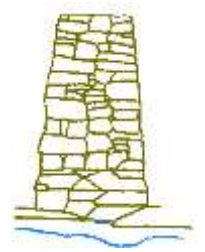


Lysakervassdragets venner



Oslo kommune
v/ Plan- og bygningsetaten

postmottak@pbe.osl.kommune.no

2018-01-19
LvV-ref.: 18/01
Oslo saksinnsyn: 201414295
Bærum planID: 2017016

MERKNADER TIL FORSLAG TIL VEILEDENDE PLAN FOR OFFENTLIG ROM - LYSAKER / LILLEAKER (LYSAKERBYEN)

På vegne av Bærum Elveforum og Oslo Elveforum har Lysakervassdragets venner fått ansvar for å gjennomgå planforslaget. Disse merknadene er forelagt begge organisasjoner som støtter dem fullt ut.

Formålet med VPOR er å gi retningsgivende føringer for offentlige tiltak og for den offentlige behandling av private initiativer i planområdet. Selv om plandokumentet formelt kun er et retningsgivende dokument, binder det i praksis opp utviklingen innenfor VPOR-ens planområde.

Planen fastslår de to kommunenes ansvar og forvaltningsprinsipper ved utbygging langs denne urbane strekningen av Oslo og Bærums tredje største elv, Lysakerelva. At planarbeidet har foregått i fellesskap mellom kommunene, er et stort fremskritt.

Planarbeid

Dessverre har det faktum at arbeid har foregått i fellesskap mellom kommunene, blitt brukt som begrunnelse for å unnta planen offentlighet frem til høring.

Ved flere anledninger har vi forsøkt å få innsyn i planprosessen. Siden publikumsworkshopen som ble avholdt i juni 2015, er det blitt lansert flere nye, omfattende prosjekter (NSB, Statens vegvesen og Mustad Eiendom) og løsningen for Fornebubanen er blitt konkretisert på en måte som totalt har endret forutsetningene for utviklingen av byrommet i det planområdet.

At det siden 2015 ikke er blitt innkalt til ny rådslaging med den lokalbefolkningen og interesseorganisasjoner, er en svakhet ved planarbeid som har slått ut i kvaliteten på planen som nå er lagt frem.

Generelt

Planforslaget viser en såpass mangelfull forståelse av lovene og direktivene som styrer vannforvaltning i Norge at det miljøfaglig sett må betraktes som upålitelig og uegnet som basis for et forpliktende vedtak fra kommunenes side.

...2

For Lysakerelva vil konsekvensene av å basere seg på dokumentet være en total ødeleggelse av vann- og kantsonemiljøene, stikk i strid med intensjonen i bl.a. vannressursloven.

Merknader

Lysakerelvas rolle

Kapittel 3.4 i VPOR åpner med en rosende omtale av Lysakerelvas betydning og viktigheten av å forbedre elvas kantsone i tråd med kommunedelplanen. Planen går fort over til omtale av elva som et «grønt drag» gjennom området og et «rekreativt» element som gir «karakter», noe som snur prioritinger opp ned. Lysakerelva er del av et levende vassdrag; det bygde miljøet skal tilpasses elvas behov, ikke omvendt.

Dette kapitlet er bare innledningen til en katalog med forslag til inngrep og nedbygginger som nærmest utradrer vegetasjonsbeltet langs elva med nye bruer og bygningsmasse tett innpå. Man savner klare bestemmelser eller prinsipper for fastsettelse av byggeavstander og andre elvebeskyttende og -forbedrende tiltak. Mangelen på slike bestemmelser gjør tydelig planforslagets holdning til Lysakerelva.

De større vassdragene er blant de mest uerstattelige naturinnslag i byggesonene i Oslo og Bærum. Samtidig er disse vassdragene også de mest utsatt fordi tidligere forvaltningsregimer har betraktet dem som farlige eller uskjønne. Forfatterne av VPOR-en har ikke akseptert at det er det bygde miljøet som må tilpasses vassdragets behov, som igjen defineres av naturkrefter. Lysakerelva er ikke bare et arkitektonisk element; vassdraget er et moderat påvirket, men levende miljø som kommunene er forpliktet til å forbedre etter århundrer med menneskelige inngrep.

Flomfaren

Flomfaren er sterkt undervurdert i VPOR. Tidligere flomsletter blir ikke rehabilitert. Dagens flomsletter blir ytterligere nedbygget. Lysakerelva blir mer og mer kanalisert og innsnevret. Alt dette medfører større vannhastigheter og kraftigere utgravinger, og dermed større fare for oversvømmelser for nedstrøms eiendommer. Utrederne viser lite forståelse for alvoret som ligger i historiske fakta om flommer, eller nyere data om kraftigere og hyppigere flommer.

