



Statens vegvesen

E18VKP2 | Orientering i Planutvalget i Bærum kommune

2025-11-06

Kari Floten

Prosjektleder E18 Vestkorridoren etappe 2



Agenda

- Status og fremdrift
- Oppfølging av politiske vedtak:
 - Kunnskapsoppdatering på trafikk og transport
 - Kulvert/betongtunnel
 - Parklokk
 - Sandviksringen
- Varsling av planoppstart

Status og fremdrift

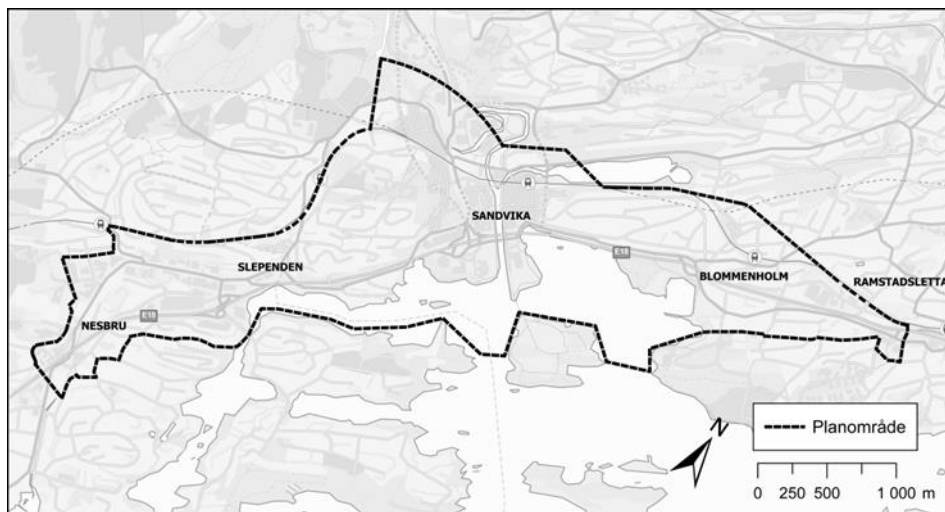
- Den politiske bestillingen
- Søknad om nytt styringsmål
- Nytt referansealternativ
- Planalternativer i Sandvika



Fremdriftsplan

Bestilling

- Prosjektet har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å være klar med et forslag til reguleringsplan i løpet av 2026.
- Teknisk plan vil ferdigstilles i løpet av våren 2026.
- Det er en politisk beslutning om reguleringsplanforslag vil bli oversendt til 1. gangs behandling i kommunene.
- Samfunnssikkerhet og beredskap har fått økt betydning de senere årene.



Stortingets President
Karl Johansgate 22
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/3293-

Dato
13. juni 2025

Spørsmål nr 2445 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Abid Raja til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål:

«Kan statsråden bekrefte at det finnes midler for å opprettholde prosjektorganisasjonen for etappe 2 av E18-utbyggingen fra Ramstadsletta til Nesbru frem til årsskiftet, og hva er statsrådets vurdering av behov for ytterligere planleggingsmidler?»

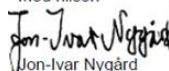
Svar:

Innenfor avsatt ramme til investeringer er det Statens vegvesen som vurderer behovet for midler til pågående planarbeid gjennom året. I Prop. 1 S (2024-2025) er det kun oppgitt midler til planlegging dersom anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr. Prosjektet E18 Ramstadsletta – Nesbru er omtalt på side 100 i Prop. 1 S, der det heter at det vil pågå planarbeid med sikte på avslutning.

Prosjektet inngår i Statens vegvesens utviklingsportefølje i Nasjonal transportplan 2025-2036. For prosjektene i utviklingsporteføljen heter det i Nasjonal transportplan at handlingsrommet for ressursbruk til planlegging av slike prosjekter vil være svært begrenset i første seksårsperiode.

Statens vegvesen har opplyst at arbeidet med et fullstendig forslag til reguleringsplan for E18 Ramstadsletta – Nesbru vil videreføres i 2025 og 2026, og at det i 2025 legges opp til å benytte om lag 30 mill. kr til dette formålet. [Statens vegvesen forventer å være klare med et reguleringsforslag i løpet av 2026.](#)

