



**NOTAT**

Dato: **14.09.2020**  
Arkivkode:  
J.postID: **2020195992**  
Arkivsaksnr: **20/8083**

---

Til:			
Formannskapet			

Fra: Kommunedirektøren

Vedrørende: **Svar på spørsmål fra representantene Sølberg (MDG) og Stugu (Rødt) vedr. E18**

---

I et brev fra samferdselsminister Knut Arild Hareide til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite datert 29. mai 2020 fremgår det blant annet at "lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår" fra E18-prosjektet.

Videre står det følgende i brevet:

"Området over Høviktunnelen utvikles i et eget prosjekt i regi av Bærum kommune. I det videre arbeidet må partene i samarbeid sikre at løsningen over Høviktunnelen gir god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransporten, syklende og gående."

Det fremgår også av brevet at "ombyggingen av Fornebukrysset kuttes i østgående løp".

I den forbindelse ber vi om at kommunedirektøren gjør rede for følgende:

1. Hvordan ser kommunedirektøren for seg at veiprojektet over Høviktunnelen inklusive buss-, gang- og sykkelveier skal finansieres?
2. Hvor store kostnader anslagsvis vil dette prosjektet påføre Bærum kommune?
3. Hvordan er prosjektet tenkt organisert fra kommunens side?
4. Hvilke overordnede løsninger er tenkt for kollektivtransport, syklende og gående?
5. Hvilke grep er tenkt gjort for å sikre en sammenhengende sykkelvei i Vestkorridoren?
6. Hvordan vil endringen i Fornebukrysset påvirke avvikling av veitrafikken til og fra Fornebu?

Kommunedirektørens svar:

1. Hvordan ser kommunedirektøren for seg at veiprojektet over Høviktunnelen inklusive buss-, gang- og sykkelveier skal finansieres?

Svar: Dette er nærmere omtalt i del 2 av saksfremlegget: sitat:

*Fjerning av den egne bussveien på overflaten, gjør det også lettere å finne gode stedstilpassede løsninger for Høvik. Stortingsvedtaket forutsetter en egen reguleringsprosess for overflaten som ledes av Bærum kommune. I tråd med kommunestyrets vedtak av reguleringsplanen for E18, har det i noe tid vært arbeidet med en optimalisering av planene for Høvik. Dette skjer samarbeid mellom lokalsamfunnet, Statens vegvesen og kommunen. Hvordan lokalveisystemet over Høvik skal bli, må finne sin løsning i denne planen og realiseres i tilknytningen til utviklingen av Høvik. Omfang av endringene og kostnadene knyttet til dette, må utredes videre. Det er aktuelt at nødvendig infrastrukturtiltak finansieres gjennom utbyggingsavtaler og grunneierbidrag.*

Finansiering og kostnader er ikke avklart. Organisering er heller ikke avklart, men Kommunedirektøren vil påpeke at selv om ansvaret for området over Høviktunnelen legges på Bærum kommune, er det sterke offentlige interesser knyttet til transportsystemet. Dette fordrer nært samarbeid med blant annet Statens vegvesen, Viken og Ruter

2. Hvor store kostnader anslagsvis vil dette prosjektet påføre Bærum kommune?

Svar: se svar over.

3. Hvordan er prosjektet tenkt organisert fra kommunens side?

Svar: Kommunedirektøren har siden 2018 hatt et samarbeid med grunneiere, Vellet, Viken, Ruter og Statens vegvesen og BaneNor om mulige løsninger for nytt veisystem, herunder buss sykkel og gange, samt byggeområder på Høvik. Dette plansamarbeidet vil bli videreført.

4. Hvilke overordnede løsninger er tenkt for kollektivtransport, syklende og gående?

Svar: Overordnet løsning for kollektivtrafikken er at gjennomgående busser og ekspressbusser skal kjøre kollektivfelt på selve E18, som er raskeste vei. Lokalbusser som skal betjene nærområdene vil gå på lokalveinettet. Bærum kommune, Viken og Statens vegvesen vil se nærmere på utforming av lokalveinettet herunder omfang av bussprioritet for lokalbusser.

