

RESYME FRA INFORMASJONSMØTE 27.8-09

Referent Tore Staver

Asker Velforbunds inviterte til åpent møte 27 august 2009

TEMA: HVILKEN UTVIKLING FÅR VÅRE HOVEDVEIER OG JERNBANEN I DE KOMMENDE ÅR I ASKER.

Et fagpanel presenterte på sin måte hva som ligger av planer for infrastrukturen i vårt område, og et tverrpolitisk panel – med unntak av SV og AGV – ga til beste hva de var opptatt av.

Ordfører Lene Conradi åpnet del hele med å slå fast at Asker kommune skal forbli en bygd med tettsteder og måtte med det erkjenne at kommunestrukturen nok gjør at folk i noen grad må basere seg på biltransport i lang tid fremover. Ny E18 har vært en stor kampsak siden 1995, og hun gjorde det samtidig klart at dagens E18 er den største barrieren for videre utvikling i Asker. I forhold til kommunens arealplan må politikerne nå vurdere å redusere veksten inntil staten tar sin del av ansvaret for infrastruktur.

Kommunen legger opp til en bevist knutepunktsutvikling for å knytte nære forbindelser til offentlige transportmidler, men savner samtidig bedre transporttilbud på tvers av kommunen.

Utviklingssjef Øyvind Rørslett i Jernbaneverket snakket varm om framdriften av dobbeltsporet til Lysaker og om midler avsatt i Nasjonal Transportplan NTP til økt vedlikehold. Han kunne fortelle at når dobbeltsporet ble ferdig, ville det bli 10 min. avganger fra Asker. Men han kunne ikke love noen ½-times ruter til Spikkestad innen 2012. Dette skyldes primært at oppstart på Heggedal stasjon for ombygging til kryssing av tog ikke kommer i gang før 2012. Han kunne heller ikke fult ut overbevise de fremmøtte om at enkeltsporet fra Lysaker til Skøyen ikke ville bli noen flaskehals. På spørsmål om andre løsninger for Spikkestadbanen med forlengelse og kobling til Lier stasjon, ble en slik tanke kategorisk avvist - til tross for at deler av tidligere banelegeme ligger der. Vel vitende om at Røyken, Spikkestad og Lierområdet er vekstområder i Buskerud synes sammenhengen med offentlig transporttilbud ikke å følge med.

Representantene fra H, Krf og V støttet innspillet og lovet å ta dette opp i Fylkestinget. Ueland oppildnet til organisert, lokalt initiativ for å utvikle Spikkestadbanen. Innfartsparkering ved stasjonene er ikke utbygget i den takt kommunen ønsker i forhold knutepunktsutviklingen. Det konstateres at svært mye at pendlertrafikken ved Asker stasjon kommer fra Lier og Tranby-området som nok kan forklares med den store forskjellen det er i togtilbudet fra Lier kontra Asker. En situasjon vi dessverre må leve med i lang tid fremover. Fra politisk hold ble det – nærmest unisont - fremholdt at behovet for økt kapasitet

ved innfartsparkeringene var stort og at Jernbaneverket hadde en stor utfordring. Dette ble ikke imøtegått, men det ble heller ikke lovet noe.

Seksjonsleder Åsa Nes i Statens Vegvesen snakket varmt og lenge om trafiksikkerhet, støy, luftkvalitet og klima og mente at tilbudet på miljøvennlig transport måtte styrkes. Man kunne uansett ikke bygge seg ut av køkjøring selv om E18 ble utvidet. Men på spørsmål og miljøtiltak langs E18 i form av økt vegetasjon / beplantning og kombinasjoner mellom støyskjermer og jordvoller for å få redusert støyen og fjernet / redusert støvplagen, ble slike løsninger blankt avvist som effektive. Hun hadde heller ikke noen positive merknader til politikernes sterke ønsker om lang E18-tunnel under Asker sentrum. Snarere tvert i mot mente hun lange tunneler ville medføre større trafikkfare. Dette til tross for at en representant fra Bærum Velforening kunne legge frem sitater fra en fersk rapport Statens Vegvesen selv har laget som sier det motsatte. Det var tverrpolitisk enighet om at her skulle det kjempes for å få lang tunnel. Det sikrer og bedrer miljøet rundt sentrum og åpner for en bedre utvikling av sentrumsområdene. Det ble snakket varmt om både ny Røykenvei og forbedringer på Slemmestadveien uten at det ble lagt fram noen konkrete planer ut over det man kjenner til i dag. Ingen av disse veiene ligger inne med midler i Oslo-pakke 3. Beboere i Asker må nok belage seg på mange års køkjøring på disse veiene før noe skjer. Lokalpolitikere på sin side var mer eller mindre enig om at vestkorridoren var blitt stemoderlig behandlet gjennom mange år når det gjaldt tildeling av veimidler. Alternativ helt ny trasé til E18 ble ikke sett på som noen løsning i overskuelig framtid selv om det utvilsomt ville gi et bedre miljø for Asker sett under ett.

Ivar Ueland i styringsgruppen for Oslo-pakke 3 kunne fortelle forsamlingen at fylkestinget samme dag hadde vedtatt at tunnel forbi Asker sentrum og Sandvika samt Høvik skulle inngå og at kobling mellom E16 og E18 skal skje under Sandvika. Han mente det ville la seg gjøre å starte nytt E-18-prosjekt i begge ender. Statens Vegvesen stilte seg noe tvilende til det. Det ble opplyst at det fra rikspolitisk hold var gjort forsøk på å innlemme ny Kolsåsbane og Forneubane i Oslo-pakke 3, men dette ble tilbakevist fra fylkestinget. Ueland oppfordret lokalpolitikere til å kjempe for ny Røykenvei som bompeng- eller OPS - finansiert. De fleste politikere sa seg enige i at de ville arbeide for en ny Røykenvei. Tilnærmingen til problemet var derimot noe forskjellig.

Så gjenstår det å se om våre lokalpolitikere som tilsynelatende var rørende enige om hvilke problemer Asker kommune er stilt overfor og tiltak som kreves - klarer å få nok gjennomslag hos sentrale myndigheter. Festtaler har vi fått nok av.

AV Nils H. Harnes Budstikka

Publikum og politikere ønsker lange tunneler gjennom Asker når ny E18 bygges, men veivesenet helte kaldt vann

i årene.

I går kveld møtte rundt 50 tilhørere til Asker Velforbunds debatt- og informasjonsmøte om hvilke planer som foreligger for hovedveier og jernbane i Asker i årene fremover. Et av temaene som engasjerte, var spørsmålet om lange eller korte tunneler når E18 skal bygges ut. Flere av tilhørerne tok til orde for at det må bygges lange tunneler som kan fjerne mye av miljøproblemene for dem som bor langs E18.

– Tunneler er seks ganger dyrere å vedlikeholde enn en vei som går i dagen, så det dreier seg om veldig mange penger. Samtidig er vi bekymret for sikkerheten hvis vi skal velge et alternativ med lange tunneler i kombinasjon med stor trafikk. Det mest aktuelle er en løsning med korte tunneler, fastslo seksjonsleder Åsa Nes fra Statens vegvesen.

– Jeg kan ikke akseptere at de lange tunnelenes tid er over. Jeg tror ikke noe på det. I for eksempel Boston har de bygd lange tunneler med stor trafikk. Ja til lange tunneler, konkluderte KrFs Torleiv Ole Rognum.