

Litt om infrastruktur-prosjektene rundt Skogbrynet i mars 2025.

Årets rapport er, i h.h.t. bestillingen fra styret, mindre omfattende enn tidligere. Jeg er bedt om primært å fokusere på infrastruktur-prosjekter som særlig berører vårt boligområde. Følgelig begrenser jeg meg til en oppdatering om Fornebubanen, Rikstunnelen, Sollerudstranda og det som skjer med bussterminalen ved E18 på Lysaker. For nærmere opplysninger om Lilleakerbyen og Mustads videre planer, anbefaler jeg nettstedet lilleakerbyen.no.

Nedenfor følger en kort oversikt over de ulike prosjektene.

Der det fremdeles er relevant, beholdes fjorårets års tekst i kursiv.

Omtalte prosjekter:

- Fornebubanen
- Rikstunnelen / nytt dobbeltspor for jernbanen
- Sollerudstranda og Ny vanntunnel Oslo
- Lysaker kollektivknutepunkt: bussterminal ved E18

Fornebubanen

Tunnelen mellom Lysaker og Vækerø er sprengt ferdig og Fornebubanen arbeider seg nå gjennom løpet fra Lysaker mot Vækerø med sikring, montering av membran, forskalling osv. Løpet skal bl.a. sikres mot ras og vann. Arbeidet vil vare frem til sommeren. Sporadisk støy fra tunnelen under Skogbrynet skyldes festing av bolter i forbindelse med disse arbeidene. Tunnelarbeidene avsluttes heretter kl 19 i stedet for kl 23. Fra sommeren av og frem til 2028 kommer utbyggingen av Lysaker og Vækerø t-bane-stasjoner til å være prioritert. Skogbrynet-beboerne vil, ifølge Fornebubanens nabokontakt, ikke forstyrres av dette. I februar startet arbeidene med Lysaker stasjon og til sommeren starter byggingen av Vækerø t-banestasjon for alvor. Det vil i denne forbindelse bli varslet og avholdt et informasjonsmøte for naboer og andre interesserte. Fornebubanen er utbygger av det fysiske t-baneanlegget, mens Sporveien vil stå for driften når Fornebubanen etter planen åpner i 2029.

Boligeiere som har opplevd sprekkdannelse, setningskader eller andre mulige følger av sprengningsarbeidene under Skogbrynet, bes melde dette inn til: kommunikasjon@fob.oslo.kommune.no

Fornebubanen i drift skal, ifølge Fornebubanen selv, ikke merkes av beboerne i Skogbrynet. Avstanden ned til taket av tunnelen varierer med terrenget fra vel 31 til 33.9 meter. Berggrunnen under oss består hovedsakelig av skifer og kalkstein og skal være den delen av strekningen mellom Lysaker og Vækerø som har mest fast fjell i overbyggingen. Traseen går under boenheter i rekkene 15, 17, 19 og 21. Tunnelen er i hovedsak dobbeltsporet og tverrprofilen måler ca 85 m². Inn mot stasjonshallene skal den dele seg i to enkeltspor. Den vil krysse under Ny vanntunnel Oslo.

Rikstunnelen Lysaker – Oslo S

Samferdselsdepartementet har nå bedt Jernbanedirektoratet om å starte opp igjen planarbeidet med den såkalte Rikstunnelen mellom Lysaker og Oslo S.

Jernbanedirektoratet vil i løpet av inneværende år også trolig be BaneNor om å gjenoppta planarbeidet som ble satt på vent i 2022. Det er foreløpig ikke satt av penger til bygging av Rikstunnelen. Beløpet som er bevilget for oppstart av planleggingen er, ifølge Jernbaneverket, altfor lite - nesten symbolsk.

Kostnadsestimater for selve byggingen av Rikstunnelen var i 2024 rundt NOK 60 milliarder. Ifølge Jernbanedirektoratet vil planleggingsfasen koste betydelig mer enn de NOK 10 millionene som hittil er satt av til oppstarten. Planleggingsfasen er ventet å vare i rundt 12 år og byggefasen mellom 8 og 10 år. Altså ingen Rikstunnel før tidligst om 20 år.

