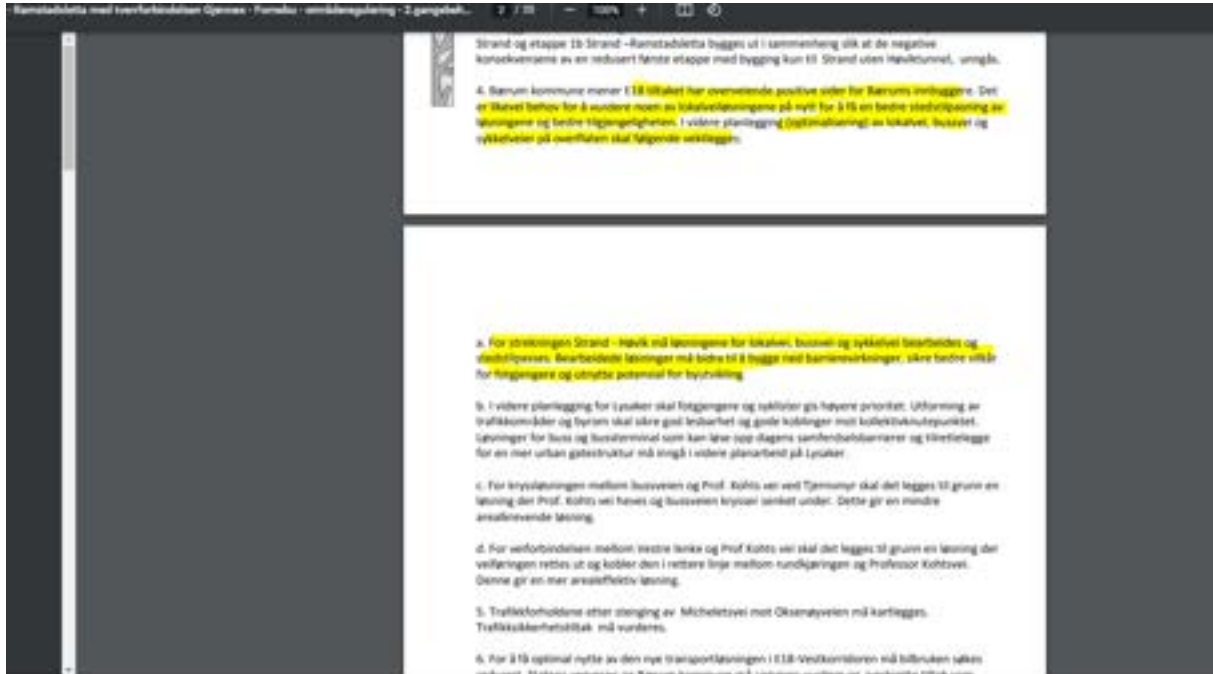


Bilag 1: Utklipp fra planhistorien

E18-korridoren Lysaker - Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes - Fornebu - områderegulering - 2.gangsbehandling -Vedtak kommunestyret av 31.05.2017



<https://tjenester.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfdocument.ashx?journalpostid=2017086023&dokid=3551687&versjon=24&variant=A&>

17/86023 - E18-korridoren Lysaker - Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnes - Fornebu - områderegulering - 2.gangsbehandling

Planbeskrivelsen

3.1.5. Tilleggsoppgitt 2011

En vilingsrapport som viste 5 alternative løsninger basert på de to prinsippene ble behandlet av Formannskapet i Bærum kommune i mai 2011. Følgende vedtak ble tatt:

Bærum kommune innsetter forslag til ny E18, som i tillegg til tunnelen under Sandvika, har tunneler som sløymer boligområdene på Blommenholm, Ramstad, Høvik, Strand, Andre Stabekk og Fornebu Nord. Prinsippplaneringen i kommunedelplanen av 2004 bør legges til grunn.

3.1.6. Kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Lysaker - Slependen

I 2002 ble arbeidet konsentrert om å optimalisere alternative løsninger innenfor prinsipp 2, basert på E18 i tunneler under Sandvika og Høvik. Gjennom denne prosessen ble det utarbeidet 4 alternative løsninger. Det 4. alternativet ble utviklet høsten 2012. Etter en samlet vurdering valgte Statens vegvesen å legge frem alternativ 1 og 4 som forslag til kommunedelplan for E18 Lysaker - Slependen våren 2013.

