

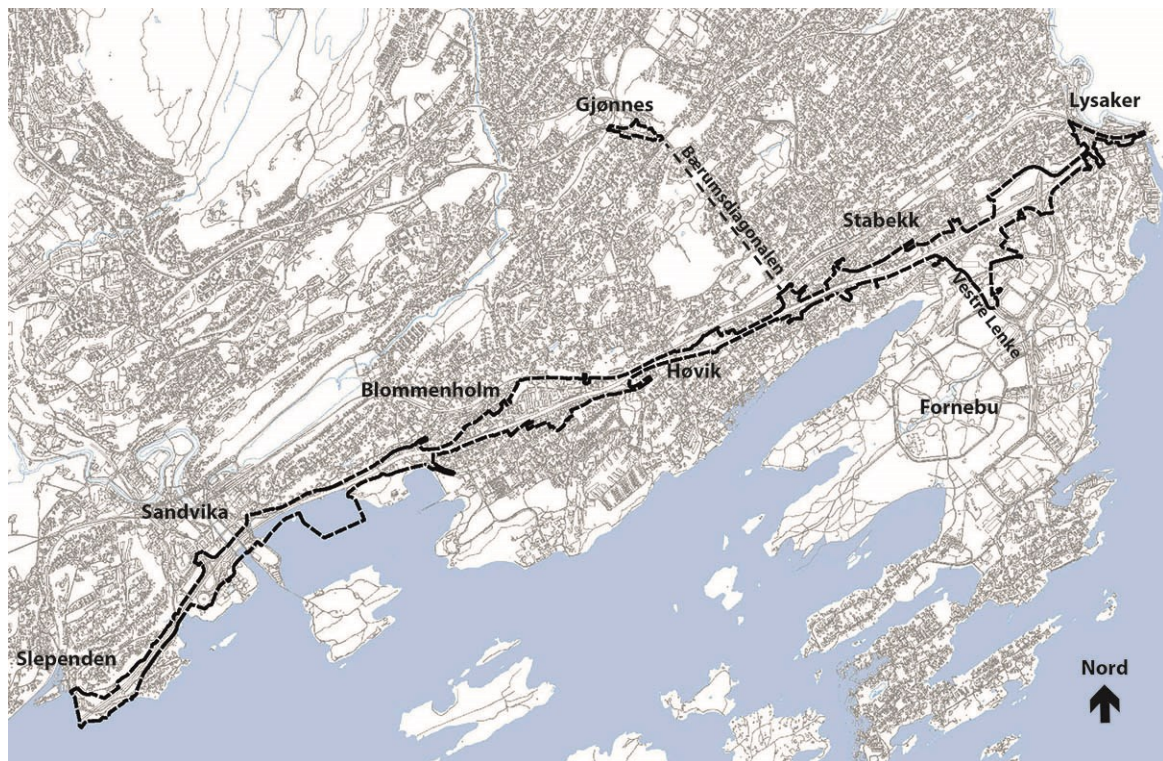


Dato: 02.05.2014 Arkivkode: N-010.1 Bilag nr: Arkivsak ID: 13/2517 J.post ID: 14/82169
Saksbehandler: Nina Koren Viksjø/Terje Hansen/Kari Sagbakken/Arvid Lunde

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	21.05.2014	084/14
Formannskapet	11.06.2014	087/14
Kommunestyret	18.06.2014	059/14

Tidligere behandlinger	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	19.06.2013	FSK-086/13

E18-KORRIDOREN LYSAKER - SLEPENDEN - KOMMUNEDELPLAN - 2. GANGS BEHANDLING



VIKTIGE PUNKTER I SAKEN:

Rådmannen legger frem forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning for ny E18 Lysaker – Slependsen til 2.gangsbehandling. Tiltakshaver er Statens vegvesen. Forslaget legges frem i to alternativer, henholdsvis alternativ 3 og alternativ 4.

Formålet med kommunedelplanen er å legge til rette for regulering og senere utbygging av ny E18 gjennom Bærum. Hovedelementene i E18-prosjektet er

- ny E18 i totalt 2x3 kjørefelt hovedsak i tunell,
- ny separat trasé for buss i kombinasjon av bussvei og bussfelt
- separat sykkelvei.

I tillegg kommer:

- ny lokalvei (samlevei) i dagen
- ny tverrforbindelse (tunell) fra Gjønnes til E18 ved Strand (Bærumsdiagonalen)
- ny forbindelse fra E18 til Fornebu (Vestre Lenke).

Ny E 18 er først og fremst et nærings-, kollektiv- og miljøtiltak på landets mest trafikkerte veistrekning med i dag på omlag 90.000 kjøretøyer i døgnet. Å få realisert ny E18 er viktig av flere grunner:

- Vestkorridoren utgjør et av landets tettest befolkede områder, og en betydelig del av befolkningen rammes av grenseoverskridende nivåer for veitrafikkstøy og forurensning fra E18 med de helsemessige konsekvenser dette innebærer.
- Det er anslått at køkostnadene for godstransporten alene i løpet av en 20-års periode beløper seg til opp mot 30 mrd.kr om lite gjøres med transportsituasjonen
- E18 er også en flaskehals for en omfattende busstrafikk som følger korridoren.
- E18, slik veien i dag ligger, begrenser i særlig grad stedsutviklingen rundt Sandvika og Asker sentrum.

Planforslaget er utarbeidet i tråd med formannskapetets vedtak av 11.5.2011 om siling av alternativer for ny E18. Statens vegvesens planer danner grunnlag for forslaget.

Planforslaget lå ute til høring fra 4.juli – 14. oktober 2013. I løpet av høringsperioden ble det avholdt 3 åpne møter. Det er kommet inn 131 skriftlige merknader.

Alternativene

Planforslaget foreligger i to alternativer, henholdsvis alternativ 3 og alternativ 4.

Alternativ 1 og 2 er tidligere alternativer som ble forkastet i løpet av planprosessen.

- **Alternativ 3** omfatter utbygging av E18 i sammenhengende tunneler mellom Lysaker vest/Holtekilen og Ramstadsletta øst, og under Sandvika mellom Ramstadsletta vest og Slependsen.
- **Alternativ 4** omfatter utbygging av E18 med lokk over E18 forbi Riiser Larsens vei og tunnel under Høvik fra Star Tour-bygget til Ramstadsletta øst, og tunnel under Sandvika fra Ramstadsletta vest til Slependsen.

De største trafikale forskjellene på alternativ 3 og 4 er på strekningen fra ca. Riiser-Larsens vei ved Stabekk til Star Tour-bygget. I alternativ 3 går E18 i tunnel på denne strekningen, mens E18 ligger i dagen i alternativ 4. Dagstrekningen i alternativ 4 er i underkant av 500 meter og muliggjør full fleksibilitet for av- og påkjøring mellom E18, Ring 3, Fornebu, Lysaker og Bærumsdiagonalen. Dette betyr blant annet at:

- Trafikk vestfra til Fornebu kan følge E18 til Fornebukrysset og kjøre av til Snarøyveien som i dag.
- Trafikk fra Bærumsdiagonalen og samleveien som skal til Ring 3 kan kjøre via E18 og av til Ring 3 i Fornebukrysset.

En slik fleksibilitet er ikke mulig i alternativ 3, der den lange Høviktunnelen og påfølgende korte dagstrekninger medfører at E18 ikke har kontakt med Bærumsdiagonalen, Fornebu og Lysaker i dette området. Dette betyr at:

- Trafikk vestfra til Fornebu må ta av fra E18 på Ramstadsletta og følge samleveien gjennom Høvik senter og videre innover til Vestre Lenke og Fornebu.
- Trafikk fra Bærumsdiagonalen og samleveien som skal til Ring 3 må kjøre via veisystemet på Fornebu (Vestre Lenke, Snarøyveien).

Anbefaling

Statens vegvesen anbefaler alternativ 4. Etter en helhetsvurdering anbefaler Rådmannen også alternativ 4. De store trafikale fordelene vektlegges. Alternativ 4 gir det mest fleksible, robuste og logiske veisystemet.

I lys av merknadene ved høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere begge alternativer. Arbeidet viser at det er potensial for å redusere miljøulempene ytterligere i neste planfase. Samtidig har arbeidet vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3.

Viktige konsekvenser av E18-tiltaket

E18-utbyggingen vil medføre trafikale endringer og forbedringer i store deler av Bærum. Alle trafikantgrupper vil få forbedret fremkommelighet. Trafikkberegningene viser at den nye E18-korridoren vil tiltrekke seg trafikk og avlaste lokalveinettet i forhold til referansealternativet (dagens E18 med beregnet trafikkmengde i år 2030). Alternativ 3 og 4 er like i dagsonen ved Ramstadsletta, og her viser beregningene trafikkmengder på maksimalt ca. 113 000 ÅDT i år 2030 på ny E18. Mellom Strand og Fornebukrysset vil trafikken på ny E18 og lokalveinettet fordele seg ulikt i de to utbyggingsalternativene som følge av ulike løsninger for av- og påkjøring mellom lokalveinettet og E18.

Gjønnesforbindelsen vil effektivt lede mye Oslo-rettet lokaltrafikk raskt ned på E18 og slik avlaste andre lokalveier i Østre Bærum (og også Oslo Vest) for slik trafikk. En del av trafikkveksten på nye E18 vil derfor være omfordeling av trafikk fra lokalveiene, som vil medføre betydelig miljøforbedringer i østre Bærum. Alternativ 4 gir den best «drenerende» virkning.

Med Vestre Lenke får Fornebu en ny forbindelse til E18 og samleveien. Etablering av Vestre Lenke er avgjørende for videre utbygging av Fornebu. Fornebu har i dag kun 1 adkomst, hvilket er kapasitetsmessig og sikkerhetsmessig utilstrekkelig. Vestre Lenke vil også ha stor betydning for økt busstilgjengelighet vestfra til Fornebu.

Busstrafikken vil få en gjennomgående, separat trasé i en kombinasjon av bussvei og bussfelt parallelt med den nye samleveien. Dette vil bli en effektiv trasé for både regionale og lokale busser. Den nye Bærumsdiagonalen med egne bussfelt vil også gi en viktig tverrforbindelse for busstrafikken mellom øvre deler av Bærum og E18/Fornebu.

Syklister får en ny gjennomgående sykkelvei mellom Slepden og Lysaker.

Dagstrekningen på Nedre Stabekk medfører at alternativ 4 får en mer fleksibel og robust trafikal løsning enn alternativ 3. For trafikantene vil alternativ 4 gi et mer logisk trafikksystem, med mer direkte koblinger mellom ny E18 og viktige målpunkter. Dette er viktig da trafikksystemet skal håndtere store trafikkmengder og betjene store bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner. Rådmannen legger vekt på dette i sin anbefaling av alternativ 4.

E18-utbyggingen vil ha både positive og negative konsekvenser for miljøet. I begge alternativer vil støy- og luftforurensingen reduseres i og langs E18-korridoren. I tillegg vil rekreasjonsområder frigjøres langs fjorden ved Sandvika. Utbyggingen muliggjør også en sterkere satsing på by- og knutepunktutvikling i tilknytning til kollektivsystemet langs ny bussvei og eksisterende jernbane.

Negative konsekvenser er knyttet til etablering av dominerende og arealkrevende veianlegg der ny E18 blir liggende i dagen. I tillegg vil kulturminneverdier kunne gå tapt dersom veianlegget ikke reduseres eller justeres i det videre planarbeidet. Beregninger viser at utbyggingen vil medføre noe større klimagassutslipp sammenlignet med referansesituasjonen (dagens veinett i 2030).

Grunnerverv

Begge alternativer betyr at Statens vegvesen må erverve eiendommer. Grunnerverv skjer normalt med utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan. Regjeringen har imidlertid åpnet for at grunnervervet kan påbegynnes på bakgrunn av vedtatt kommunedelplan. Grunnervervet vil sannsynligvis starte i 2015. Statens vegvesens tillatelse til å erverve på bakgrunn av kommunedelplan gjelder kun 1. fase av utbyggingen, dvs. strekningen Lysaker – Ramstadsletta.

Merknader ved høring

Det kom inn 131 merknader ved høringen. Følgende problemstillinger står sentralt i de innkomne merknadene:

1. E18-tiltaket og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer
2. Valget mellom alternativ 3 og 4
3. Miljølemper som følge av at E18 foreslås lagt i dagen over Ramstadsletta. Ønske om at E18 legges i en lang tunnel uten dagsone på Ramstadsletta.

Rådmannen har følgende kommentarer til disse problemstillingene:

Til nr. 1 – E18-tiltaket og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer

I flere av merknadene stilles det spørsmål ved om E18-tiltaket er i samsvar med overordnede samfunns mål for en miljøvennlig og bærekraftig samfunnsutvikling. Oslo og Akershus forventes å vokse med ca. 350 000 innbyggere frem mot 2030. Et overordnet samfunns mål er at den økende transportterspørselen denne befolkningsveksten medfører, må i hovedsak tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

E18 en viktig lenke i det overordnede vegnettet i landet. Fremkommeligheten på E18 i Bærum er dermed et nasjonalt anliggende. Dimensjonering av veien må ta hensyn til dette.

Rådmannen mener E18-tiltaket også bidrar til å tilrettelegge for miljøvennlige transportformer. I tillegg vil ny E18 i tunnel bidra til at store, tett befolkede boligområder skjermes for uakseptabelt høye støy- og luftforurensingsnivåer.

Viktige elementer i E18-tiltaket for å bygge opp under miljøvennlig transport er:

- Separat busstrasé i E18-korridoren, ny tverrforbindelse med kollektivfelt Gjøannes-E18, samt ny terminal på Lysaker gir forbedret fremkommelighet for bussen i store deler av Bærum.
- Forbedret kapasitet i E18-korridoren vil avlaste lokalveinettet og gi bedre fremkommeligheten for buss lokalt.
- Vestre lenke vil gi Fornebu bedre tilgjengelighet for busstrafikk som kommer fra vest. Dette vil være et viktig supplement til en framtidig Forneubane som kun vil ha forbindelse mot Oslo.
- Separat ekspress-sykkelvei i hele E18-korridoren gir bedre fremkommelighet og sikkerhet for sykkel som transportmiddel
- Ny E18 i tunnel muliggjør høyere og bedre utnyttelser av knutepunkter, som et ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging

Rådmannen ser at E18-prosjektet ikke oppfyller alle mål i alle overordnede dokumenter. I et komplekst prosjekt av dette omfanget vil det være innebygget målkonflikter. Rådmannen mener den største bekymringen med E18-prosjektet ikke er økt biltrafikk inn mot Oslo, men snarere økt tilrettelegging for bilkjøring internt i Bærum. Med ca. 70.000 arbeidsplasser er Bærum et viktig målpunkt for arbeidsreiser i rushtiden, samtidig som bilbruken blant kommunens innbyggere er høy. Rådmannen forutsetter derfor at den videre planleggingen av E18 også vurderer og implementerer tiltak som virker reduserende på biltrafikken. Et aktuelt virkemiddel vil være å redusere kapasitet og hastighet på samleveien. Økt trafikantbetaling som følge av foreslått finansieringsmodell vil virke reduserende på biltrafikken.

Til nr. 2 - valget mellom alternativ 3 og 4

Som bakgrunn for valget mellom alternativ 3 og 4 forholder Rådmannen seg til grunnlagsmaterialet fra Statens vegvesen. Grunnlagsmaterialet er resultatet av en omfattende planprosess, og Statens vegvesen presiserer at alle relevante konsekvenser er utredet i henhold til gjeldende lover og forskrifter.

Etter en helhetsvurdering anbefaler Rådmannen alternativ 4 fordi:

- Alternativ 4 gir det mest fleksible, robuste og logiske veisystemet. Transportsystemet E18 mellom Lysaker og Strand skal håndtere store trafikkmengder og betjene store bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner. Kun alternativ 4 muliggjør full fleksibilitet med direkte av- og påkjøring mellom E18 og Ring3, Fornebu, Lysaker og Bærumsdiagonalen.
- Fornebu får en mest mulig direkte tilknytning til E18 vestfra. Fornebutbyggingen er av et omfang og betydning som krever god og direkte tilknytning til overordnet veinett. Det vil være uheldig dersom hovedforbindelsen vestfra i framtiden skal skje via samleveien fra Ramstadsletta, gjennom Høvik senterområde.
- Alternativ 4 medfører at en større andel av trafikken går på E18, og gir mindre trafikk på lokalveisystemet enn alternativ 3

- Miljøulempene ved alternativ 4 er noe større enn ved alternativ 3. Totalt sett vil E18-tiltaket allikevel – uansett alternativ - redusere trafikkskapede miljøulempere sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen (dagens veinett i år 2030).
- Statens vegvesen har arbeidet med å optimalisere begge alternativer etter høringen. Optimaliseringsarbeidet viser at det er potensial for ytterligere reduksjon av miljøulempene i neste planfase. Samtidig har arbeidet vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3.

