

«Forneburingen, vestre del- tilrettelegging for buss, PlanID 2020014 i Bærum kommune» - Innspill til offentlig detaljregulering

1) Stortingets Nullvisjons vedtak fra 2002 må være styrende for detaljreguleringen av Forneburingen.

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Det innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafiksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Kilde <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafiksikkerhet/nullvisjonen>

Trafikkbildet på Forneburingen vil bli komplisert med forgjengere og syklister som vil krysse Forneburingen i samme plan flere steder (f.eks ved GP 2, GP 20, GP1415, GP 11 samt mellom feltene B7.4_A og B9.1+B8.1), utkjøringer fra flere boligfelt med korte trafikkramper, skoleelever og barnehagebarn. Beslutning om ikke å bygge egne busslommer, men satse på «Fortauskant»-holdeplasser innbyr til trafikk farlige forbikjøring på en vei med mange korte rette strekk og begrenset sikt («Fornburingen») må derfor kvalitetssikres av kompetent myndighet.

Men det er ikke bare bil mot «myk»-trafikant som gir dødsfall eller alvorlige personskader, men også syklister som i økende grad kommer med større fart og vekt enn før (elektriske sykler veier mer og går fortere enn vanlige sykler). Dermed øker skade potensialet betydelig i forhold til trafikkbildet for kun få år siden. I tillegg kommer øket bruk av elektriske sparkesykler som kan gå i opp til 25 km/t. Øket trafikk og fart på syklende betyr at avstander og bredder må kvalitetssikres av kompetent myndighet.

I tillegg må fotgjengere og syklister separeres med mer enn en prikket linje i asfalten. P.t er det ikke bygget en eneste bolig innenfor Forneburingen, slik at det er fullt mulig for Bærum kommune å regulere Forneburingen bredere hvis det er nødvendig for å møte nasjonale krav når det gjelder å til rette legge for en trafiksikker hverdag. Mye av arealene som kreves for en bredere Forneburing er (var?) også tilgjengelig pga svevebanen som det aldri ble noe av.

Fornebu har i dag lave tall på skadde i trafikken, og det Bærum kommune sitt ansvar at dette tallet ikke øker – hverken absolutt eller relativt.

De eneste som tjener på at Forneburingen med fortau og sykkelfelt ikke har tilstrekkelig bredde til å håndtere en firdobling av befolkningen, er utbyggerne.

Hva veier tyngst – folkehelsen, eller utbyggernes milliard fortjenester?

2) Faktabasert ÅDT beregning må ligge til grunn for valg av veibredde og bussholdeplass løsninger i Forneburingen

I Norconsult sin konsekvensutredning fra desember 2017¹ er det klart tatt forbehold om det faktiske trafikkdatagrunnlaget er langt fra tilfredsstillende. Trafikkanslaget er basert en antagelse om «trafikk som i Indre Oslo», uten det er redegjort for konkrete tiltak for å få den ønskede trafikkutvikling, som f.eks samme antall parkingsplasser pr bolig / kontorplass som «i indre Oslo». Det eneste konkrete forslag i konsekvens analysen er å bevist lage kø i Snarøyveien som i Kirkeveien i Oslo eller Elgsæter veien i Trondheim. Hvis det bevist lages kø i Snarøyveien (f.eks ved at denne blir en by gate), så vil naturligvis trafikken i Forneburingen øke dramatisk. Hvordan trafikken i Forneburingen da skal begrenses til 3.300 ÅDT er ikke beskrevet.

I tillegg kommer det faktum at sosial infrastruktur som idrettshaller og svømmehaller ikke vil dekke befolkningens behov på Fornebu. Det er f.eks sagt klart ifra at svømmehall nr 2 på Fornebu kommer til å ligge på Rud. Dette vil medføre øket biltrafikk, som ikke er hensyntatt i Norconsults konsekvensanalyse.

Visjonen om ÅDT på Fornebu som i «indre Oslo» (ref), har så langt ikke vist seg å inntreffe. Sett i forhold til antall innbyggere på Fornebu så er kollektivkapasiteten til/fra Fornebu og Snarøya i dag er på samme relative nivå som når Fornebubanen kommer i drift og Fornebu er fullt utbygget. P.t er ÅDT 24.000 i Snarøyveien.

Et annet element er at biltrafikken fra vest har lite å tjene på å kjøre helt frem til rundkjøringen ved Telenor Arena, fordi i denne rundkjøringen vil de møte all trafikken fra Oslo / Bærum øst for Bekkestua - som har forkjørsrett. Hvis halvparten av dagens trafikk til Fornebu kommer vestfra vil ca 12.000 ÅDT kom over vestre lenke og de fleste vil svinge inn Forneburingen. På ukedagen når folk skal på jobb på Fornebu, vil trafikken bli vesentlig større enn 12.000 ÅDT og Forneburingen må dimensjoneres ut i fra disse trafikktoppene – topper som finner sted når de flest myke trafikanter skal til / fra skoler og barnehager.

