



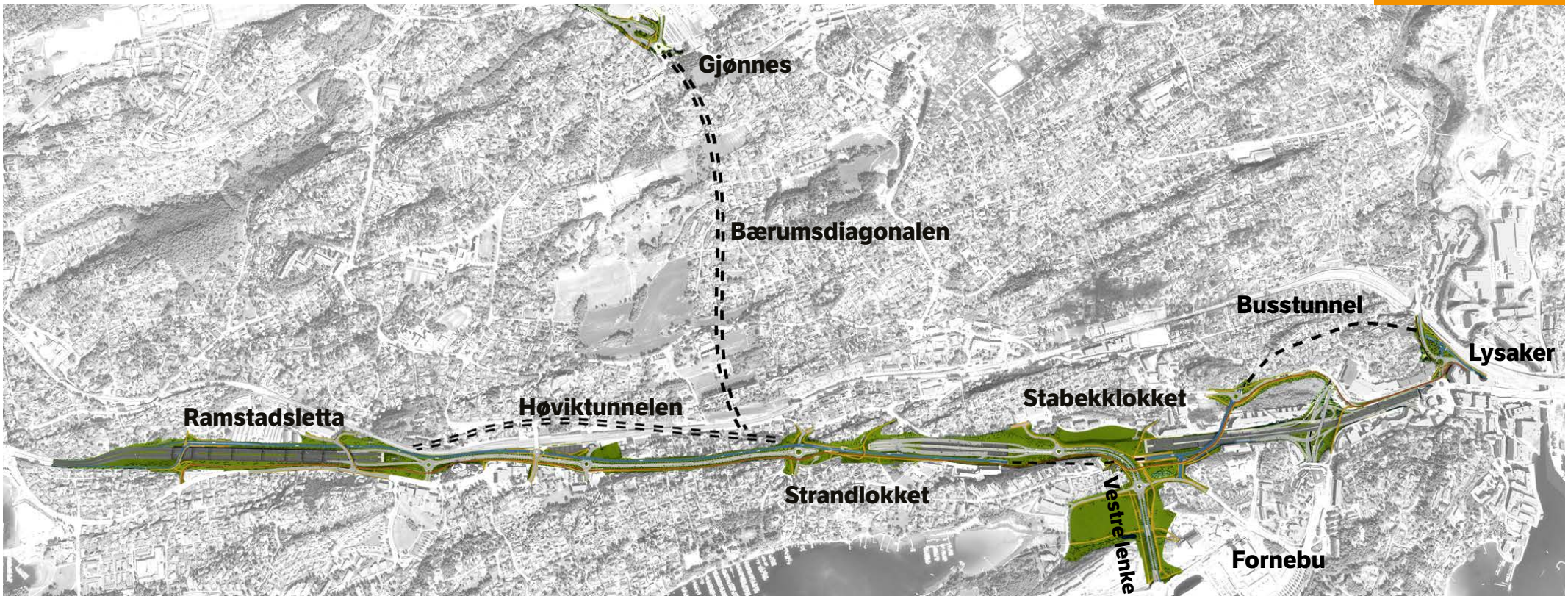
KORTVERSJON: Forslag til områderegulering



Statens vegvesen

E18 Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu – Gjøannes

Juni 2016



Ramstadsletta sett mot Oslo

Høvik sett mot Oslo

Strandlokket sett mot Sandvika

Vestre lenke sett mot Fornebu



Innhold

Innledning	3
Bakgrunn	3
Høring	3
Kontaktinformasjon	3
Fremdrift og videre prosess	3
Planforslaget	4
Planforslaget omfatter	4
Beskrivelse planforslagets hovedelementer	6
Virkninger av planforslaget	8
Trafikksikkerhet	8
Bedre busstilbud	8
Trafikale forhold	10
Bedre tilbud for gående og syklende	12
Redusert trafikkstøy	12
Redusert luftforurensning	12
Andre miljømessige virkninger	12
Anleggsperioden	14
Beskrivelse av delområder	15
Delområde Gjøannes	15
Delområde Lysaker - Aleksandragården	16
Delområder Stabekklokket - Vestre Lenke	18
Delområde Strand	20
Delområde Høvik	22
Delområde Ramstadsletta	24
Måloppnåelse	26
Kostnader og finansiering	26
Grunnerverv	26

Forord

Dette er en kortversjon av planbeskrivelsen som følger forslag til reguleringsplan for Lysaker - Ramstadsletta med forbindelse Fornebu - Gjøannes. Kortversjonen oppsummerer hovedprinsippene av planen og redegjør for et utvalg av planens virkninger. For mer utfyllende informasjon om planforslaget henvises til planbeskrivelsen.

Mer informasjon om reguleringsplanen finnes på Statens vegvesens og Bærums kommunes nettsider:

www.vegvesen.no

www.baerum.kommune.no

Mai 2016

INNLEDNING

Bakgrunn

Statens vegvesen region øst har utarbeidet teknisk plan og forslag til reguleringsplan med bestemmelser for E18 Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu - Gjøannes.

Reguleringsplanen er utarbeidet med bakgrunn i kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Lysaker – Slependen, vedtatt i Bærum kommune juni 2014. Prosjektet inngår som en del av Vestkorridorprosjektet med ny E18 fra Oslo til Asker. I første fase reguleres strekningen Lysaker – Ramstadsletta, ny forbindelse til Fornebu (Vestre lenke) og tverrforbindelse mellom Strand og Gjøannes (Bærumsdiagonalen).

Lysaker kollektivknutepunkt inngår i vedtatt kommunedelplan og skulle opprinnelig inngå i planforslaget. For å koordinere planen med de mer overordnede planene for utvikling av Lysakerbyen er det besluttet at Lysaker kollektivknutepunkt fremmes som egen reguleringsplan.

Høring

Forslag til reguleringsplan med tilhørende bestemmelser og underliggende plangrunnlag skal legges ut til offentlig høring. Frist for uttalelser vil fremgå av følgebrev, annonse i pressen og Bærum kommunes nettsider: www.baerum.kommune.no

Høringsuttalelser sendes til:

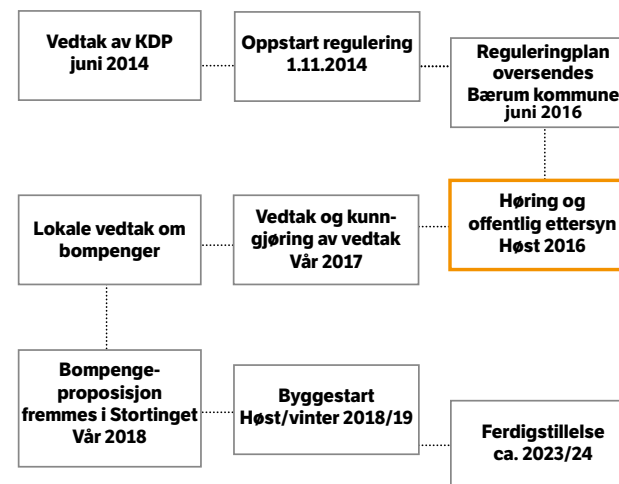
Bærum kommune avd. områdeutvikling
1304 Sandvika. E-post: post@baerum.kommune.no

Oppgi arkivsaksnummer 15/104832 på merknaden.

Kontaktinformasjon

Eventuelle spørsmål til planen kan rettes til:
Statens vegvesen Region øst, tlf. 02030
v/ Knut Gløersen eller Hans Håkon Ruud
knut.gloersen@vegvesen.no eller
hans.hakon.ruud@vegvesen.no

Mulig fremdrift og videre prosess



Figur 1: Fremdrift og viktige milepæler i prosessen frem mot ferdigstillelse.

PLANFORSLAGET

Planforslaget omfatter

- E18 legges under bakken ved Vestre lenke (Stabekklokket 500m) og fra Strand til Ramstadsletta (Høviktunnelen 1900 m).
- Mellom Strand og Høvik blir dagens E18 lokalveg med et felt i hver retning
- Eksklusiv bussveg på hele strekningen med planskilte kryss
- Gjennomgående hovedsykkelveg på hele strekningen med planskilte kryss
- Bærumsdiagonalen - ny tverrforbindelse i tunnel fra Gjønnes til E18 ved Strand
- Vestre lenke - ny veg til Fornebu med kollektivfelt