Østre Stabekk Vel har i samarbeid med Holtekilen Vel utarbeidet forslag til forbedring av alternativ 3 på strekningen Nedre Stabekk – Lysaker. Velforeningene mener deres forslag tilfredsstillende vegvesenets krav til utforming samtidig som forslaget har samme trafikale fleksibilitet som alternativ 4.

Statens vegvesen har foretatt en grundig vurdering av velforeningenes forslag og har følgende konklusjon:

Det er Statens vegvesens vurdering at denne løsningen ikke kan føres videre. Redusert avviklingskapasitet og hensynet til trafikksikkerhet med økt fare for kø i tilstøtende tunneler kombinert med komplekse og uheldige trafikkomlegginger i forbindelse med planlagte vedlikeholdsarbeider gjør at dette er en uakseptabel løsning. Det er også Statens vegvesens vurdering at intensjonen om kobling mellom E18 og samleveg med Fornebu øst og Ring 3 i denne løsningen ikke vil bli oppfylt fordi kapasiteten på rampene til / fra Ring 3 er fullt utnyttet fra før.

Til nr. 3 - Miljøulempere som følge av at E18 foreslås lagt i dagen over Ramstadsletta. Ønske om at E18 legges i en lang tunnel uten dagsone på Ramstadsletta.

Kommunedelplanen forutsetter en dagsone og kryssområde for E18 ved Ramstadsletta. Dette gjelder begge alternativer. Beboere og velforeninger i området er svært bekymret for framtidige miljøulempere og ønsker en lang tunnel for E18 forbi Ramstadsletta.

Rådmannen legger til grunn at ønsket om tunnel forbi Ramstadsletta innebærer en løsning med E18 i tunnel fra Slepden til Nedre Stabekk/Lysaker vest eller en «Ring 4» i marka, og ikke kun en annen plassering av foreslått dagsone på Ramstadsletta.

En tunnel fra Slepden til Nedre Stabekk/Lysaker vest eller en «Ring 4» i marka vil være i strid med regelverket pga. tunnelens lengde. Rådmannen legger til grunn at Samferdselsdepartementet har vedtatt en restriktiv holdning til lange, høytrafikkerte tunneler av trafikksikkerhetshensyn.

Tunnelene i alternativ 3 og alternativ 4 medfører at kryssene mellom E18 og lokalveinettet i Bærum reduseres vesentlig, fra dagens syv til tre. Dersom E18 legges i en lang tunnel også forbi Ramstadsletta vil ytterligere ett kryss mellom E18 og samleveien forsvinne. I en slik løsning vil E18 i hovedsak fange opp gjennomgangstrafikk, og beregninger viser at trafikkmengden på samleveien vil bli så stor at det fortsatt vil være betydelige miljøproblemer i E18-korridoren.

En lang tunnel mellom Slepden og Nedre Stabekk vil i følge Statens vegvesen også medføre at foreslått kobling mellom E16 og E18 under Sandvika vil falle bort. Konsekvensene vil være vesentlig økt trafikk på lokalveinettet i Sandvika og Høvik.

E18s funksjon som både viktig nasjonal hovedvei og lokal hovedvei gjør at behovet for kryss og dermed dagsoner er til stede. Rådmannen velger derfor å akseptere at det må være dagsoner på strekningen. Ramstadsletta er strategisk plassert midt mellom kryssene på Slependen og Nedre Stabekk, og vurderes å være det eneste området med tilgjengelig arealkapasitet til en slik dagsone og kryssområde.

Planlegging av ny E18 har pågått i en årrekke. Statens vegvesen mener det vil få store konsekvenser for en eventuell realisering av ny E18 i Bærum dersom man skal starte en helt ny prosess for å finne en annen løsning. De uttaler at «enkle og billige løsninger» som skal ivareta overordnede så vel som viktige lokale forhold, trolig ikke finnes. Utredning av nye løsninger vil ta flere år. De mener det nå er stor politisk vilje til å få gjort noe med E18 vestover og at en vedtatt kommunedelplan vil være viktig for å komme videre i planprosessen.

Rådmannen har forståelse for de sterke bekymringene fra Nedre Ramstad vel og beboere i området for miljølemper som følger av dagsonen for E18. Statens vegvesens grunnlagsmateriale viser at de miljømessige konsekvensene ikke vil forverres sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen. I etterkant av høringen har Statens vegvesen utarbeidet optimaliserte løsninger for tiltaket som viser et betydelig potensial for å redusere miljøulempene ytterligere. Rådmannen forutsetter at Statens vegvesen følger opp disse løsningene i det videre planarbeidet med vekt på ved å nedskalere veianlegget, forlenge tunneler/optimalisere utforming av tunnelpåhugg, senke hele eller deler av veisystemet, sikre virkningsfulle støyskjermingstiltak, og å ta utfordringer knyttet til luftforurensning på alvor.

Endringer i planforslaget etter høring og offentlig ettersyn

Kommunedelplanen er en overordnet plan som ikke løser alle detaljer. En rekke forhold vil måtte vurderes på nytt i reguleringsfasen. I etterkant av høringsperioden har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere løsninger for å imøtekomme bekymringer knyttet til negative miljøeffekter ved tiltaket. Disse løsningene er omtalt i egne tilleggskommunikater, se jp.nr.14/81267, dok.nr. 2341605, 2341601, 2341602.

Rådmannen mener optimaliseringene i hovedsak viser muligheter innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Videre utredning av disse løsningene må gjøres på et mer detaljert nivå i reguleringsplan. Arealplankartene og bestemmelsene som legges fram til 2.gangsbehandling er derfor stort sett uendret.

Rådmannen mener grunnlaget som nå foreligger er tilstrekkelig for å vedta kommunedelplanen. En vedtatt kommunedelplan vil gi nødvendige avklaringer for de berørte, og er viktig for å komme videre i planprosessen.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Vestkorridoren preges av sterk vekst i antall arbeidsplasser og antall bosatte. Prognoser for 2030 indikerer at veksten kan medføre et økt persontrafikkbehov på om lag 30%.

E18 vestover fra Oslo er blant landets mest belastede stamveier med en ÅDT på ca.90.000, og har til dels store trafikkavviklingsproblemer for både bil- og busstrafikken. I Bærum har eksisterende E18 funksjon som både stamvei, hovedvei og lokalvei, der det er relativt kort avstand mellom kryssene. Dette gir et komplisert kjøremønster som fører til labil

trafikkavvikling og mange uhell og ulykker. Køene på veiene gir forsinkelser for kollektivtrafikken og et tidstap for veitransporten som er av stor økonomisk betydning for samfunnet. E18-korridoren utgjør også en visuell og funksjonell barriere i områdene den berører og påfører omgivelsene stor belastning mht. støy og luftforurensing.

Rådmannen mener E18-utbyggingen slik den nå er foreslått er et viktig bidrag for å løse transport- og miljøutfordringene i Vestkorridoren. Dersom det ikke gjøres tiltak i E18-korridoren som kan møte den antatte befolkningsveksten, vil situasjonen i fremtiden kunne bli uholdbar både trafikalt og miljømessig.

Trafikkberegningene viser at begge alternativer vil gi trafikale forbedringer i store deler av Bærum. Av særlig betydning er det at fremkommeligheten for næringstransport, kollektivtransport og sykkel vil forbedres.

I tillegg vil de foreslåtte tunnelene skjerme store boligområder i og nær E18-korridoren for støy og annen forurensing.

Forbedret kapasitet i E18-korridoren avlaste lokalveinettet i store deler av østre Bærum, forbedrer fremkommelighet for alle trafikanter og gir nye muligheter for sentrums- og knutepunktutvikling.

Med Vestre Lenke får Fornebu en ny forbindelse til E18 og samleveien. Etablering av Vestre Lenke er avgjørende for videre utbygging av Fornebu. Vestre Lenke vil også ha stor betydning for økt busstilgjengelighet vestfra til Fornebu

Rådmannen mener det verken vil være mulig eller ønskelig å legge hele E18-strekningen i tunnel. For å sikre tilstrekkelig kontakt mellom E18 og lokalveinettet vil derfor E18 fortsatt ligge i dagen i deler av korridoren. Her vil det være viktig med avbøtende tiltak, slik at de tilstøtende boligområdene får akseptable forhold. Støyberegninger viser at med skjermingstiltak vil støynivået reduseres for de fleste boligene, også i disse områdene.

Etter en helhetsvurdering anbefaler Rådmannen alternativ 4. De store trafikale fordelene vektlegges. Alternativ 4 gir det mest fleksible, robuste og logiske veisystemet. Transportsystemet E18 mellom Lysaker vest og Strand skal håndtere store trafikkmengder og betjene store bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner. Kun alternativ 4 muliggjør full fleksibilitet med direkte av- og påkjøring mellom E18 og Ring3, Fornebu, Lysaker og Bærumsdiagonalen.

Begge alternativene vil ha både positive og negative konsekvenser for miljøet. Rådmannen er opptatt av at E18-tiltaket – uansett alternativ – vil redusere trafikkskapt miljølempere sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen (dagens veinett i år 2030).

I lys av merknadene ved høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere begge alternativer. Arbeidet viser at det er potensial for å redusere miljølempene ytterligere i neste planfase. Samtidig har arbeidet vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3. Rådmannen vektlegger dette i sin anbefaling.

Utfordringer i det videre planarbeidet

Kommunedelplanen er en overordnet plan som ikke løser alle detaljer. En rekke forhold vil vurderes på nytt i reguleringsfasen og i andre prosesser. Statens vegvesen har foreslått en

rekke oppfølgingspunkter i sitt planmateriale. I forslaget til vedtak foreslår Rådmannen føringer for arbeidet med reguleringsplanen. Rådmannen vil i tillegg understreke følgende forhold som må vurderes i det videre planarbeidet:

- Negative konsekvenser for kulturminneverdiene bør reduseres. Fokus bør i særlig grad rettes inn mot området Strand-Høvik.
- Sikre gode koblinger mellom ekspressykkelveien og tilliggende boligområder
- Ved Lysaker stasjon og omkringliggende områder:
 - Tilrettelegging for en effektiv, trygg og universelt utformet kobling for fotgjengere og syklister mot kollektivknutepunktet for buss, tog og framtidig Fornebubane på tvers av E18.
 - Tilrettelegging for trygge og attraktive gaterom og møteplasser i tilknytning til kollektivknutepunktet
 - Tilrettelegging for et attraktivt sykkelparkeringsanlegg i tilknytning til kollektivknutepunktet.
- Ved Gjønnes må det ved videre planlegging legges vekt på å optimalisere løsningen for tunnelpåhugg og tilhørende veisystem med vekt på å unngå nærføring til boligbebyggelse, og å ivareta nærmiljøanlegg og eksisterende grønnstruktur.

Forslag til vedtak:

1. Kommunedelplan for ny E18 Lysaker – Slependeren: Plankart for alternativ 4 (dok.nr.2307527) og bestemmelser og retningslinjer for alternativ 4 (dok.nr. 2307656) vedtas.
2. Utredningsplikten for konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 4-2 vurderes å være oppfylt.
3. Kommunestyret ber om at følgende føringer legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet:

- 3.1. Det skal legges vekt på framkommelighet for buss. En gjennomgående bussvei som et alternativ til bussfelt langs hovedsamleveien skal vurderes. Bussveien må sikres gode koblinger til lokale busstraseer i Bærum.
- 3.2. Samleveien skal gis en utforming tilpasset lav hastighet og prioritering av myke trafikanter.
- 3.3. Følgende optimaliserte løsninger som vist i tilleggsnotatene fra Statens vegvesen, dokument nr. 2341605, 2341601, 2341602, skal videreføres i reguleringsplan:
 - a) Stabekk: Forlenget lokk mot vest.
 - b) Strand: Ny trasé for Bærumsdiagonalen med direktekobling mot samleveien uten ramper mot vest. Miljølokk over samleveien og Bærumsdiagonalen sør for Kveldsro terrasse.
 - c) Ramstadsletta: Senket veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, miljølokk i vest.
4. Bærum kommune ber Statens Vegvesen snarest legge frem et opplegg for planlegging og gjennomføring av innløsningsprosessen, inkludert muligheter for erstatningsboliger/tomter.
5. Det skal legges vekt på å sikre en skånsom anleggsgjennomføring med hensyn til støy- og luftforurensning, og som ivaretar trafikkflyt, god trafiksikkerhet og tilgjengelighet for alle trafikanter.

Erik Kjeldstadli

Arthur Wøhni

Vedlegg:

Plankart alternativ 3	2307487
Bestemmelser alternativ 3	2307632
Plankart alternativ 4	2307527
Bestemmelser alternativ 4	2307656
Hovedrapport - Statens vegvesen	1981447
Temarapport for utredning av ikke-prissatte konsekvenser - Statens vegvesen	1981582
Illustrasjonsplan - Statens vegvesen	1981449
ROS-analyse - E18-korridoren Lysaker Slependen - kommunedelplan	2004939
Merknader ved høringen med kommentarer - E18-korridoren	2281058

Lysaker - Slepends kommunedelplan	
Optimalisert løsning tilleggsnotat	2341605
E18 Ramstadsletta tilleggsnotat	2341602
Alternativ 3B og 4B tilleggsnotat	2341601
E18 - kommunedelplan - Vedrørende Statens vegvesens utredninger av tema luftforurensning	2396414

BEHANDLINGEN I FORMANNSKAPET

Fellesforslag alle partier fremmet av ordføreren:

Nytt pkt. 6:

Kommunestyret forutsetter at ved videre detaljplanlegging og bygging skal veianlegget tilfredsstillende de nasjonale krav til luftforurensning som er gjeldende. Det må gjøres mer detaljerte utredninger og målinger av forurensningssituasjonen i reguleringsplanfasen.

Nytt pkt. 7:

Luftetårnene må konstrueres slik at de tar høyde for at en med ny teknologi kan rense utslipp i større grad enn i dag.

Nytt tillegg til innstillingens pkt. 3 – 3.3 c) (endring i kursiv):

Ramstadsletta: Senket veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, miljølokk i vest *og fortsatt bearbeiding som kan dempe belastningen på Sandviksveien.*

Votering:

Innstillingen med tillegg til pkt. 3 – 3.3 c ble enstemmig vedtatt

Fellesforslagets pkt. 6 ble enstemmig vedtatt

Fellesforslagets pkt. 7 ble enstemmig vedtatt

FSK-087/14 - 11.06.2014 Innstilling:

1. Kommunedelplan for ny E18 Lysaker – Slepden: Plankart for alternativ 4 (dok.nr.2307527) og bestemmelser og retningslinjer for alternativ 4 (dok.nr. 2307656) vedtas.
2. Utredningsplikten for konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 4-2 vurderes å være oppfylt.
3. Kommunestyret ber om at følgende føringer legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet:
 - 3.1. Det skal legges vekt på framkommelighet for buss. En gjennomgående bussvei som et alternativ til bussfelt langs hovedsamleveien skal vurderes. Bussveien må sikres gode koblinger til lokale busstraseer i Bærum.
 - 3.2. Samleveien skal gis en utforming tilpasset lav hastighet og prioritering av myke trafikanter.
 - 3.3. Følgende optimaliserte løsninger som vist i tilleggsnotatene fra Statens vegvesen, dokument nr. 2341605, 2341601, 2341602, skal videreføres i reguleringsplan:
 - a) Stabekk: Forlenget lokk mot vest.
 - b) Strand: Ny trasé for Bærumsdiagonalen med direktekobling mot samleveien uten ramper mot vest. Miljølokk over samleveien og Bærumsdiagonalen sør for Kveldsro terrasse.
 - c) Ramstadsletta: Senket veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, miljølokk i vest og fortsatt bearbeiding som kan dempe belastningen på Sandviksveien.
4. Bærum kommune ber Statens Vegvesen snarest legge frem et opplegg for planlegging og gjennomføring av innløsningsprosessen, inkludert muligheter for erstatningsboliger/tomter.
5. Det skal legges vekt på å sikre en skånsom anleggsgjennomføring med hensyn til støy- og luftforurensning, og som ivaretar trafikkflyt, god trafiksikkerhet og tilgjengelighet for alle trafikanter.
6. Kommunestyret forutsetter at ved videre detaljplanlegging og bygging skal veianlegget tilfredsstillende de nasjonale krav til luftforurensning som er gjeldende. Det må gjøres mer detaljerte utredninger og målinger av forurensningssituasjonen i reguleringsplanfasen.
7. Luftetårnene må konstrueres slik at de tar høyde for at en med ny teknologi kan rense utslipp i større grad enn i dag.