Med hilsen


Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

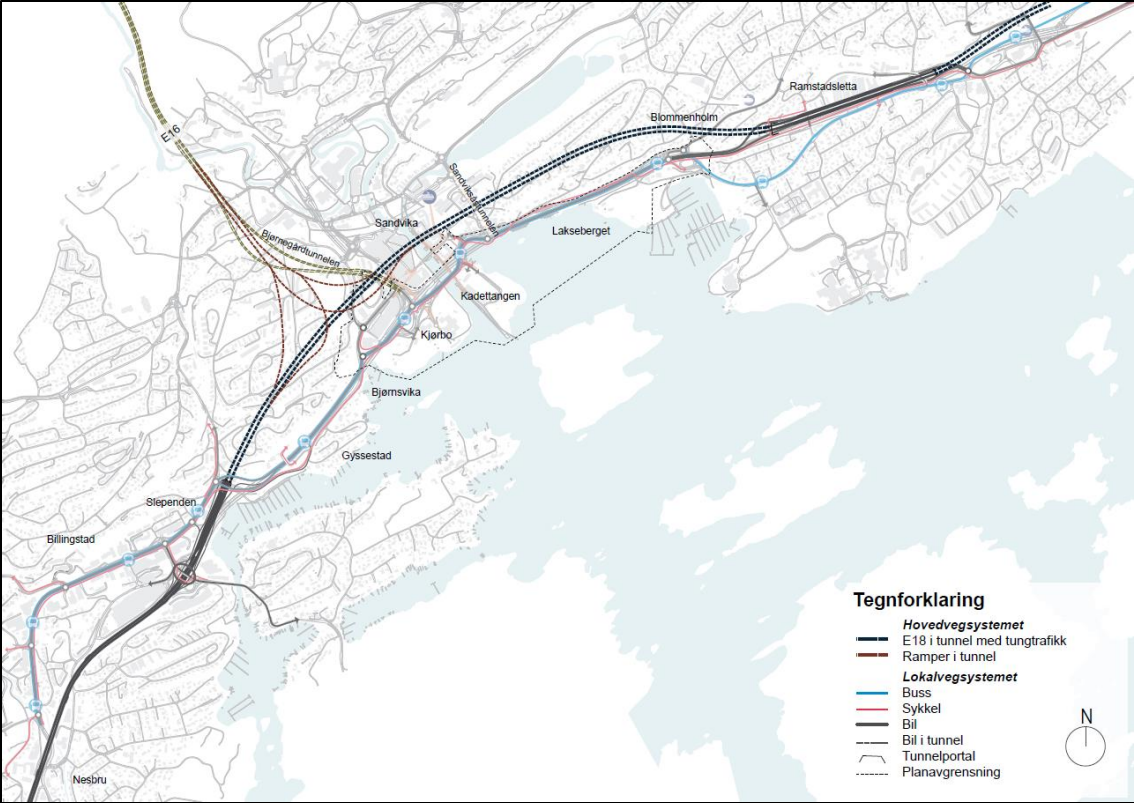
Søknad om nytt styringsmål

- Høsten 2022 gjennomførte Statens vegvesen et kostnadsestimat av daværende løsning for E18VKP2.
- Kostnadsestimatet oversteg prosjektets økonomiske styringsmål.
- Det ble derfor gjennomført en omfattende prosess med løsnings- og kostnadsoptimalisering (2023/2024).
- Det ble ikke oppnådd tilstrekkelige kostnadsreduksjoner gjennom optimaliseringsprosessen.
- Prosjektet har fått lov til å søke om nytt styringsmål – men vi får kun én mulighet.
- Søknadsprosessen er omfattende og har pågått i lang tid, men prosjektet er i snart i mål.
- Hvis nytt styringsmål: Kostnadsrammen må overholdes
- Unngå krav om fordyrende og tidkrevende tilleggsutredninger.