Figur 2: Planforslaget



Gjønnes

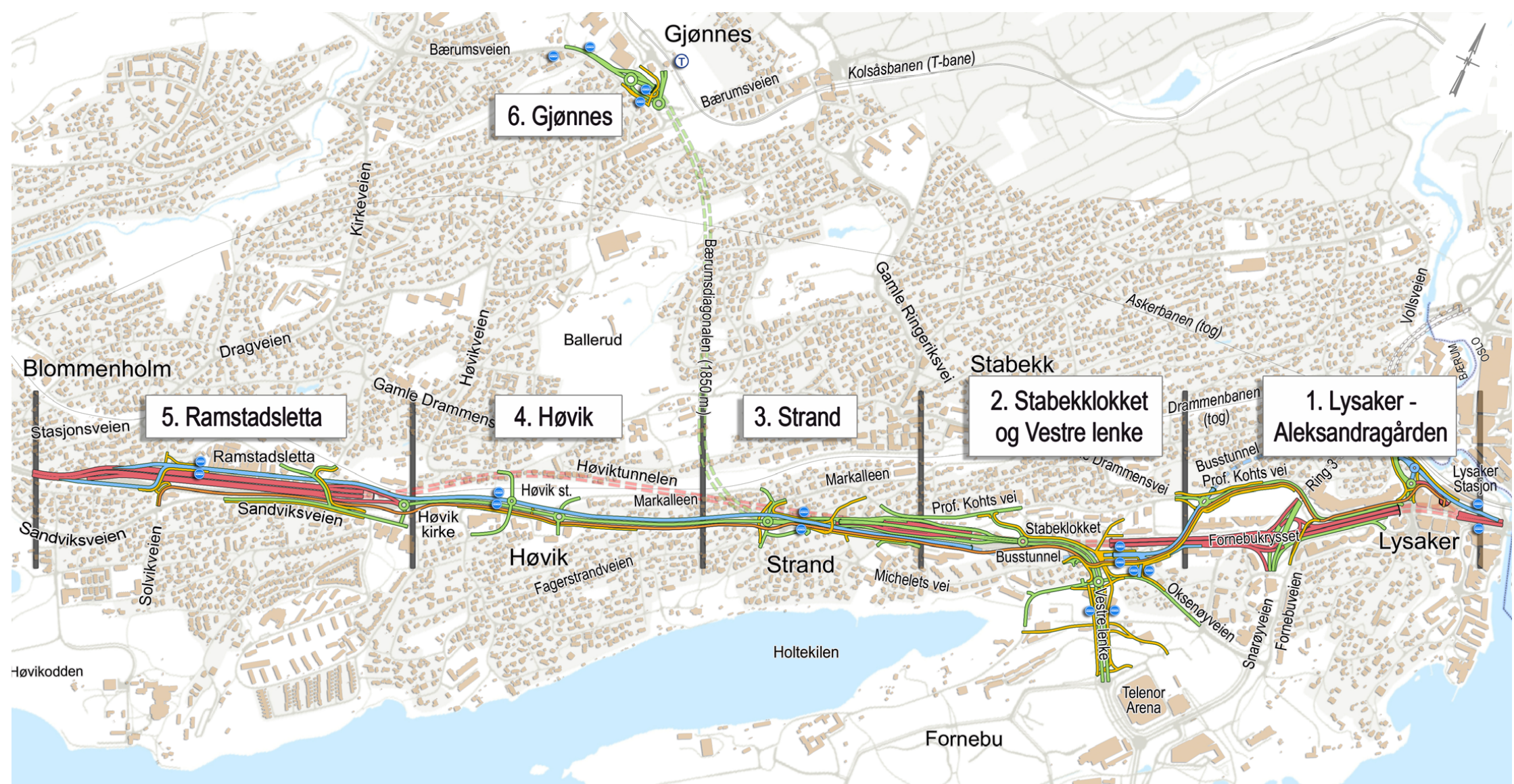
Bærum diagonalen

Stabekkløkket

Lysaker

Strandlokket

Fornebu



Oversiktsplan Blommenholm - Lysaker

Figur 3: Oversiktsplan som viser E18, bussveg med bussholdeplasser, lokalveger, gang- og sykkelveger samt hovedsykkelveg. Delparsell 1-6 beskrives og vises mer detaljert på side 15-25.

Tegnforklaring	
	Bussholdeplass
	Bussveg
	Tunnel
	Parsellgrense
	Lokalveger
	E 18
	Gang / sykkel
	Hovedsykkelveg

E18. Reguleringsplanen omfatter en strekning på ca. 5,0 km. E18 vil gå i tunnel eller under lokk i ca. 2,4 km. Ny E18 får 3+3 gjennomgående felt på strekningen. I tillegg kommer avkjøringsrampe mot øst og påkjøringsrampe mot vest ved Ramstadsletta, og påkjøringsrampe mot øst og avkjøringsrampe mot vest mellom Strand og Vestre lenke. Av- og påkjøringsrampene ved Ramstadsletta og Strand tilsvarer ett fullt kryss. Dette vil erstatte dagens kryss ved Ramstadsletta, Høvik og Strand. Fornebukrysset blir lite endret. Fra Fornebukrysset mot Oslo blir det ingen endring.

Lokalveg. Med færre kryss på E18 enn i dag blir det behov for en lokalveg for å knytte lokale steder sammen. Lokalvegen vil også bidra til å skille lokaltrafikk fra gjennomgangstrafikk. Dagens E18 fra Strand til Ramstadsletta bygges om til lokalveg med ett felt i hver retning, midtrabatt og grøntone med trekker på begge sider av vegen. Lokalvegen er knyttet til Vestre lenke og E18 mot øst ved Strand og E18 mot vest på Ramstadsletta. Gjennom Høvik sentrum forutsettes fartsgrense 50 km/t. Forøvrig forutsettes en fartsgrense på 60 km/t på lokalvegen.

Bærumsdiagonalen er en ny lokalveg i tunnel som forbinder Bærumsveien på Gjønnnes med E18 ved Strand og Fornebuområdet. Hensikten med denne forbindelsen er primært å avlaste lokalvegene og tilrettelegge for en ny bussforbindelse fra øvre Bærum og Gjønnnes ned til både E18 og Fornebu. Bærumsdiagonalen kobles direkte mot lokalvegen uten at det er ramper mot vest. Dermed blir det små inngrep i boligområdet nord for Strandkrysset.

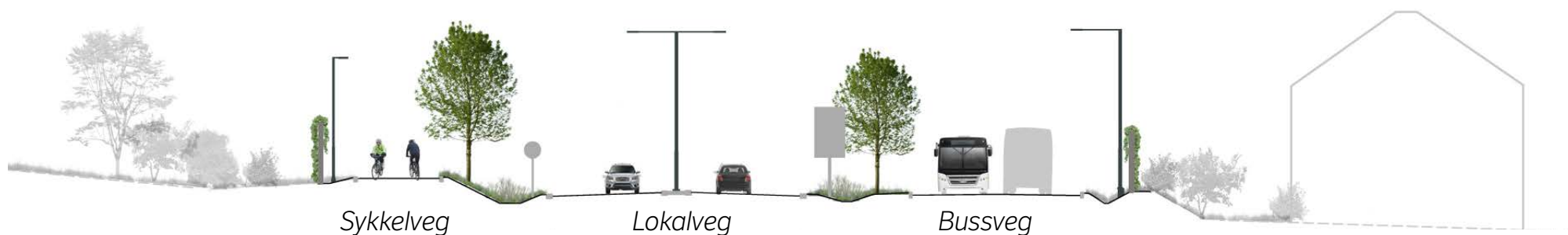
Vestre lenke er en videreføring av Bærumsdiagonalen og ny lokalvegforbindelse til Fornebu. Vegen bygges med to felt i hver retning hvorav det ene feltet er kollektivfelt. Vegen kobler seg til vegsystemet på Fornebu ved Telenor Arena. Vestre lenke har også forbindelse til Prof. Kohts vei.

Bussveg. Planforslaget inkluderer en separat bussveg på hele strekningen. Bussvegen vil hovedsakelig gå i dagen. Mellom Vollsveien og Prof. Kohts vei og mellom Oksenøyveien og NC-bygget vil den ligge i tunnel. Holdeplasser langs E18 etableres ved Oksenøyveien,

Kveldsro terrasse, Høvik og Ramstadsletta i tillegg til ved kollektivterminalen på Lysaker. Holdeplassene vil være universelt utformet og tilrettelagt med sykkelparkering og god atkomst for gående og syklende. Fartsgrensen vil variere mellom 60 og 80 km/t.

Hovedsykkelveg. Planforslaget omfatter en sammenhengende hovedsykkelveg på hele strekningen. Kryssinger av bilveg skjer i forskjellige plan og dermed uavhengig av hverandre. Hovedsykkelvegen tilrettelegges primært for sykkel med en 4,5 m asfaltert bredde. På strekninger med parallelt fortau etableres 4,5 m til sykkel og 2,0- 2,5 m til gående. Det etableres mange tilknytningspunkter til øvrige gang-/sykkelveger og til annet vegnett.

Øvrig gang-/sykkelvegnett. Eksisterende gang- og sykkelvegnett langs E18 opprettholdes og blir et supplement til hovedsykkelvegen. Dagens gang- og sykkelforbindelser på tvers av E18 blir erstattet med nye forbindelser med universell utforming. Det blir etablert flere krysningspunkt enn i dag så vegen som barriere blir redusert.



Figur 4: Lokalveg mellom Strand og Høvik viser hovedsykkelveg, lokalveg og bussveg adskilt med trekker.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Trafikksikkerhet

Planforslaget vil gi et tryggere tilbud for kjørende, syklende og gående, og det forventes en vesentlig reduksjon i antall ulykker på strekningen. At trafikantgruppene får egne traseer og veien får en høyere standard, betyr færre ulykker og bedre fremkommelighet.

Bedre busstilbud

En separat, sammenhengende bussveg vil gi mer forutsigbar fremkommelighet ved at bussene kan kjøre tilnærmet uten konflikter med annen trafikk. Planforslaget vil åpne for bedre bussbetjening av Fornebu. Bærumsdiagonalen vil gi en raskere forbindelse mellom Gjønnes og E18 for busser som ikke skal betjene det lokale markedet på strekningen. Tilgjengeligheten til busstilbudet vil bli vesentlig bedre enn i dag, og det blir bedre å oppholde seg på holdeplassene når de skilles fra trafikken på E18. Bussvegen legger forholdene til rette for utvikling av et kompakt og effektivt kollektivknutepunkt på Lysaker. Tiltaket legger også til rette for at busser kan vende på Lysaker slik at antall busser til Oslo kan reduseres.

Regulering av Lysaker kollektivknutepunkt er ikke en del av denne planen.

Bedre tilbud for syklister og gående

En sammenhengende hovedsykkelveg vil gi et lesbart og tilgjengelig tilbud til syklister uten kryssing i plan med lokalveger og færre konfliktpunkter med andre trafikantgrupper. For gående innebærer tiltaket økt tilgjengelighet på tvers av E18-korridoren med flere tverrforbindelser og færre konfliktpunkter med syklister når det blir separat hovedsykkelveg.



Figur 8: Nytt Strandkryss med Markalleèn, Michelets vei og lokalvegen.



Figur 6: Vestre lenke sett mot sør



Figur 7: Oversikt Høvik sett mot vest



Figur 8: Gangkryssing over lokalvegen sett fra Høvik senter mot stasjonsområdet.