Bredden på kjørefeltene på Forneburingen må dimensjoneres til å håndtere trafikk med leddbusser, da Ruter foretrekker dette (ref omlegging av bussrutene 130 og 140 i Bærum).

Dimensjonering av Forneburingen må derfor baseres på fakta og realistiske ÅDT anslag for Fornebu som ferdig utbygget. En oppdatert, fakta basert trafikkanalysen må ta utgangspunkt i hvor mange parkeringsplasser (=biler) det er på Fornebu i dag for hhv boliger og næring og ikke minst hvor mange parkeringsplasser utbyggerne kan kreve å bygge med hjemmel i KDP3. Planutvalget i Bærum har så langt vist liten vilje til å begrense antall parkeringsplasser på Fornebu til samme nivå som i «indre Oslo».

3) Hvordan skal bussene snu ved Fornebu S ?

Ved vestre lenke har bussene mulighet til å snu i en rundkjøring. Men hvor og hvordan skal bussen snu i den andre enden?

Å kjøre Snarøyveien bort til rundkjøring ved Circle K stasjonen for så å kjøre tilbake til Dagny Bergers vei er ikke en miljøvennlig og særlig fremtidsrettet løsning da bussene

to ganger vil krysse det blå/grønne bånd mellom Nansenparken og Rolfsbukta. I tillegg er det et ønske om å redusere bredden av Snarøyveien og gjøre den om til en bygate. I tillegg er neppe svingradiusen i krysset Dagny Bergers vei og Snarøyveien tilfredsstillende for Ruter når bussen kommer tilbake fra rundkjøringen ved Circle K.

Andre alternativer

- er å etablere en rundkjøring i krysset Dagny Berger vei og Snarøyveien – og at rundkjøringen kombineres med en kommende utkjøring fra Fornebu Sør.
- at bussen svinger sydover langs Snarøyveien og så svinger opp Eva Nansens vei for så å kjøre sydvestover i krysset Eva Nansens vei-Forneburingen

Uansett hvilke av disse to løsninger man velger så må det erverves areal fra enten S4.3A (rundkjøring) eller B9.6 (vis-a-vis Eva Nansens vei). Reguleringsplanen bør reflektere løsning på hvordan bussene skal «hvileplass» og snu i fremtiden. P.t ser planene ikke ut til å reflektere dette.

4) Hvor skal busser som kommer vestfra kjøre? Forneburingen eller Snarøyveien?

Bussene som kommer på kollektivfeltet vestfra via «vestre lenke» vil sannsynligvis velg å kjøre Forneburingen til Fornebu Sør og ikke ned til rundkjøringen ved Telenor Arena. Med mindre det bygges et eget kollektivfelt utenfor selve rundkjøring (dvs på felt H570_6) tilsvarende det som er gjort i nordgående retning (ved KBA3.1). Hvis ikke vil bussene vestfra bli stående i kø inn mot Telenor Arena rundkjøringen p.g.a at trafikken fra Oslo og Bærum Øst har forkjøringsrett i Telenor Arena rundkjøringen.

Hvis bussene vestfra kjører Forneburingen forutsetter dette trafikkflyt som neppe er forenlig med bussholdeplasser langsmed veikanten. Derfor må det legges til rette for busslomme-holdeplasser.

5) Fornebus grøntstruktur er presset etter KDP3-vedtaket, og må derfor ligge fast

GP -arealet i og rundt Nansenparken vil bli utsatt for betydelig slitasje og må oppgraderes. Grønt arealene må ikke under noen omstendighet krympes pga bussholdeplasser, bussoppstillingsplasser eller utvidelse av vei pga bussenes svingradius

Spesielt gjelder dette GP 12 – grøntområdet mellom Dagny Bergers vei og Boligsameiet Hagebyen 1. GP 12 og GP 13 er integrert deler av det blå/grønne båndet mellom Lyskerfjorden ved Rolfsbukta og Nansenparken.

Arealer som trengs til holdeplasser, oppstillingsplasser og svingradiuskrav må enten komme fra S8.8/8.9 (avhenger holde- & oppstillingsplasser og hvordan bussene snues ref pkt 3 over).

Eventuelt må arealene hentes fra felt B9.6, selv om dette blir lengre unna nedgangen til T-bane stasjonen. Hvis dette fordrer at reguleringsområde må utvider, så må det gjøres før det gis tillatelse til å bygge ut felt 9.6.

Tore Haga

Fornebu