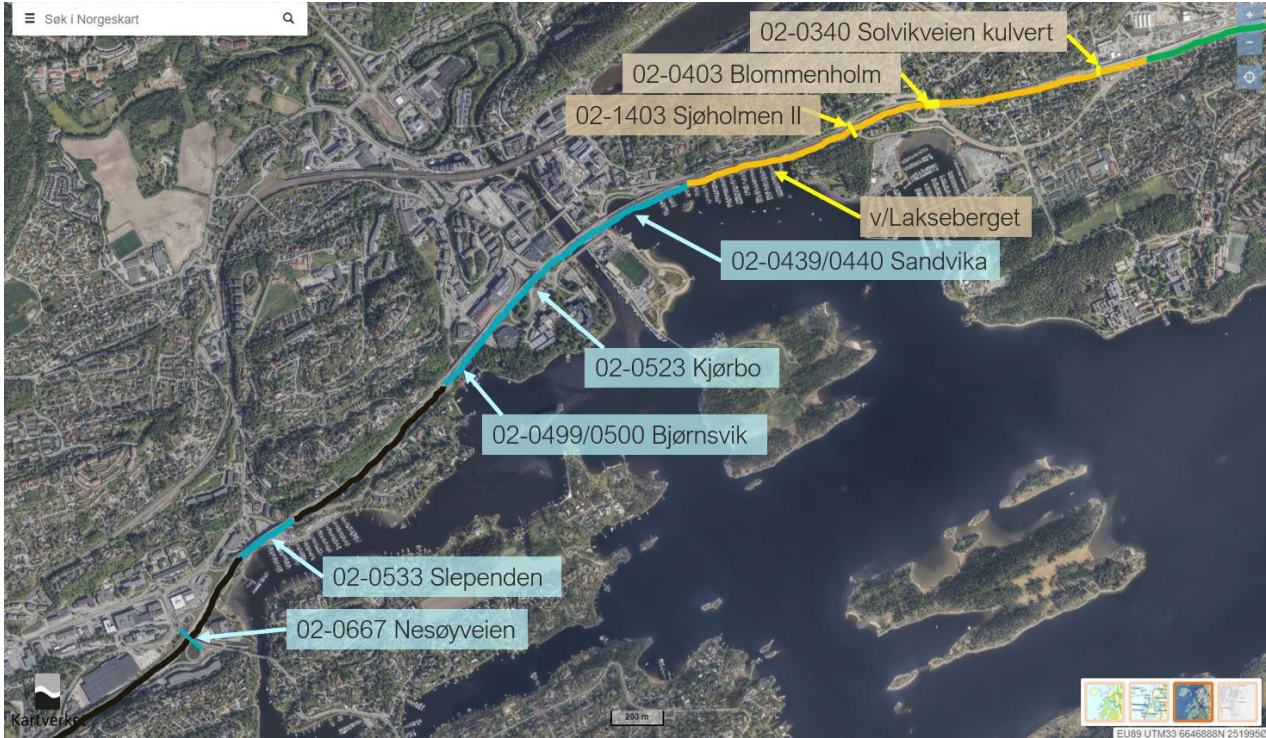


Nytt sammenligningsgrunnlag basert på utskifting av E18-bruer

Tiltaksalternativet

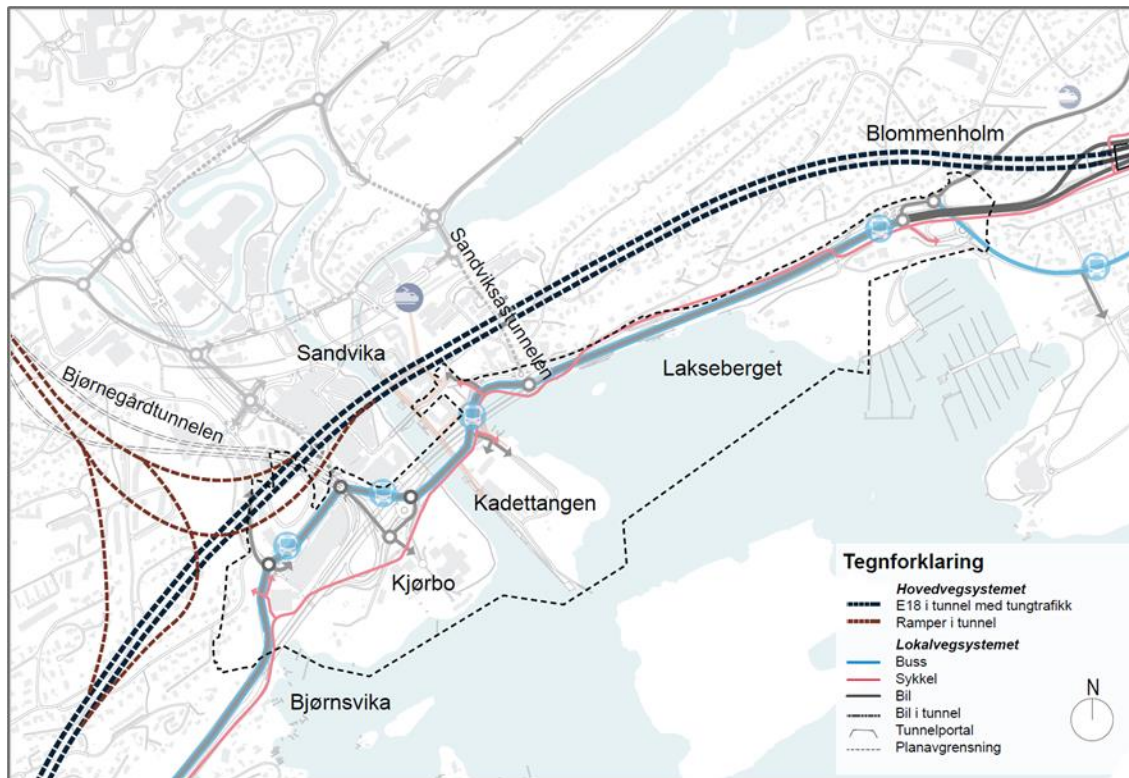


Nytt referansealternativ

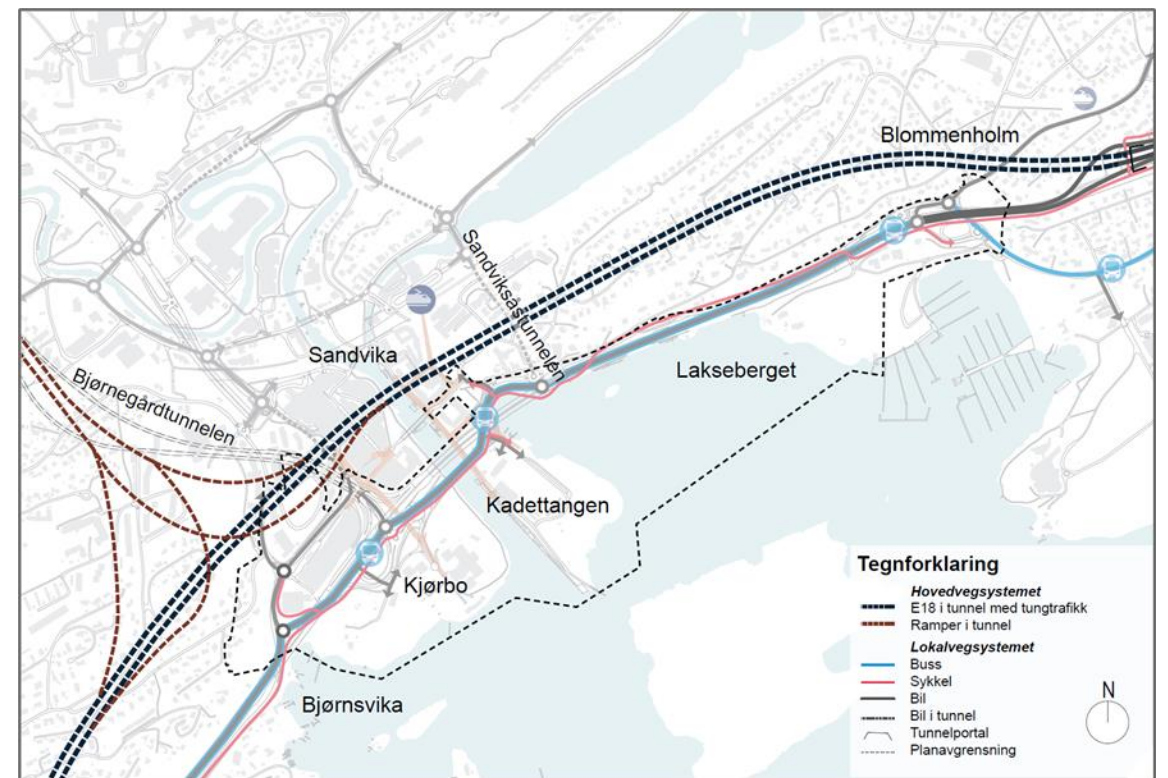


To planalternativ i Sandvika

Planalternativ 1

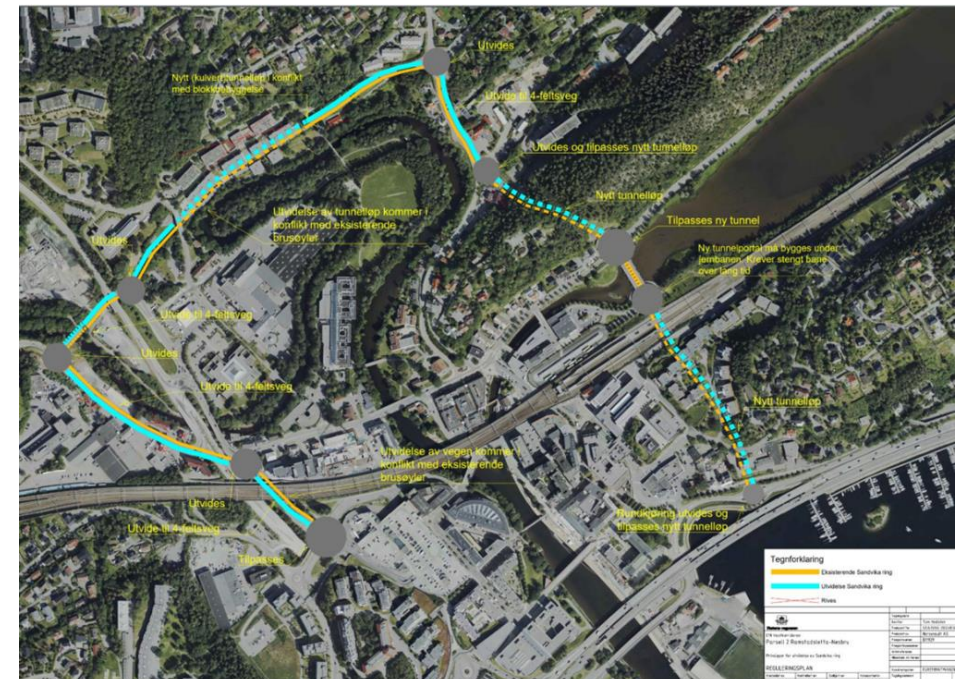


Planalternativ 2



Oppfølging av politiske vedtak

- Trafikk og transport
- Betongtunnel/kulvert
- Parklokk
- Sandviksringen



Trafikk og transport

Vedtak i Bærum formannskap 18. mai 2022

Forslag til «Felles planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem», som vist i dokument 5837049, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-9.

Ny lokalvei langs sjøfronten må ikke bli en ny barriere mot sjøen. Den må utformes som en gate med lav fart og mange kryssninger i plan for gående og syklende.

Mulighetene for:

- 1) lokalvei i kulvert / tunnel under Sandvikselva
- 2) eller under parklokk på deler av strekningen