Hva et nytt dobbeltspor konkret vil bety for Skogbrynet 3 - 25, får vi først vite når et planarbeid måtte bli offentlig tilgjengelig. Da vil vi uansett bli oppfordret til å gi høringsuttalelser. Basert på tilbakemeldingene i en høringsrunde, vil en prosess for nytt dobbeltspor innebære utviklingen av en teknisk plan og deretter en kommunedelplan med forslag som politikkerne i Oslo og Bærum må ta stilling til.

Jernbanedirektoratet la i 2023 frem en samfunnsøkonomisk analyse, som anslår at svært høy vekst i togtrafikken og betydelige kapasitetsforbedringer er forutsetninger for at Rikstunnelen vil være lønnsom. NTP 2024 tar for seg perioden 2025 – 2036. Rikstunnelen nevnes der som viktig for å øke kapasiteten og driftssikkerheten mellom Lysaker og Oslo S. Bevilgninger til å bygge en eventuell Rikstunnel vil eventuelt øremerkes i NTP eller i statsbudsjettet, men hittil er det altså ikke satt av penger til å bygge den. Bane Nor sier de selv i overskuelig fremtid vil ha hovedfokus på vedlikehold og oppgradering av eksisterende jernbanenett samt ferdigstilling av oppstartede prosjekter. Flere jernbanestasjoner skal også tilpasses nye og lengre tog. Dette er i tråd med Samferdselsministerens nye Punktlighetsløfte.

Sollerudstranda og Ny vannforsyning Oslo

Riggområdet skal tilbakeføres i løpet av juni 2025. Oslo kommune har bevilget NOK 3 millioner til oppgradering av Sollerudstranda. Målet er å gjøre Sollerudstranda mer tilgjengelig og attraktivt for rekreasjon og friluft. Flere aktører skal samarbeide om arbeidene, deriblant Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten (med nødvendige tillatelser) og det private 'Lysaker-samarbeidet'. Bl.a. er det snakk om oppgradering av badeplassen og av strandpromenaden som del av Kyststien. Beplantning og videreutvikling av fasiliteter som toaletter, oppgradert molo og bryggeanlegg kan være aktuelt.

Lysaker kollektivknutepunkt: bussterminal ved E18

Statens vegvesen sender i løpet av mars måned inn sitt tre måneder forsinkede forslag til reguleringsplan for bussterminalen på Lysaker. Alternativ 7 og alternativ 15 er fremdeles de som gjelder. Alternativ 15 er det de fleste ønsker - også Statens vegvesen. Løsningen er imidlertid avhengig av økte bevilgninger. Håpet er, at staten betaler mer enn de 700 millionene som er bevilget og at grunneiere og andre private

aktører også bidrar økonomisk. Bussterminalen er en del av det såkalte Vestkorridorprosjektet på E18. Ifølge Statens vegvesen vil terminalen trolig ikke stå ferdig før i 2031-2032. Planen var opprinnelig å åpne den samtidig med Forneubanen i 2029. Reguleringsforslaget sendes på høring høsten 2025. For å se detaljene i alternativene 7 og 15, trykk på følgende link:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e18vestkorridoren/e18-lysaker-kollektivterminal/alternativer-som-planlegges/>

Planen er at Lysaker skal være endestasjon for bussene som kommer vestfra og at de følgelig skal slippe av og plukke opp passasjerer på Lysaker før de snur. Reisende forventes å benytte t-bane eller tog mellom sentrum og Lysaker. Det skal derfor bygges bussterminal som del av Lysaker kollektivknutepunkt. En konsekvens er, at adkomst og avkjøringsmuligheter til og fra E18 nederst i Lilleakerveien endres. Biler fra Lilleakerveien retning Oslo skal kjøre under E18 i en ny tunnel, og ellers forbi det såkalte Gjensidigebygget til rundkjøringen nær Maxbo som idag. De som skal fra Lilleakerveien ut på E18 retning Drammen, må benytte Granfosstunnelen eller velge påkjøringen østover nederst i Vækerøveien. Strandveien blir permanent stengt fordi det der skal anlegges avkjøringsrampe for busser som kommer vestfra og som kal svinge under både E18 og jernbanen inn på Lysaker stasjon. Det skal bygges ny sykkeltrasé fra Franzebråten til Fornebu. Ellers blir E18 på Oslo-siden av Lysakerlokket liggende slik den er idag. Forslaget om å heve veibanen mellom Lysaker og Vækerø er skrinlagt.