BEHANDLINGEN I KOMMUNESTYRET

Harald Sævareid (SV) fremmet følgende forslag:

1. Kommunedelplanen vedtas ikke.
2. En massiv utbygging av kollektivtrafikk med innfartsparkeringsplasser og tilrettelegging for sykler og el-sykler utredes straks. Innbyggerne i kommunen må gis et stabilt og sikkert transporttilbud, samtidig som næringsliv og andre som trenger plass på veien må få det. For å få til dette må biltrafikken inn til Oslo reduseres betydelig. Målet må være minst en halvering innen 10 år.
3. De boligeiere i E18-traseen som ønsker innløsning av boligen får dette. Kommunen bruker boligene til sosiale formål.

Votering:

Ved alternativ votering mellom innstillingen og Sævareids pkt. 1 ble innstillingen vedtatt med 48 mot 3 stemmer (SV, 1Frp).

Sævareids punkt 2 og 3 falt dermed.

KST-059/14 - 18.06.2014 Vedtak:

1. Kommunedelplan for ny E18 Lysaker – Slepanden: Plankart for alternativ 4 (dok.nr.2307527) og bestemmelser og retningslinjer for alternativ 4 (dok.nr. 2307656) vedtas.
2. Utredningsplikten for konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 4-2 vurderes å være oppfylt.
3. Kommunestyret ber om at følgende føringer legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet:
 - 3.1. Det skal legges vekt på framkommelighet for buss. En gjennomgående bussvei som et alternativ til bussfelt langs hovedsamleveien skal vurderes. Bussveien må sikres gode koblinger til lokale busstraseer i Bærum.
 - 3.2. Samleveien skal gis en utforming tilpasset lav hastighet og prioritering av myke trafikanter.
 - 3.3. Følgende optimaliserte løsninger som vist i tilleggsnotatene fra Statens vegvesen, dokument nr. 2341605, 2341601, 2341602, skal videreføres i reguleringsplan:
 - a) Stabekk: Forlenget lokk mot vest.
 - b) Strand: Ny trasé for Bærumsdiagonalen med direktekobling mot samleveien uten ramper mot vest. Miljølokk over samleveien og Bærumsdiagonalen sør for Kveldsro terrasse.

- c) Ramstadsletta: Senket veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, miljølukk i vest og fortsatt bearbeiding som kan dempe belastningen på Sandviksveien.
- 4. Bærum kommune ber Statens Vegvesen snarest legge frem et opplegg for planlegging og gjennomføring av innløsningsprosessen, inkludert muligheter for erstatningsboliger/tomter.
- 5. Det skal legges vekt på å sikre en skånsom anleggsgjennomføring med hensyn til støy- og luftforurensning, og som ivaretar trafikkflyt, god trafiksikkerhet og tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.
- 6. Kommunestyret forutsetter at ved videre detaljplanlegging og bygging skal veianlegget tilfredsstillende de nasjonale krav til luftforurensning som er gjeldende. Det må gjøres mer detaljerte utredninger og målinger av forurensningssituasjonen i reguleringsplanfasen.
- 7. Luftetårnene må konstrueres slik at de tar høyde for at en med ny teknologi kan rense utslipp i større grad enn i dag.

BEHANDLINGEN I FORMANNSKAPET

Settes opp til behandling i formannskapet 11.06.2014.
Se ordførerens redegjørelse.

FSK-084/14 - 21.05.2014 Innstilling:

Settes opp til behandling i formannskapet 11.06.2014.

RÅDMANNENS REDEGJØRELSE

1. BAKGRUNN

- 1.1. Hvorfor ny E18 i Bærum?
- 1.2. Mål og hensikt med kommunedelplanen
- 1.3. Tidligere planprosess
- 1.4. Nasjonal transportplan og finansiering

2. RAMMEBETINGELSER

- 2.1. Føringer for planarbeidet
- 2.2. Pågående planarbeid i området

3. MEDVIRKNING I PLANPROSESSEN

4. BESKRIVELSE AV E18-TILTAKET

5. FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN

- 5.1. Planområdet
- 5.2. Plankart, bestemmelser og retningslinjer
- 5.3. Endringer etter høring og offentlig ettersyn
- 5.4. Vurderinger av arealbruk
- 5.5. Juridiske konsekvenser

6. VIKTIGE KONSEKVENSER AV E18-TILTAKET

- 6.1. Kost/nytte-vurderinger
- 6.2. Trafikk
- 6.3. Miljø
- 6.4. Byutvikling
- 6.5. Grunnerverv
- 6.6. Sammenligning av alternativ 3 og 4

7. MERKNADER VED HØRINGEN

- 7.1. Oversikt over innkomne merknader
- 7.2. Viktige problemstillinger i merknadene

8. STATENS VEGVESENS ARBEID MED OPTIMALISERING AV E18-TILTAKET ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

9. RÅDMANNENS VURDERING

10. RÅDMANNENS ANBEFALING

INNLEDNING

Rådmannen legger frem forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning for ny E18 Lysaker – Slependen til 2.gangsbehandling. Tiltakshaver er Statens vegvesen.

Planforslaget er utarbeidet i tråd med formannskapets vedtak av 11.5.2011 om siling av alternativer for ny E18. Statens vegvesens planer danner grunnlag for forslaget.

Planforslaget fremmes i 2 alternativer kalt alternativ 3 og 4. Statens vegvesen anbefaler alternativ 4.

Etter en helhetsvurdering anbefaler Rådmannen alternativ 4. De store trafikale fordelene vektlegges. Alternativ 4 gir det mest fleksible, robuste og logiske veisystemet. Alternativ 4 gir større negative miljøkonsekvenser enn alternativ 3 mellom Lysaker vest og Strand pga. lengre dagstrekning for E18. Totalt sett vil E18-tiltaket allikevel – uansett alternativ – redusere trafikkskapte miljølempere sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen (dagens E18 med beregnet trafikkmengde i år 2030).

I lys av merknadene ved høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere begge alternativer. Disse løsningene er omtalt i egne vedlegg (se jp.nr.14/81267, dok.nr. 2341605, 2341601, 2341602). Arbeidet viser at det er potensial for å redusere miljølempene ytterligere i neste planfase. Samtidig har arbeidet vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3.

Som grunnlag for kommunedelplanen har Statens vegvesen utarbeidet et omfattende grunnlagsmateriale. De viktigste dokumentene er:

- Hovedrapport
- Temarapport for utredning av ikke-prissatte konsekvenser
- Illustrasjonsplan

Kommunen har utarbeidet kommunedelplanens plankart og forslaget til bestemmelser og retningslinjer. I denne saksframstillingen er det forutsatt at hoveddokumentene benyttes for utfyllende informasjon om E18-tiltakets utforming og tiltakets konsekvenser.

I Statens vegvesens arbeid med å optimalisere løsningene for veitiltaket har det framkommet mange interessante og gode løsninger som må følges opp i reguleringsplan. Rådmannen mener optimaliseringene i hovedsak viser muligheter innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Rådmannen mener videre prosjektering og konsekvensutredning av disse løsningene må gjøres på et mer detaljert nivå i reguleringsplan. Arealplankartene og bestemmelsene som legges fram til 2.gangsbehandling er derfor stort sett uendret. Rådmannen mener grunnlaget som nå foreligger er tilstrekkelig for å vedta kommunedelplanen. En vedtatt kommunedelplan vil redusere usikkerheten for de berørte, og er viktig for å komme videre i planprosessen.

1 BAKGRUNN

1.1 Hvorfor ny E18 i Bærum?

E18 vestover fra Oslo er blant landets mest belastede stamveier, med til dels store trafikkavviklingsproblemer for både bil- og busstrafikken. I Bærum har eksisterende E18 funksjon som både stamvei, hovedvei og lokalvei, der det er relativt kort avstand mellom kryssene. Dette gir et komplisert kjøremønster som fører til labil trafikkavvikling og mange uhell og ulykker. Køene på veiene gir forsinkelser for kollektivtrafikken og et tidstap for veitransporten som er av stor økonomisk betydning for samfunnet.

E18-korridoren utgjør en visuell og funksjonell barriere i områdene den berører og påfører omgivelsene stor belastning mht. støy og luftforurensning. Dette påvirker også mulighetene for arealutvikling. Det er i dag flere arealer langs E18 som ikke kan utvikles pga. barriereeffekter, støy- og forurensningsnivåer. Utbygging av fase 2 på Fornebu er avhengig av ny atkomst til E18 og økt transportkapasitet.

Vestkorridoren preges av sterk vekst i antall arbeidsplasser og antall bosatte. Prognoser for 2030 indikerer at veksten kan medføre et økt persontrafikkbehov på om lag 30%. Dersom det ikke gjøres tiltak i E18-korridoren som kan møte denne veksten, vil situasjonen i fremtiden bli uholdbar både trafikalt og miljømessig.

1.2 Mål og hensikt med kommunedelplanen

Kommunedelplanen skal legge til rette for regulering og senere utbygging av ny E18 mellom Lysaker og Slependen, inkludert ny tverrforbindelse mellom Gjøannes og E18/Strand (Bærumsdiagonalen), og ny forbindelse mellom E18 og Fornebu (Vestre Lenke). Bussvei/kollektivfelt i begge retninger og en gjennomgående høystandard sykkelvei er også en del av prosjektet. Planforslaget skal tilrettelegge for by- og knutepunktutvikling. Støy- og luftforurensning i E-18-korridoren og tilstøtende områder skal reduseres.

Statens vegvesens mål for tiltaket

Samfunns mål:

Utviklingen av arealbruk og transportsystem på vei skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativer til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapt miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken.

Effekt mål:

- Et transportsystem med bedret tilgjengelighet og reduserte reisetider
- Redusere trafikkskapt miljøproblemer

Krav til transportsystemet (avledet av prosjektutløsende behov og samfunns mål)

- Fri framkommelighet for buss i E18-korridoren med tverrforbindelser, også i rushtid
- Økt transportkapasitet på veinettet i Vestkorridoren sammenlignet med referansekonseptet ("0-alternativet") – målt som kapasitet for persontransport.
- Tunneler må kunne tømmes raskt ved ulykker, spesielt ved brann.
- Færre drepte og hardt skadde.

- Færre bosatte i områder med luftforurensning over nasjonale mål og støy over 65 dB, dvs. i rød sone i støykartlegging.
- Universell utforming

Virkemidler/Fysiske tiltak:

- Utvikle et differensiert veisystem som overfører trafikk fra lokalveier til hovedveinettet.
- Etablere høystandard kollektivfelt på E18 i begge retninger, eventuelt separat busstrasé
- Etablere gjennomgående rute for sykkeltrafikken (regional sykkelvei) langs E18
- Universell utforming

Bærum kommunes mål for tiltaket

Kommunens overordnede mål for tiltaket fremkommer i hovedsak gjennom vedtak som er fattet i tidligere faser. Følgende kan trekkes frem:

- Redusere miljøproblemene i E18-korridoren gjennom etablering av E18 i tunnel
- Forbedre fremkommeligheten, spesielt for næringslivets transporter, kollektivtrafikk og sykkel
- Avlaste lokalveinettet
- Gjennomføre aktiv medvirkning med berørte vel og organisasjoner
- Oppnå raskest mulig avklaring av boliginnløsningsprosessen
- Oppnå raskest mulig utbygging av hele E18

1.3 Tidligere planprosess

Planlegging av E18 gjennom Bærum har pågått i en årrekke, her omtales kun planprosessen de siste ti årene.

KU 2002/ Kommunedelplan 2004

Det foreligger en godkjent konsekvensutredning for E18 på hele strekningen fra Framnes i Oslo til Holmen i Asker fra 2002. Basert på denne utredningen godkjente Bærum kommune i 2004 en kommunedelplan der ny E18 går i tunnel fra Ramstadsletta - Høvik til Fornebu nord, videre i en kort dagsone før veien fortsetter i tunnel mot Oslo.

Gjennomføring av planen forutsetter dermed en planmessig avklaring av E18 i tunnel på en strekning innover i Oslo. En slik avklaring foreligger ikke. Kommunedelplanen fra 2004 legger til rette for en parallell samlevei (dagens E18) med ett felt for biltrafikk og ett felt for kollektivtrafikk i hver retning. Planen omfatter også tverrforbindelsen Fornebu-Stabekk. Videreføring av tverrforbindelsen til Bekkestua var vist uten rettsvirkning. Det samme var tverrforbindelsen Haslum – Ramstadsletta.

Systemanalyse 2009

Statens Vegvesen utarbeidet i 2009 en ny overordnet analyse: E18 Vestkorridoren, analyse av fremtidig transportsystem. Denne ble lagt til grunn for den videre planleggingen av E18 gjennom Bærum. Bakgrunnen for analysen var en erkjennelse av at de løsninger som til nå var utarbeidet ikke tok høyde for de utfordringer transportsystemet i Vestkorridoren står overfor, herunder større befolkningsvekst enn tidligere antatt, større hensyn til klima og forurensning, og at løsningene i for liten grad prioriterte kollektivtrafikkens (bussens)

fremkommelighet. Det ble utarbeidet 9 alternative konsepter. I samråd med Akershus fylkeskommune og Bærum kommune ble man stående igjen med to hovedprinsipper som grunnlag for det videre planarbeid; utvidelse av dagens E18 og ny E18. I dette ligger også at et konsept med ingen utvidelse av E18 for biltrafikk og utvidelse kun med ett kollektivfelt, er ansett som urealistisk, og skal ikke utredes videre.

Planprogram 2010

Planprogram for ny E18 ble utarbeidet på bakgrunn av systemanalysen fra 2009, og fastsatte utredning av to hovedprinsipper for E18:

Prinsipp 1: Mest mulig bruk av dagens E18, og minst mulig tunnel.

Prinsipp 2: Bygging av ny E18, tunnel under Sandvika og Høvik.

Begge prinsippene omfatter høystandard kollektivtrasé i begge retninger og gjennomgående sykkelvei langs E18. Det forutsettes kryss E18/E16 med arm til E16. I tillegg er ny tverrforbindelse mellom Stabekk og Fornebu en del av planarbeidet.

Bærum kommune fastsatte planprogrammet 10.3.2010 med følgende vedtak:

1. Planprogram for E18-korridoren i Bærum, datert 28. oktober 2009 vedtas.

2. Bærum kommune registrerer at Statens Vegvesen vil at en dagløsning utredes og ser at veistyresmaktene har hjemmel til å kreve det. Kommunen anser dette som et 0-alternativ som skal fungere som referanse for vurdering av tunnelløsningene. Bærum kommune vil ikke under noen omstendighet akseptere et alternativ som innebærer full utvidelse av eksisterende E18 i dagen.

3. Bærum kommune anmoder Statens Vegvesen å intensivere planprosessen for E18 slik at bygging kan igangsettes i 2013.

Silingssak 2011

Basert på planprogrammet utviklet Statens Vegvesen 8 alternativer for ny E18 gjennom Bærum. Alternativene var basert på enten prinsipp 1 eller prinsipp 2, og ble organisert ved at E18-strekningen ble inndelt i 3 parseller. Det ble utviklet alternative løsninger for de ulike parsellene, og løsningene kunne kombineres på ulike måter.

Silingsrapporten ble behandlet av Formannskapet i Bærum kommune i mai 2011. Følgende vedtak ble fattet:

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

Formannskapet ba også om at:

- *Statens Vegvesen bes snarest mulig igangsette planlegging av en forlengelse av tverrforbindelsen Fornebu-Stabekk til Bekkestua.*

- *Bærum kommune er skeptisk til at omkjørings situasjoner/avvikssituasjoner skal være dimensjonerende for det nye lokalveinettet, og ber om at lokale hensyn tillegges større vekt i den videre planleggingen.*
- *I forbindelse med videre planlegging av E18 bes Statens Vegvesen organisere og iverksette aktiv medvirkning med beboergrupper/velforeninger om utvikling av løsninger. Medvirkningen gjennomføres i samarbeid med kommunen.*
- *Bærum kommune ber Statens Vegvesen legge frem et opplegg for planlegging og gjennomføring av innløsningsprosessen, inkludert muligheter for erstatningsboliger/tomter.*

Med dette vedtaket prioriterte Bærum kommune hensynet til miljø og stedsutvikling fremfor å beholde dagens E18.