Figur 9: Lokket ved Strand sett mot sørvest.

Trafikale virkninger

Det nye vegsystemet gir en positiv virkning både for biltrafikanter, kollektivtrafikanter, syklende og gående. For bilførere, bilpassasjerer og kollektivtrafikanter, består nytten av en prissetting av spart tid. For kollektivtrafikanter er omlag all nytten knyttet til reduserte køkostnader som en følge av at bussen vil kjøre i egne kollektivtraséer. Reisetiden reduseres og rutetidene blir reelle og forutsigbare.

For gående og syklister består nytten av både reduserte tidskostnader og reduserte utrygghetskostnader fordi planen inneholder egne gang- og sykkeltraséer.

Beregningene viser at dersom E18 Lysaker - Ramstadsletta ikke etableres øker trafikken med 15 % fra 2010 til 2030. Dersom E18 Lysaker - Ramstadsletta etableres og lånefinansieres med bompenger tilsvarende ca. 78 % av investeringskostnadene, blir totalt trafikknivå på dagens nivå ved kryssingen av Lysakerelva. Dette er inklusive veksten fra tunge kjøretøyer og øvrig næringstransport. Persontransporten med bil inn i Oslo reduseres i forhold til dagens nivå.

Beregningene viser at prosjektet ikke har merkbar virkning på trafikken igjennom bomringen rundt Oslo. Trafikken over grensen til Asker er også lite påvirket av prosjektet. Når hele E18 Lysaker - Asker er utbygd, og nye bomsnitt er etablert, forventes en tilsvarende reduksjon av trafikken i Asker som over Bærumsnippet.

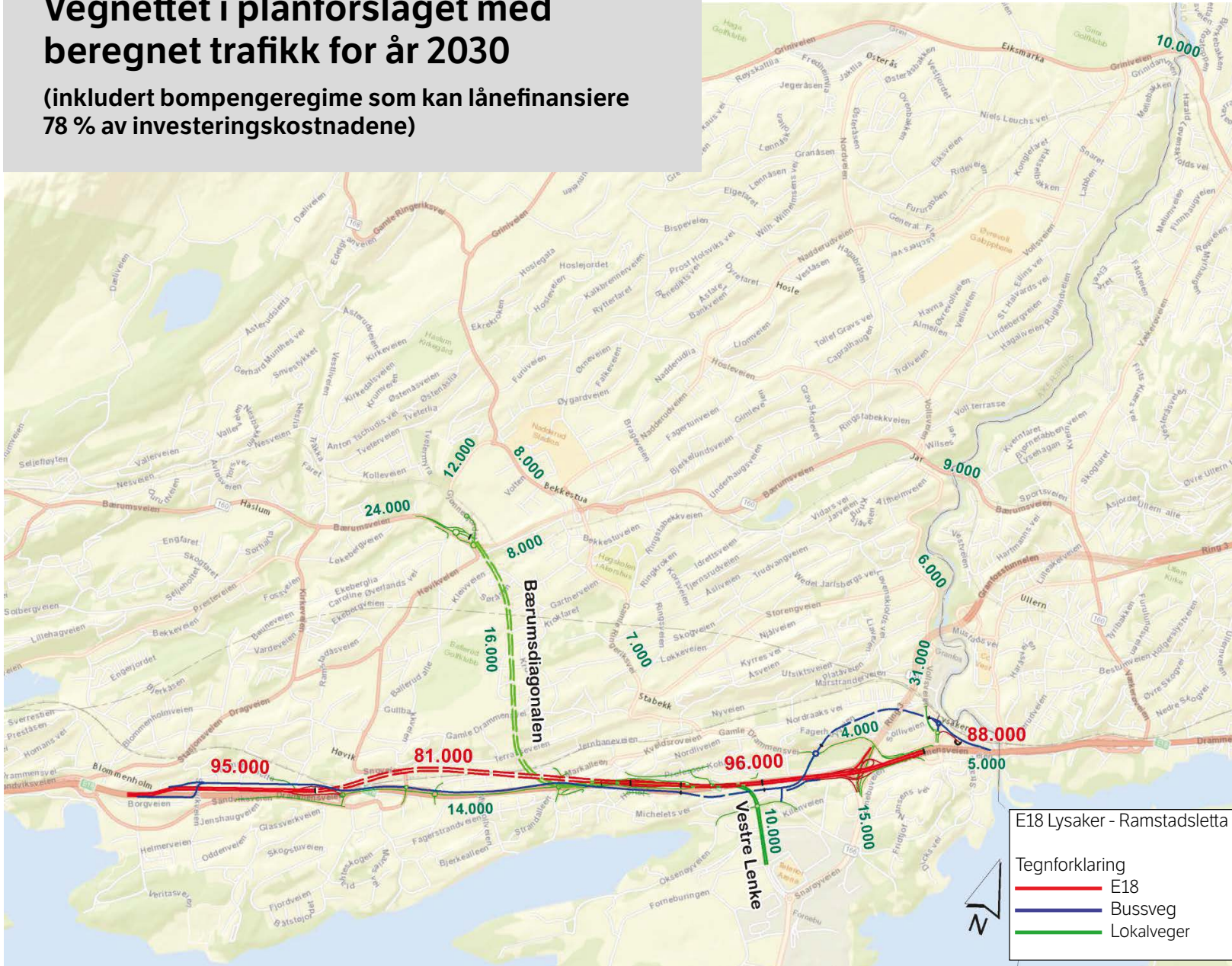
Dagens vegnett med beregnet trafikk for år 2030



Figur 10: Trafikkberegninger

Vegnettet i planforslaget med beregnet trafikk for år 2030

(inkludert bompenger regime som kan lånefinansiere 78 % av investeringskostnadene)



Redusert trafikkstøy

Planforslaget vil redusere antall støyuksatte boliger for store områder i Bærum når deler av E18 blir lagt under bakken og trafikken på en rekke veger i østre Bærum blir redusert. For strekningen Lysaker – Ramstadsletta og Gjøannes, reduseres antall personer bosatt i rød støysone (støy over 65 dB) med 35 % sammenlignet med dagens situasjon. Tilsvarende reduseres antall personer bosatt i gul støysone (støy over 55 dB) med 15 %.

Områdene Strand - Høvik får størst støyreduksjon som følge av at E18 legges i tunnel. Langs Vestre lenke på Fornebu vil ny veg i dagen gi økt støynivå på grunn av ny veg. På Ramstadsletta flyttes vegen nordover og enkelte områder får økt støy. Antall støyuksatte her forventes imidlertid redusert ved videre tunnelutbygging vestover i etappe 2.

Det forventes at totalt ca. 7300 personer vil få støynivå over grenseverdi på fasaden der de bor. Sammenlignet med dagens situasjon er dette en reduksjon på ca. 2000 personer. Det vil vurderes tiltak på boliger over grenseverdi i neste fase, byggefasen.



Figur 11: Lokalveg, bussveg og hovedsykkelveg mellom Høvik og Strand sett østover fra Høvik.

Redusert luftforurensing

Ny E18 gir en vesentlig reduksjon av luftforurensing for beboerne langs korridoren. Beregninger viser at antall personer bosatt i rød sone for luftforurensing (NO₂ og svevestøv) reduseres med 80 % mens antall personer i gul sone reduseres med 90 % fra 2015 til 2030. Dette skyldes både nedgang i utslipp av nitrose gasser og at store deler av E18 legges i tunnel.

Det skal settes opp luftetårn som tiltak for å redusere forurensningen fra tunnelene. Disse er lokalisert på Gjøannes, ved Ramstadsletta øst og to ved Strand for henholdsvis Bærumsdiagonalen og Høviktunnelen.



Figur 12: Hovedsykkelveg og bussveg på sørsiden av E18, øst for miljølokket på Strand. Illustrasjon sett mot vest.

Andre miljømessige virkninger

Visuelle virkninger og miljøbelastning på tilgrensende områder vil variere langs strekningen. Der E18 blir liggende i tunnel reduseres miljøbelastningen for tilgrensende nærmiljø og funksjonelle sammenhenger styrkes. Mindre trafikk på overflaten gir redusert barrierevirkning og øker tilgjengeligheten til nærområdene langs vegen.