Og så i etterkant av høringperioden for kommunedelplanen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere løsninger. Det er utarbeidet tre notater datert april 2014:

- Tilleggsnotat beskrivelse av optimaliserte løsninger
- Tilleggsnotat alternativ 3B og 4B Stabekk- Strand
- Tilleggsnotat Ramstadsletta

Kommunedelplanvedtak i Bærum kommune:

Kommunedelplan med K11 for E18, Lysaker - Slependen ble vedtatt i kommunestyret juni 2014. Planen er vedtatt med visse forutsetninger og er lagt til grunn i det videre arbeidet. For hvert av vedtakens punkter har vi nedlenst beskrevet hvordan dette ivaretas.

3.1 Det skal legges vekt på framkommelighet for buss. En gjennomgående busstøp som er alternativ til bussfelt langs hovedkorsveggen skal vurderes. Busstøpen må sikres gode koblinger til lokale busstråser i Bærum.

Det foreslås kommunerlig og etablerings bevegelse gjennom hele planområdet, dvs. fra Lysaker til vestre del av Ramstadsletta, og et godt videreført til Aker sentrum. Bussveggen vil ha koblinger til lokale vegger ved Lysakerveien, Vollerveien, Prof. Kohls vei, Oksemannveien, Michelels vei på Strand, Høvikvingen på Høvik innenfor planområdet og deretter Blommenholmkrysset.

3.2 Lakstegen skal gi en utforming tilpasset lav hastighet og prioritering av nye trafikanter.

Lokalveggen utformes med 1 + 1 bilfelt med fartsgrense 50/60 km/t og med kryss i plan. Det vil være gangkryssing på tvers og i plan ved Høvik sentrum og undergang for glønde og sykkelende i krysset med Michelels vei. Lokalveggen forlås utformet med passende bredder og grønne rabatter.

3.3 Følgende optimaliserte løsninger som viser i tilleggnotatene fra Statens vegvesen, dokument nr. 2341605, 2341601, 2341602, skal videreføres i reguleringsplanen:

3.3.a. Stabekk: Forlenger løkk mot vest.

Stabekkløkken er forlenger så mye som mulig mot vest og er dimensionert og breddet så langt påover som mulig. Total lengde på løkken er ca. 500 m.

3.3.b. Strand: Ny trasé for Bærumdiagonalen med direktekobling mot lokalveggen uten ramper mot vest. Midjeløkk over lokalveggen og Bærumdiagonalen sør for Kverfjord terrasse.

Denne løsningen beskrives i det optimaliserte forslaget. Midjeløkken er brekket for mot nord for å kunne bevare flere mulig boliger på strandaen av løkken.

3.3.c. Ramstadsletta: Senker veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, midjeløkk i vest og fortsatt bearbeiding som kan deeppe belastningen på Sandvikerveien

Løsningen er basert på eksisterende. Det er en overgang mellom ny og eksisterende E18 planlagt. E18 er foreslått å bli sin endelige utforming fram til Solvikveien, mens det vil være en midlertidig overgangsområde til eksisterende E18 i en lengde på ca. 400 m vest for Solvikveien fram til etappe 2 skal bygges.

PlanID: 1908010 - Bærumveien fra Lakstegenveien til Gjønnes. Kraftutredningsdato: 22.04.1992. Planen regulerer deler av Bærumveien og tilleggende boligbebyggelse.



Figur 10: Utsnitt GJØNNES med BÆRUMDIAGONALEN viser gjeldende regulerings- og bebyggelsesplaner innenfor og i tilknytning til planområdet. Rød strek viser planens plan ID og orange linje viser plangrensene. Kart om innhold og dato for den enkelte planen er beskrevet ovenfor.