Planprosess 2012 – 1.gangsbehandling våren 2013

I 2012 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 (alternativ 1 til 4). Det siste, alternativ 4, ble utviklet høsten 2012. Alle har hatt samme løsning mellom Blommenholm og Slepender. Forskjellen har ligget i tunnallengder og kryssutforming mellom Ramstadsletta og et nytt Stabekk-kryss mellom Strand og dagens Lysaker-kryss. Etter en samlet vurdering valgte Statens vegvesen å legge frem alternativ 3 og 4 som forslag til kommunedelplan våren 2013. Disse alternativene har lengre tunnelstrekninger enn alternativ 1 og 2, og er mer i tråd med Bærum kommunes tidligere vedtak.

1.4 Nasjonal transportplan og finansiering

12. april 2013 la regjeringen frem stortingsmeldingen om ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014-2023. Meldingen ble vedtatt i Stortinget 18. juni 2013. NTP prioriterer utbygging av E18 Vestkorridoren gjennom prosjektet Lysaker-Ramstadsletta. Det legges til grunn at prosjektet finansieres med statlig bidrag, bompenger fra Oslopakke 3 og fra nye bomstasjoner. For parsellen Lysaker – Ramstadsletta foreslås 2,2 mrd. i statlig finansiering og 7,9 mrd. i annen finansiering (bompenger) for perioden 2014-2023.

Statens vegvesen ber lokale myndigheter gi sin prinsipielle tilslutning til at det kan arbeides videre med delvis bompengefinansiering av E18 Vestkorridoren. Prinsippvedtaket om bompengefinansiering vil bli behandlet som en egen sak i Formannskapet i samme møte som kommunedelplan for ny E18.

2 RAMMEBETINGELSER

2.1 Føringer for planarbeidet

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel ble rullert i 2009/2010 med endelig vedtak 24.3.2010. Arealdelen viser et tidligere forslag til ny trasé for E18 gjennom Bærum.

Det pågår arbeid med revisjon av arealdelen denne skal etter planen legges ut til offentlig ettersyn sommeren 2014. Revidert arealdel vil tilpasses en eventuelt vedtatt kommunedelplan for ny E18.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer.

Planen er en tematisk plan som omfatter hele kommunen. Planen gir en oversikt over faste kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap. Gamle Drammensvei er definert som et prioritert større kulturmiljø og kommer stedvis i berøring med E18-prosjektet, primært ved Lysaker, Lakseberget, Sandvika og Slepden.

Kommunedelplan for Sandvika

Planen ble vedtatt 27.10.2010. Planen fastlegger overordnede rammer for den videre byutviklingen i Sandvika. Planen er basert på ny E16 og ny E18 i tunnel under Sandvika. Ny trasé for E18 er vist uten rettsvirkning. Valg av løsninger for ny E18 og nytt lokalveisystem vil være viktige premisser for den foreslåtte utviklingen.

Energi og klimaplan for Bærum kommune

Revidert energi- og klimaplanen for Bærum kommune 2013–2017 ble vedtatt i kommunestyret 30. oktober 2013. Planens målsetting er å redusere energibruk og klimagassutslipp fra kommunens egen drift, samt å legge til rette for generell reduksjon av energibruk og klimagassutslipp i Bærum. Planen fastsetter blant annet følgende mål for kommunens arealplanlegging:

- Behov for privatbil i Bærum skal reduseres ved hjelp av arealplanlegging og forbedret infrastruktur.
- Økt transportbehov som følge av vekst skal i hovedsak dekkes med offentlige kommunikasjonsmidler samt økt gange og sykkelbruk.
- Utbygging i Bærum skal baseres på å fortette innenfor eksisterende tettstedstruktur, mens nye utbyggingsområder skal lokaliseres og utformes slik at man kan tilby et godt kollektivtilbud.

Regional planstrategi for Oslo og Akershus 2011-2012

Planstrategien redegjør for viktige regionale utviklingstrekk, utfordringer og muligheter og tar opp hva som skal vektlegges i planperioden. Strategien legger til grunn en befolkningsvekst i Oslo og Akershus på 30 %, eller 350.000 personer frem til 2030 (170.000 i Oslo og 160.000 i Akershus). Areal og transport er et av temaområdene som prioriteres. Det pekes på behov for sterkere samarbeid mellom ulike aktører med fokus på blant annet økt fortetting i tettstedene og utvikling av tverrgående kollektivtransport innad i regionen.

Areal- og transportplan for Oslo og Akershus

Den regionale areal- og transportplanen skal legges til grunn for arealplanleggingen i kommunene. Det skal legges til rette for et utbyggingsmønster som sikrer arealeffektivitet og bevaring av overordnet grønnstruktur. Et effektivt, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystemet skal knytte en flerkjernet region sammen.

Stortingsmelding nr.21(2011-2012) – Norsk klimapolitikk

Meldingen har som mål at Norge mot midten av dette hundreåret skal bli et lavutslippssamfunn. Veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

K2012 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060

K 2012 er Ruters forslag til langsiktig utvikling av kollektivtilbudet i Osloområdet. I planen er E18 mellom Lysaker – Sandvika vist som en del av et framtidig regionalt stamnett for buss. Planen peker på utfordringer i Bærum i dagens situasjon, blant annet dårlig tilgjengelighet til knutepunkt (spesielt Sandvika) og generelt dårlig framkommelighet for buss.

Nasjonal Transportplan 2014 - 2023

Framhever følgende som de viktigste miljømålene for transportsektoren i planperioden

- Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- Bidra til å redusere tapet av naturmangfold
- Begrense inngrep i dyrket jord

Fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging 2013

Det må utvikles et konsentrert utbyggingsmønster som bygger opp under eksisterende kollektivtilbud. Trafikkveksten skal baseres på mer miljøvennlige transportformer. Helseperspektivet skal vektlegges i samordnet areal- og transportplanlegging, blant annet gjennom tilrettelegging for gang- og sykkelveier, grønnstruktur og turdrag.

2.2 Pågående planarbeid i området

Reguleringsplan for Fornebubanen

Ruter har igangsatt reguleringsplanarbeid for å sikre en trasé for en fremtidig metro (t-bane) på strekningen Fornebu – Lysaker – Majorstuen. Metrotraseen berører E18-tiltaket ved Lysaker stasjon, samt i området der metrotunnelen vil krysse under E18 mellom Lysaker og Telenor Arena. Det forutsettes en god koordinering mellom disse tiltakene i det videre planarbeidet.

Områderegulering for Sandvika sentrum øst

Forslag til planprogram for områderegulering Sandvika sentrum øst ble vedtatt i 2012. Forslaget til områdereguleringsplan lå ute til offentlig ettersyn i perioden 13. februar til 12. april 2014. Områdereguleringen har grensesnitt mot E18-prosjektet ved rådhuset/rådhusparken. Fremtidig atkomst til sentrum og nytt parkeringsanlegg fra den nye samleveien er viktige momenter i områdereguleringen.

Områderegulering med detaljregulering for enkelte felt - Høvik senterområde

Forslag til planprogram for områderegulering Høvik senterområde lå ute til høring i perioden februar – april 2014. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for at Høvik kan videreutvikles til et attraktivt senterområde med forretninger, kontorer, tjenesteyting, boliger og møteplasser. Områdereguleringen skal ses i sammenheng med E18-tiltaket med vekt på å tilrettelegge for en helhetlig og bymessig gatestruktur og å sikre gode koblinger mellom senterområdet og Høvik stasjon.

E16 Sandvika - Wøyen

Reguleringsplan for utbygging av E16 til firefelts vei på strekningen Sandvika – Wøyen ble vedtatt 15.6.2011. E16 vil bli lagt i tunnel mellom Franzefoss og Kjørbo, med direkte tilkobling til Kjorbokrysset. Det er regnet med at anleggsarbeidet kan igangsettes i 2015.

3 MEDVIRKNING I PLANPROSESSEN

Kommunen skal sørge for at det i ethvert planarbeid legges til rette for medvirkning, og minimumskravet vil være gjennomføring av varsling, høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningsloven.

Medvirkningen tidligere i planprosessen

Høsten 2008 ble det varslet oppstart av ny/revidert kommunedelplan for hele E18 i Bærum. Planprogrammet for E18 ble lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2009

Silingsrapporten fra 2011 ble sendt på høring til lokale vel og foreninger. Det var også anledning for privatpersoner til å uttale seg til rapportens løsninger og anbefalinger. I alt kom det inn ca. 120 merknader. I forbindelse med behandlingen av silingsrapporten ble Statens Vegvesen bedt om å gjennomføre aktiv medvirkning med beboergrupper/velforeninger i den videre planleggingen.

I samarbeid med Bærum Velforbund og Bærum kommune har Statens Vegvesen avholdt jevnlig møter med representanter fra velforeninger som er berørt av E18-prosjektet. Velforeningene er inndelt i 3 grupper – øst, midt og vest – sett i forhold til vellenes plassering langs E18. Ved en glipp falt velforeningene ved Gjønnesområdet utenfor denne medvirkningsprosessen, noe Rådmannen sterkt beklager. Statens vegvesen, Bærum kommune og de lokale velforeningene hadde et møte høsten 2013 der Statens vegvesen og kommunen redegjorde for prosessen med planarbeidet fram til 1.gangsbehandlingen. I neste planfase forutsettes det en tettere dialog med de berørte partene i området.

I tillegg har det vært avholdt særmøter mellom Statens vegvesen og grunneiere, representanter fra velforeninger mfl. Kommunen har vært representert på flere av disse møtene.

I planperioden har det også blitt lagt ut informasjon om prosjektet på Bærum kommune og Statens Vegvesen sine nettsider.

Høring og offentlig ettersyn av forslaget til kommunedelplan

Forslaget til kommunedelplan lå ute til høring fra 04.07.2013 til 14.10.2013. Høringen ble kunngjort i Aftenposten, Budstikka og Bæringen. Det ble også sendt brev eller mail til offentlige instanser, vel og foreninger med varsel om høringen. Det kom inn ca. 131 merknader ved høringen. Dette inkluderer merknader som kom inn etter høringsfristen i perioden 14.10.2013 – 01.01.2014.

I høringsperioden ble det avholdt tre informasjonsmøter:

- Lysaker skole, 16.09.13
- Sandvika Vgs, 18.09.13
- Høvik skole, 24.09.13):

Det ble opprettet en egen side på Bærum kommunes hjemmesider med informasjon om forslaget til kommunedelplan; www.baerum.kommune.no/E18.

Statens vegvesen utarbeidet også en informasjonsbrosjyre som ble delt ut til alle husstander i planområdet.

Merknadene omtales generelt i kapittel 7. Alle merknadene er også kommentert i eget dokument (se dok.nr.2281058). Merknadene i sin helhet foreligger i et eget vedlegg (se dok.nr.2307711).

4 BESKRIVELSE AV E18-TILTAKET

Her gjengis kun en kort beskrivelse av Statens Vegvesen sine planer for E18-tiltaket. Det henvises til hoveddokumentene i grunnlagsmaterialet fra Statens Vegvesen for utfyllende informasjon, dvs. hovedrapport, temarapport for utredning av ikke-prissatte konsekvenser og illustrasjonsplan.

E18 tiltaket omfatter følgende hovedelementer:

- Ny E18 i 3x3 kjørefelter. Veien går vekselvis i tunnel og i dagen. Dagstrekningene ligger stort sett i dagens E18-trasé.
- Samlevei i 2x2 kjørefelter som bindeledd mellom eksisterende lokalveinett og ny E18.
- Gjennomgående og separat busstrasé i begge retninger; i tunnel og videre i bro over E18 mellom Lysaker stasjon og Oksenøyveien, og som egne kjørefelt parallelt med samleveien mellom Oksenøyveien og Slepden.
- Nytt bussknutepunkt ved Lysaker stasjon.
- Sammenhengende hovedsykkelvei på hele strekningen
- Ny tverrforbindelse (Bærumsdiagonalen) mellom Bærumsveien ved Gjønnes og E18-korridoren ved Strand.
- Ny forbindelse mellom E18 og Fornebu (Vestre lenke).
- Tilrettelegging for nye friområder og grønne buffersoner i tilknytning til veianlegget. Dette omfatter blant annet en ny sjøfront i Sandvika ved Lakseberget/Kadettangen.

Alternativ 3 og 4

Kommunedelplanen legges fram i to alternativer kalt alternativ 3 og 4.

Med unntak av strekningen mellom Fornebukrysset og nytt kryss på Strand er utformingen av E18 med tilhørende anlegg lik i alternativene 3 og 4.

Alternativ 3:

Tegnforklaring:

- E16, E18
- Samleveg, lokalveger
- Sykkel
- Kollektiv



I alternativ 3 føres E18 i sammenhengende tunnel fra Oksenøyveien til Ramstadsletta. E18 vestfra har ikke kobling til Fornebu i Fornebukrysset, dvs. trafikantene vestfra må ta av fra E18 på Ramstadsletta og følge samleveien via Vestre Lenke innover til Fornebu. Videre må trafikk fra Bærumsdiagonalen og lokaltrafikk på samleveien som skal til Ring 3 kjøre via veisystemet på Fornebu.

Alternativ 4:

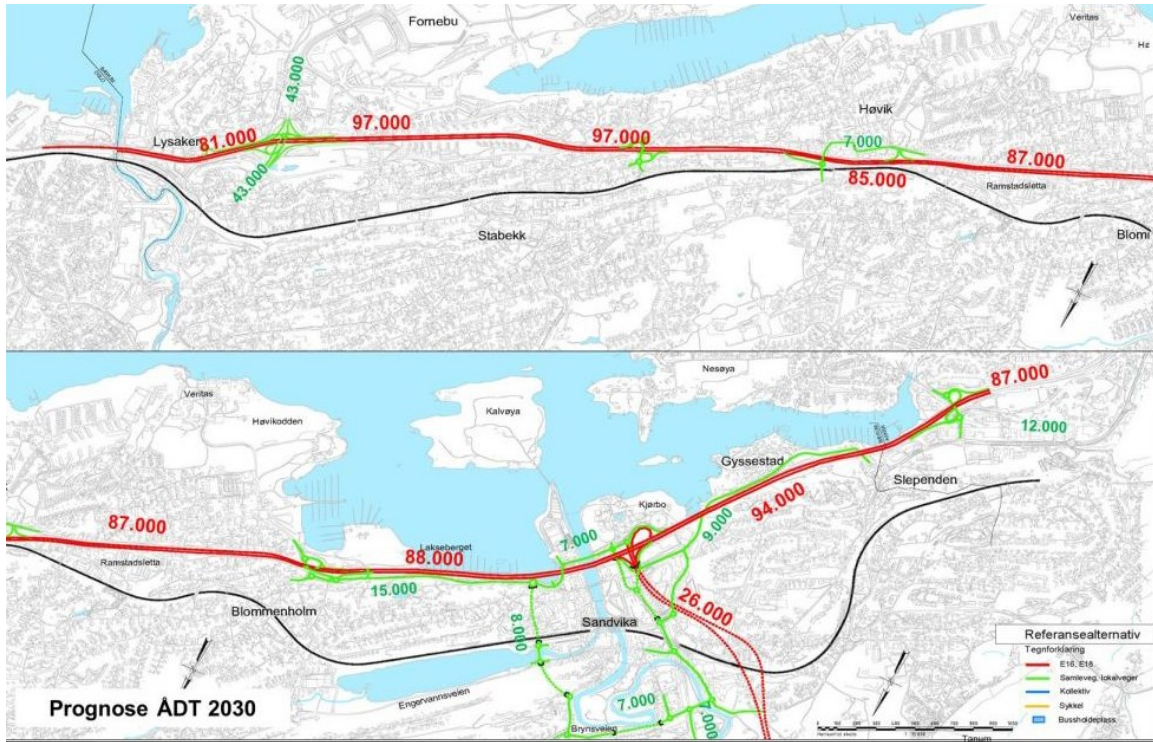
Tegnforklaring:

- E16, E18
- Samleveg, lokalveger
- Sykkel
- Kollektiv

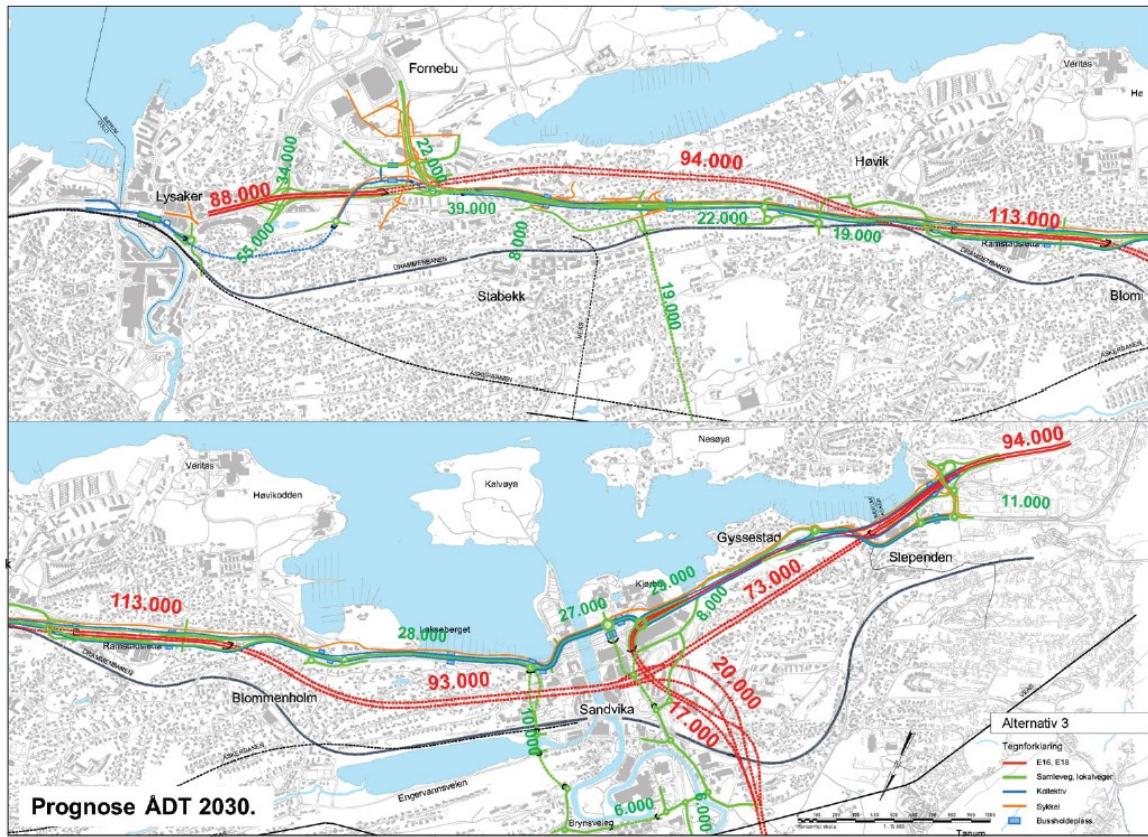


I alternativ 4 føres E18 i kort miljøtunnel (lokk) forbi Oksenøyveien/ Riiser Larsens vei, i dagstrekning på ca.500m ved Strand og videre i tunnel under Høvik fra Star Tour-bygget fram til Ramstadsletta. Samleveien fra Høvik knytter seg direkte til E18 mot Oslo og Ring 3 ved Star Tour-bygget. E18 vestfra har kobling mot Fornebu både via Vestre Lenke og Fornebukrysset.

Trafikkberegninger (ÅDT) for referansesituasjonen (dagens vei) i år 2030:



Trafikkberegninger (ÅDT) for alternativ 3 i år 2030:



Trafikkberegninger (ÅDT) for alternativ 4 i år 2030:

Der veianleggene medfører endringer i arealbruk eller behov for revidering i forhold til gjeldende planer, er disse arealene tatt med innenfor planområdet. Arealbruk utover veiarealene er vist ved Lysaker vest, Vestre lenke/Holtekilen, Strand, Høvik, Ramstadsletta, Sandvika og Gyssestad (Slependen).

Planforslaget legges fram med to alternative løsninger for strekningen Lysaker vest – Strand. Alternativene omtales som alternativ 3 og 4. Det er utarbeidet egne plankart og bestemmelser for hvert av alternativene. Alternativene har lik planavgrensning med unntak av strekningen mellom Fornebukrysset og Strand.

For områder der foreslåtte tunneler ikke medfører endringer i arealbruk på overflaten over tunnelene, er arealbruk ikke vist. Nye tunneler er i disse områdene vist som framtidig vei i tunnel i form av en linje.

5.2 Plankart, bestemmelser og retningslinjer

Forslaget til kommunedelplan består av planbeskrivelse, plankart og bestemmelser og retningslinjer. Det er i tillegg avsatt hensynssoner som fastsetter viktige hensyn og restriksjoner.

Hovedrapporten med konsekvensutredning fra Statens vegvesen og saksframstillingen fungerer som planbeskrivelse. Plankartene har benevnelsen Kommunedelplan E18 fra Lysaker til Slependen.

Dokumentnummer for plankart og bestemmelser:

Alternativ 3:

Plankart: 2307487

Bestemmelser: 2307632

Alternativ 4:

Plankart: 2307527

Bestemmelser: 2307656

Planforslaget avsetter følgende arealformål/hensynssoner:

<u>Bebyggelse og anlegg:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Boligbebyggelse • Sentrumsformål • Næringsbebyggelse • Kombinert bebyggelses- og anleggsformål 	<u>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Vei • Kollektivknutepunkt
<u>Bruk og vern av sjø og vassdrag/strandsone</u> <ul style="list-style-type: none"> • Naturområde i sjø og vassdrag • Småbåthavn 	<u>Grønnstruktur</u> <ul style="list-style-type: none"> • Grønnstruktur • Naturområder • Friområder
<u>Hensynssoner</u> H550 – Hensyn landskap H550 – Hensyn naturmiljø H550 – Hensyn kulturminner	

5.3 Endringer etter høring og offentlig ettersyn

Kommunedelplanen er en overordnet plan som ikke løser alle detaljer. En rekke forhold vil måtte vurderes på nytt i reguleringsfasen.

I lys av merknadene ved høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere veiltiltaket for begge alternativer. Arbeidet viser at det er potensial for å redusere miljøulempene ytterligere i neste planfase. Disse løsningene er nærmere beskrevet i egne tilleggsdokumenter, se jp.nr.14/81267, dok.nr. 2341605, 2341601, 2341602. Løsningene omtales også i kapittel 8 i denne saksframstillingen. Arbeidet viser at det er potensial for å redusere miljøulempene ytterligere i neste planfase, spesielt i tilknytning til dagsonen for E18 ved Ramstadsletta.

Rådmannen mener de optimaliserte løsningene i hovedsak viser muligheter innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Videre utredning av disse løsningene må gjøres på et mer detaljert nivå i reguleringsplan. Arealplankartene og bestemmelsene som legges fram til 2.gangsbehandling er derfor stort sett uendret, med unntak av følgende justeringer (felles for alternativ 3 og 4):

- Eiendom med gnr./bnr. 11/11 og adresse Kirkeveien 1 på Ramstadsletta innlemmes i planen og avsettes til veiformål på arealplankartet.
- §2, nr.5: Setningen «Samleveien gjennom Sandvika by og tilliggende bebyggelse skal gis en bymessig utforming» endres til: «Samleveien ved Sandvika og Høvik senterområde skal gis en bymessig utforming».
- §7, nr.1: Hensynssone H550_4: Setningen «Terreng og vegetasjon skal bevares» endres til «Inngrep i terreng og vegetasjon skal istandsettes slik at området får samme kvalitet som før inngrepet eller bedre.»
- §7, nr. 2: Hensynssone H560_1: Setningen «Terreng og vegetasjon skal bevares» endres til «Inngrep i terreng og vegetasjon skal istandsettes slik at området får samme kvalitet som før inngrepet eller bedre.»

5.4 Vurderinger av arealbruk

E18-utbyggingen gir nye betingelser for arealbruken langs dagens E18, der kommunedelplanen gir overordnede føringer. For de fleste områdene benyttes et generelt arealformål, der detaljert arealbruk fastlegges i reguleringsplan. Områdene beliggende inntil dagstrekningene på ny E18 vil være mest egnet til næringsformål pga. støy- og luftforurensing. Næringsbebyggelsen kan også fungere som støyskjerm

De viktigste endringene vil være i følgende områder:

- Fornebu nord
Vestre Lenke gir rammer for eksisterende og ny bebyggelse mellom Telenor Arena og E18. Planforslaget viser nye næringsområder nærmest E18, og kombinert bolig/nærings lenger sør. Det stilles krav om områderegulering. Planlagt skoletomt ved ”Dumpa” kan opprettholdes.

- Strekningen Lysaker vest – Strand
Foreslått arealbruk er noe forskjellig i de to alternativene. I alternativ 3 foreslås nytt kombinert utbyggingsområde ved dagens Eilef Dues vei. I alternativ 4 foreslås nytt kombinert utbyggingsområde ved dagens Riiser-Larsens vei og nytt næringsområde ved Kveldsroveien. I kombinerte områder skal boliger vurderes dersom grenseverdier for støy- og luftforurensing kan tilfredsstilles. I begge alternativer styrkes grønnstrukturen.
- Høvik
E18 i tunnel gir gode betingelser for senterutvikling. Dette ivaretas gjennom egen områderegulering. Det foreslås nytt utviklingsområde for kombinerte formål øst for stasjonen.
- Ramstadsletta
Ny E18 medfører behov for innløsning av bebyggelse nord for dagens E18. Traseen utvides mot nord. Arealene mellom ny E18 og jernbanen kan vurderes for bolig- og næringsutvikling i egen områderegulering.
- Lakseberget
Ny E18 i tunnel frigjør store arealer mot fjorden. Etablering av rekreasjonsarealer ved Lakseberget er en del av E18-prosjektet. Arealbruk og utforming avklares i reguleringsplan.
- Sandvika
Rivning av eksisterende motorveibru frigjør store arealer til byutvikling. Arealbruk og utforming av lokalveinettet avklares i reguleringsplan. Kommunedelplanen stiller krav om områderegulering.
- Slependen
Etablering av tunnelportal for ny E18 medfører behov for innløsning av bebyggelse. Etter at E18 er bygget kan sidearealene vurderes for ny utbygging, primært næringsbebyggelse. Det legges til rette for styrket grønnstruktur og landskapstilpasning.

5.5 Juridiske konsekvenser

Bestemmelsene til kommunedelplan for E18 fra Lysaker til Slependen vil bli juridisk bindende.

Det er i bestemmelsene foreslått krav om reguleringsplan for områder avsatt til utbyggingsformål, samt krav om områderegulering for nærmere angitte områder. Dette innebærer at tiltak etter plan- og bygningslovens § 20-1 - 20-4 ikke må settes i gang før de inngår i godkjent reguleringsplan. Mindre endringer på eksisterende bebyggelse foreslås likevel tillatt dersom formålet er i samsvar med kommunedelplanens arealformål, bestemmelser og hensynssoner, og tiltaket ikke vil vanskeliggjøre gjennomføringen av kommunedelplanen.

Gjeldende reguleringsplaner settes til side dersom de er i strid med kommunedelplanens arealformål, bestemmelser og hensynssoner. For reguleringsplaner der en del av planen blir liggende utenfor kommunedelplanens avgrensning og der planen kun settes ut av kraft i den delen som ligger innenfor kommunedelplanens avgrensning, må konsekvensene for den

delen av planen som fortsatt gjelder vurderes i forbindelse med reguleringsplan for E18-tiltaket.

Plankartet viser veitraseer og veiarealer avsatt til samferdselsanlegg og infrastruktur etter plan- og bygningslovens §11-7, nr. 2. Hensikten med å avgrense veiarealet er å sikre at det ikke igangsettes arbeid eller tiltak som vil kunne vanskeliggjøre regulering til veiformål og dermed hindre bygging av nye veianlegg.

Forslaget til kommunedelplan gir også en generell bestemmelse for tiltak under terrengnivå innenfor en radius på 50m omkring tunnelene. Slike tiltak er ikke tillatt dersom de er i strid med, eller på annen måte kan vanskeliggjøre etableringen eller driften av tunnelene i E18-tiltaket.

Kommunedelplanen angir ikke byggegrenser. Disse fastlegges i reguleringsplan.

Etter at kommunedelplanen er vedtatt, kan arbeidet med reguleringsplan starte. Det kan bli aktuelt å dele reguleringsplanen inn i flere delparseller. Reguleringsplanen vil gi en mer detaljert avklaring av behovet for arealer til veiformål og arealbruk for tilgrensende arealer.

Det er foreslått retningslinjer for videre planlegging. Retningslinjene er ikke juridisk bindende, men skal bidra til å styre arbeidet med planleggingen i neste planfase.

6 VIKTIGE KONSEKVENSER AV E18-TILTAKET

Det er utarbeidet konsekvensutredning av begge utbyggingsalternativene. Konsekvensene sammenlignes med den såkalte "referansesituasjonen," som er dagens E18 med beregnet trafikkmengde i 2030.

Det er foretatt konsekvensutredning av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Statens vegvesens hovedrapport inneholder et sammendrag av konsekvensutredningen. Temarapporten inneholder en oversikt over ikke-prissatte konsekvenser.

I dette kapitlet oppsummeres de viktigste konsekvensene av E18-tiltaket. Rådmannen viser til kapittel 6 i saksframstillingen til 1.gangsbehandlingen av kommunedelplanen, og til hoveddokumentene fra Statens vegvesen for utfyllende informasjon.

I lys av merknadene ved høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere begge alternativer. Arbeidet viser at det er potensial for å redusere miljøulempene ytterligere i neste planfase. Rådmannen mener de optimaliserte løsningene i hovedsak viser muligheter innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Videre utredning av disse løsningene må gjøres på et mer detaljert nivå i reguleringsplan.

6.1 Kost/Nytte-vurderinger

For de prissatte konsekvensene (kost/nytte-vurderinger) er det beregnet at begge utbyggingsalternativene i sum gir negativ nytte. Dette betyr at beregnede kostnader ved prosjektet er høyere enn beregnet nytte. Alternativ 3 gir negativ nytte på ca. – 7,2 mrd. kr. Alternativ 4 gir negativ nytte på ca. – 3,6 mrd. kr.

En viktig faktor ved beregning av nytte er verdien av trafikantenes tidsbruk. For å verdsette reisetid i kost/nytte-vurderingene er Statens vegvesen pålagt å benytte offisielle nasjonale tidsverdier. Transportøkonomisk institutt har imidlertid beregnet at verdien av reisetid i områder med mye kø er opptil 3,5 ganger høyere enn de nasjonale verdiene.

Statens vegvesen har derfor utført alternative beregninger der reisetiden verdsettes høyere. I disse beregningene gir alternativ 3 i sum en nytte på ca. + 11 mrd. kr. Alternativ 4 gir en nytte på ca. + 21 mrd. kr. Alternativ 4 gir dermed høyere beregnet nytte enn alternativ 3.

Nytten er størst for biltrafikk. Ved bruk av nasjonal verdsetting av reisetid er nytten for biltrafikk beregnet til ca. + 8 mrd. kr for alternativ 3 mot ca. + 11 mrd. kr for alternativ 4 (før fratrukk av kostnader). Til sammenligning er nytten for kollektivtrafikk beregnet til ca. 3 mrd. kr, for begge alternativer.

6.2 Trafikk

E18-utbyggingen vil medføre trafikale endringer og forbedringer i deler av Bærum. Alle trafikantgrupper vil få forbedret fremkommelighet.

I dag fungerer E18 i Bærum fungerer også lokal samlevei, med de ulemper dette medfører for fremkommelighet og trafikksikkerhet. Tiltaket vil gi Bærum et forbedret lokalveisystem i E18-korridoren som er uavhengig av selve E18.

Sammen med ny E16 i tunnel Sandvika-Wøyen legger planforslaget opp til at deler av gjennomgangstrafikken føres i tunnel gjennom Bærum. Økt kapasitet på E18 og samleveiene vil medføre redusert trafikkbelastning på lokalveinettet. Bærumsdiagonalen fra Bærumsveien ved Gjønnes via E18-korridoren til Fornebu vil også avlaste lokale hovedveier som Kirkeveien, Gamle Ringeriksvei, Vollsveien og Snarøyveien.

Med Vestre Lenke får Fornebu en ny forbindelse til E18 og samleveien.

Busstrafikken vil få en gjennomgående, separat trasé i en kombinasjon av bussvei og bussfelt parallelt med den nye samleveien. Dette vil bli en effektiv trasé med god framkommelighet for både regionale og lokale busser. Separate bussfelt i den nye Bærumsdiagonalen vil også gi en viktig tverrforbindelse for busstrafikken mellom øvre deler av Bærum og E18/Fornebu.

Syklister får en effektiv og trafikksikker sykkelvei gjennom hele E18-korridoren. Den foreslåtte sykkelveien i E18-korridoren knytter seg til det øvrige sykkelveinettet og vil være et viktig ledd i Bærum kommunes sykkelsatsing.

Dagens gangforbindelser ivaretas og nye foreslås etablert for å sikre trygge forbindelser til viktige målpunkter som bl.a. skoler, senterområder og bussholdeplasser.