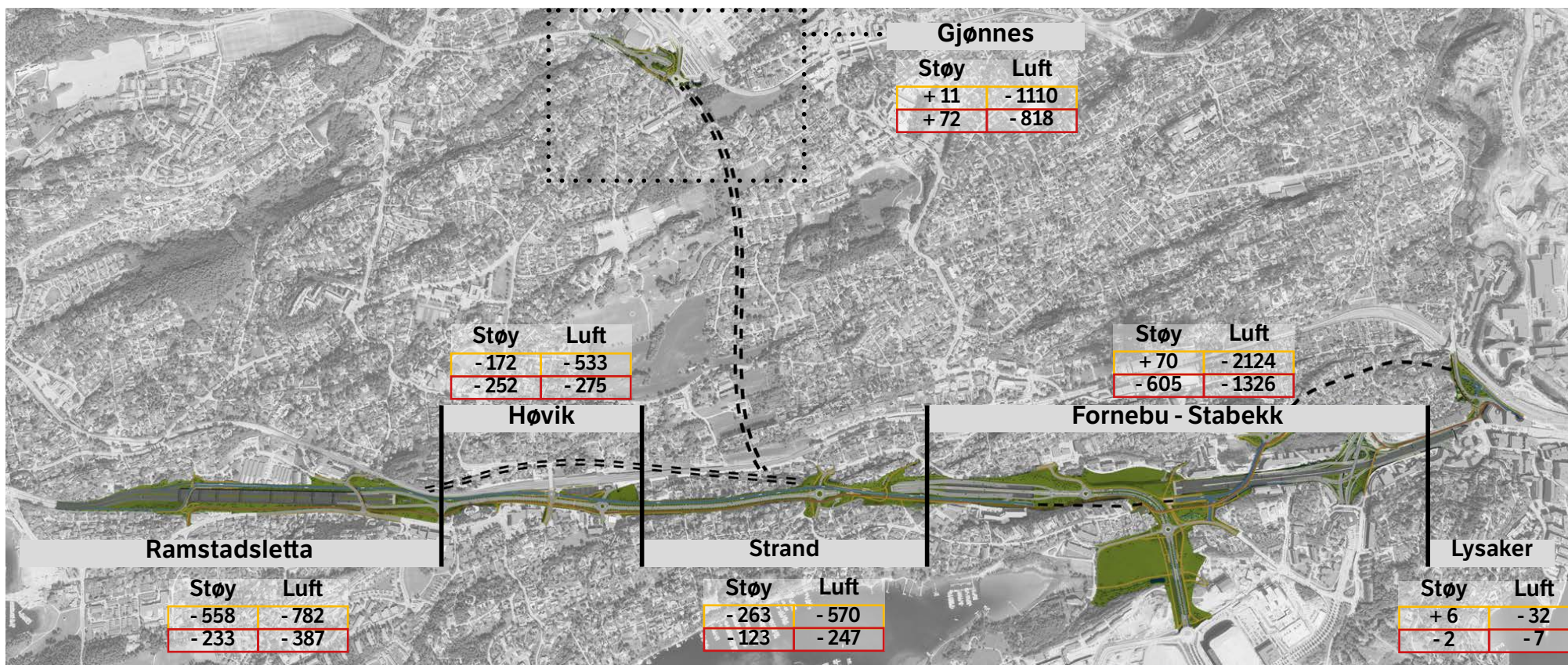
På strekninger der E18 ligger i dagen vil vegen følge eksisterende trasé. Utvidelse av vegkorridoren innebærer arealbeslag. Dette gjelder hovedsakelig på en 300 meter lang strekning mellom Vestre lenke og Strand samt på Ramstadsletta.

Veganlegget vil komme nærmere flere verneverdige bygninger innenfor planområdet og medfører tap av registrerte kulturminner og verneverdig bebyggelse langs deler av strekningen. På enkelte strekninger vil det bli bedre plass mellom veganlegget og verneverdig bebyggelse, noe som vurderes som positivt.

Tjernsmyr (Lysakertjern) er registrert som en verdifull naturtypelokalitet. Ny buss og sykkelvegbro vil krysse over området og hovedsykkelvegen medfører noe arealbeslag langs Prof. Kohts vei.



Figur 13: Gang-/sykkelbru over kileformet portal ved Prof. Kohts vei sett fra vest.



Figur 14: Figuren viser endringer i antall personer som er utsatt for støy- og luftforurensning over grenseverdi. Fargekodene henviser til rød og gul sone i retningslinjer for støy og luftforurensning i arealplanleggingen, henholdsvis T1442/2012 og T1520.

Tallene viser en generell bedring i antall personer som blir utsatt for støy over grenseverdi, men det vil være en viss økning i utsatte personer i rød og gul støysone på Gjønnes, samt i gul støysone på Fornebu-Stabekk. Beregninger av luftforurensning viser en vesentlig generell reduksjon i antall personer som er utsatt for

luftforurensning over grenseverdi. Dette gjelder både NO₂ og PM₁₀. Beregningene inkluderer innløste boliger. Områdeinndelingen for beregningene støy- og luftforurensning avviker noe fra parsellinndelingen vist i figur 3. Områdeinndelingen vist over tilsvarer områdeinndelingen i kommunedelplanen.

Anleggsperioden

Det anslås en anleggsperiode på 5 år. I anleggsperioden må det påregnes større ulemper for omgivelsene enn når vegeen er ferdig bygget.

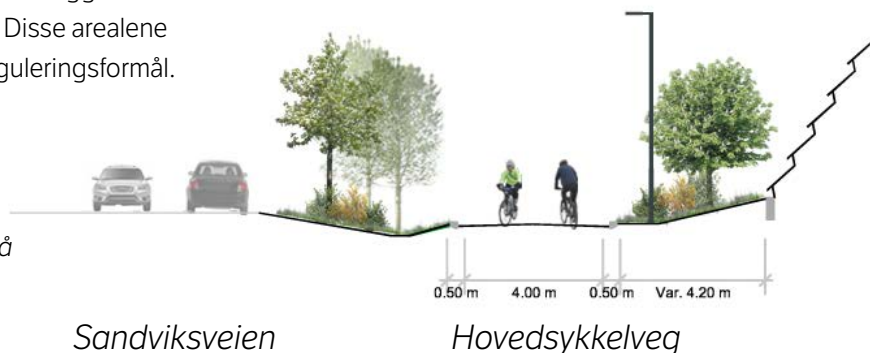
Trafikalt vil antall felt og feltbruken på E18 være den samme som i dag, også i anleggsperioden. Hastigheten vil stedvis bli satt ned på grunn av endret kurvatur. Dette vil føre til litt lengre reisetid når det ikke er kø.

I anleggsperioden vil det være de samme kryssene på E18 med unntak av krysset på Strand som vil utgå. Dette vil føre til noe endret kjøremønster på lokalvegene. Gang- og sykkelveger vil i all hovedsak bli opprettholdt i anleggsperioden. Bare noen få av disse blir direkte berørt. Dette gjelder hovedsakelig kryssinger over eller under dagens E18. Alternative gang-/sykkelforbindelser vil bli etablert slik at tilgjengelighet og sikkerhet for myke trafikanter blir ivaretatt.

Alle kollektivruter er tenkt opprettholdt i hele anleggsperioden. Løsningene vil være litt forskjellige i de enkelte byggefasene.

Noen arealer blir midlertidig benyttet til anleggsområder, riggområder og omlagte veger. Disse arealene tilbakeføres i henhold til respektive reguleringsformål.

Figur 14: Prinsippsnitt for sykkelveg på Ramstadsletta som ligger i grøntbelte mellom Sandviksveien og E18, sett vestover.



Utbyggingsarealer som midlertidig blir liggende ubebygde, planeres og tilsås.

I anleggsperioden vil det bli støy fra anleggsvirksomhet og fra midlertidig omlagt E18. Midlertidig omlagt E18 bygges med støyskjermer. Lavere hastighet på omlagt E18 vil redusere støyen utenom rushtidene. Det skal i forkant av anleggsdrift utarbeides støyprognoser, og ved overskridelse av grenseverdier i T-1442 "retningsslinje for behandling av støy i arealplanlegging" skal det iverksettes avbøtende tiltak. Alle berørte naboer skal varsles og holdes løpende orientert om støyforhold i anleggsfasen.

Anleggsrigger og midlertidige støyskjermer er forutsatt planlagt på en gjennomtenkt måte med hensyn på utforming, lokalisering og materialer.

Arbeid ved Tjernsmyr begrenses så mye det er teknisk mulig. Det vil bli gjort tiltak for å unngå skadelige utslipp til Tjernsmyr fra anleggsvirksomheten. Arealer som blir midlertidig berørt under anleggsarbeidet, tilbakeføres til naturlig tilstand.



Figur 15: Ramstadsletta sett mot øst.



Figur 16: Strandlokket sett mot øst



Figur 17: Bru over E18 fra Tjernsmyr mot Oksenøyveien.

BESKRIVELSE AV DELOMRÅDER

Delområde Gjøannes



Figur 18: Foreslått løsning på delparsell Gjøannes

Lokalveg. Bærumsdiagonalen føres med 2 + 2 felt i tunnel fram til en ny rundkjøring i Bærumsveien ved Gjøannes. Trafikk som går vestover fra Bærumsdiagonalen, vil kjøre i et filterfelt forbi rundkjøringen utenfor Gjønneshallen som gir en bedre trafikkavvikling ut av tunnelen. Bekkestuatunnelen, rundkjøringen vest for denne, Gjønneshallen og Høvikveien blir liggende som i dag.

Busser. Bærumsdiagonalen gir grunnlag for en ny direkte bussforbindelse fra Gjøannes til både E18 og Fornebu. Bussholdeplasser i begge retninger er plassert mellom ny rundkjøring ved Bærumsdiagonalen og dagens rundkjøring ved Bekkestuatunnelen. Fra holdeplassene er det kort avstand til Gjøannes T-banestasjon, der det også er innfartsparkering. Busser som kjører Bærumsveien fra vest og som skal inn i Bærumsdiagonalen, må benytte eksisterende



Figur 19: Bærumsdiagonalen, portal Gjøannes, sett fra nord.

holdeplasser (Løkebergveien) ved gangbru til Nadderud videregående skole.