2.6 Endringer i forhold til gjeldende KDP

Kommunedelplan for ny E18 Lysaker - Slependen ble vedtatt i Bærum kommunestyre 18.06.2014. Kommunestyret vedtok alternativ 4. Vedtaket omfatter i tillegg enkelte foringer som kommunen har som at skulle legges til grunn i det videre reguleringsplanarbeidet:

- Det skal legges vekt på framkommelighet for buss. En gjennomgående busstøp som er alternativ til bussfelt langs hovedkorsveggen skal vurderes. Bussveien må sikres gode koblinger til lokale busstråser i Bærum.
- Sandvikerveien skal gi en utforming tilpasset lav hastighet og prioritering av nye trafikanter.
- Følgende optimaliserte løsninger som viser i tilleggnotatene fra Statens vegvesen, dokumenter, 2341605, 2341601, 2341602, skal videreføres i reguleringsplanen:
 - Stabekk: Forlenger løkk mot vest
 - Strand: Ny trasé for Bærumdiagonalen med direktekobling mot sandveien uten ramper mot vest. Midjeløkk over sandveien og Bærumdiagonalen sør for Kverfjord terrasse.
 - Ramstadsletta: Senker veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, midjeløkk i vest og fortsatt bearbeiding som kan deeppe belastningen på Sandvikerveien.

I tillegg ga kommunen foringer knyttet til innledningsprosessen, anleggsgjennomføringen, utredninger og målinger av forurensningssituasjonen, og vurdering av renseteknologi i luftetårn, som ikke har medført fysiske endringer av planforlaget.

Foringene fra kommunen og videre optimalisering og detaljering av tihaket, har medført endringer ift. gjeldende kommunedelplan. Disse er kort oppsummert under:

- Planforlaget omfatter parsellen fra Lysaker vest til Ramstadsletta. Det vil si at Lysaker kollektivknutepunkt og parsellen mellom Ramstadsletta og Slependen vil bli regulert i egne planprosesser.

- Kommunedelplanen inneholdt en samleveg med tre + tre kjørefelt hvorav et kollektivfelt i hver retning. I tillegg var dagens gjennomgående lokalveg Markalleen - Høvikvingen- Sandsvikveien opprettholdt. Dette er nå endret til en separat gjennomgående busseveg og en lokalveg i 1+1 felt som forbinder dagens lokalveger til E18. Markalleen og Sandsvikveien kryttes til ny lokalveg og blir ikke en selvstendig sammenhengende lokalveg som i dag.
- Trase for hovedsykkelveg er flyttet, slik at den hovedsakelig ligger nord for Lysaker torg (Lysakerløkket).
- Løsning ved rundkjøring på Vølvveien nord for Lysakerløkket og østre portal på busstempel er justert.
- Ny sykkel- og gangveg over E18 er lagt inn øst for Førnebuskrysset.
- Det er etablert en direktekobling fra bussevegen til E18 ved Øksenøyveien for busstrafikk i østlig retning som en midlertidig løsning fram til Lysaker bussterminal er bygget.
- **Miljølokk på Stabekk er forenet med vest. Rundkjøringen som knytter Vestre lenke til Professor Kohls vei er flyttet til miljølokket.**
- Vestre lenke har fått en strammere og mindre arealkrevende kurvarer, og kommer dermed i konflikt med færre boliger.
- **Det er foreslått en annen disponering av byggeteater og grunnstruktur irområder ved miljølokket på Stabekk.**
- **Bærumsdiagonalen har fått direktekobling til E18 og til lokalvegen på Strand mot øst, og ingen kobling mot vest. Dette har medført et mindre omfattende kryss i dagen på Strand. I tillegg utgis rundkjøring på lokalvegen ved Kveldsterrassen med forbindelse til ny rundkjøring i Professor Kohls vei.**
- **Det er anlagt et miljølokk over lokalvegen og Bærumsdiagonalen på Strand sør for Kveldsterrasse. Busseveg med holdeplasser og hovedsykkelveg går i dagen over miljølokket.**

- E18 er senket i begge ender av Ramstadleia, og antall kjørefelt over Ramstadleia er redusert.
- Kryss på Gjømmes er gitt en endret utforming.

2.7 Pågående planarbeid

Detaljregulering for Førnebusbanen Lysaker – Majorstuen

Banen er delt inn i to parceller der parsell 1 ligger i Bærum kommune og parsell 2 ligger i Oslo kommune. Forslag til regulering for parsell 1 har vært ute til offentlig ettersyn i Bærum kommune. Ruter AS har pågående detaljregulering som tilrettelegger for T-bane mellom Lysaker og Majorstuen.