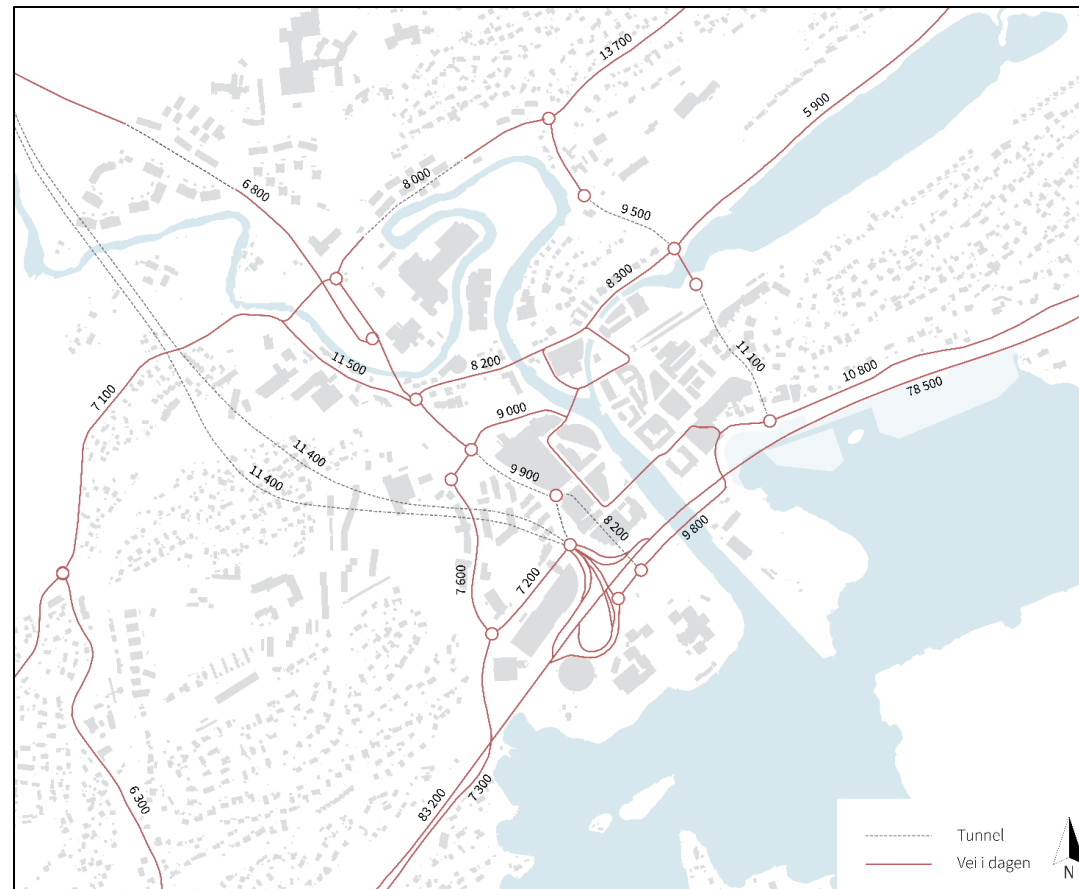
må fremheves som virkemidler for å bedre adkomsten til Kadettangen/Kjørbo og strandsonen og øke trafiksikkerheten for myke trafikanter.

Det er behov for en samlet oversikt over kjøremønsteret i hele Sandvika, både for lokalveinettet og gjennomfartsårer, over og under bakken. Dette gjelder også kjøremønster for kollektivtrafikken både lokalt og regionalt.

Det er behov for gode illustrasjoner og tall for hele Sandvika, slik at det blir enklere å forstå konsekvensene for det samlede trafikkbildet når vi skal ta stilling til de mange enkeltsakene som er eller skal fremmes i Sandvika.

Det bes om at en slik sak legges frem før 2. gangsbehandling av saken.

Biltrafikkmengder [ÅDT] i dagens situasjon (2019)



Betongtunnel/kulvert

- I forbindelse med politisk 1. gangs behandling av planprogrammet i 2022 ble det stilt krav om at betongtunnel/kulvert under Sandvika og parklokk skulle utredes videre.
- Statens vegvesen har realitetsbehandlet innspillene og utredningen vil følge som vedlegg til planprogram for Sandvika sjøfront.
- Kort oppsummert:
 - Statens vegvesen anbefaler betongtunnel/kulvert for hovedlokalveien gjennom Sandvika ikke tas med videre i planarbeidet.
 - Betongtunnel/kulvert er **ikke** et planalternativ i foreliggende planprogram.
 - Betongtunnel/kulvert har store miljømessige konsekvenser og høye kostnader, både i bygge- og drift/vedlikeholdsfasen.



Betongtunnel/kulvert

Økonomiske konsekvenser

- Betongtunnel vil kreve tilleggsfinansiering fra Bærum kommune for å dekke merkostnader for prosjektering/regulering og gjennomføring av løsning.
- Finansieringstilsagn må gis ved to anledninger
 1. Før høring av planprogram for Sandvika sjøfront
 2. Før høring av reguleringsplan for E18VKP2
- Vegvesenet må avklare kontraktsmessige forhold ift. rådgiver
 - Dette medfører risiko for ytterligere forsinkelser

Tilsagn fra Bærum kommune #1: Før høring av planprogram

Merkostnader kulvert (ca.)	Mill. 2025-kr
Prosjektering og utredning knyttet til regulering	17 - 20
Omfangsusikkerhet (inkl. risiko, grunnundersøkelser etc.)	5
Fremdriftskonsekvens (ca. 6 måneder tidsforskyvning)	10 - 15
Totalt	32 - 40
Totalt (inkl. mva.)	40 - 50

Tilsagn fra Bærum kommune #2: Før høring av reguleringsplan

Merkostnader kulvert (ca.)	Mill. 2023-kr*
Gjennomføring/bygging	3 000
Totalt (inkl. mva.)	3 000**

* 2023-kroner jf. LVS-rapport for Sandvika [RAPP-PLP-012]. SSB-prisutvikling veibygging 2023-2025: + ca. 6 %

** Økte kostnader til drift og vedlikehold er ikke inkludert

Betongtunnel/kulvert

Fremdriftsmessige konsekvenser

Planprogram

- Planprogram for Sandvika sjøfront må revideres før politisk behandling og høring.
- Fastsettelse av planprogrammet vil da ikke skje som planlagt i april 2026, men forskyves til sommer/høst 2026.
- Hvorfor er dette uheldig:
 - Planprogrammet setter rammene for reguleringsplanarbeidet
 - I juni 2026 er teknisk plan ferdig og endringer som påvirker løsninger vil gi forsinkelser for prosjektet