Sykkelvei langs E18 er en del av E18 prosjektet og vil bli bygget i tråd med planene. Løsningene for sykkel og gange tar utgangspunkt i regulert løsning, men kan sannsynligvis forbedres på enkelte områder. Over Høvik vil det enten bli en midlertidig sykkelvei inntil byutviklingen av Høvik igangsettes, eller at regulering av ny løsning er på plass før arbeidene starter. Da vil kommunen sammen med vegvesenet bygge sykkelveien endelig. Midlertidig sykkelvei kan nokså enkelt etableres på asfalten på dagens e18 i dette området.

Det er ønskelig å få til en mer tettstedstilpasset opparbeidelse av lokalveien enn vist i regulert løsning i det den tangerer/ går gjennom lokalsentra som Høvik. Det har vært ønskelig at lokalveien i større grad integreres i tettstedet.

5. Hvilke grep er tenkt gjort for å sikre en sammenhengende sykkelvei i Vestkorridoren?

Svar: I alle delplanene for E18 fra Lysaker og Drengsrud ligger det inn bygging av sykkelvei slik at det vil bli en sammenhengende sykkelvei på hele strekningen. Se også spm 4

6. Hvordan vil endringen i Fornebukrysset påvirke avvikling av veitrafikken til og fra Fornebu?

Svar: Endringen i forhold til regulert løsning vil påvirke trafikken fra Fornebu til Oslo på E18. Her utgår ny rampe slik at dagens løsning beholdes. Statens vegvesen sier: «Rent trafikalt vil dette i liten grad vil påvirke avvikling av veitrafikken til og fra Fornebu. På E18 vil fullt utbygd løsning medføre mindre grad av veksling mellom felt vest for Fornebukrysset i retning mot Oslo. Dette gir en mer trafiksikker løsning.»

### **Spørsmål fra Stein Stugu (Rødt)**

Er det mulig å få svar på følgende til formannskapsmøtet 16/9:

- 1) Hvem eier de områdene som kan disponeres til utbygging ved at E-18 blir lagt om mellom Lysaker og Ramstadsletta. Ikke nødvendig med en presis oversikt, men en grov oversikt over hvem som blir tilført verdier direkte ved utbygging.

Svar: Dagens E18 trase eies av Statens Vegvesen. Statens vegvesen har eller er i ferd med å kjøpe opp de arealer som trengs for bygging av ny E18 herunder nødvendig anleggsområder.

Der ny E18 går i tunell vil det kunne frigis en del arealer på overflaten til byutvikling. Dette er mest aktuelt på Høvik. I regulert løsning fra 2017 er lokalvei, bussvei og sykkelvei i stor grad lagt på arealer som i dag er E18 og dermed eid av staten. Områder utenfor dagens E18 er i dag nærings- og boligbebyggelse og stort sett privat eid. Kommunen har noen eiendommer i området.

Pågående planlegging for Høvik vil se på omfang og plassering av mulig utbygging av bolig- og næringsbebyggelse sett i sammenheng med hvordan lokalvei og sykkelvei skal løses gjennom Høvik. Denne planleggingen forventes å gi mulighet for byutvikling i form av nye nærings og boligbygg. Videre planlegging vil avklare hvilke grunneiere som vil kunne få utbyggingsvolumer på sin grunn.

- 2) Antagelig er det Statens vegvesen som eier det meste. Hvilken tilnærming er erfaringsmessig vanlig at veivesenet har til forvaltning av frigjort eiendom ved tunellutbygging? I hvilken grad er maksimal pris førende for veivesenet?

Svar: Statens vegvesen er underlagt statens avhendingsinstruks som i pkt 3.1 Valg av fremgangsmåte

fastslår at "...avhending skal skje på den måten som gir det beste økonomiske resultatet for staten.»

Det er egne regler for avhending mellom statsetater. Hvis salg til andre herunder kommuner, gjelder i prinsippet markedspris.

- 3) I hvilken grad sitter Bærum kommune på eierskap av tomter og parseller i dette området som eventuelt gjør det mulig for kommunen direkte å stille vilkår for pris og forvaltning av det som kan bygges ut.

Svar: På Høvik sitter kommunen på en del eiendommer både veigrunn, friområder og boliger som gir grunnlag for også å benytte grunneirollen bl.a. for å stille vilkår utover det kommunen kan gjøre som reguleringsmyndighet.

---