KVU Oslo-navet

Konseptvalgutredningen er et felles oppdrag fra Samferdselsdepartementet som er gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS. Utredningen belyser blant annet hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det ovennevnte politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris. KVU Oslo-navet legger til grunn at Lysaker får en forsterket terminalrolle og blir et viktig kollektivknutepunkt, der flere kollektivlinjer skal kunne bytte fra buss til bane. Dette gir behov for reguleringsplaner for regionbuss med Lysaker som endeholdeplass.

2.8 Forhold til Lysaker kollektivknutepunkt

For å muliggjøre et godt og komplett kollektivknutepunkt, er bussløsningen gjennom Lysaker med holdeplasser for begge retninger forutsatt plassert mellom E18 og jernbanestasjonen der bussholdeplassen for vestgående busser ligger i dag. Dette forutsetter at bussene føres inn over kommunegrensen til Oslo på en annen måte enn i dag. Videre er det også behov for reguleringsplaner for busser som skal vende på Lysaker i stedet for å kjøre inn i Oslo.

Det er allerede skissert flere løsninger som viser at dette er mulig å få til på en god og funksjonell måte. Ytterligere detaljering avventes til forutsetningene for utforming av knutepunktet er konkretisert. Det forutsettes da at det utarbeides en egen reguleringsplan for Lysaker kollektivknutepunkt. Det samme gjelder for

Miljølokk og grunnområde ved Kveldsterrasse

Over lokalvegen og portalen for Bærumsdiagonalen sør for Kveldsterrasse etableres et lokk. Miljølokket vil dekke over et forholdsvis bredt vegareal og vil redusere trafikksøy i området betydelig. På lokket vil en legge hovedsykkelveg, gangforbindelse i alle retninger samt busseveg og bussholdeplass. På miljølokket vil det bli etablert grønne områder mellom vegene og på videarealer.

Det blir behov for en mur mot Kveldsterrasse for å bevare Kveldsterrasse nr. 13 som er regulert til spesialområde bevaring for sin verdi som kulturminne.

Lufteløsn

Det er utført spredningsberegninger av luftforurensing, se kapittel 6.2. Disse viser at i dette området er det behov for et lufttårn nær enden av anslående løp for Høviktunnelen, samt ett for sørgående løp for Bærumsdiagonalen. Luftetårnene er plassert slik at de kan bygges ferdig før de respektive tunnelene åpnes for trafikk. Den detaljert utformingen av tårnene er under vurdering. Bruk av glass er en av flere muligheter. Fordelen med bruk av glass er at demper tårnluftensene og luftetårna blir mindre framtrædende enn for tårn i tilsvarende størrelse av andre materialer. Utstyret er tilpassing og behov for rengjøring en til to ganger i året. Endelig valg av løsning vil bli gjort i den videre planleggingen.

Teknisk bygg

Det er behov for ett teknisk bygg for installasjonene for Høviktunnelen, samt ett for Bærumsdiagonalen. Teknisk bygg for Høviktunnelen er plassert mest mulig inn i terrenget på nordsiden av bussevegen med oppfylling inn til og delvis over bygget. Teknisk bygg for Bærumsdiagonalen er plassert under hovedsykkelvegen på sørsiden av bussevegen. Foran bygget er det dører inn til de ulike rommene og med et areal utenfor som er tilstrekkelig for å få adgang til de omfattende installasjonene som er i byggene.



Figur 26: Åsrumsgaten av miljølokket på Strand



Figur 27: Teknisk bygg for Høviktunnelen ligger mest mulig inn i terrenget på nordsiden av bussevegen

Endringer – forkasting av opprinnelig alternativ 1 -4, ny alternativ 3b og 4b

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Forslaget til kommunedelplan for ny E18 mellom Lysaker og Slependen har ligget ute til høring høsten 2013. Planen skal legge til rette for regulering og senere utbygging av ny E18 med tilhørende lokalveger. I høringsperioden har det kommet en rekke innvendinger mot omfanget av vegerlegget blant annet der hvor Bærumsdiagonalen går gjennom boligområdet ved krysset mellom Markaløen og Michelets vei. Dette gjelder både alternativ 3 og 4. Det har også kommet inn bemerkninger til vegerleggets utforming mellom lokket på Stabekk og Strandkrysset i alternativ 4.