Når det gjelder utforming av veisystemet inn mot Oslo er det ingen endringer i det totale antallet felt. Ny E18 legger dermed ikke opp til mulighet for en stor trafikkøkning mot Oslo. Videre inn mot Oslo vil det være utformingen av fremtidig E18 med av- og påkjøringer som vil være styrende for trafikken inn mot gatenettet i Oslo sentrum.

Tunnelene vil måtte stenges pga. uhell og ulykker. Da alle tunnellop har 3 kjørefelt vil full stenging av et tunnellop skje svært sjelden. Samlevei med sine 2+2 kjørefelt vil da bli benyttet for omkjøring. Toveistraffikk i ett tunnellop kan være aktuelt i noen situasjoner.

6.3 Miljø

Støy

Begge alternativer for ny E18 medfører en reduksjon i støynivået i E18-korridoren sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen (2030). Reduksjonen i støynivå vil ha positive konsekvenser for mange av boligområdene langs dagens E18. I tillegg vil friluftsområder langs sjøen mellom Blommenholm og Sandvika oppnå reduserte støynivåer.

Områder som i dag ligger utenfor rød og gul støysone vil få betydelig reduksjon i støynivå sammenlignet med referansesituasjonen. Dette gjelder begge alternativer.

Luftforurensning

Luftforurensning fra veitrafikk beregnes og vurderes mot grenseverdier for svevestøv (PM₁₀) og nitrogenoksid (NO₂). I planlegging skal grenseverdier for Nasjonale mål for luftkvalitet legges til grunn. Beregningene viser at potensialet for overskridelse av grenseverdiene er mye større for NO₂ enn for PM₁₀, og at det vil være behov for å etablere luftetårn i tilknytning til alle tunnelmunninger med unntak av "busstunnelen" mellom Lysaker og nedre Stabekk.

E18-prosjektets tunnelandel medfører at trafikkmengdene som går i dagen reduseres. Dette betyr at luftkvaliteten i E18-korridoren forbedres. I referansesituasjonen er det beregnet at 172 personer er bosatt innenfor en sone som ikke tilfredsstillter grenseverdiene i Nasjonale mål. Antall berørte personer reduseres til tre i alternativ 3 og syv i alternativ 4, forutsatt at luftetårn etableres.

I flere av merknadene hevdes det NILUs rapport om luftforurensning har store mangler. Statens vegvesen tilbakeviser dette og understreker at beregninger av luftforurensning vil bli utført på nytt i reguleringsplanfasen med enda mer nøyaktige analysemetoder enn det som er benyttet i arbeidet med kommunedelplanen. Dette er vanlig praksis.

I en periode på tre uker fra 28. oktober til 3. desember 2013 gjennomførte NILU og Statens vegvesen supplerende målinger av konsentrasjoner av NO₂ ved eller i nærheten av E18 på strekningen Lysaker-Slependen. Prøvetakerne ble plassert både for å undersøke hvordan avstand fra vei og topografiske forhold påvirker konsentrasjonsforløpet, og for å undersøke spesielle adresser der det mistenkes høye konsentrasjoner. Måleresultatene ble vurdert opp i mot beregningsgrunnlaget med måleverdier fra målestasjon på E18 ved Hjortnes som har vært utgangspunktet NILUs rapport. I måleperioden har det i vist seg at Hjortnes stasjonen viste høyere verdier enn de nye målepunktene i Bærum. Statens vegvesen mener derfor at de sanne verdiene neppe er høyere enn modellberegningene. De påpeker at det vil være usikkerheter i alle beregninger, og at de nye prøvetakerne stod i en kort periode sammenlignet med en hel vintersesong. Dette må tas med i betraktningen. Statens vegvesen mener allikevel at de nå har fått mer detaljerte tall og en indikasjon som de kan bruke videre i mer detaljerte beregninger i neste planfase.

Klima

Sammenlignet med referansesituasjonen gir utbyggingsalternativene en økning i klimagassutslipp som følge av økt trafikkarbeid. I analyseperioden (40 år) er økningen i klimagassutslippene beregnet til ca. 180 000 tonn CO₂-ekvivalenter i alternativ 3 og ca. 200 000 tonn i alternativ 4. Dette tilsvarer en årlig økning på ca. 4500 – 5000 tonn.

Økningen i trafikkarbeid er beregnet med utgangspunkt i dagens bomsnitt og bomtakster. Nye bomsnitt og bomtakster er sannsynlig og vil redusere trafikkarbeidet og dermed også utslipp.

Kulturminner og kulturmiljøer

E18 går i gjennom områder med kulturminneverdier, herunder Lysaker, Fornebu, Strand, Høvik, Sandvika inkludert strekningen langs Gamle Drammensvei, samt Gyssestad. E18-utbyggingen vil ha både positive og negative konsekvenser for kulturminneverdiene. Samlet vurderes de negative konsekvensene for å være større enn de positive.

Planforslaget medfører at flere bygninger med antikvarisk verdi rives. I følge konsekvensutredningen vil 15 SEFRAK-registrerte bygninger rives i alternativ 4, mot 9 i alternativ 3. Enkelte av disse forutsettes flyttet. I tillegg vil barrierevirkninger ved dagsonene for E18 og større nærføring føre til at historiske sammenhenger og strukturer i kulturmiljøer reduseres.

Positive konsekvenser for kulturminneverdiene vil først og fremst være fjerning av den dominerende motorveibroen i Sandvika, et tiltak som vil forbedre det viktige kulturmiljøet rundt Rådhuset og Malmskrivergården. Ny lokalvei vil senkes i terrenget og være vesentlig bedre tilpasset Sandvikas byform og kulturmiljøer enn dagens motorvei. Reetablering av strandsonen ved Lakseberget vil også gi forbedringer.

Landskap/bymiljø

Tiltaket er samlet sett vurdert å ha negative konsekvenser for landskap og bymiljø. De negative konsekvenser er spesielt knyttet til etablering av dominerende og arealkrevende veianlegg der ny E18 blir liggende i dagen. Dette gjelder spesielt ved Ramstadsletta der veianlegget vil utgjøre en markant barriere i landskapet. Det vil også bli etablert luftetårn i tilknytning til tunnelmunningene som vil bli godt synlige i landskapet.

På strekningene der E18 blir lagt under bakken, ca 2/3 av strekningen, vil dagens E18 ombygges til samlevei. Planforslaget gir rom for en bred samlevei med 6 felt (inkl. kollektivfelt) og 2-planskryss ved Strand og Stabekk. Ved endelig utforming av denne veien vil antall kjørefelt, omfanget av planskilte kryssinger og prioritering av myke trafikanter i gatetverrsnittet være faktorer av stor betydning for tiltakets konsekvenser for landskapsbildet. For knutepunktsområder vil graden av bymessig utforming også være av spesiell betydning, dvs. i hvilken grad veien gis en gatemessig utforming med elementer som trekker langs veien, neddimensjonering av veiarealet, brede fortau, oppstramming av geometri på strekninger og i kryss, plassering av byggelinjen langs gaten og atkomst til bygninger fra gaten og mulighet for kryssing i plan.

Planforslaget tilrettelegger for etablering av nye friområder og grønne bufferoner mellom vei og bebyggelse. Mellom Kadettangen og Sjøholmen vil det kunne etableres en sammenhengende ny strandlinje.

Nærmiljø

Tiltaket er samlet sett vurdert å ha positive konsekvenser for nærmiljø.

Der E18 går i tunnel blir det betydelig redusert støy og luftforurensning, og områdets attraktivitet og bruksmulighet som nærmiljø vil øke. Tilgjengeligheten for myke trafikanter vil forbedres både på langs og på tvers av E18. E18-tiltaket medfører innløsning av et betydelig antall boliger, i hovedsak på strekningen Stabekk – Ramstadsletta.

Naturmiljø

Det er utarbeidet en egen temarapport for naturmiljø som skal oppfylle utredningskravene i Naturmangfoldlovens § 8 og i planprogrammet. Tiltaket er samlet sett vurdert å ha middels negative konsekvenser for naturmiljø.

Tiltaket berører naturmiljøverdier på begrensede områder. Konsekvensene er knyttet til arealbeslag ved Tjernsmyr (Lysakertjern), i parklandskap og edelløvskog ved Kjørbo samt i Slepndrenna ved utvidelse av veien. Tiltaket kan også gi økt avrenning til Sandvikselva i anleggsperioden, men nedbygging av veien og redusert trafikk i Sandvika vil kunne redusere utslipp og annen påvirkning av elven i driftsfasen.

Planforslaget vil også tilrettelegge for etablering av nye naturmiljøer i nye friområder og grønne bufferoner.

6.4 Byutvikling

Det forventes befolkningsøkning på 350.000 i Osloregionen frem mot 2030. Byveksten vil skape en tilsvarende økning i persontransportetterspørselen. I tillegg anslås en økning av godstransporten med 80 %. Dersom det ikke investeres i økt transportkapasitet, vil rushperiodene, reisetiden og transportkostnadene øke vesentlig.

Utbyggingen av E18 vil medføre økt fremkommelighet for bil-, buss- og sykkeltrafikk i Vestkorridoren, og bidra til større regional integrasjon. I et byutviklingsperspektiv er økt fremkommelighet for næringslivets transporter, kollektivtrafikken og sykkeltrafikken av særlig betydning. For å sikre dette vil det være nødvendig å kombinere utbygging av transportkapasiteten med restriktive tiltak for å redusere veksten i biltrafikken.

Utbygging av ny E18 vil, sammen med Fornebubanen, bidra til at utbyggingen av Fornebu med ca. 4000 nye boliger kan fullføres. Forbedret transportkapasitet er også en forutsetning for økt utnyttelse på Fornebu utover gjeldende planer. I tillegg til utbygging på Fornebu utløses muligheter for økt bolig- og næringsutvikling langs E18-korridoren.

E18-utbyggingen berører tre av kommunens viktigste sentre, Sandvika, Lysaker og Høvik. I begge alternativer ligger ny E18 i tunnel forbi Sandvika og Høvik, og i dagen forbi Lysaker. For Lysaker betyr E18-utbyggingen først og fremst at kapasitet og tilgjengelighet til kollektivterminalen forbedres. I tillegg forbedres forholdene for syklistene i områder gjennom etablering av ny hovedsykkelvei. For Høvik betyr E18 i tunnel at senterområdet kan utvikles, sannsynligvis også med boliger, og at sammenhengen på tvers mellom stasjonen og senterområdet kan forbedres. I Sandvika frigjøres arealer til byutviklingsformål, samtidig som funksjonelle og visuelle barrierer reduseres. Rekreasjonsmulighetene langs fjorden vil forbedres betydelig.

Tverrforbindelsen fra Gjøannes til Strand bidrar til reduksjon av gjennomgangstrafikken både på Gamle Ringeriksvei og Kirkeveien/Gamle Drammensvei. Dette gir bedre betingelser for sentrumsutvikling på Bekkestua, Stabekk og Høvik.

6.5 Grunnerverv

E18-utbyggingen vil medføre behov for innløsning av eiendommer. Kommunedelplanen gir et foreløpig anslag over hvilke eiendommer som må innløses. Nøyaktig hvilke eiendommer det dreier seg om vil bli klarlagt i reguleringsfasen.

Slik kommunedelplanen nå fremstår medfører alternativ 3 behov for innløsning av 180 boenheter mot 240 boenheter i alternativ 4. Innløsningsbehovet er størst øst i Michelets vei, Eilef Dues vei, i området ved Strand-krysset og i området ved Henry Lehres vei på Ramstadsletta. Forskjellen mellom alternativene skyldes i hovedsak at alternativ 4 også forutsetter innløsning av rekkehusene i Riiser-Larsens vei.

I tillegg til boligeiendommer vil det være behov for innløsning av ca.25 næringsseiendommer i både alternativ 3 og 4. Den mest omfattende innløsningen av næringsseiendom vil finne sted på Ramstadsletta.

Innløsningsprosessen

Statens vegvesen er tiltakshaver og dermed ansvarlig for grunnerverv.

Grunnerverv skjer normalt med utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan. Regjeringen har i midlertidig gitt klarsignal for at grunnervervet kan påbegynnes på bakgrunn av vedtatt kommunedelplan. Det vil sannsynligvis ikke være midler til erverv i 2014, men forhåpentligvis i 2015. Statens vegvesens tillatelse til å erverve på bakgrunn av kommunedelplan gjelder strekningen Lysaker – Ramstadsletta. Det er uansett en forutsetning at det bevilges penger før grunnervervet kan starte opp.

6.6 Sammenligning av alternativ 3 og 4

Trafikk

For sykkeltrafikk og kollektivtrafikk er alternativ 3 og 4 like. Det samme gjelder for biltrafikken i Sandvikaområdet. For biltrafikken i Stabekk/Fornebuområdet er de to alternativene vesentlig forskjellige.

De største forskjellene på alternativ 3 og 4 er på strekningen fra ca. Riiser-Larsens vei ved Stabekk til Star Tour-bygget. I alternativ 3 går E18 i tunnel på denne strekningen, mens E18 ligger i dagen i alternativ 4. Dagstrekningen i alternativ 4 er i underkant av 500 meter og muliggjør full fleksibilitet for av- og påkjøring mellom E18, Ring 3, Fornebu, Lysaker og Bærumsdiagonalen. Dette betyr blant annet at:

- Trafikk vestfra til Fornebu kan følge E18 til Fornebukrysset og kjøre av til Snarøyveien som i dag.
- Trafikk fra Bærumsdiagonalen og samleveien som skal til Ring 3 kan kjøre via E18 og av til Ring 3 i Fornebukrysset.

En slik fleksibilitet er ikke mulig i alternativ 3, der den lange Høviktunnelen og påfølgende korte dagstrekninger medfører at E18 ikke har kontakt med Bærumsdiagonalen, Fornebu og Lysaker i dette området. Dette betyr at:

- Trafikk vestfra til Fornebu må ta av fra E18 på Ramstadsletta og følge samleveien gjennom Høvik senter og videre innover til Vestre Lenke og Fornebu.
- Trafikk fra Bærumsdiagonalen og samleveien som skal til Ring 3 må kjøre via veisystemet på Fornebu (Vestre Lenke, Snarøyveien).

Dagstrekningen på Nedre Stabekk medfører at alternativ 4 får en mer fleksibel og robust trafikal løsning enn alternativ 3. For trafikantene vil alternativ 4 gi et mer logisk trafikksystem, med mer direkte koblinger mellom ny E18 og viktige målpunkter. Dette er viktig da trafikksystemet skal håndtere store trafikkmengder og betjene store bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner.

Miljø

Miljømessig kommer alternativ 3 noe bedre ut enn alternativ 4.

Økningen i klimagassutslipp sammenlignet med referansesituasjonen er beregnet til å bli noe større i alternativ 4 enn i alternativ 3.

Alternativ 3 kommer noe bedre ut enn alternativ 4 når det gjelder støy- og luftforurensning. Forskjellen mellom alternativene er størst på strekningen Fornebu – Stabekk. Totalt sett vil E18-tiltaket allikevel – uansett alternativ - redusere trafikkskapt miljølemper betydelig sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen.

Når det gjelder kulturminner og kulturmiljøer vil alternativ 4 gi større negative konsekvenser enn alternativ 3. Dette skyldes at alternativet medfører større terrenginngrep og et mer dominerende veianlegg på strekningen Fornebu – Strand.

Landskap og nærmiljø

Hovedforskjellen mellom alternativene for temaene landskap og nærmiljø har sammenheng med tunnallengden for E18 forbi Stabekk og Strand. I alternativ 4 medfører dagstrekningen for E18 ved Strand mer omfattende terrenginngrep og barrierevirkninger enn i alternativ 3.

Naturmiljø

For naturmiljøet er konsekvensene omtrent de samme for begge alternativene.

Byutvikling

Byutviklingsmessig kommer alternativ 4 bedre ut enn alternativ 3. Alternativ 4 er trafikalt mer robust enn alternativ 3, og gir tunge utbyggingsområder som Fornebu og Lysaker direkte atkomst til E18 vestfra. For å nå disse områdene i alternativ 3 må man kjøre av E18 på Ramstadsletta. Dette vil også føre til mer gjennomgangstrafikk i Høvik senter enn i alternativ 4. Potensialet for arealutvikling og ny utbygging er noe større i alternativ 4, men her er forskjellene marginale.

Grunnerverv

Alternativ 4 medfører behov for innløsning av flere boenheter og næringseiendommer enn alternativ 3.

7 MERKNADER VED HØRINGEN

Forslaget til kommunedelplan lå ute til høring fra 04.07.2014 til 14.10.2014. Det kom inn 131 merknader ved høringen. Merknader som kom inn etter høringsfristen i perioden 14.10.2013 – 01.01.2014 er inkludert i merknadsbehandlingen (inkluderer flere offentlige instanser som hadde søkt om, og fått innvilget utsettelse).