Reguleringsplan

- Prosjektering og regulering av betongtunnel har et stort arbeidsomfang og vil medføre forsinket fremdrift
 - Det er ikke mulig å forsere arbeidet innenfor gjeldende fremdriftsplan
- Det kan forventes at tilleggsarbeidene vil medføre 4–6 måneders forsinkelse før 1. gangs behandling
- Ytterligere forsinkelser må påregnes på grunn av innsigelser
- Hvorfor er dette uheldig:
 - Bestilling fra SD er klar – det er en forventning om at planforslaget er klart i løpet av 2026
 - Med en ferdig plan i 2026 vil prosjektet stå vesentlig sterkere mht. å komme med i rullering av NTP i 2028/29
 - Forskjøvet fremdrift vil kunne medføre ytterligere utsettelse for utbyggingsprosjektet

Parklokk

- Parklokk over hovedlokalveien er vurdert som alternativ til betongtunnel
- Statens vegvesen anbefaler at parklokk ikke vurderes videre
 - Parklokk er ikke del av utredningsarbeidet som er beskrevet i foreliggende planprogram
- Både ved Rådhuset og Kommunegården er det store høydeforskjeller på tvers av ny hovedlokalvei
- Parklokk fremstår som et element som er vanskelig å innpasse på en god måte i byen, særlig på grunn av terrenghøyder
- Fremdriftsmessige konsekvenser dersom parklokk skal vurderes videre.

Sandviksringen

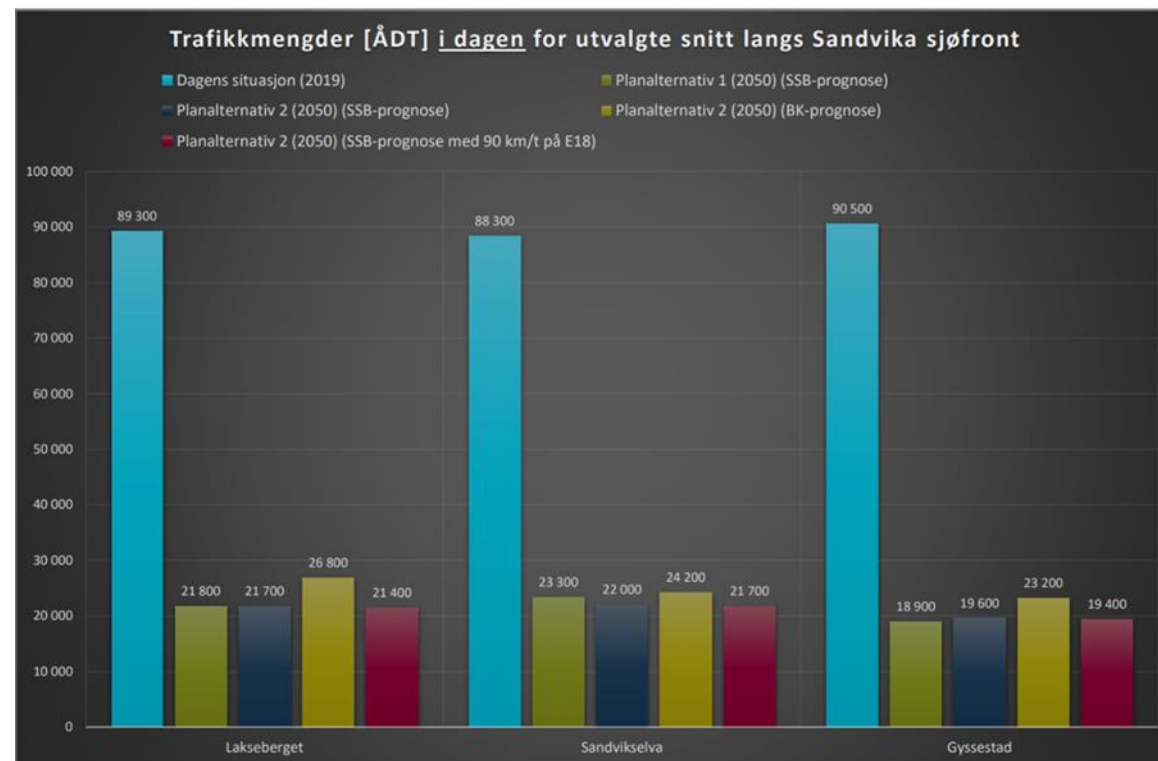
► Vedtak:

«Sandvika ring – hvordan kan trafikkmengden på sjøsiden av Rådhuset reduseres ved å utvikle ringveien fra Sandviksåstunnelen via Hamang til Kjørbo, slik at den fungerer som fylkesvei alene eller sammen med ny fylkesvei (hovedlokalvei) over Kadettangen»

► Statens vegvesen har vurdert mulighetene for og konsekvensene av å utvikle ringveien i tråd med vedtaket

► Av flere grunner er en slik løsning vurdert å være uakseptabel, og det anbefales å ikke utrede dette videre

► *Ny E18 i tunnel under Sandvika vil medføre at overflatetrafikken vil bli betydelig redusert ved at nærmere 4 av 5 kjøretøy i fremtiden vil benytte tunnelsystemet for E18 og E16 under Sandvika*