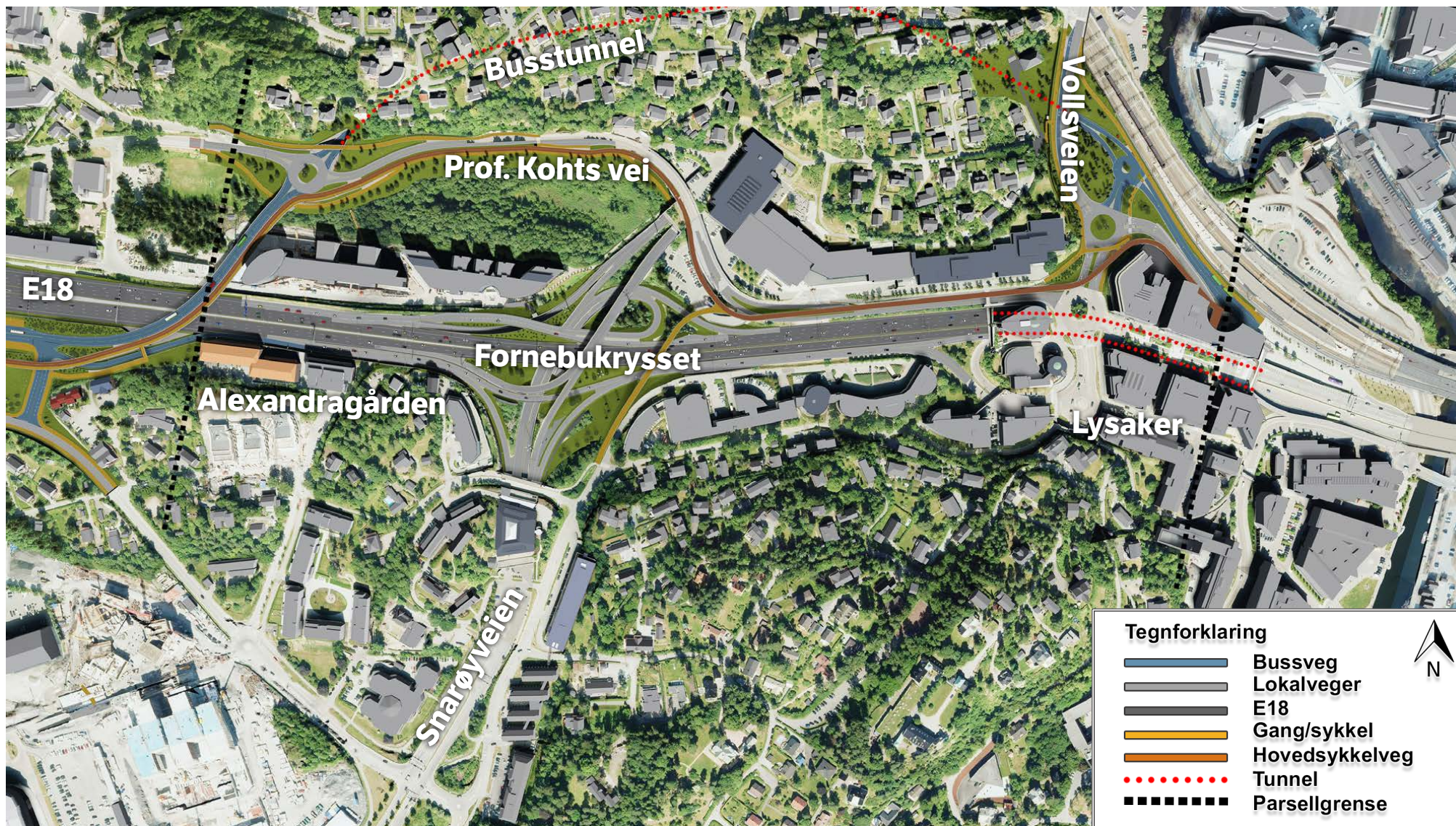
Gang- og sykkelveger. Dagens gang- og sykkelforbindelser blir opprettholdt, men tilpasses det nye veganlegget. Bærumsdiagonalen vil i stor grad avlaste trafikken på lokalvegssystemet i området mellom Gjøannes og E18. Mindre gjennomgangstrafikk vil redusere barrierer og legger til rette for økt gang- og sykkeltrafikk i området.

Andre forhold. Ballbanen sør for bensinstasjonen blir direkte berørt og må flyttes til et annet sted. Luftetårn for Bærumsdiagonalen er plassert inn i terrenget ved tunnelportalen til Bekkestuatunnelen. Tunnelpåslaget for Bærumsdiagonalen ligger lavt i terrenget og vil i liten grad eksponeres mot omgivelsene.



Figur 20: Bærumsveien med nye holdeplasser for buss, tilhørende gangvegsforbindelse og eksisterende gangbru.

Delområde Lysaker – Alexandragården



Figur 21: Delparsell Lysaker – Alexandragården

E18. Det er ikke foreslått endringer på E18 mellom Lysaker og Fornebukrysset. I Fornebukrysset endres enkelte av- og påkjøringer for å bedre trafikksikkerheten og gi et mer logisk vegsystem.

Lokalveg. På Lysaker flyttes Vollsveien lenger mot vest og kobles til ny bussveg via ny rundkjøring. Vollsveien krysser over busstunnelens portal, og får slik en mer direkte kobling mot hovedrundkjøringen på Lysakerlokket. Videre vestover får Prof. Kohts vei ny rundkjøring i kryss med bussvegen litt øst for krysset med Gamle Drammensvei.

Bussveg. Mellom Vollsveien og ny rundkjøring i Prof. Kohts vei går bussvegen i tunnel. Bussvegen går videre i bru over Tjernsmyr, mellom næringsbygg og over Philip Pedersens vei før den krysser over E18. Kollektivknutepunktet på Lysaker er ikke avklart og fremmes som en egen reguleringsplan. Busser mot Oslo må benytte dagens holdeplasser på Lysaker frem til knutepunktet på Lysaker er bygget. Det etableres kollektivfelt i østgående retning fra bussholdeplassen ved Oksenøyveien som en midlertidig løsning.

Hovedsykkelveg. Separat hovedsykkelveg går på egen bru forbi Lysaker stasjon, over Vollsveien og vestover langs Prof. Kohts vei. Videre går hovedsykkelveg med fortau langs bussvegen på bru over til sørsiden av E18 ved Oksenøyveien. Like øst for Fornebukrysset bygges det i tillegg ny sykkelbru over til sørsiden av E18 med forbindelse mot Fornebu. Brua knytter seg direkte til hovedsykkelvegen, og øker tilgjengeligheten i området.

Øvrige gang- og sykkelvegforbindelser. Det blir egen bru for gående over Vollsveien. Vest for Vollsveien blir det tilknytning til gang-/sykkelvegen langs Vollsveien fra nord. Det blir også gangforbindelse fra Vollsveien langs sørsiden av jernbanen til Lysaker stasjon. Gangforbindelsen på nordsiden av Prof. Kohts vei langs Storebrandbygget, og videre vestover blir opprettholdt som i dag. Gangforbindelse fra Bekkestua langs Gamle Drammensvei mot Lysaker ivaretas i foreslått løsning over tunnelportalen til busstunnelen.

For gående innebærer tiltaket færre konfliktpunkter med syklistene når det bygges separat hovedsykkelveg og flere planskilte kryssinger for gående og syklende.

Andre forhold. Planforslaget vil medføre store inngrep i terrenget i kollen vest for Vollsveien, og medfører riving av verneverdig kulturmiljø. Rundkjøring og tunnelportal for bussvegen nord for Prof. Kohts vei blir dominerende i et område med eldre villabebyggelse. Den visuelle virkningen vil dempes av terrengforming og etablering av grøntarealer.

Hovedsykkelveg med fortau langs Prof. Kohts vei og rundkjøring i kryss med busstunnelen vil medføre terrenginngrep i Tjernsmyr som er en verneverdig naturtype.



Figur 22: Tunnelportal for buss på Lysaker sett mot vest

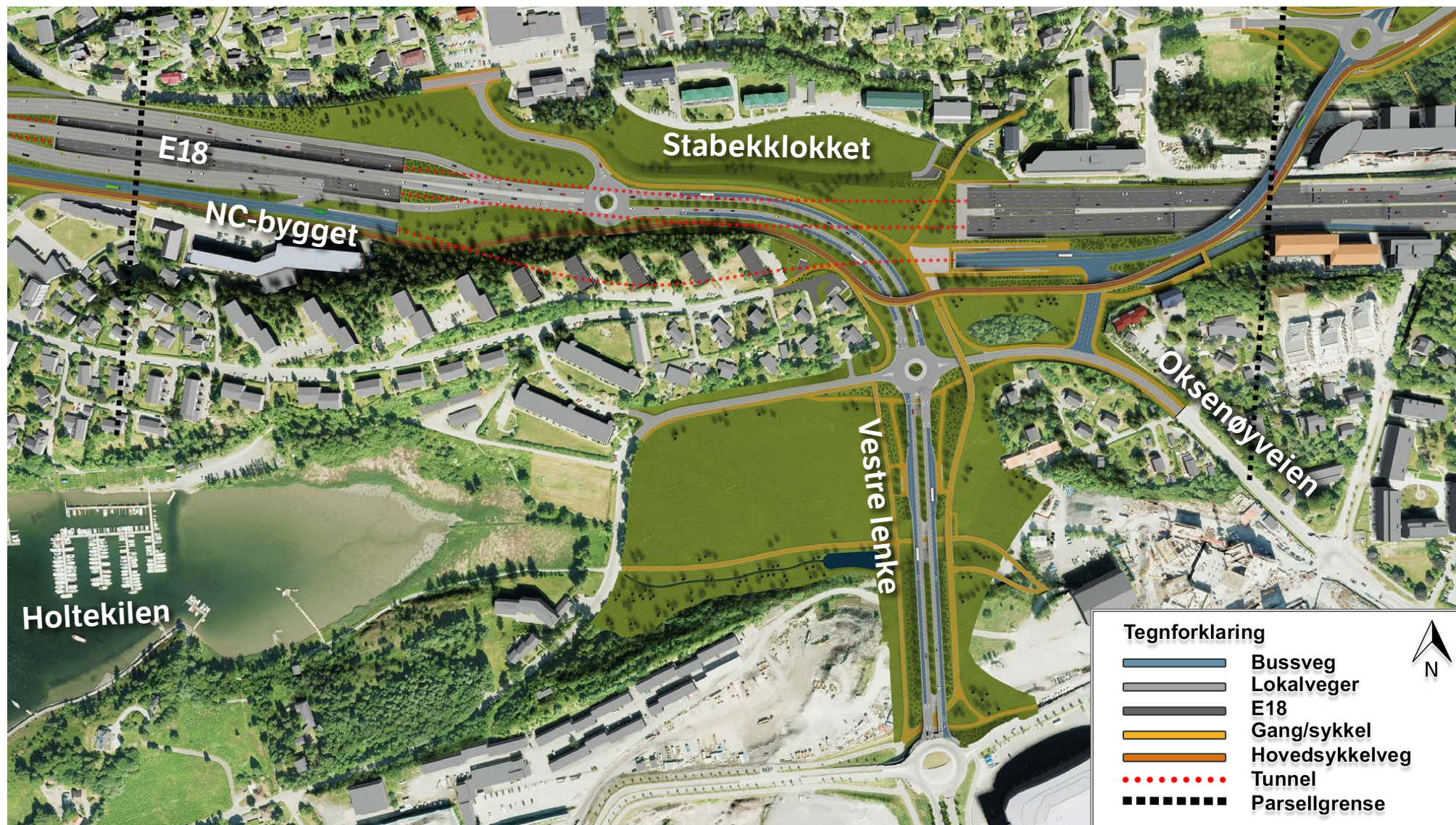


Figur 23: Ny sykkelbru langs Prof. Kohts vei og over E18 øst for Fornebukrysset sett mot sørvest



Figur 24: Portalsone for busstunnel ved Prof. Kohts vei sett mot nord

Delområde Stabekkløkket – Vestre lenke



Figur 25: Delområde Stabekkløkket og Vestre lenke som viser bussveg, E18, lokalveger, hovedsykkelveg og øvrige gang- og sykkelveger.