Statens vegvesen har sett at det er mulig å optimalisere vegerlegget. For å imøtekomme en del av innvendingene har Statens vegvesen utarbeidet alternative løsninger for både alternativ 3 og 4 på hele strekningen gjennom Baerum.

1.2 Hvilke endringer foreslås

Det foreslås en enklere og mer effektiv bussterminal på Lysaker. Denne løsningen videreutvikles i et samarbeid med Ruter og andre berørte parter.

I stedet for bussfelt, foreslås det nå separat bussveg hele vegen mellom Lysaker og Slependen. Unntaket er i alternativ 3B hvor det fremdeles vil være bussfelt en kort strekning på samleveggen mellom NC-bygget (Holtet 45) og Strand.

Lokket på Stabekk forlenges mot vest.

Forbindelsen mellom Professor Kohls vei og Samleveggen / E18 er flyttet opp på lokket på Stabekk.

Bærumsdiagonalen kobles direkte mot samleveggen uten ramper mot vest. Dermed reduseres inngrep i boligområdet nord for Strandkrysset betydelig.

Det foreslås et ca. 200 m langt miljølokk over samleveggen på Strand. På lokket blir det bussveg, bussholdeplass og hovedsykkelveg samt kryssing over vegkorridoren for gående og syklende.

Det foreslås gateprofil og fartsgrense på 50 km/t på samleveggen mellom Ramstadsletta og Strand. Samleveggen får dermed 2 + 2 smale bilfelt med midtrabatt og grøntone med trekker på begge sider. Bredden på asfaltflaten blir redusert og grøntarealene blir bredere.

På Ramstadsletta senkes E18, samleveggen utgår og det etableres høy stasjonskjerming samt et miljølokk i vest. Det avsettes bredere vegetasjonssoner langs vegen.

Med egen bussveg blir det smalere samleveg og enklere løsninger også gjennom Sandvika.

Hovedsykkelvegen ligger på sidsiden av samleveggen på hele strekningen mellom Aleksandragården på Stabekk og Gyssestad.

1.3 Tema for dette notatet

I dette notatet tar en for seg strekningen mellom Aleksandragården på Stabekk til og med krysset på Strand. Optimalisert løsning for alternativ 3 på denne strekningen kalles alternativ 3B. Optimalisert løsning for alternativ 4 kalles alternativ 4B.

Løsningene i alternativ 3B og 4B er identiske fra lokket ved Kveldro Terrasse og vestover.

2 SAMMENDRAG

2.1 Justerte løsninger

De justerte forslagene er kalt henholdsvis alternativ 3B og 4B.

I begge alternativer er miljølokket ved Vestre lenke forlenget så langt vestover som mulig. I både alternativ 3B og 4B er rundkjøringen mellom samlevegen og veg mot Prof. Kohls vei, foran NC-bygget, flyttet østover.



Figur 2-1: Alternativ 3B ved NC-bygget (Høbet 45)



Figur 2-2: Alternativ 4B ved NC-bygget (Høbet 45)

For å gjøre det mulig å koble Bærumsdiagonalen direkte til samlevegen ved Kveldro Terrasse, har en valgt bort muligheten for å kjøre direkte fra Høvik til Bærumsdiagonalen. Trafikkberegningene viser at denne trafikken er svært liten og kan betjenes av lokalvegnettet. Endringen medfører at boligområdet ved krysset mellom Markaløben og Michelets vei blir lite berørt og at lokalvegnettet kan opprettholdes og kobles direkte til samlevegen i området ved dagens Strandkryss.

Det er planlagt et miljølokk over samlevegen og portalen for Bærumsdiagonalen på Strand, sør for Kveldro Terrasse. På lokket vil det etableres bussveg, bussholdeplass og sykkelveg i tillegg til kryssing for myke trafikanter på tvers av korridoren. Dette er vist i Figur 2-3 for alternativ 4B, løsningen er tilnærmet lik for alternativ 3B. Bussvegen vil gå planskilt over krysset med Michelets vei. Miljølokket vil bidra til en kraftig forbedring for dette området både med hensyn på støy og sammenheng i området.



