



SKARPSNO VEL

Oslo, 25-02-2011

Sweco Norge AS,
v/ Mette Eng Pedersen
Postboks 400
1327 Lysaker

mep@sweco.no
Ref: 253591/Mette Eng Pedersen

Høringsuttalelse fra Skarpsno Vel

Vi viser til «Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid – Høring av planprogram – Fjordtrikken mellom Skøyen og Jernbanetorget»

Innledningsvis vil vi bemerke at vi ikke kan se at det er noe behov for Fjordtrikk vestover fra Filipstad og ei heller behov for økt antall trikkeavganger. Vi stiller videre store spørsmålstegn ved den behovsvurdering som er gjort i forkant av denne høringen, samt den sløsing med Oslo kommunes og skattebetalernes penger som en slik plangjennomføring av Fjordtrikk vestover vil medføre. Det virker forunderlig at man fortsetter dette planprogram til tross for de særdeles store negative samfunnsøkonomiske resultat dette prosjekt viser i beregninger foretatt i forprosjektet til Sweco Norge AS.

Vi er negative til:

1. Fjordtrikk vestover og spesielt til trikkeløpet i Drammensveien.
 - a. Det er i dag særdeles stor overkapasitet på eksisterende rute og trikkeavganger. Trikken kjører tom det meste av dagen. Det er kun i rushtrafikken at det er passasjerer av betydning på denne strekningen.
 - b. Videre har Sweco i juni 2010 konkludert med at prosjektet er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Stor negativ samfunnsøkonomisk kostnad (ca 50 mill kr årlig). I nytte/kostnadsanalyser bør det grunnleggende kriteriet for vurdering av et prosjekt være at nytten overstiger kostnaden. I dette tilfellet vil det si at nytte per kostnadskrone inklusive skattekostnader bør overstige 1 i verdi. To scenarioer ble vurdert da. For scenario A er nytte/kost-forholdet 0,34 og for B er det kun 0,58.