E18. E18 ligger under et miljølokk (Stabekkløkket) og videre i dagsone foran NC-bygget. I dagsonen har E18 3+3 gjennomgående felt i tillegg til et 4. felt i begge retninger som er på- og avkjøringsfelt for lokalvegen mot Høvik i vest og mot Fornebukrysset i øst.

Lokalveg. Lokalvegen til/fra Høvik ligger på hver side av E18. I tillegg ligger Bærumsdiagonalen på bru over midtrabatten av E18. Bærumsdiagonalen, lokalvegen og Vestre lenke (ny veg til Fornebu) samt Prof. Kohts vei nord for E18 knyttes sammen på Stabekkløkket.

Bussveg. Bussvegen går på bru over E18 fram til bussholdeplassen ved Oksenøyveien, og fortsetter i tunnel under blokkene i Michelets vei. Ved å legge holdeplass for buss i begge retninger på sørsiden av E18 ved Oksenøyveien, vil Fornebu nord få god tilgjengelighet til busstilbudet langs E18. Vestre lenke har tilknytning til bussvegen slik at busser mellom Lysaker og Fornebu kan knytte seg til bussvegen ved Oksenøyveien holdeplass.

Etablering av Bærumsdiagonalen sikrer god bussforbindelse fra Bærumsveien mot Fornebu. Med Bærumsdiagonalen og Vestre lenke blir mulighetene for å betjene Fornebu med buss vesentlig bedre.

Hovedsykkelveg. Hovedsykkelvegen legges langs sørsiden av E18 fra Oksenøyveien og vestover. Mellom Michelets vei og NC-bygget vil dette være eksklusiv sykkelveg. Ved Oksenøyveien og på strekningen fra NC-bygget til Strand vil hovedsykkelvegen ha parallelle fortau. Det vil være flere tilknytningspunkter mellom hovedsykkelvegen og øvrig gang-/sykkelvegnett.

Øvrige gang- og sykkelvegforbindelser.

Stabekkløkket vil sikre gode tverrforbindelser for gående og syklende over E18 med kobling til Prof. Kohts vei og eksisterende gangveg fra Riiser-Larsens vei opp til Lysaker skole. Miljølokket bedrer tilgjengeligheten mellom gang- og sykkelrutene på begge sider av E18-korridoren. Langs Vestre lenke etableres tosidige gang-/sykkelveger som forbindes med eksisterende gang-/sykkelveger på Fornebu. Dette øker tilgjengeligheten internt og til/fra området, og bidrar til å redusere barrierer mellom viktige målpunkter som Lysaker og Stabekk.

Andre forhold. Stabekkløkket legger til rette for store vegetasjonsarealer langs veganlegget som vil gi området et grønt preg. Planforslaget oppretter en visuell sammenheng på tvers av vegen, og styrker koblingen mellom lokalmiljøer på begge sider av E18. Nytt veganlegg medfører sanering av bebyggelse innenfor delområdet, men planen tilrettelegger for etablering av ny bolig- og næringsbebyggelse på Fornebu. Rekkehusområdet som saneres mellom Riiser-Larsens vei og E18 tilbakeføres som friområde i øst og næringsområde i vest. Tiltaket vil medføre tap av kulturhistoriske verdier i kulturmiljøet på Fornebu.



Figur 26: Oversikt Stabekkløkket sett mot vest.

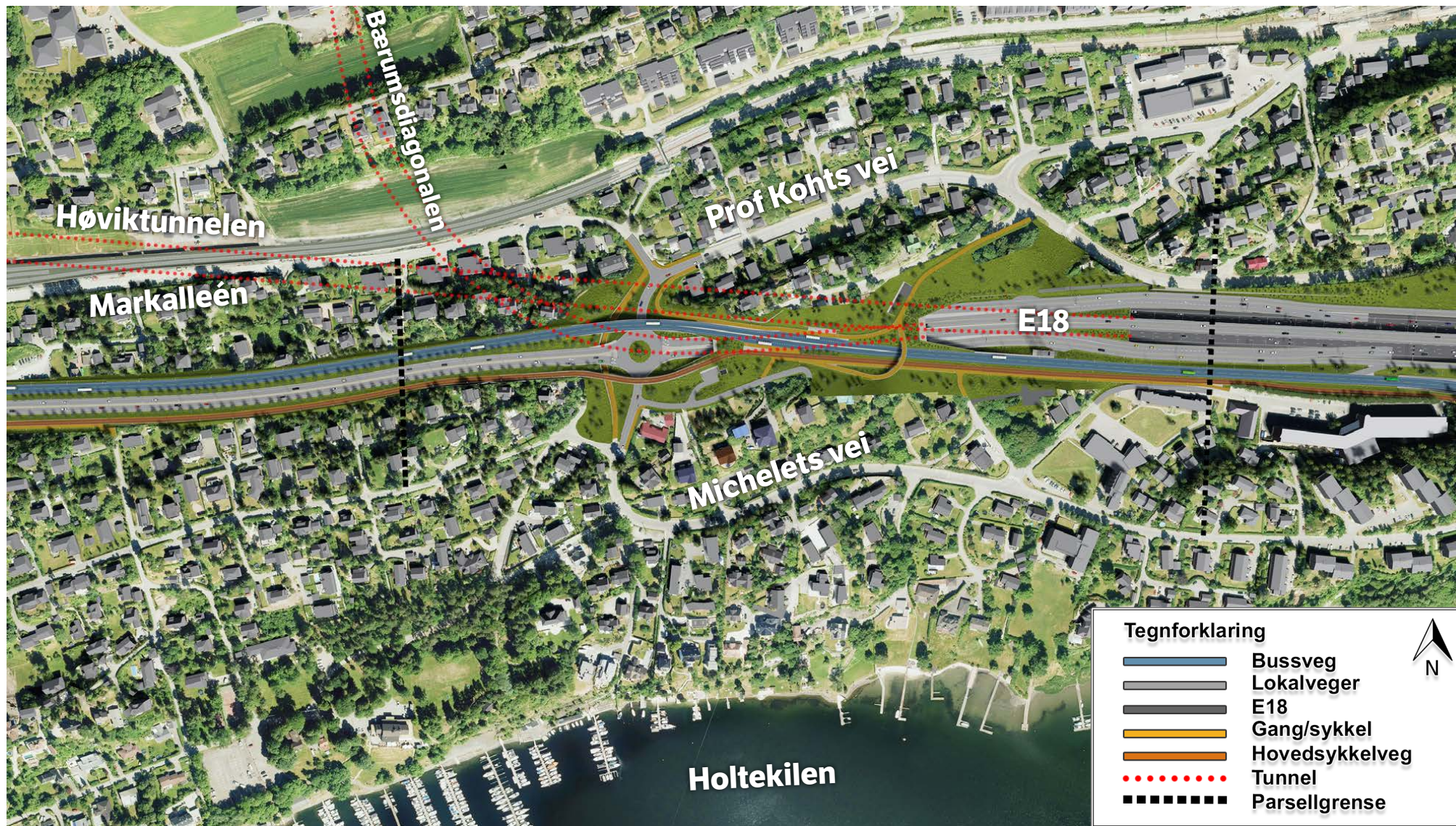


Figur 27: Bussbru over E18 ved Oksenøyveien sett mot vest.



Figur 28: E18 og Bærumsdiagonalen i nivå over E18 sett mot øst. Stabekkløkket ses i bakgrunnen.

Delområde Strand



Figur 29: Delområde Strand som viser bussveg, E18, lokalveger, hovedsykkelveg og øvrige gang- og sykkelveger

E18. I dagsonen har E18 3+3 felt, mens det 4. feltet i begge retninger er på- og avkjøringsfelt for lokalvegen mot Høvik i vest og mot Fornebukrysset i øst. Videre vestover føres E18 i tunnel (Høviktunnelen) fra Strand til Ramstadsletta. Bærumsdiagonalen og lokalveg til/fra Høvik har tilknytning til E18 på strekningen.

Lokalveg. Lokalvegen ligger på begge sider av E18 og Bærumsdiagonalen ligger i nivået over midtrabatten av E18. Lokalvegen vestover og portalen til Bærumsdiagonalen blir liggende under Strandlokket. Bærumsdiagonalen går i tunnel til Gjønnes, med 2 + 2 felt - ett løp for hver kjøreretning. Lokalvegforbindelsen mellom Markalléen og Michelets vei ivaretas og forbindes med lokalvegen fra Høvik i ny rundkjøring (nytt Strandkryss) vest for Strandlokket.

Bussveg. Bussvegen går på sørsiden av E18 og videre opp på miljølokket på Strand. Bussvegen fortsetter i bru over Michelets vei og videre mot Høvik på nordsiden av lokalvegen. Det etableres ny bussholdeplass på Strandlokket som erstatter Strand og Kveldsroveien bussholdeplass.