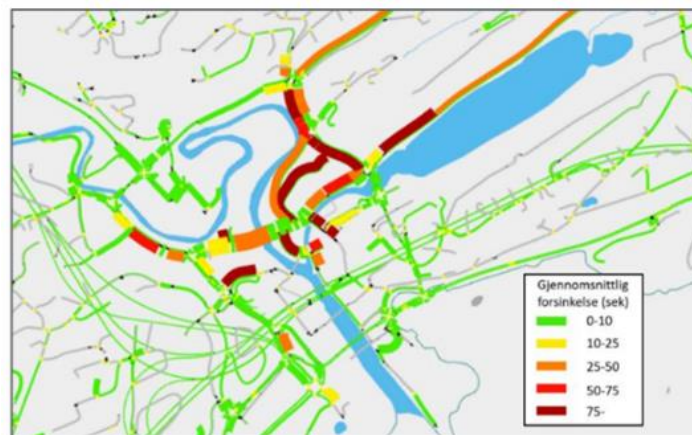


Sandviksringen

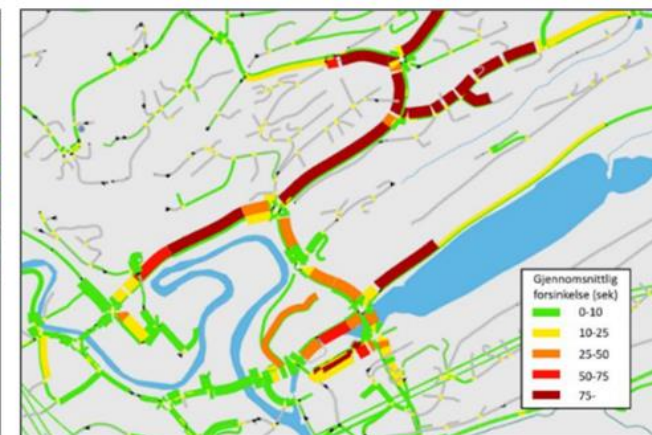
Trafikkavvikling

- Trafikkmengden i Sandviksveien vil dobles fra ca. 15.000 til 30.000 ÅDT
- Trafikkberegninger viser store avviklingsproblemer dersom det stenges for gjennomgangstrafikk ved ny bru av Sandvikselven
- Køsituasjonen ville medført store negative konsekvenser for kollektivtrafikken og for ambulansetransport til Bærum sykehus
- Kjørelengden på Sandviksringen mellom krysset ved Sandviksåstunnelen til Bjørnsvika er om lag 3,2 km, mens en trasé langs sjøfronten vil være vel 1,0 km
- I avvikssituasjoner der E18-tunnel er stengt, vil Sandviksringen medføre betydelig økt sårbarhet

- Ved bruk av Sandviksringen må gjennomkjørende trafikk mellom Sandviksåstunnelen til Bjørnsvika passere gjennom 13 kryss, mens tilsvarende for ny hovedlokalvei langs sjøfronten er det foreløpig planlagt 4 kryss



Figur 3-8: Konsekvenser ved stengning av Sandviksbrua for personbiltrafikk i opprinnelig konsept B (2022).

