

Frigjøring av område på Lysaker for å gi bedre plass til lokale trafikknutepunkter etc.

Det er mange prosjekter som har kommet til et punkt der alle tillegg blir så omfattende at gjennomføringen av prosjektet bare blir mulig om man ser på hele arbeidsomfanget på nytt. Vi i Bakke Engineering har deltatt i mange slike prosjekt, hvor prosjektene var mest tjent med å se på oppgaven fra en helt ny side, for å kunne møte alle nye krav som prosjektet stilte. Mesteparten av arbeidet som var gjort kunne brukes om igjen ved en tildels enkel tilpassing, så tidstap og de ekstra kostnader ved endring av prosjektet ble minimale.

Vi tror at planarbeidet som er utført til nå på E18 ved og rundt Lysaker får for lite areal. Det er for trangt i området til alle planlagt vegforbindelser som er lagt inn i prosjektet. Skal prosjektet imøtekomme alle de økte kravene og ønskene som de forskjellige instanser har lagt inn i utbyggingen av området, må det frigis mer plass om prosjektet skal ha mulighet til å gjennomføre prosjekteringen på en tilfredsstillende måte.

Det er nærliggende å tenke seg den nye E 18 blir lagt i tunell under Lysakerelven og kommer opp i dagen inne ved Vækkerø / Maritim. Der er det større bredd i terrenget til å rute de enkelte vei traseer videre innover mot Oslo, enn det er ved Lysaker. Legger man E 18 i tunell fra Høvik / Strand, under det planfrie krysset ved Granfosstunellen vil dette krysset i hovedsak bli uberørt av utbyggingen. Fornebubanen kan enkelt legges i en lokal kulvert under E 18 tunnelen og få tilstrekkelig overdekning der den er planlagt å krysse E 18. Fornebubanen er også planlagt å ligge ti meter under Lysakerelven etter stasjonen ved Lysaker. Hvis banen og stasjonen legges litt dypere, vil E18 få nok overdekning ved passering under elven uten at dette vil gi noe større utfordring eller kostnader.

Ved en slik løsning vil eksisterende E 18 fra Vækkerø til Strand / Høvik frigis til prosjektering av de enkelte traseer og veiforbindelser langs hele denne strekningen. Det blir da friggitt et enormt areal med bredde tilsvarende seks filer pluss midtrabatten over hele strekningen og opptil åtte filer i bredden på enkelte steder. Dette gir en langt større frihet til å løse den kollektive trafikken ved og rundt Lysaker og veiforbindelsene til de tilstøtende vegene. Rutingen av gang- og sykkelveier blir enklere og rimeligere enn i de planene som foreligger i dag. Det vil også gi frihet til å bygge andre veiforbindelser i området som vi vet med all sannsynlighet vil komme i fremtiden, med nye krav og behov til trafikkavviklingen på stedet..

"Rutebilstasjonen" får tilstrekkelig plass til busser "på vent" og til- og frakjøring i alle retninger blir mye enklere å prosjektere. Professor Kohts vei kan frigis til lokal trafikk. Kollektiv traseen rutes ned på den frigitte E 18. Det er gode muligheter til også å utnytte Kjernsmyr området som bare ligger brakk og den planlagte tunnelen til Vollsveien kan skrinlegges.

Når E 18 legges i tunell under bakken over denne lange strekningen, står man friere til å rute de enkelte av- og påkoblingene inn på E 18. Det er også mulig å prosjektere lengre

akselerasjons og retardasjons felt ved de enkelte av- og påkjøringene nede i tunnelen. Dette vil fjerne opphoping av trafikken i større grad og også forhindre trafikkuehell.

Forbindelsene til og fra Vollsveien kan forenkles og legges slik at man unngår sanering av eiendommene i nærheten. Lilleakerveien kan koble på slik at trafikken får en raskere og bedre avvikling. Man slipper å kjøre helt ned til Lysaker Brygge og gjennom Lagåstunellen for å komme inn på E 18 i begge retninger og trafikken over Lysakerlokket blir betydelig redusert.

Vækerøveien kan kobles inn på E 18 på en langt smidigere måte enn i dag, hvor det er meget kronglete å komme innover mot Oslo. Koblingene til og fra Fornebu, samt Granfosstunellen trenger bare noen få tilpassinger, ingen større endring for å kobles inn på E 18 i tunnelen. Det blir betydelig enklere å planlegge bussforbindelsen til og fra alle sideveiene i området.

Jernbanen vil ha mulighet til å få frigitt mer plass inn mot Skøyen og lage større bredde mellom sporene. Dette gir mulighet til å forlenge perrongene på den rette strekningen innover mot Oslo. Det har vært et ønske fra Jernbaneverket å få mulighet til dette, helt siden utbyggingen av Lysaker stasjon og fire spors bane til Sandvika ble planlagt. Det kan muligens også frigis plass til en forlengelse av de fire sporene helt inn til Skøyen, uten å sannere eiendommene langs linjen.

Vi regner med at denne ideen ikke er ny og at den har vært oppe til diskusjon tidligere. Etter som prosjektet ved Lysaker har "lagt på seg" er det nå på sin plass å se på denne løsningen en gang til, uten at dette vil koste så mye mer. Det er enklere og rimeligere å gjøre dette i prosjektfasen enn senere, når utbyggingen er kommet i gang eller etter at vestkorridoren er ferdig utbygget. All erfaring tilsier at det vil komme flere behov og krav om bedre trafikkflyt etc. i framtiden i dette området. Å planlegge litt fremover, når det allikevel skal gjøres så omfattende utbygginger er ganske smart med tanke på framtiden.

Å frigi eksisterende E 18 til fordel for en utbygging vil gi mindre trafikkbelastning på og ved Lysaker både nå og i framtiden. Lysaker er og vil alltid være et trafikknutepunkt for all trafikk på E 18 vestkorridoren. Både den kollektive og private trafikken, godstrafikken og banene går gjennom Lysaker og belastningen vil ikke minske med årene.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Jens A. Bakke'.

Jens A. Bakke
Daglig leder
Bakke Engineering as