Hovedsykkelveg. Hovedsykkelvegen som ligger sør for E18 fortsetter opp på miljølokket og i bru over Michelets vei og videre mot Høvik på sørsiden av lokalvegen.

Øvrige gang- og sykkelvegforbindelser. På strekningen fra NC-bygget til bussholdeplassen på miljølokket vil det være fortau langs hovedsykkelvegen.

Det vil være gangbru over bussvegen og hovedsykkelvegen. Det etableres gangforbindelser til Holtet, Michelets vei, Markalléen, og Prof. Kohts vei. Det blir undergang under lokalvegen fra Høvik for gang- og sykkeltrafikk vest for rundkjøringen.

Andre forhold. E18 i tunnel og miljølokk over lokalvegen og Bærumsdiagonalen vil redusere eksponeringen av veganlegget, og knytte terrenget på begge sider av vegen bedre sammen. Lokket gir mulighet for et sammenhengende grøntdrag langs bussvegen og gang-/sykkelvegssystemet. Det etableres to luftetårn i området, ett for Høviktunnelen og ett for Bærumsdiagonalen. Luftetårnene foreslås utformet i glass for dempe tårnsilhuetene. Flere bevaringsverdige hus må rives. På nordsiden av dagens E18 gjelder dette enkelte boliger i Kveldsrosvingen og Kveldsro terrasse, mens det på sørsiden av E18 gjelder i Holtet og Drammensveien.



Figur 30: Miljølokk sett mot vest fra ny gangbru.



Figur 31: Portal for Bærumsdiagonalen i senter og lokalveg til/fra Høvik på hver side under miljølokket på Strand. Kjørefelt fra Bærumsdiagonalen og lokalvegen flettes sammen og føres til E18 ved NC-bygget. I vestgående retning er feltbruken tilsvarende fra E18.

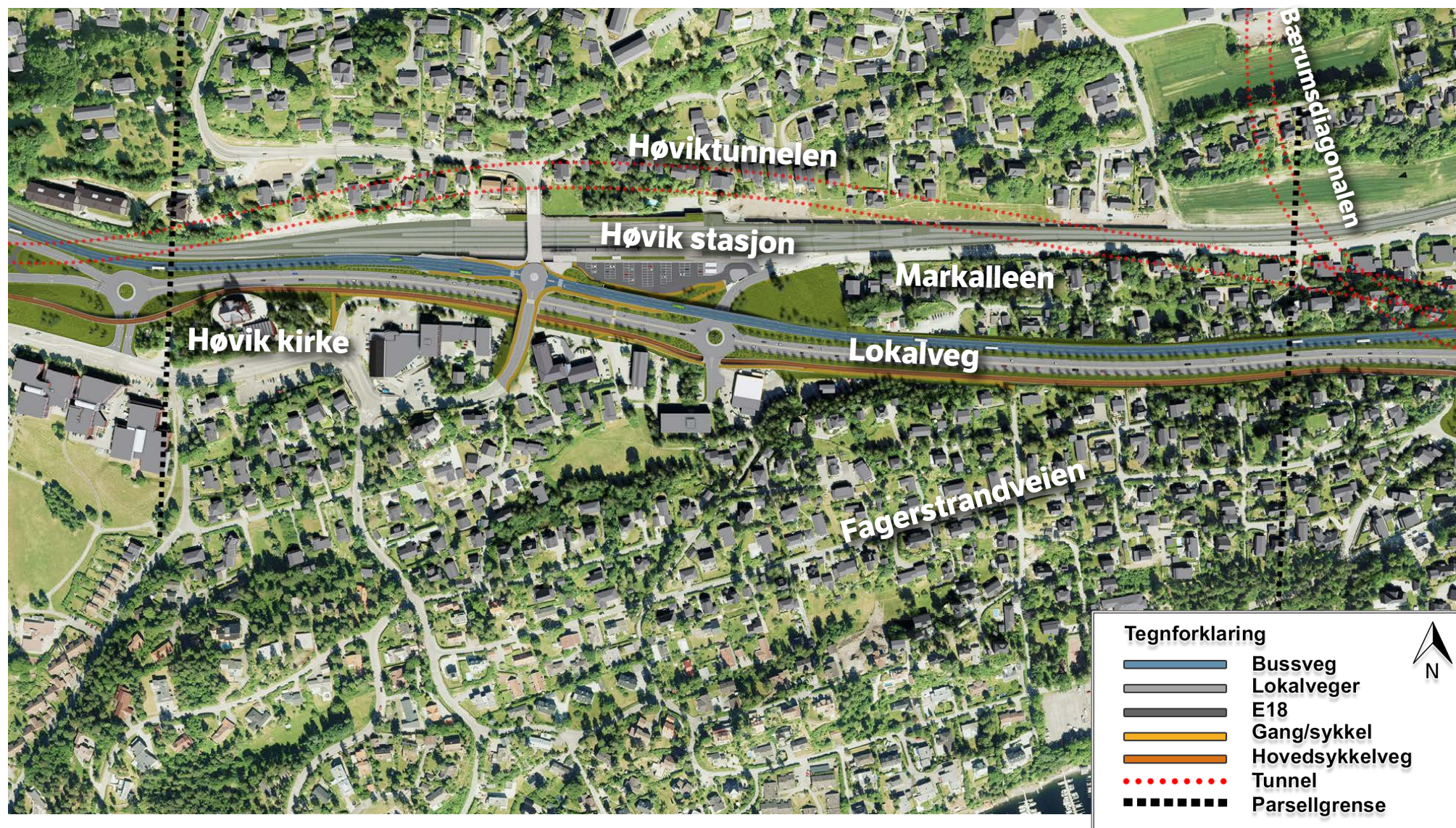


Figur 32: Nytt Strandkryss mellom Michelets vei, Markalléen og lokalvegene sett fra miljølokket.



Figur 33: Nytt Strandkryss sett sørover fra Markalléen.

Delområde Høvik



Figur 34: Delområde Høvik som viser bussveg, E18 i tunnel, lokalveger, hovedsykkelveg og øvrige gang- og sykkelveg

E18. E18 går i Høviktunnelen med 3+3 felt for hele strekningen.

Lokalveg. Dagens E18 erstattes med bussveg, hovedsykkelveg med fortau og lokalveg med 1 + 1 felt. Det er avsatt arealer langs lokalvegen til trekker og grønt som gir en mer bymessig utforming av veganlegget. Lokalvegen får rundkjøring ved Høvik stasjon med tilknytning til Markalléen og området sør for E18 ved dagens bensinstasjon.

Bussveg. Bussvegen vil ligge nord for lokalvegen og føres på bru over Markalléen ved Høvik stasjon. Bussholdeplass lokaliseres vest for Høviksvingen. Tilgjengeligheten fra bussholdeplassen til Høvik stasjon ivaretas av heis og trappetårn til stasjonen samt gangforbindelse parallelt med bussbrua. Det blir god forbindelse fra bussholdeplassene til Høvik senter og boligområdene i nord og sør via fortau langs Høviksvingen som krysser over lokalvegen og jernbanen. I krysset med Høviksvingen vil det være prioritert fremkommelighet for busser.

Hovedsykkelveg. Hovedsykkelvegen går langs sørsiden av lokalvegen på hele strekningen og gir økt tilgjengelighet for syklister mellom Strand og Høvik.

Øvrige gang- og sykkelvegførbindelser. Hovedsykkelvegen er kombinert med fortau fra Myrvollveien frem til Høvik kirke. Videre vestover sikres gangforbindelse på fortau langs Sandviksveien. Det etableres gangkryssing over lokalvegen i plan via lyskryss som sikrer bedre tilgjengelighet mellom Høvik senter og stas-

jonsområdet. I tillegg blir det fortau langs lokalvegene i området og parallelt med bussbrua mellom Høviksvingen og Markalléen.

Andre forhold. Ny bussbru opp til Høviksvingen følger retningene i landskapet, men bruanlegget vil bli visuelt dominerende i området. Bussbrua sikrer tilgjengelighet og visuell sammenheng på bakkeplan. Det er planer om en bymessig utvikling på Høvik. Lokalvegen med redusert dimensjon, trafikk og hastighet og en utforming bedre tilpasset stedet, styrker Høvik som et attraktivt lokalsenter.



Figur 35: Fremtidig situasjon øst for sentrumsbebyggelsen på Høvik sett østover.



Figur 36: Tiltaket sett østover fra Høviksvingen.



Figur 37: Fremtidig situasjon langs Markalléen sett sørover ved parkeringsplassen til Høvik stasjon.

