



Bærum kommune
post@baerum.kommune.no

2015-09-25
LvV-ref.: 15/52
Deres ref: 15/79287

Lysaker metrostasjon - områderegulering - Fornebubanen

Det vises til dokumentene som er lagt ut til høring, og særlig til dokument 15/114606 - *Tilleggsutredning - Fagrapport Lysakerelva*.

Oppsummering

Utfra våre observasjoner langs Lysakerelva gjennom flere år finner Lysakervassdragets venner (LvV) at fagrapporten inneholder flere feiltolkninger gjort utfra en heller overflatisk undersøkelse av området høsten 2014 - våren 2015. Vi tar disse i rekkefølge:

- 1) Geologien, hvor de nødvendige data for å vurdere risikomomenter ved alternativ 2 ikke er skaffet til veie og hvor forholdene ikke er seriøst vurdert i dokumentene som er lagt ut.*
- 2) Erosjonsfare, hvor fagrapportens observasjoner tolkes helt annerledes enn i rapporten. Istedenfor en anbefaling om en forsterket elvbredde vises det til det å gjenopprette en stabil breddeprofil også har en flomforebyggende virkning.*
- 3) Risiko ved Mølledammen, hvor den korte avstanden mellom tunneltak og bunnen av dammen er ikke understreket og heller ikke tatt opp til seriøs risikovurdering.*
- 4) Kantvegetasjon, hvor Miljøoppfølgingsplan forespeiler et vegetasjonsbelte som er tynnere enn dagens allerede tynn og utilstrekkelige rekke med trær, en plan som ikke skal godtas.*

Det konkluderes med at alternativ 2 innebærer høy risiko for at Lysakerelvas nedre lakse- og sjørretførende strekning blir ødelagt. Forebyggende tiltak er å legge metrobanen enten flere meter dypere under bakken eller nærmere dagens jernbanespor.

1) Geologien

I vår tidligere uttalelse påpekte LvV hvordan geologien sør for elva (hvor det planlegges stasjon) består av basalt- eller diabasganger i nord-sør retning, noe som styrer de hydrologiske forholdene på dette området. Videre ble det påpekt at området er dekket med en betydelig tykkelse tilkjørt masse. Om den første av disse faktorene gjengir fagrapporten våre opplysninger, uten at det er foretatt egne undersøkelser eller målinger på størrelse og beskaffenhet av disse gangene. Det er heller ikke foretatt hydrologiske beregninger som trengs for å estimere effekten av å bore en jernbanetunnel gjennom disse gangene. Risikovurderingen, som

... 2

beskrevet i revidert dokument 15/114609 – «1-8-1 ROS-analyse», ble foretatt uten å innkalle til et fullverdig vurderingsmøte. Risikovurderingen er basert på et meget tynt grunnlag.

2) Erosjonsfare

Fagrapporten beskriver sør- og vestbredden av elva som en ustabil skråning og mener at den må støttes kunstig. Det beskrives «skåvegger» som bevis for at denne ustabiliteten er et varig fenomen. Faktum er at stolpene i elvekanten er rester etter det gamle kaianlegget for småbåter som det finnes utallige bilder av i den populære litteraturen om Lysaker og Lysakerelva. Den tilkjørte fyllmassen som ble brakt til området sent på 1980-åra ble lagt helt ut til og stedvis over elvebredden uten stabilisering. I dag er denne massen med på å øke flomfaren på Oslosiden ved å strupe elven og fjerne flomsletta som tidligere ga flomvann andre veier til havet. Det skal også påpekes at småbåtkaia lå langs den indre bredden av elvesvingen. Vannstrømningen vil alltid være hurtigst langs den ytre bredden av en elvesving. Her finnes det støttemurer i dag.

Det beskrives også en utrasing som tilskrives elvens erosjon i foten av skåningen. Denne utrasing skjedd sist vinter under transport med tunge lastebiler. Elvens vintervannføring var ikke stor nok til å forårsake utrasingen.

Feiltolkningen som beskrevet er brakt videre til dokument 15/114610 - 1-26-1 *Miljøoppfølgingsplan*.

Den riktige tolkningen av Fagrapportens observasjoner er at den ustabile skråningen skyldes utlegging av fyllmasser på tomten. En stabiliserende løsning som samtidig forebygger flom på begge sider av Lysakerelva er å gjenopprette den opprinnelige helningen på bredden og etablere en smal flomslette i samme høyden som den opprinnelige høyden på den ytre delen av sletta, d.v.s 1,5-2,5 meter over elvenivået. Denne kan benyttes som trasé til turveien langs elva. Bredden trenger ikke være mer en 6-8 meter. Dette beskrives nærmere i vår uttalelse til Veiledende Plan for Offentlig Rom – Lysakerbyen.

3) Risiko ved Mølle dammen

Uten at det er omtalt direkte i dokumentene innebærer stasjonsløsningen for Lysaker stasjon en rasering av forhold i Mølle dammen og betydelig risiko for lekkasjer inn i metrobanens tunnel. Mens løsningen i tilsvarende situasjon nedenfor Mølle dammen beskrives relativt detaljert, er inngrepet i Mølle dammen knapt omtalt i fagrapporten. Avstanden mellom bunnen av dammen og toppen av tunnelen kan regnes ut fra de oppgitte tallene til å være mindre enn 5 meter. Ingen opplysninger om bunnforhold i dammen er sitert. Det er derfor ikke kjent om tykkelsen av fjell over tunnelen her faktisk er mye mindre. Uansett betyr den grunne metrotraséen ødeleggelse av bunnforholdene i dammen, uten at dette gjøres rede for. Det er for å unngå at planløsningen låses til en trasé like under Mølle dammen at Lysakervassdragets venner har klaget Bærum kommunes vedtak om trasé inn mot Lysaker til Fylkesmannen.

4. Kantvegetasjon

I kapittel 6 *Naturmiljø § 2 Utfordringer* står det: *Kantvegetasjon vil reetableres langs elvebredden, men bredden på dette vil være mindre enn den er i dag.*

Bredden på vegetasjonsbeltet langs den sørlige bredden av Lysakerelva langs hele den omtalte øst-vest strekning forbi stasjonsområdet er i dag langt mindre det som kreves av Vannressurslovens § 11. Formålet «å gi levested for planter og dyr» krever en bredde på 3-5 meter langs en elv på Lysakerelvas størrelse. I dag er det bare enkelte trær. Det må bestrebes å finne løsninger som tillater bevaring av brede kantsoner både ovenfor og nedenfor Mølle dammen.

Det er Lysakervassdragets Venners vurdering utfra våre kunnskaper og fra dataene som foreligger i høringsdokumentene, at alternativ 2 for Lysaker metrostasjon slik som den er beskrevet, innebærer en ekstremt høy risiko for total ødeleggelse av naturlige forhold på strekningen av Lysakerelva som renner østover mellom Lysaker og Lilleaker. Skal traséen beholdes bør banen legges dypere – kanskje inntil 10 meter dypere – for å kunne opprettholde elva som det viktigste naturlige landskapselement i stasjonsområdet. En trasé nærmere dagens jernbanespor ville også verne bedre om elva.

Lysakervassdragets venner ber om å bli holdt informert dersom nye data om området skaffes til veie.

Med vennlig hilsen

Brevet sendes elektronisk uten signatur; det signerte brevet fås ved henvendelse

John Tibballs
styreleder

Bo Wingård
styremedlem