Merknadene er behandlet i et eget dokument (se dok.nr. 2281058). Rådmannen viser til disse dokumentene. I dette kapittelet presenteres kun et kort utdrag av viktige problemstillinger i merknadene for temaer og områder, og Rådmannens kommentarer til disse problemstillingene.

7.1 Oversikt over innkomne merknader

A. Offentlige instanser

Nr.	Navn	Dato
A1	Akershus fylkeskommune	13.11.2013
A2	Fylkesmannen i Oslo og Akershus	14.10.2013
A3	Jernbaneverket	11.10.2013
A4	Kystverket sørøst	14.10.2013
A5	NVE	21.10.2013
A6	Oslo kommune	23.10.2013
A7	Ruter	13.11.2013
A8	Statens vegvesen, vegavdeling Akershus	18.11.2013

B. Organisasjoner og foreninger

Nr.	Navn	Dato
B1	Bærum velforbund	14.10.2013
B2	For Jernbane	15.10.2013
B3	Naturvernforbundet og Natur og Ungdom	14.10.2013

C. Vel og private

Nr.	Navn	Dato
	<i>Delområde Lysaker</i>	
C1	Lysaker vel	14.10.2013
C2	Lysakerbyen næringsvel	27.11.2013
C3	Erika og Haakon Thorbjørnsen, Solliveien 54	14.10.2013
C4	Lars Håkon Bråten, Sollivn. 51	14.10.2013
C5	Truls Brandskognes og Maren Wastøl, Fornebuveien 10F	14.10.2013
	<i>Delområde Lysaker vest – Holtekilen - Stabekk</i>	
C6	Fornebo Vel	14.10.2013
C7	Holtekilen vel	14.10.2013
C8	Krokvollen Vel	13.10.2013
C9	Malurtaasen vel	14.10.2013
C10	Østre Stabekk Vel	14.10.2013
C11	Vestre Stabekk vel	14.10.2013
C12	Adele og Thomas Os, Nordliveien 25	14.10.2013
C13	Aksel Solvang, Michelets vei 15	03.10.2013
C14	Alexander Shikerin	14.10.2013
C15	Anne-Mette Gullerud-Engen, Riiser Larsens vei	14.10.2013
C16	Astrid Grundstad, Riiser Larsens vei 10A	09.10.2013
C17	Birger Carlsen, Michelets vei 13	13.10.2013
C18	Eigil Engen, Riiser Larsens vei 12 H	14.10.2013
C19	Elisabeth Skjegstad Nordliveien 23	09.10.2013

C20	Erik Wergeland, Professor Kohts vei 101	14.10.2013
C21	FAU Lysaker skole	14.10.2013
C22	Finn E. Svanholm, Riiser-Larsens vei 14 C	06.10.2013
C23	Fornebu Borettslag	10.10.2013
C24	Gry Flobak og Tom Midttun, Kilenveien 81	25.09.2013
C25	Gunnar Krogh Tonning Michelets vei 17 A	03.10.2013
C26	Hanne og Snorre Lamark, Professor Kohts vei 95	14.10.2013
C27	Henrik Holst Nordliveien 27	14.10.2013
C28	John og Hilde Flugon, Markalleen 3	12.10.2013
C29	Karian og Ståle Pedersen, Riiser Larsens vei 10 C	13.10.2013
C30	Kristin Dvergsdal og Tom Gregoriussen, Riiser- Larsens vei 20 F	15.10.2013
C31	Kr. Gjørven AS, Kveldsrosvingen	11.10.2013
C32	Kristine Hynne, Michelets vei 13A	13.10.2013
C33	Kristin Widen, Terrasseveien 18	14.10.2013
C34	Lars Rønnevig, Gml. Drammensvei 18C	14.10.2013
C35	Lise og Bjørn H. Nilsen, Riiser-Larsens vei 10 H	11.10.2013
C36	Margunn Veseth, Michelets vei 13	13.10.2013
C37	Miljøvennlig E18 – beboere Gml. Drammens vei og Prof. Kohts vei m/15 underskrifter	14.10.2013
C38	Nadia Serpilova Alexander	14.10.2013
C39	Nina Nødland, Michelets vei 13	13.10.2013
C40	Per Solemslie	20.08.2013
C41	Preben Berthelsen Bie, Nordliveien 26	13.10.2013
C42	Pål Bjarne Reinung	14.10.2013
C43	Rashad Tayeri, Michelets vei 17A	04.09.2013
C44	Sameiet Holtekilen IV A	14.10.2013
C45	Sameiet Riiser Larsens vei 8-10-12 og Sameiet Holtekilen I	12.06.2013
C46	Sameiet Riiser Larsens vei 15 ved Robert Bendzovski, Per Kåre Sætre, Kristine Bakkeli	13.10.2013
C47	Svein og Marit Aslesen, Micheletsv 13	13.10.2013
C48	Terje Tollefsen, Eilif Dues vei 51	15.10.2013
C49	Turid Grøtli Aalholm, Michelets vei 13	13.10.2013
C50	Vibeke Randsborg og Vidar Bakken, Riiser-Larsensvei 12G	10.10.2013
C51	Øyvind Briseid	14.10.2013
C52	Åshild P. Sviland, Micheletsvei 19	13.10.2013
	<i>Delområde Strand</i>	
C53	Fagerstrand Vel	13.10.2013
C54	Asle Venås, Fagerstrandveien 1A	13.10.2013
C55	Beboere i Fagerstrand Vel, kampanje med ca. 100 underskrifter	13.10.2013
C56	Cecilie Tonning, Eva Eggesvik, Kjetil Hanssen, Markalleen 41A og Markalleen 41	10.10.2013
C57	Christopher and Monica Allen Markalleen 37A	10.10.2013
C58	Egor Dmitriev og Marina Tsygankova, Holtet 18 m.fl	05.10.2013
C59	Egor Dmitriev og Marina Tsygankova, Holtet 18	13.10.2013
C60	Finn Ø. Sollie, Markalleen 28	14.10.2013
C61	Ingerid Katharina Havig og Rolf Stavnem, Fagerstrandveien 9	13.10.2013
C62	Inger og Georg Harbitz, Markalleen 38	03.10.2013
C63	Kathrine og Bjørn Egil Andreassen, eiere av Markalleen 26B	12.10.2013

	og Bodil og Bjørn Andreassen, eiere av Markalleen 26A	
C64	Kristin Karlsen m.fl. i Markalleen 50	27.09.2013
C65	Knut Inge Hauso og Sissel Viken, Holtet 20	14.10.2013
C66	Lena og Carl Fredrik Stenstrøm Markalleen 40	14.10.2013
C67	Charlotte Nystsven, Markalleen 36	14.10.2013
C68	Silva Helen Jaros, Strand	30.09.2013
C69	Åge Haavik, Markalleen 33	14.10.2013
	<i>Delområde Gjønnnes – Bekkestua</i>	
C70	Bekkestua Vel	14.10.2013
C71	Ekeberg Vel og flere beboere på Gjønnnes	09.10.2013
C72	Beboere i Gjønnnesveien 24, 26, 35, 37	31.05.2013
C73	Jon Holt, Granåsen 2	23.09.2013
C74	Kjell Ivar Smedbøl og Sidsel F. Borge-Andersen, Gjønnnesveien 26	22.09.2013
C75	Tina Hauff, Nadderudveien 48	08.10.2013
	<i>Delområde Høvik</i>	
C76	Høvik vel	12.11.2013
C77	Høvik menighet	14.10.2013
	<i>Delområde Ramstadsletta – Blommenholm</i>	
C78	Nedre Ramstad Vel	09.10.2013
C79	Beboere Henry Lehres vei – 23 stk	14.10.2013
C80	Beboere i Ramstadsletta 42, 48, 50 og Solvikveien 10	10.10.2013
C81	Bratsbergengen og Kristensen, Henry Lehres vei	21.10.2013
C82	Christian Braastad, Borgveien 4	08.05.2013
C83	Gullik Strand, Sandviksveien 42-44	25.06.2013
C84	Else Michelet, Kirkeveien 1	14.10.2013
C85	Fidel Helgi Sanchez og Gudridur Jonsdottir, Solvikveien 3C	09.07.2013
C86	Gerd Breyholtz, Askliveien 2B	12.10.2013
C87	Gunvor Evje, Askliveien 5B	17.10.2013
C88	Kaare Skard, Solvikvn. 2B	09.10.2013
C89	Kirsten Jahren og Jan Ole Norum, Vesleveien 12	09.10.2013
C90	Kjell Arne Lie, Kirkeveien 2	10.10.2013
C91	Knut Linnerud, Solvikveien 2C	14.10.2013
C92	Linda og Truls Holth, Ramstadsletta 48D	14.10.2013
C93	Maria Pilar E Andrés Lund, Henry Lehresvei 29	30.09.2013
C94	Sameiet Ramstadsletta 44/46	11.10.2013
C95	Tormod Fladby, Vesleveien 6	13.10.2013
	<i>Delområde Solvik – Lakseberget</i>	
C96	Solvik og Omegn Vel	14.10.2013
C97	Lakseberget båtforening	25.09.2013
C98	Øivind Lunde, Sandviksveien 122	14.10.2013
	<i>Delområde Sandvika</i>	
C99	Sandvika Vel	13.10.2013
C100	Bærum idrettsråd	17.10.2013
C101	Bærum sportsklubb	11.10.2013

C102	Entra Eiendom AS	09.10.2013
C103	Tyrving idrettslag	14.10.2013
	Delområde Slependen	
C104	Øvre Slependen Vel	14.10.2013
C105	Kari Aalerud, Slependsveien 76	09.10.2013
	Spesielle tema	
	Grunnerverv:	
C106	Anne-Lise Skoie, Markalleen 41C v/adv Wiersholm	07.10.2013
C107	Arne Aarnes, Solvikveien 3B	11.10.2013
C108	Bakås / Sætherø, Henry Lehres vei	14.10.2013
C109	Bjørn H. Omreng, Henry Lehres vei 15	13.10.2013
C110	Erling Kvam	06.10.2013
C111	Eilif Dues vei velforening	08.10.2013
C112	Hilde Synnøve Johansen, Riiser Larsens vei	06.10.2013
	Energibrønner og fjernvarme:	
C113	Claus Heen, Fortum fjernvarme AS	10.10.2013
C114	Magnus Egge, Gyssestadkollen 33	02.07.2013
C115	Rolf Steffen Hole, Snoveien 5	07.10.2013
	Framkommelighet for bil:	
C116	Gunnar Tveit, Bærum og Kjell Solli, Asker	14.10.2013
C117	Yngvar B. Bugge, Slependen	14.10.2013
	Tilrettelegging for buss, sykkel og byfortetting:	
C118	Furubakken Vel	09.10.2013
C119	Trond Larsen, Professor Kohts vei 60B	15.08.2013
C120	Jørn Roar Moe, Jongsåsveien 14	05.12.2013

7.2 Viktige problemstillinger i merknadene

Ny E18 og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer

I flere av merknadene stilles det spørsmål ved om E18-tiltaket er i samsvar med overordnede samfunns mål for en miljøvennlig og bærekraftig samfunnsutvikling. Oslo og Akershus forventes å vokse med ca. 300 000 innbyggere frem mot 2030. Et overordnet samfunns mål er at den økende transporttettersspørselen denne befolkningsveksten medfører, må i hovedsak tas med miljøvennlige transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange.

E18 er en viktig lenke i det overordnede vegnettet i landet. Fremkommeligheten på E18 i Bærum er dermed et nasjonalt anliggende. Dimensjonering av veien må ta hensyn til dette.

Rådmannen mener utbygging av E18 også bidrar til å tilrettelegge for miljøvennlige transportformer. I tillegg vil ny E18 i tunnel bidra til at store, tett befolkede boligområder skjermes for uakseptabelt høye støy- og luftforurensingsnivåer.

Viktige elementer i E18-tiltaket for å bygge opp under miljøvennlig transport er:

- Separat busstrasé (kombinasjon av bussvei og bussfelt) i E18-korridoren, ny tverrforbindelse med kollektivfelt Gjøannes-E18, samt ny terminal på Lysaker gir forbedret fremkommelighet for bussen i store deler av Bærum.
- Forbedret kapasitet i E18-korridoren vil avlaste lokalveinettet og gi bedre fremkommeligheten for buss lokalt.
- Vestre lenke vil gi Fornebu bedre tilgjengelighet for busstrafikk som kommer fra vest. Dette vil være et viktig supplement til en framtidig Fornebusbane som kun vil ha forbindelse mot Oslo.
- Separat ekspress-sykkelvei i hele E18-korridoren gir bedre fremkommelighet og sikkerhet for sykkel som transportmiddel
- Ny E18 i tunnel muliggjør høyere og bedre utnyttelser av knutepunkter med god kollektivdekning som et ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging.

Rådmannen ser at E18-prosjektet ikke oppfyller alle mål i alle overordnede dokumenter. I et prosjekt av dette omfanget vil det være innebygget målkonflikter. Rådmannen mener den største bekymringen med E18-prosjektet ikke er økt biltrafikk inn mot Oslo, men snarere økt tilrettelegging for bilkjøring internt i Bærum. Med i overkant av 70 000 arbeidsplasser er Bærum et viktig målpunkt for arbeidsreiser i rushtiden, samtidig som bilbruken blant kommunens innbyggere er høy.

Rådmannen forutsetter derfor at den videre planleggingen av E18 også vurderer og implementerer tiltak som virker reduserende på biltrafikken. Et aktuelt virkemiddel vil være å redusere kapasitet og hastighet på samleveien. Økt trafikanbetaling som følge av foreslått finansieringsmodell vil også virke reduserende på biltrafikken. En optimal tilrettelegging for kollektivtrafikk, gangtrafikk og sykkeltrafikk vil også være avgjørende i den videre planprosessen.

Rådmannen vil følge opp kommunale ansvarsområder som tilrettelegging for en trafikkreduserende arealutvikling (fortetting i knutepunkt heller enn spredning) og parkeringspolitikk, blant annet i forbindelse med kommuneplanen som er under revisjon.

Ønske om lang tunnel uten dagsone på Ramstadsletta/ «Ring 4»

Det foreligger forslag til kommunedelplan i to alternativer for E18 i tunnel, alternativ 3 og 4. Begge er utformet ut fra ønsket fra Bærum kommune om mest mulig av E18 i tunnel. Kommunedelplanen forutsetter en dagsone og kryssområde for E18 ved Ramstadsletta. Dette gjelder begge alternativer. Beboere og velforeninger i området er svært bekymret for framtidige miljølemper og ønsker en lang tunnel for E18 forbi Ramstadsletta. Noen ønsker en lang tunnel mellom Slepden og Stabekk, mens andre ønsker en «ring 4» i marka utenom Bærum.

Rådmannen legger til grunn at ønsket om tunnel forbi Ramstadsletta innebærer en løsning med E18 i tunnel fra Slependen til Nedre Stabekk eller en «Ring 4» i marka, og ikke kun en annen plassering av foreslått dagsone på Ramstadsletta.

En tunnel fra Slependen til Nedre Stabekk eller en «Ring 4» vil være i strid med regelverket pga. tunnelens lengde. Rådmannen legger til grunn at Samferdselsdepartementet har vedtatt en restriktiv holdning til lange, høytrafikkerte tunneler av trafikksikkerhetshensyn. I brev av 30.1.14 uttaler Samferdselsdepartementet blant annet følgende: *«Maksimalt 4 km lange tunneler er et norsk krav gitt i vegnormalene (håndbok 021) etter en kvalifisert veg- og trafikkfaglig vurdering, og ut i fra mange års erfaring med å bygge, drifte og vedlikeholde over 1 000 vegtunneler. Kravet til lengde er knyttet til spesielt trafikksikkerhet, ventilasjon og økonomi. En stor brann dypt inne i en tunnel kan gi forferdelige følger. Dette er beskrevet og dokumentert mange steder. Ved en hendelse dypt inne i tunnel er det kritisk å frakte folk raskt ut.»*

Tunnelene i alternativ 3 og alternativ 4 medfører at kryssene mellom E18 og lokalveinettet i Bærum reduseres fra dagens syv til tre. Dersom E18 legges i en lang tunnel også forbi Ramstadsletta vil ytterligere ett kryss mellom E18 og samlevei forsvinne. Kontakten mellom lokalveinettet i Bærum og E18 blir dermed begrenset til kryssområdene ved Slependen og Nedre Stabekk. I en slik løsning vil E18 i hovedsak fange opp gjennomgangstrafikk, og beregninger viser at trafikkmengden på samlevei vil bli så stor at det fortsatt vil være betydelige miljøproblemer i E18-korridoren.