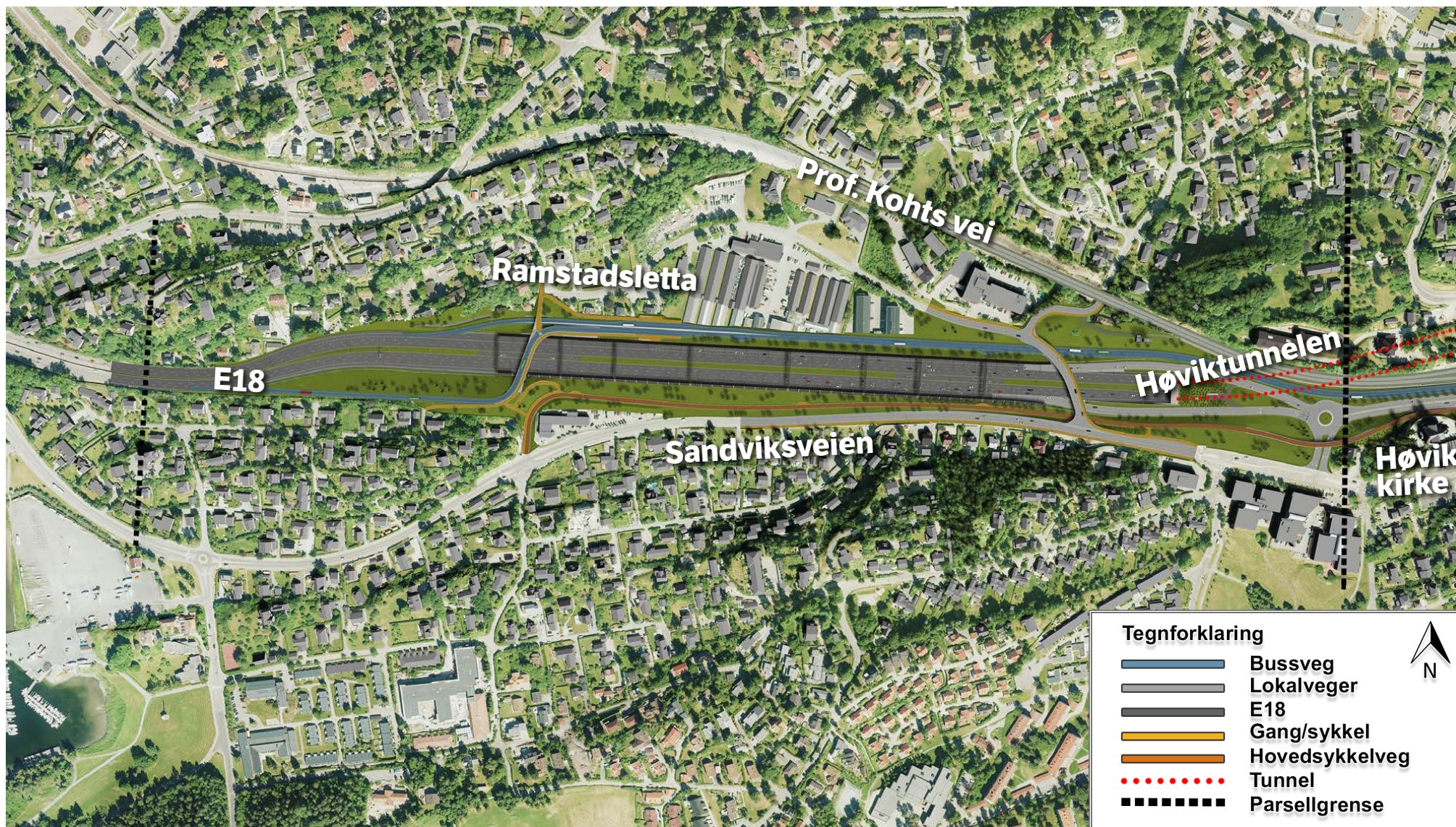


Figur 38: Fremtidig situasjon ved Høvik sett østover på hovedsykkelveg med fortau langs O.H. Bangs vei.



Figur 39: Ny hovedsykkelveg ligger langs Høvik kirke sett mot vest.

Delområde Ramstadsletta



Figur 40: Delområde Ramstadsletta som viser bussveg, E18, lokalveger, hovedsykkelveg og øvrige gang- og sykkelveger.

Etappe 1 og 2. Denne reguleringsplanen omfatter etappe 1 i utbyggingen av E18. Parsellgrensen vil ligge vest for Solvikveien hvor ny E18 knyttes inn på eksisterende. I etappe 2 bygges tunnel under Sandvika mellom Ramstadsletta og Slepnden (Sandvikatunnelen).

E18. E18 på Ramstadsletta er utformet for å bli et fremtidig kryssområde mellom Høviktunnelen og Sandvika-tunnelen i etappe 2. Av- og påkjøringsrampene krever sammenhengende vekslings-strekninger som forutsetter et fjerde felt i begge retninger.

Lokalveg. Sandviksveien blir liggende som i dag. Det etableres ikke en sammenhengende lokalveg langs E18 i tillegg til Sandviksveien slik det var vist i kommunedelplanen. Det etableres en lokalvegforbindelse på bru over E18 som knytter Sandviksveien og Ramstadsletta sammen.

Bussveg. Bussvegen ligger på nordsiden av E18. I etappe 1 vil bussvegen bli sammenhengende til Solvik bussholdeplass. Videre vestover kjører bussene på eksisterende E18. For østgående busser som ligger på sørsiden av E18 må disse ta av fra E18 for å kjøre inn på en egen rampe som føres i bru over E18 (fremtidig bru for gang- og sykkel) og ned til bussvegen på nordsiden.

Hovedsykkelveg. Hovedsykkelvegen legges mellom E18 og Sandviksveien. Ny E18 legges lenger nord enn dagens veg og det vil bli brede grønne arealer langs hovedsykkelvegen.

Øvrige gang- og sykkelvegforbindelser.

Sykkelfeltene langs Sandviksveien beholdes uendret

på hele strekningen. Forbindelse fra Sandviksveien til Ramstadsletta sikres på fortau langs lokalvegbru over ny E18. I tillegg etableres det gang-/ sykkelbru over E18 ved Solvikveien. Fra denne brua vil det være ramper ned til bussholdeplassene. Brua vil bli bygd så bred at det også er plass til bussfelt for østgående busser i etappe 1. I etappe 2 vil dette være en ren gang-/sykkelbru.

Andre forhold. Ett luftetårn for Høviktunnelen etableres nær enden av vestgående løp for Høvik-tunnelen og teknisk bygg for tunnelen vil ligge over tunnelportalen. Langs E18 etableres det høye støyskjermer, buet over kjørebanelene. E18 vil ligge lavt i terrenget og terrenget fylles opp mot støyskjermerne. Sammen med vegetasjon på begge sider av E18 vil dette dempe den visuelle virkningen av vegen. Det samlede tverrsnittet på veganlegget vil øke og beslaglegge arealer som i dag består av nærings- og boligbebyggelse nord for E18. Øst for Solvikveien vil arealet på Ramstadsletta kunne utvikles som et nytt utbyggingsområde. Området vil kunne få en bedre struktur og helhetlig utforming enn dagens situasjon.



Figur 41: E18 sett vestover fra Høvik mot Ramstadsletta. Luftetårn til høyre



Figur 42: Bussveg på Ramstadsletta sett mot sørvest



Figur 43: Sandviksveien med hovedsykkelveg, fortau og sykkelfelt sett mot øst



Figur 44: E18 og Sandviksveien sett mot vest fra ny bru til Ramstadsletta

Måloppnåelse

Kort oppsummert er målene et transportsystem med bedret fremkommelighet, reduserte reisetider, ingen ulykker med hardt skadde eller døde, begrenset klimagassutslipp, reduksjon i trafikkskapte miljøproblemer, at det er tilrettelagt for konsentrert utbygging i viktige knutepunkt og at det er universelt utformet.

Det er videre en overordnet målsetting i Oslopakke 3, Kommuneplan og Energi- og klimaplan for Bærum kommune at trafikkveksten skal tas med kollektive transportmidler samt økt gange og sykkelbruk. Planforslaget vil gi økt fremkommelighet og redusert ulykkesrisiko for kjørende, syklende og gående ved å differensiere de ulike trafikantgruppene, redusere antall kryss og innføre strengere krav til sikkerhet på nytt vegsystem.

Planforslaget tilrettelegger for miljøvennlige transportformer som buss og sykkel, samt byutvikling ved knutepunktene. I tillegg vil ny E18 i tunnel bidra til at store, tett befolkede boligområder skjermes for uakseptabelt høye støy- og luftforurensningsnivåer. Dette gir grunnlag for at enkelte av disse kan fortettes ytterligere.

De viktigste elementene i E18-tiltaket for å bygge opp under miljøvennlig transport er:

- Eksklusiv bussveg på hele strekningen
- Nytt kollektivknutepunkt på Lysaker (egen reguleringsplan).
- Gjennomgående hovedsykkelveg på hele strekningen, hovedsakelig med planskilte kryss.
- Vestre lenke vil gi bedre tilgjengelighet for busstrafikk til Fornebu. Dette vil være et supplement til en framtidig Forneububane som kun har forbindelse i retning Oslo.
- E18 i tunnel muliggjør høyere og bedre utnyttelse ved knutepunkter med god kollektivdekning som et ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging.

E18 er en viktig lenke i det overordnede vegnettet i landet. Framkommeligheten og trafiksikkerheten på E18 i Bærum er dermed et nasjonalt anliggende. Dimensjonering og utforming av vegen må ta hensyn til dette.

Utbyggingen av E18 i Vestkorridoren må kombineres med et bedre kollektivtilbud og nye restriksjoner for å begrense biltrafikken. Brukerbetaling er et av de viktigste virkemidlene for å unngå videre vekst i privatbilismen.

Kostnader og finansiering

Prosjektkostnadene for det foreslåtte veganlegget fra Lysaker til Ramstadsletta er beregnet til ca. 13 milliarder kroner (2016). Prosjektet er ansett som et av de sentrale prosjektene i Oslopakke 3. Anlegget finansieres primært med bompenger. I tillegg kommer en statlig andel og bidrag fra Oslopakke 3. Arbeid med en egen bompengeutredning pågår som en egen sak.

Grunnerverv

E18-utbyggingen vil medføre behov for innløsning av et betydelig antall eiendommer. Aktuelle eiendommer som må innløses, vises med kryss over bygningene på reguleringsplankartet og på W-tegninger (grunnervervstegninger).

Statens vegvesen er tiltakshaver og dermed ansvarlig for grunnerverv. I utgangspunktet kreves vedtatt reguleringsplan før grunnerverv gjennomføres, men i denne planen er det gitt dispensasjon til å sette i gang i kommunedelplanfasen. Dette på grunn av det store antall boliger som skal erverves. grunnervervet har derfor pågått siden 2014.



Statens vegvesen

Kontaktpersoner:

Statens vegvesen Region øst, tlf. 02030 v/ Knut Gløersen eller Hans Håkon Ruud
knut.gloersen@vegvesen.no eller hans.hakon.ruud@vegvesen.no