- Fra ett rent nytte/kostnadsperspektiv fremstår derfor begge disse scenarioene som samfunnsøkonomisk ulønnsomme iht. rapporten.
- c. Risikoanalysen til Sweco konkluderer med høyt risikotall (2,18) for delstrekningen Skøyen-Skarpsno i Drammensveien i forhold til øvrige delstrekninger.
 - d. Det påpekes økning i antall ulykker generelt og fotgjengerulykker spesielt.
2. At man ikke sørger for en mer helhetlig samferdselsplan.
 3. Økt trafikk på gateplan. Uforsvarlig å planlegge at økt trafikk skal legges på gateplan.
 4. At t-bane alternativet ikke er medtatt i vurderingen. Det er naturlig å vurdere.
 5. At planer for nedgraving av E-18 med lokk over – eller tunnelløsning – mellom i hvert fall Skarpsnoparken og Bygdøylokket ikke er med i vurderingen. Trikk kan legges oppå eller ved siden av dagens E-18.
 6. At Sweco sitt tidligere alternativ for ”ytre linje” ikke utredes på nytt sett i lys av lokk over E-18.
 7. At planen ikke inkluderer vurdering av Fjordtrikk videre til Bygdøy
 - a. til Norsk Folkemuseum og Vikinghuset.
 - b. for dekning av transportbehov for friluftinteresserte, beboere, turister, badende (Huk, Bygdøy Sjøbad og Paradisbukta), båteiere (Killingen og Herben båthavn), museums besøkende (til blant annet Norsk Folkemuseum, Kon-Tiki museet, Frammuseet, Vikingskiphuset, Norsk Maritimt Museum og Oscarshall slott).
 8. Planens økte trikkfrekvens i Drammensveien da vårt nærområde og den gamle verneverdige bebyggelsen på Byantikvarens gule liste ikke tåler dette.
 - a. Økt trafikkbelastning. Fjordtrikken bør legges utenom Olav Kyrres Plass som har for stor trafikkbelastning. Krysset er et av Norges mest trafikkerte kryss.
 - b. Dersom Fjordtrikken i tillegg kobles til en Fornebu-bane vil dette bli en katastrofe for hele vårt nærområde.
 - c. Økt støy og vibrasjoner. På strekningen vil utbyggingsalternativet medføre inntil 12 flere trikkeavganger pr. time til totalt 32. Dette medfører at ekvivalent lydnivå fra trikk langs eksisterende trasé i Drammensveien vil være minst 2 dB høyere enn i dag. Maksimalnivåene vil oppstå hyppigere enn i dag. Det beregnes ekvivalent lydnivå på 65-70 dBA for bebyggelsen langs traséen. Anbefalte støygrenser for byparker og andre tilrettelagte friområder og kulturmiljøer er ekvivalent lydnivå LpAeq på 50-55 dBA. Kombinasjonen av støy og vibrasjoner kan medføre at graden av plage forsterkes. Hyppige overskridelser av grenseverdien vil også som regel medføre at graden av plage forsterkes.
 - e. Dagens trikk medfører stor miljøbelastning direkte og indirekte, store vibrasjoner og belastninger på vei og bygninger som følge av tunge trikker som kjører i for høy hastighet, helsefarlig støy, sterk salting, nattlig og daglig støy ved brøyting da trikken ikke tåler snøfall og stor livsfare for myke trafikkanter (det har vært flere dødsulykker i vårt nærområde).
 9. Påvirkning på kulturminner / kulturmiljø:
 - a. Skarpsnoparken er regulert til Spesialområde bevaring – friområde.
 - b. Parken Tinkern er regulert til Friområde – park, mens en villa som ligger i parken er regulert til Spesialområde – bevaring.
 10. Påvirkning på og rundt Drammensveien som er bevaringsverdig fra Olav Kyrres plass til Lapsetorget, og som er inkludert i Nasjonal verneplan for veier, bruer og veirelaterte kulturminner (2002).

- a. Dette gjelder strekningen Skarpsno - Olav Kyrres plass. Denne strekningen har også et 20-talls bygninger eller bygningsmiljøer registrert på Byantikvarens gule liste.

Vi har følgende innspill til planene:

1. Vurdere om det egentlig er behov for Fjordtrikk vestover fra Filipstad
 - Så sant ikke Bygdøy kan inkluderes i ruten.
2. Fjordtrikk til Bygdøy.
 - Fjordtrikken følger planlagte trase fra Jernebanetorget til Hjortnes, men videreføres også som en Fjordtrikk langs Frognerstranda til Frognerkilen og videre utover på Bygdøy - for eksempel i eksisterende vei til Norsk Folkemuseum og Vikingskiphuset.
 - "Ytre linje" – Frognerstranda oppå E-18 – gir den beste dekningen av Fjordbyen, samt gir de reisende et tilbud med særdeles god kontakt med sjøen, en god reiseopplevelse.
 - Vurdere videre forbindelse trikkelinje til Skøyen fra Frognerkilen (i en ytre linje ved eller oppå E-18 eller i Karenslyst allé). Oppnår økt tilknytning til bolig, nærings- og shoppingområde Karenslyst allé.
 - Dersom Fjordtrikken vestover skal ha nevneverdig verdi og dersom det er ønskelig å promotere Fjordbyen så bør alternativet Fjordtrikk langs Frognerkilen – Skøyen – Bygdøy vurderes.

Effekt v/ trikk til Bygdøy:

- Bygdøy trenger sårt en bedre tilknytning til byen.
- Vil bedre fremkommeligheten for friluftinteresserte, beboere, turister, museums besøkende, badende etc. til og fra Bygdøy.
- Flytting av museum fra Bygdøy til Bjørvika kan unnlates og disse pengene kan benyttes til bedre infrastruktur og økt vedlikehold av blant annet Norsk Folkemuseum, Kon-Tiki museet, Frammuseet, Vikingskiphuset, Norsk Maritimt Museum og øvrige museum på Bygdøy.