Det er fremdeles ikke klart hvordan Lysaker kollektivknutepunkt konkret vil se ut eller når det en gang står helt ferdig. Dette skyldes bl a at planene for to nye jernbanespor inn til Oslo ikke er klare og at plassering/utforming av bussterminalen ennå ikke er klar. T-banestasjonen kommer under bakken nord for eksisterende togstasjon. Stasjonsområdet for tog vil en gang i fremtiden trolig forlenges i retning Oslo og to nye jernbanespor eventuelt legges mellom eksisterende tog-spor og Forneubanen.

Utformingen av Lysaker kan videre bli påvirket av at Plan- og bygningsetaten i sin reviderte Høyhusstrategi nå åpner for å bygge høyhus på inntil 70 m ved 10 kollektivknutepunkter i hovedstaden. (På Oslo S vil de tillate 125 m). Et høyhus defineres i strategien som minimum 42 m høyt. Høyhusstrategien er ikke en juridisk bindende plan, men vil ved politisk vedtak være kommunens styringsdokument i byutviklingssaker. Strategiforslaget understreker at nye høyhus bør ligge innenfor utviklingsområder knyttet til de ulike kollektivknutepunktene i kommuneplanens arealdel. Avstanden mellom høyhuset og kollektivknutepunktet bør helst være under 250 m, heter det.

Lilleakerbyen

Se lilleakerbyen.no for siste nytt om aktiviteter og reguleringsplaner mm.

I Mustads planer for Lilleakerbyen ligger bl a bevaring av gammel trehusbebyggelse samt tilbakeføring til opprinnelig utseende for trehusene langs elven nederst ved Lysaker stasjon. I tillegg kommer bygging av nye boliger (til sammen skal det være

2000 boliger i Lilleakerbyen), butikker, næringslokaler, kulturtilbud som mathall, kino, musikkøvingslokaler og opplevelsespark for barn samt bevertningssteder og en ny ungdomsskole mm. Planlagte nye boliger varierer i størrelse fra 30 m² til 200 m² +. De fleste boligblokkene vil ruve 6 -8 etasjer over bakken, de laveste fire og de høyeste 12 etasjer. Boligblokker med flest etasjer legges primært til Oslo-siden på nederste del av området p.g.a. terrengets beskaffenhet. Tanken er også at flest mulig kontorbygg blir liggende sør på området. Fra Statkraft og oppover/innover skal det bygges boliger mm på begge sider av elven. (Naboer på den andre siden av Lilleakerveien er meget bekymret for hvordan den planlagte utbyggingen av Mustads eiendom vil påvirke solforhold og utsikt for deres boliger. Jeg traff flere av dem på et informasjonsmøte i vinter).

Mustad eiendom sier de ønsker å ta i bruk naturmiljøet langs elven samt å gjøre arealene mellom bygningsmassen så grønne som mulig. Blant annet planlegges underjordiske parkeringsplasser. Og for å løse disputten med bystyret om antall parkeringsplasser, foreslås nå en såkalt fleksibel bruk av parkeringsplasser for boliger og næringsliv basert på variasjon i behov og etterspørsel. Mustad sier dog at 800 parkeringsplasser må øremerkes for kjøpesenteret dersom det skal overleve. Bystyret mener at de fleste som handler på CC Vest bør sykle, gå eller ta kollektive transportmidler. Mustad mener det er urealistisk. Eiendomsselskapet har forøvrig kjøpt opp bygninger på Lilleaker torg samt bensinstasjonen på Lilleaker som de også vil utvikle. Kjøpesenteret CC Vest vil i h.h.t. Mustads planer forbli slik vi kjenner det de neste 10 – 12 årene. Endelig ferdigstilling av Lilleakerbyen antas først å skje rundt 2040.

Som ingen vel har unngått å se, er det langs Vækerøveien og i randsonen av den planlagte Lilleakerbyen nå stor byggeaktivitet. Mustads planer samt byggingen av Fornebubanen har skapt stor interesse blant eiendomsutviklere.

Oslo 16.03.2025
Nina Bratt