

Merknader til Planprogram for Oksenøyveien Nord og Fornebuveien 35

Planprogrammet legger opp til å benytte de samme adkomstveier og felles friarealer som planområdet Fornebu. Det vil si at alle de negative effektene på trafikk, miljø og de vernede områder som er påpekt i Norconsult sin konsekvensutredning fra 2017, vil bli ytterligere forsterket av den utbygging som det nå legges opp til i Oksenøyveien Nord og Fornebuveien 52 («Teleplanbyen»).

Å kun lage en separat konsekvensutredning for Teleplanområdet uten at det lages en ny felles konsekvensutredning for området Fornebu og Teleplanbyen blir derfor tilnærmet meningsløst. De allerede dramatiske avbøtende tiltak som det legges opp til i KDP3 må ytterligere forsterkes når Teleplanområdet skal bruke de samme knappe natur- og transportressurser.

Kun en liten del av Teleplanområdet er inkludert i Lysakerområdet (VPOR) og området blir dermed hengende i «løse luften» i forhold til de øvrige planprosesser. Ved å inkludere Teleplanområdet i KDP3 gir dette også en unik mulighet til å rette opp noen av de fundamentale feil som ble gjort tidligere i forbindelse med Fornebu utviklingen som er kjennetegnet av plassering av store kontorbygg langt unna knutepunktet Lysaker / bussholdeplasser på E18 / Sykkelveier.

I tillegg er område for lite til en egen plan slik det fremgår av planforslaget - «det er utfordrende å lage gode rommer for et tilstrekkelig antall boliger» (s33). Blant annet vil de aktive fasadene som skal fylles med liv i Teleplanbyen tilsvare nesten hele lengden av Bogstadveien i Oslo. Realismene og logikken i dette er det all grunn til å sette spørsmålsteget ved når mer og mer handel flyttes til nettet og konkurs antallet innen detaljhandel i og utenfor kjøpe sentre når stadig nye høyder.

Ved å inkludere området i KDP3 kan det tas drastiske grep som f.eks. at deler av området reguleres om til offentlig formål som f.eks. ny lokalisering av Stabekk Videregående skole (f.eks. ved makeskifte med felt O 8.6/8.7). En videregående skole i kombinasjon med to rekker med kontorbedrifter som skjermes mot E18 vil være en mye bedre løsning enn å legge videregående skolen på felt O 8.6/8.7 eller ved Flytårnet der det er mange vernede bygninger. En slik plassering vil også gi kortere vei for dagens elever ved Stabekk Videregående skole og ha akseptabl gangavstand til Lysaker stasjon.

Det er dårlig langsiktig planlegging å etablere to «storkvartaler» med «solfylte bakgårder» (s45) så nære E18 som det er gjort i planforslaget. Beboerne vil bli konstant bli eksponert mot luftforurensning, svevestøv og støy fra E18 og det blir derfor helt feil å hevde at disse bakgårdene «gir høy bokvalitet i en tett utvikling». Om det bygges kontorbygg som tar av for noe av støyen mot Teleplan lokket så vil det reflektere lyden opp mot Lysaker skole og bolighusene på nordsiden av E18.

Inn- og utkjøring til bolig og næringsparkeringsplassene må legges under det forlengede lokket som foreslås (dvs. mellom E18 og krysset mellom Snarøyveien og Oksenøyveien) og ikke inn via Arnstein Arnebergs vei slik det er foreslått i plandokumentet. Dermed unngår man kø og kaos i krysset samt at beboerne i Arnebergs Hage, Kilenkollen og Kilenveien ikke påvirkes negativt av Teleplanbyen. En slik løsning krever at man benytter moderne adgangskontroll som automatisk avlesning av bilskilt ved innkjøring. Dette vil gjøre det mulig å prise russtrafikk og bøtelegge evt. nekte utkjøring av biler som ikke har rett til å kjøre inn i parkeringsanleggene.

Bærums uttalte mål er at Fornebu skal ha null utslipp i 2027 -konsekvensene er at biltrafikken på Snarøyveien ikke kan øke utover dagens, men faktisk må reduseres. Den beste måten å unngå det på er å ikke øke antall parkeringsplasser utover dagens nivå. Kommunen må hvis man mener noe med sitt ambisjonsnivå legge opp til meget restriktive retningslinjer for etablering av nye parkeringsplasser både på Fornebu og Teleplanområdet. Hvis området er så ideelt i forhold til offentlig kommunikasjon som kommunen og forslagstillerne hevder så er konsekvensen at det trengs minimalt antall parkeringsplasser knyttet til næringsarealene (ref. Orkla bygget på Skøyen). Kommunen bør derfor ta konsekvensen av at området ligger mellom Lysaker og Fornebuporten og kun tillate en parkeringsplass pr. 4.000 kvm næringsareal.

Antall parkeringsplasser for boliger bør også kunne reduseres dramatisk siden området er så attraktivt kommunikasjonsmessig. I forslag til KPD3 foreslås det maksimalt en parkeringsplass pr 100 kvm bolig. Jeg mener at kommunen bør sette en ny ambisiøs standard når det gjelder parkeringsplasser pr. bolig – f.eks. kun er 1 parkeringsplass pr 250 kvm bolig.

Planprogrammet bør også ha høye ambisjoner om bruk av tre i byggene fremfor dagens bruk av betong og jern. Bruk av treverk i bygg binder CO₂ i generasjoner mens betong har ett livsløp CO₂ fotavtrykk på ca. 300 kg pr tonn. Jern har ca. 360 CO₂ pr tonn (ref. wikipedia.com).

På skissene som arkitekter og byplanlegger lager så ser man stadig en sjarmerende blanding av biler, varelevering, sykler og gående. Erfaring fra det virkelige liv viser noe helt annet. Dronning Eufemias gate er bekræftelsen på at en blanding av biler, varetransport, syklende og gående dramatisk øker antall alvorlig skadede myke trafikanter <https://www.nettavisen.no/nyheter/innenriks/oslo-gate-til-925-millioner-pa-ulykkestoppen---det-er-gjort-grove-feil-fra-starten/3423528967.html>.

Økningen av antall el-sykler vil i tillegg øke konflikter og skade nivået mellom gående og syklister. Det bør derfor etableres egne adskilte soner/veier for gående og syklende mellom krysset Snarøyveien, Fornebuveien og Lysaker stasjon. Fornebuveien slik den er i dag er ikke dimensjonert for verken 6300, 9000 eller 11.000 boliger på Fornebu hvis den skal brukes som både sykkel og gangvei. Jeg sykler der selv 3-5 dager i uken og spesielt i den uoversiktlige svingen i bunn av bakken ved Fornebuveien 3 og Vollsveien 2A oppstår det farlige situasjoner ukentlig.

Tore Haga, Fornebu