3. Vurdere alternativt t-bane
 - Fra Fornebu til Filipstad, deretter til en ny Frogner (Elisenberg stasjon under Balchens gate; www.en.wikipedia.org/wiki/Elisenberg_Station), så videre til en ny Homansbyen stasjon (www.homansbyenstasjon.no), så videre til St. Hanshaugen og deretter østover i byen.
 - Det er tidligere sprenget ut til t-bane stasjon under Homansbyen og Elisenbergveien / Balchens gate som kanskje kan bearbeides videre.
 - Det er for øvrig beregnet at Homansbyen stasjon trafikkmessig vil bli den tredje største stasjonen i Oslo, etter Nationaltheatret og Majorstuen. Ingen strekning på t-banen har så lang avstand som den mellom Majorstuen og Nationaltheatret. Den er på to kilometer. Største avstand mellom stasjonene ellers er på en kilometer. Homansbyen stasjon er ferdig utgravd.
 - Elisenberg stasjon er en uferdig stasjon i Oslo-tunnelen. Den er sprenget ut og 220 meter plattform er bygd, samt en del av tilgangveien.
 - T-bane er trolig det beste alternativ på lengre sikt. Det vi behøver i området vest er t-bane som vil tiltrekke seg de trafikantene som i dag tar bil, buss, trikk, etc. i området. Dette er noe område Fornebu – Bygdøy – Frogner – Homansbyen savner sårt i dag.

Effekt v/ t-bane til blant annet Fornebu:

- T-bane er vel egentlig den beste løsning for å bidra til at trafikken på gateplan kan reduseres og til å bedre miljøet på alle måter.
- T-bane er hurtigere, har større kapasitet og er mer miljøvennlig enn trikk, buss og bil.
- Behovet for kommunikasjon som vil bli dekket av en slik t-bane (Fornebu-Bygdøy-Filipstad-Frogner-Homansbyen-etc.) vil være stort.

Vår konklusjon er at

Det er etter vår mening ikke noe behov for en Fjordtrikk vestover fra Filipstad. Dersom man tiltross for dette skal gjennomføre Fjordtrikken så bør det i det minste vurderes å legge trikkestraséen oppå E-18 langs Frognerkilen, samt at trikkestrasé legges til Skøyen via E-18 eller Karenslyst allé området. Trikkestrasé kan eventuelt vurderes å videreføres til Bygdøy. Trikken vil da gi et reelt tilbud utover dagens ruter. Den blir da også en fullverdig Fjordtrikk. E-18 bør legges i tunnel eller under lokk i nødvendig område som nevnt. Alternativet t-bane til Fornebu og Bygdøy vil for øvrig være et nytt tilbud med mye større kapasitet.

Med hilsen for
Styret i Skarpno Vel

Johan Andreas Melander (sign.)
Styrets leder
Drammensvn 104 J - 0273 Oslo

Ragnar Bryne (sign)
Styremedlem
Olav Kyrres Plass 3 – 0273 Oslo

Vedlegg:

1. Trikkestrasé forslag fra Skarpsno Vel

Kopi:

2. Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten (postmottak@pbe.oslo.kommune.no)
3. Frogner bydelsutvalg (postmottak@bfr.oslo.kommune.no)
4. Byantikvaren i Oslo (postmottak@bya.oslo.kommune.no)
5. Styret Skarpsno Vel
 - a. Johan Andreas Melander (styrets leder) - jamela@online.no
 - b. Ragnar Bryne (styremedlem) - ragnar.bryne@hotmail.com
 - c. Håkon Wium Lie (styremedlem) - howcome@opera.com
 - d. Lene Ørnhoft (styremedlem) - lornhoft@online.no
 - e. Sidsel Unndis Moe (styremedlem) - s-unnmoe@online.no