Det ligger tre elveterrasser innenfor planområdet som må betraktes som flomsletter. Alle tre, de gamle fabrikkområder til Granfos, og til Mustad og Lilleaker, samt ekserserplassen mellom Lysaker stasjon og Lysakerelva, ble sist oversvømt oktober 1987 da det falt ca. 40 mm regn på få timer etter en uke med nedbør som hadde mett grunnen. Siden 1987 er det tilført masse til ekserserplassen, noe som har hevet bakkenivået der med ca. 4 meter.

Flomfaren på Granfoss er inntegnet på kart (på s.9), mens flomfaren på den like utsatte sletta ved Lilleakerveien 4 er uteglemt. I en annen plansak påstår Mustad Eiendom at det eksisterer flomberegninger for denne tomten, uten å presentere disse. Vi viser til at NVE i sin høringsuttalelse etterlyser en faglig holdbar

presentasjon av flomfaren. Tross dette omtales disse utsatte arealer som *transformasjonsområder* med tett bebyggelse.

Flomfaren er alltid til stede i planområdet fordi vann fra et nedbørsfelt på 175 kvadratkilometer skal renne ut i Oslofjorden gjennom en trang passasje mellom de harde bergarter som ligger under Malurtåsen i Bærum og Haråsen i Oslo.

Flomfaren på sletta på Granfoss har økt siden 1987-flommen grunnet flere inngrep. Ved bygging av CC-Vest ble elvas venstre bredde innskrenket med ca. 5 meter med påfyll av overskuddsmasser. Disse massedeponeringer kunne ikke godkjennes etter dagens standarder for elveforvaltning.

VPOR-forslaget lanserer flomkanaler som et flomforebyggende tiltak. Kanaler som kan ta imot mengden vann som ellers vil føre til oversvømmelse, vil måtte være så brede at de vil stjele betydelige arealer fra andre formål, særlig siden ethvert vassdrag, inkludert kanaler, har krav på bygningsfrie belter på begge sider.

Alle tiltak som reduserer bredden eller gjør tverrprofilen til elva mer firkantet har som konsekvens at vannstanden blir høyere for enhver gitt vannføring enn om elvebreddene hadde beholdt sin naturlige profil.

Ved Granfoss er det blitt fylt på masser på sletta der hvor Spikerverket sto under skrenten ved Fåbro, ved ombygging av elvebredden foran selve tresliperibygget, og ved oppbygging av den tidligere skiftende sandbanken ute i elveløpet. I alle disse tilfellene har kommunene forsømt sitt ansvar for elveforvaltningen ved ikke å hindre eller påtale grunneiernes inngrep.

Den veiledende planen for det offentlige rommet bør i det minste påpeke at bearbeidelse av Lysakerelvas bredder, med fjerning av tilkjørt masser for å gi slakere tverrprofiler og plass til kantvegetasjon, er nødvendig for å beskytte kjernen i planområdet mot flom. Dette vil samtidig forbedre vannmiljøet.

Som eksempel viser vi til ett område, «Granfoss Elvepark», som VPOR-en foreslår lagt om fra parkeringsplass til parkområde. Med dagens utforming gir ikke arealet adgang til elva fordi kantene er for høye og bratte. Dersom en betydelig andel av fyllmassene fjernes, vil kontakt med elveløpet forbedres samtidig som arealet blir en del av områdets flomsikring ved at øya kan oversvømmes ved de alle største vannføringstilfeller. Det må også vises til at elvebunnen på denne strekningen er et viktig gytefelt for anadrom fisk. Dermed vil det aller beste forvaltningsinngrep være å fjerne fyllmassene og brua som kobler øya til elvebredden.

Planforslaget viser til at Sollerudstranda er ett av de viktigste grøntområdene på Oslo vest. Den ansees i dag som et trygt sted for familier både som badeplass og piknikplass i sommer halvåret og et viktig turområde hele året. Ungdommer fra hele distriktet nord- og vestover over sokner til stranda. Dersom et vedtak i forbindelse med VPOR-en kan verne dette området mot inngrepet som er lansert bl.a. av Statens vegvesen vil det kunne støttes av Bærum Elveforum og Oslo Elveforum siden vestsiden av Sollerudområdet utgjør venstre bredden ved Lysakerelvas munning.

Noe som ikke kan støttes er en utbygging av denne bredden slik den er skissert i VPOR-en. Utover dagens toetasjes trebygninger som er sterkt knyttet til aktiviteten ved kaia og dermed unntatt Vannressurslovens § 11s hovedsetning om kantsoner, bør planen fastsette et byggefritt 20 meters belte langs elvemunningen. Vi vil også påpeke at en eventuell forlengning av elvemunningen med en ny molo vil forlenge elva og dermed også kantbeltet som også skal ha 20 meters bygningsforbud.

VPOR-en skisserer imidlertid nye bygg ytterst på en forlenget molo. Det vil generere biltrafikk til ulempe for publikum som i dag benytter Sollerudstranda. De kommer stortsett på sykkel eller til fots.

