



S A N D V I K A V E L

STIFTET 29. JUNI 1896

Bærum kommune

post@baerum.kommune.no

1304 Sandvika

HØRINGSUTTALELSE

Sandvika, den 14. mars 2011

Vedr.: Prøveprosjekt med biltrafikk i gågaten i Sandvika Ref: **11/32547/ERU**

- 1.1 Prøveprosjektet henger nøye sammen med målene for reguleringen av hele Sandvika Sentrum. Disse er ikke klarlagt, mener vi.
Dersom en ser på biltrafikk og korttidsparkering som et viktig virkemiddel til å øke kundegrunnlaget for handel i Sandvika, og vi kun snakker om 3-5 parkeringsplasser slik som anført i Rådmannens notat, mener vi prosjektet er ikke verdt å gjennomføre!
Vi mener at premisene for et prøveprosjekt er ikke klarlagt. Skal en kjøre et prøveprosjekt, må en på et gitt tidspunkt kunne måle effekten av det. Det forutsetter at målene er klarlagt, at målbare indikatorer er definert og at en tidsramme er satt for prosjektet. Alt dette synes å mangle. Et prøveprosjektet kan ikke baseres på synsing alene, hvilket virker å være tilfellet her!
 - 1.2 For å kunne ta stilling til kjøremønsteret i gågaten, trenger vi en gatebruksplan som viser konsekvensene av kjøring for de forskjellige alternativene på resten av Sandvika sentrums.
Vi forstår at ny gatebruksplan er satt i bestilling.
 - 1.3 Vi tar det for gitt at et eventuelt prøveprosjekt tar de nødvendige hensyn til universell utforming.
 - 1.4 Vi har forstått at gatelegemet, varmekabler og andre installasjoner i Rådmann Halmrasts vei er i dårlig forfatning, at det ikke er lenge før en total oppgradering, men at det ikke er tatt konkret stilling til det ennå. Et prøveprosjekt kan da sette (utilsiktet) fart i den saken.
 - 1.5 Dersom vi velger å gjøre Brambanis vei og Løkketangen om til gågate til erstatning for gågaten i Rådmann Halmrasts vei, vil da kundegrunnlaget for handel i Rådmann Halmrasts vei blir svekket?
 - 1.6 Og i så fall blir alternativer med kjøring i Kinoveien vanskelig / umulig å gjennomføre?
- 2 Vurdering av de presenterte alternativene.**
- 2.1 **Alt. A/A1** bortfaller hvis vi ikke tillater kjøring i Kinoveien
 - 2.2 **Alt. B** Det antas at det er teknisk mulig å komme fra Rådmann Halmrasts vei og ned Aamodtbakken. Men Aamodtbakken er en trang og bratt veistump som i dag i stor grad benyttes av fotgjengere mellom stasjonen og Løkketangen 20 og Storsenteret. Spesielt om vinteren kan biltrafikk her skape store problemer for fotgjengerne. Anbefales ikke!
 - 2.3 **Alt. C** virker urealistisk, spesielt med tanke på situasjonen i Jørgen Kanitz gate. Det sies ikke noe om fri høyde ved den eventuelle innkjøringen fra Otto Sverdrups plass.

2.4 Alt. D synes å være en realistisk løsning. Den vil også gi anledning til å ta bort den lite flatterende fontenen og dermed tillate en mer naturlig overgang til Willy Greiners vei. Det at der er begrenset fri høyde under jernbanebroen ser vi på som en fordel da det vil begrense kjøring av større biler i Rådmann Halmrasts vei. Det forutsetter klar merking ved innkjøringen fra Rådhusstorget.

2.5 Alt. C bør ikke gjennomføres da det forutsetter kjøring i Aamotbakken.

3. Kjøreretning i RHs vei Dersom vi fremdeles skal tro på et parkeringshus under Rådhusparken og en naturlig innkjøring til Sandvika fra Sandviksveien, er det naturlig å lede trafikken i Rådmann Halmrasts vei fra Rådhusstorget mot Willy Greiners vei. Fremtidig trafikk over Sandvika bro vil da komme fra Arnold Hauklands plass mot Rådhusstorget.

4. Finansiering Rådmannens notat sier ingen ting om kostnader for de forskjellige alternativene. Vi mener det må være naturlig at de som ”forlanger” biltrafikk, må være med på et spleiselag. Det er viktig at dette avtales før prosjektet igangsettes.

5. Konklusjon

- Det må avklares om det er korrekt at vi kun snakker om 3-5 parkeringsplasser, og dersom det tallet er korrekt, om det da overhodet har noe for seg å gjennomføre prosjektet.
- Det har liten hensikt å starte et prøveprosjekt uten at det er etablert et grunnlag og metode for å måle hvorvidt prøveprosjektet er en suksess eller ikke. Vi etterlyser derfor omforente, målbare kriterier (indikatorer) og en bestemt varighet for prosjektet.
- Det må utarbeides et realistisk kostnadsoverslag og en avtale om hvem som skal finansiere, ikke bare prøveprosjektet, men også kostnader forbundet med å bringe anlegget tilbake til opprinnelig stand, når prosjektet er gjennomført.
- Av de foreslåtte alternativene mener vi at alternativ D er det minst umulige, med trafikk fra Rådhusstorget mot Otto Sverdrups plass og Willy Greiners vei.
- Vi minner om at hastverk er lastverk. Detaljert planlegging vil alltid lønne seg! Vi må ikke la mer eller mindre kvalifisert synsing bestemme planleggings-/gjennomføringsprosessen!

Med vennlig hilsen

Sandvika Vel



Bjørn Lunøe
avtroppende styreleder