Figur 2-3: Miljølokk og nye løsninger for Bærumsdiagonalen for alternativ 4B. Tilnærmet lik løsning for alternativ 3B.

2.5 Forbedret måloppnåelse

Målene for transportsystemet i Vestkorridoren er utformet med bakgrunn i de nasjonale målene i NTP 2010 – 2019. I kortfattet er hovedtrekkene i målene et transportsystem med bedret tilgjengelighet, reduserte reiseleder og reduksjon i trafikkskapte miljøproblemer.

Tiltaket bidrar i stor grad til måloppnåelse, men for å sikre måloppnåelsen over tid må utbyggingen av E18 i Vestkorridoren kombineres med et bedre kollektivtilbud og nye restriksjoner for å begrense biltrafikken.

Måloppnåelse for alternativ 3B og 4B sammenlignet med alternativ 3 og 4.

Fremkommeligheten på E18 for alternativ 3B og 4B blir tilsvarende som alternativ 3 og 4.

Trafikk er alternativ 4 langt mer robust enn alternativ 3. Større andel av trafikken avvikes på ny E18 og direkte forbindelse mellom E18/Ring 3 og Bærum øst, Lysaker og Fornebu opprettholdes på Stabekk. Trafikk blir alternativ 3B og 4B tilsvarende som alternativ 3 og 4.

Bustransport blir mer forutsigbar og får økt fremferingshastighet med egen bussveg langs E18-korridoren i alternativ 4B. Busser tilfra Bærumsdiagonalen i alternativ 3B og 4B går ikke via Strandkrysset som i alternativ 3/4 og får dermed bedre fremkommelighet. Sammenhengende kollektivfelt fra Gjønnes til Oksenøyveien i alternativ 3B vil gi den beste fremkommeligheten for buss tilfra Bærumsdiagonalen. Hovedtyngden av busser vil følge samlevegen så alternativ 4B rangeres til å sikre best fremkommelighet for busser.

Egen sykkelveg gir bedret fremkommelighet og høyere sikkerhet tilsvarende alternativ 3 og 4. Alternativ 3B og 4B vil få ytterligere redusert støy og luftforurensning på strekningen på grunn av lengre miljølokk på Stabekk og nytt miljølokk på Strand.

Nytt miljølokk på Strand gir forbedret ferdsel på tvers av vegkorridoren for myke trafikanter. Det er innledende lengre avstand mellom tverrgående adkomst for gående og syklende da gangbro ved NC-bygget er fjernet i de nye alternativene.

Med de justeringer som er foretatt i begge alternativene, mener Statens vegvesen at mange av miljøfordelene med alternativ 3, nå er innarbeidet i alternativ 4B og at alternativ 4B representerer en bedre løsning enn alternativ 4.

Statens vegvesen anser fremdeles fordelene ved den trafikale løsningen i alternativ 4 og 4B som så betydelige at de må tillegges større vekt enn de miljømessige fordelene i alternativ 3 og 3B, som omfatter bare en mindre del av den samlede vegstrekningen. Alternativ 4 og 4B er mer robust og bedre tilpasset Fornebu- og Lysakerområdet trafikalt.

<https://plnstorageibyz5.blob.core.windows.net/baerum3024/201101/Dokumenter/2341601.pdf?sv=2021-12-02&se=2023-05-31T10%3A50%3A04Z&sr=b&sp=r&sig=jx5G4%2F0dAd57PCJ9PmLt3srAnU7o89fxLUXkIaqF1wk%3D>

Dokumenter kan finnes her:

https://tjenester.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfinnsyn.ashx?response=journalpost_detalje_r&journalpostid=2017086023&

https://tjenester.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfinnsyn.ashx?response=journalpost_detalje_r&journalpostid=2013088465&

<https://www.arealplaner.no/3024/arealplaner/1255>

<https://tjenester.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfdocument.ashx?journalpostid=2017086023&dokid=3198011&versjon=1&variant=A&>

<https://tjenester.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfdocument.ashx?journalpostid=2020385824&dokid=5429363&versjon=1&variant=A&>