Bruer

Kartene i VPOR-forslaget viser tre nye gangbruer og to nye veibruer over Lysakerelva. En av gangbruene er av uforståelig grunner tegnet inn med ett av brukarene midt i et eksisterende hus i «Thaulow-rekken» nedenfor Mølledammen.

I forskjellige kart i VPOR-dokumentet er det lansert veibruer to steder ovenfor Mølledammen og flere nedenfor. Brua inn mot Granfoss Næringspark skal betjene en utvidet bygningsmasse. Som allerede påvist er dette området ei flomslette. Videre viser de skisserte planene for området bygninger som er lagt innenfor Bærum kommunes byggeforbud på 30 meter fra Lysakerelva. Vi ser ikke grunnlag for å bringe trafikk direkte hit fra Oslosiden. Ei ny veibru vil også måtte utstyres med betalingsanlegg for bompenger.

Den nye veibrua som er skissert nedenfor E18 er et element som blir ødeleggende for Sollerudstranda og sjøfartsmiljøet på kaia. Den er ment som en del av Statens vegvesens plan for bussterminal under ei forhøyet og utvidet E18-bru over Lysakerelva. Bussterminalen er et element i KVVU Oslo-Navet, men foreslått lokalisering medfører en rekke ulemper. I tillegg til å mørklegge Lysakerelva med to ekstra bruer, samt utvidelse av E18, beslaglegger den traseer langs elva som i dag danner forbindelsen mellom turstier langs elva og kyststien. Terminalen vil forringe Lysakerelvas kvaliteter, særlig dersom avkjøringene fra E18 innebærer lave bruer.

Sykkel- og gangveier og -stier

Planen skisserer et virvar av gang- og sykkeltraseer gjennom planområdet. Siden det ikke er samsvar mellom skissene, velger vi å bemerke prinsippene for forbindelsene.

For det første er det behov for å skille sykkeltraseene som bringer pendlere til stasjonen eller til hovedsykkelveien langs E18 fra fortauer og turstier. Som prinsipp bør traseer for hurtigsyklende pendlere følger Vollsveien og Lilleakerveien og krysse elva ved E18s hovedsykkelvei. Eventuell sykkelparkeringer for omstigning til tog bør legges ved nærmeste stasjonsinngang til hver av de tre veiene: Vollsveien, Lilleakerveien og E18.

For fotgjengere er smug og snarveier mellom bygg viktig for å korte ned gangavstander. I dag er den sentrale forbindelse nordover fra stasjonsområdet brua

over Mølledemningen. Den er det søkt om utvidelse av, et tiltak som støttes selv om det vil endre utseende på damanlegget. Brua skal dimensjoneres for fotgjenger og for sykklister som stiger av og triller sykkelen, men ikke for hurtigsykling.

I dag er det turvei langs elva på Oslosiden frem til Mølledammen og til den gamle jernbanebrua som betjente Lysaker Kemisk Fabrikk. Den er asfaltert og ligger oppe på fyllmasser og stedvis bak flomvoller. Gitt det generelle behovet for å utvide elvas tverrprofil som flomforebyggende tiltak, bør VPOR-en knesette prinsippet at langsgående turstier legges på koter mellom elvas 10-års flomnivå og det høyere terrenget bak.

Overvannsbehandling

Av hensyn til vannkvalitet (som er essensiell bl.a. for den anadrome fiskebestand) må avrenning fra asfalterte flater med biltrafikk håndteres og renses under streng kvalitetskontroll før separat overføring til elva. Prinsipper for overvannsbehandling er nedfelt i både Bærum og Oslo.

Drenering av grunnvannsmagasiner er et velkjent problem i Oslo og Bærum. Med alt av underjordiske anlegg og bygninger som planlegges i VPOR-området blir et vedvarende behov for å opprettholde grunnvannsspeilet. Derfor bør flatene i planområdet dreneres enten direkte gjennom et porøst dekke eller til langsgående porøse arealer som fører avrenningen ned til grunnvannsspeilet. For torg og gatetun og særlig for turveiene langs med elva bør porøst dekke og konstruksjon være standard ved materialvalg, jfr. tabellen s.84.

Konklusjon

Det er urovekkende at interesseorganisasjoner må vise til så mange grunnleggende mangler på vann-forvaltningsprinsipper på dette stadiet i planprosessen. Vi tviler ikke på at VPOR-ens utredere har tilgang til gode vassdragskonsulenter. Dessverre er det lite i dokumentet som viser at man har tatt deres synspunkter på alvor.

Vår hovedkonklusjon at plandokumentet i sin nåværende form er for upålitelig vassdragsfaglig sett til å kunne være retningsgivende for bindende vedtak fra kommunenes side. Elveforumene stiller gjerne med nødvendig vassdragsfaglig ekspertise og lokalkunnskap i revurderingsprosess.

Med vennlig hilsen

Sendt elektronisk uten signaturer; signert versjonen fås ved henvendelse

Per Østvold
leder, Oslo Elveforum

Bo Wingård
leder, Bærum Elveforum

John Tibballs
styreleder, LvV