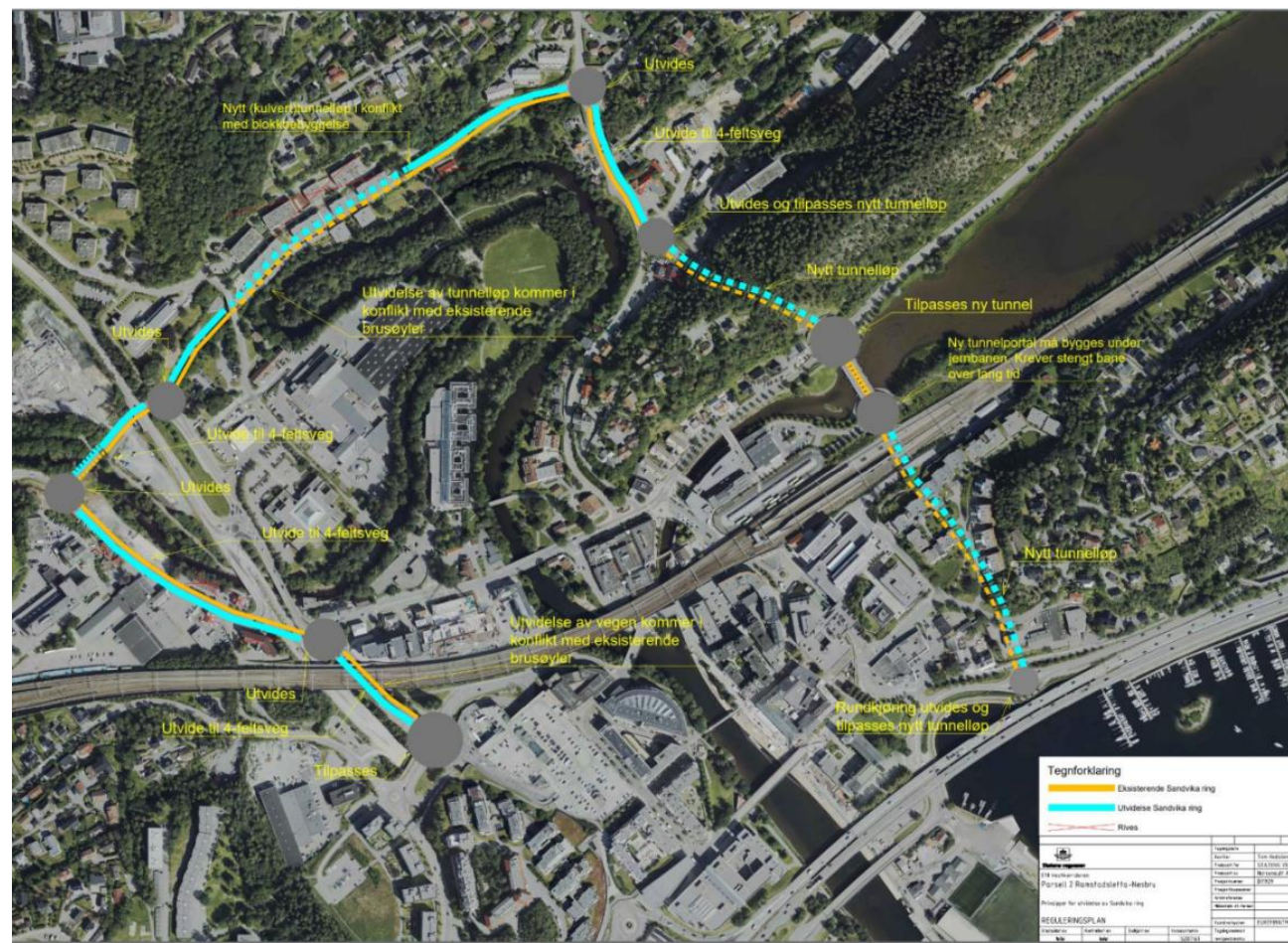


Figur 3-9: Konsekvenser ved stengning av både Sandviksbrua og bru i Elias Smiths vei for personbiltrafikk i opprinnelig konsept B (2022).

Sandviksringen

Behov for tiltak

- Det må gjennomføres omfattende tiltak på Sandviksringen for at den skal kunne fungere som en omkjørings- og avlastningsvei for ny hovedlokalvei langs sjøfronten.
- Det må bygges 2–3 nye tunneler og ny bru over Engervannet.
- Breddeutvidelsene av vegen vil medføre store inngrep i svært verdifulle naturtyper ved Engervannet og Sandvikselva langs Brynsveien.
- I tillegg vil det være behov for innløsning og riving av boligblokker og næringsbebyggelse
- Betydelige kostnader for utvikling av Sandviksringen.



Videre prosess

- Medvirkning
- Tidslinje



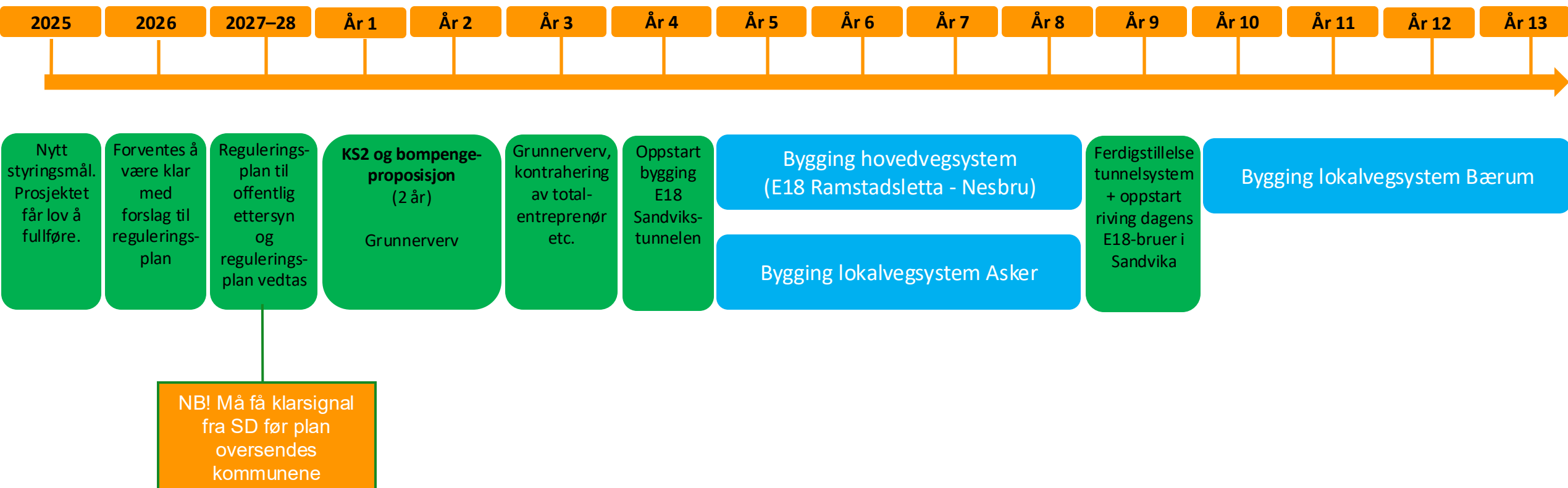
Medvirkning

Varsel om planoppstart

- E18VKP2 varslet planoppstart i 2021
- Mye har skjedd siden den tid og vi varsler planoppstart på nytt for å sikre bred medvirkning
- Nytt varsel er planlagt sendt ut før jul 2025 og vil ligge ute parallelt med høring av Planprogram for Sandvika sjøfront



Tidslinje – Tiltaksalternativet





Statens vegvesen