En lang tunnel mellom Slependen og Nedre Stabekk vil i følge Statens vegvesen også medføre at foreslått kobling mellom E16 og E18 under Sandvika vil falle bort. Konsekvensene vil være vesentlig økt trafikk på lokalveinettet i Sandvika og Høvik.

E18s funksjon som både viktig nasjonal hovedvei og lokal hovedvei gjør at behovet for kryss og dermed dagsoner er til stede. Rådmannen velger derfor å akseptere at det må være dagsoner på strekningen. Ramstadsletta er strategisk plassert midt mellom kryssene på Slependen og Nedre Stabekk, og vurderes å være det eneste området med tilgjengelig arealkapasitet til en slik dagsone og kryssområde. Dagstrekningen på Ramstadsletta er en vekslingsstrekning med påramper før avramper noe som er helt vesentlig for å sikre full uavhengighet mellom tunnelene både i normalsituasjonen og ved vedlikehold av tunnelsystemet. Vekslingsstrekningen på Ramstadsletta oppfylder akkurat minstekravet til lengde. Sammen med lengder på av- og påkjøringssoner er avstanden mellom tunnelportalene ikke lengre enn det den må være.

Planlegging av ny E18 har pågått i en årrekke. Statens vegvesen mener det vil få store konsekvenser for en eventuell realisering av ny E18 i Bærum dersom man skal starte en helt ny prosess for å finne en annen løsning. De uttaler at «enkle og billige løsninger» som skal ivareta overordnede så vel som viktige lokale forhold, trolig ikke finnes. Utredning av nye løsninger vil ta flere år. De mener det nå er stor politisk vilje til å få gjort noe med E18 vestover og at en vedtatt kommunedelplan vil være viktig for å komme videre i planprosessen.

Dagsone på Ramstadsletta og miljøkonsekvenser

Beboere og velforeninger i området er svært bekymret for framtidige miljølemper. Det stilles spørsmål ved Statens vegvesens utredninger som ligger til grunn for planforslaget. Rådmannen har forståelse for disse bekymringene.

Først vil Rådmannen presisere at kommunedelplanen er en overordnet plan som ikke løser alle detaljer. Rådmannen mener at grunnlagsmaterialet fra Statens vegvesen er tilfredsstillende på et kommunedelplannivå. Grunnlagsmaterialet er resultatet av en omfattende planprosess. Statens vegvesen presiserer at de har gjort en utredning av alle relevante konsekvenser i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Rådmannen forutsetter at Statens vegvesen gjør grundigere og mer detaljerte utredninger av støy- og luftforurensning i reguleringsplan, og at detaljplanleggingen skal ha som mål å redusere miljølempene, samt at det tilrettelegges for nødvendige avbøtende tiltak.

Statens vegvesens grunnlagsmateriale viser at de miljømessige konsekvensene ved Ramstadsletta ikke vil forverres sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen (dvs. dagens E18 med beregnet trafikkmengde i 2030).

I etterkant av høringen har Statens vegvesen utarbeidet optimaliserte løsninger for tiltaket som viser et potensial for å redusere miljølempene. De viktigste miljøtiltakene ved Ramstadsletta som foreslås av Statens vegvesen er:

- E18 senkes ca. 2 meter på hele dagstrekningen for å bedre støysituasjonen.
- Miljølokk etableres mellom Borgveien og Vesleveien. Dette lokket bidrar til å sikre god kontakt over E18 i nærmiljøet og bidrar til å redusere støyen. På sørsiden av lokket vil terrenget møte hovedsykkelveien. Dette gjør det mulig å føre en gangvei over lokket.
- Støyskjermhøyden økes fra 4 til 7 meter for å bedre støydempingen.
- Støyskjermene foreslås bøyd seg inn over E18-kjørebane for å gi en mer effektiv støydemping.
- Ny lokalvei som egne kjørefelt i dagsonen for E18 fjernes, i stedet benyttes dagens lokalveisystem.
- Foreslått bussfelt kan omgjøres til separat bussvei slik at bred asfaltflate dermed kan separeres med grøntrabatter. Bussveien foreslås plassert på nordsiden av E18. På begge sider av denne vurderes grøntsoner med trekker.
- Den lange undergangen for fotgjengere og syklistene kan erstattes med en gangbro

Rådmannen forutsetter at Statens vegvesen følger opp disse løsningene i reguleringsplan.

Anbefaling av alternativ 3 eller 4

I høringsuttalelsene framkommer det mange og ulike synspunkter til de to alternative prinsippene for utforming av veisystemet mellom Fornebukrysset og Høvik, alternativ 3 og 4. Velforeningene Holtekilen og Østre Stabekk er sterkt kritiske til alternativ 4 og stiller spørsmål ved konsekvensutredningene for tiltaket. Foretrekker alternativ 3 som de mener er best i forhold til miljøkonsekvenser.

Flere grunneiere som er direkte berørt av veianlegget i alternativ 4 ønsker innløsning og mange har derfor uttrykt støtte til alt 4.

Vestre Stabekk vel går inn for alternativ 4 som følge av at alternativet sannsynligvis vil få mindre trafikk på lokalveiene.

Sentrale offentlige aktører som Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen anbefaler alternativ 4, og mener de miljømessige fordelene med alternativ 3 ikke oppveier for de trafikale fordelene ved alternativ 4.

Rådmannen presiserer også her at kommunedelplanen er en overordnet plan som ikke løser alle detaljer. Rådmannen mener at grunnlagsmaterialet fra Statens vegvesen er tilfredsstillende på et kommunedelplannivå. Grunnlagsmaterialet er resultatet av en omfattende planprosess. Statens vegvesen presiserer at de har gjort en utredning av alle relevante konsekvenser i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Rådmannen forutsetter at Statens vegvesen gjør grundigere og mer detaljerte utredninger av støy- og luftforurensning i reguleringsplan, og at detaljplanleggingen skal ha som mål å redusere miljøulempene, samt at det tilrettelegges for nødvendige avbøtende tiltak.

Etter en helhetsvurdering anbefaler Rådmannen alternativ 4 fordi:

- Alternativ 4 gir det mest fleksible, robuste og logiske veisystemet. Transportsystemet E18 mellom Lysaker og Strand skal håndtere store trafikkmengder og betjene store bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner. Kun alternativ 4 muliggjør full fleksibilitet med direkte av- og påkjøring mellom E18 og Ring3, Fornebu, Lysaker og Bærumsdiagonalen.
- Fornebu får en mest mulig direkte tilknytning til E18 vestfra. Fornebuutbyggingen er av et omfang og betydning som krever god og direkte tilknytning til overordnet veinett. Det vil være uheldig dersom hovedforbindelsen vestfra i fremtiden skal skje via samleveien fra Ramstadsletta, gjennom Høvik senter.
- Alternativ 4 medfører at en større andel av trafikken går på E18, og gir mindre trafikk på lokalveisystemet enn alternativ 3
- Miljøulempene ved alternativ 4 er noe større enn ved alternativ 3. Totalt sett vil allikevel E18-tiltaket – uansett alternativ - redusere trafikkskapt miljølemp betydelig sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen.
- Statens vegvesen har arbeidet med å optimalisere begge alternativer etter høringen. Optimaliseringsarbeidet viser at det er potensial for ytterligere reduksjon av miljøulempene i neste planfase. Samtidig har arbeidet vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3.

Tunnelpåhugg for Bærumsdiagonalen ved Strand

Kommunedelplanen tilrettelegger for et tunnelpåhugg for Bærumsdiagonalen ved Strand nær dagens Strandkryss. Fagerstrand vel og grunneiere omkring påhuggsområdet er bekymret for arealbeslaget og barrierevirkningene som tunnelpåhugget vil medføre. Rådmannen har forståelse for disse bekymringene. Parallelt med høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere løsningene for alternativ 3 og 4 og har kommet fram til to løsninger som de kaller alternativ 3B og 4B. Løsningene i alternativ 3B og 4B er identiske fra lokket ved Kveldsro Terrasse og vestover. I både 3B og 4B er E18 omtrent lik som i alternativ 3 og 4. I begge alternativene har Statens vegvesen lagt spesiell vekt på redusere miljøulemp gjennom å:

- Forlenges Stabekkløkket mot vest
- Flytte forbindelsen mellom Prof. Kohts vei og Samleveien / E18 opp på Stabekkløkket
- Kobling av Bærumsdiagonalen mot samleveien uten ramper mot vest. Trafikkberegningene viser at den vestvendte trafikken er svært liten og heller kan betjenes av lokalveinettet. Dette innebærer at tunnelpåhugget blir liggende mer integrert i selve samleveien og at det opprinnelige påhugget i boligområdet nord for Strandkrysset fjernes. Dette reduserer inngrepene i dette boligområdet betydelig.

- Det foreslås et nesten 200 m langt miljølokk ca. over samlevegen sør for Kveldsro Terrasse. På lokket blir det bussvei, bussholdeplass og hovedsykkelvei samt kryssing nord-sør for myke trafikkanter.

Velet og grunneierne ønsker at variantløsningen skal tas med som en endring av kommunedelplanen i denne fasen. Rådmannen mener optimaliseringene i hovedsak viser muligheter innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Rådmannen anbefaler at videre utredning av disse løsningene må gjøres på et mer detaljert nivå i reguleringsplan. Arealplankartene og bestemmelsene som legges fram til 2.gangsbehandling er derfor stort sett uendret.

Kryssområde og tunnelpåhugg ved Gjøttes

Kommunedelplanen tilrettelegger for et tunnelpåhugg for Bærumsdiagonalen ved Gjøttes. Ved en glipp falt velforeningene ved Gjøttesområdet utenfor medvirkningsprosessen fram mot 1.gangsbehandlingen av kommunedelplanen, noe Rådmannen sterkt beklager. Statens vegvesen, Bærum kommune og de lokale velforeningene hadde et møte høsten 2013 der Statens vegvesen og kommunen redegjorde for prosessen med planarbeidet fram til 1.gangsbehandlingen. I neste planfase forutsettes det en tettere dialog med de berørte partene i området.

Beboerne og velforeningene i området er bekymret for framtidig trafikkøkning, støybelastning og arealinngrep som følge av E18-tiltaket.

Trafikkberegninger viser at E18 løsningen og Bærumsdiagonalen endrer trafikkbildet for flere samle- og lokalveier i Haslum-, Gjøttes-, Bekkestuaområdet. Hovedveier som Bærumsveien vest for Gjøttes får mer trafikk, mens øst for Gjøttes redusert trafikkbelastning. Gml. Ringeriksvei får redusert trafikkbelastning. For Nadderudveien er det liten endring. Gjøttesjordet får trafikkøkning. For Høvikveien/Dragveien er det beregnet en stor trafikkreduksjon.

I etterkant av høringen har både Rådmannen og Statens vegvesen diskutert muligheter for optimalisering av løsninger ved Gjøttes. Rådmannen mener det er gode muligheter for forbedring av løsningene innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Videre prosjektering og konsekvensutredning av disse løsningene gjøres på et mer detaljert nivå i reguleringsplan. Arealplankartene og bestemmelsene som legges fram til 2.gangsbehandling er derfor stort sett uendret. I videre planlegging og optimalisering av løsningene i området mener Rådmannen at det bør legges vekt på å unngå nærføring til boligbebyggelse, redusere støyulemper og å ivareta nærmiljøanlegg og eksisterende grønnstruktur.

Grunnerverv

Mange av merknadene handler om problemstillinger knyttet til framtidig grunnerverv som følge av E18-tiltaket. Mange uttrykker et stort behov for en rask avklaring av framtidig bosituasjon.

Statens vegvesen er tiltakshaver og dermed ansvarlig for grunnerverv. Normalt skjer innløsning av boliger først etter at reguleringsplanene for traseen er vedtatt. Regjeringen har imidlertid gitt klarsignal her for at grunnervervet kan påbegynnes på bakgrunn av vedtatt kommunedelplan. Det vil sannsynligvis ikke være midler til erverv i 2014, men forhåpentligvis i 2015. Statens vegvesens tillatelse til å erverve på bakgrunn av

kommunedelplan gjelder strekningen Lysaker – Ramstadsletta. Det er uansett en forutsetning at det bevilges penger før grunnervervet kan starte opp.

For de som bor i egen bolig skal erstatningen sette eieren i stand til å anskaffe seg annen tilsvarende bolig. Det kan medføre at man har krav på erstatning etter utgifter til gjenerverv, dvs. ut fra hva det vil koste å skaffe seg bolig med tilsvarende bofunksjon og bokvalitet. Salgsverdien har eieren alltid krav på å få erstattet. I tillegg vil man kunne få dekket flytteomkostninger, transaksjonskostnader knytta til kjøp og tilpasning av bolig. Boligeiere som er berørt av planene for E18 får dekket advokatbistand av Statens vegvesen.

Slik kommunedelplanen nå fremstår medfører alternativ 3 behov for innløsning av 180 boenheter mot 240 boenheter i alternativ 4. Innløsningsbehovet er størst øst i Michelets vei, Eilef Dues vei, i området ved Strand-krysset og i området ved Henry Lehres vei på Ramstadsletta. Forskjellen mellom alternativene skyldes i hovedsak at alternativ 4 også forutsetter innløsning av rekkehusene i Riiser-Larsens vei. I tillegg til boligeiendommer vil det være behov for innløsning av ca.25 næringseiendommer i både alternativ 3 og 4. Den mest omfattende innløsningen av næringseiendom vil finne sted på Ramstadsletta. Rådmannen har forståelse for at mange grunneiere vil være i en vanskelig situasjon og legger til grunn at Statens vegvesen tilbyr en akseptabel løsning for berørte grunneiere på strekningen. Rådmannen er kjent med at Statens vegvesen prioriterer denne problemstillingen høyt.

Rådmannen erkjenner at den lange anleggsperioden kan bli en belastning for mange trafikanter og beboere i nærområdene. Tiltak for å redusere problemene vil bli skissert i reguleringsplanprosessen. I ytterste konsekvens kan det være aktuelt å tilby midlertidig bosted for enkelte beboere på grunn av omfattende byggeaktivitet nær bebyggelsen.

Rådmannen forventer at Statens Vegvesen legger frem et opplegg for planlegging og gjennomføring av innløsningsprosessen, inkludert muligheter for erstatningsboliger/tomter.

8 STATENS VEGVESENS ARBEID MED OPTIMALISERING AV E18-TILTAKET ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Statens vegvesen har utarbeidet skisser til et optimalisert veianlegg for å imøtekomme innspill fra høringen. Optimaliseringen viser i hovedsak muligheter innenfor rammene av arealplanen i høringsutkastet. Det er utarbeidet tre tilleggsnotater som beskriver de optimaliserte løsningene:

1. Beskrivelse av optimaliserte løsninger (dok.nr. 2341605)
2. Alternativ 3B og 4B Stabekk- Strand (dok.nr. 2341601)
3. Ramstadsletta (dok.nr. 2341602)

Rådmannen viser til disse tilleggsnotatene for utfyllende informasjon.

De optimaliserte løsningene omfatter blant annet følgende endringer:

- *Alternativ 3 og 4 mellom Stabekk og Strand*

Det er utarbeidet et optimalisert forslag for alternativ 3 på strekningen Stabekk – Strand. Statens vegvesen omtaler dette som alternativ 3B. På samme strekning er det utarbeidet et optimalisert forslag for alternativ 4. Statens vegvesen omtaler dette som alternativ 4B. Løsningene i alternativ 3B og 4B er identiske fra nytt miljølokk ved Kveldsro Terrasse på Strand og vestover. Løsningene er også identiske på Lysaker. I begge alternativene har Statens vegvesen lagt spesiell vekt på redusere miljøulemper gjennom å:

- Forlenges Stabekkløkket mot vest
- Flytte forbindelsen mellom Prof. Kohts vei og Samleveien / E18 opp på Stabekkløkket
- Kobling av Bærumsdiagonalen mot samleveien uten ramper mot vest. Trafikkberegningene viser at denne trafikken er svært liten og heller kan betjenes av lokalveinetten. Dette innebærer at tunnelpåhugget blir liggende mer integrert i selve samleveien og at det opprinnelige påhugget i boligområdet nord for Strandkrysset fjernes. Dette reduserer inngrepene i dette boligområdet betydelig.
- Det foreslås et nesten 200 m langt miljølokk ca. over samlevegen sør for Kveldsro Terrasse. På lokket blir det bussvei, bussholdeplass og hovedsykkelvei samt kryssing nord-sør for myke trafikanter.

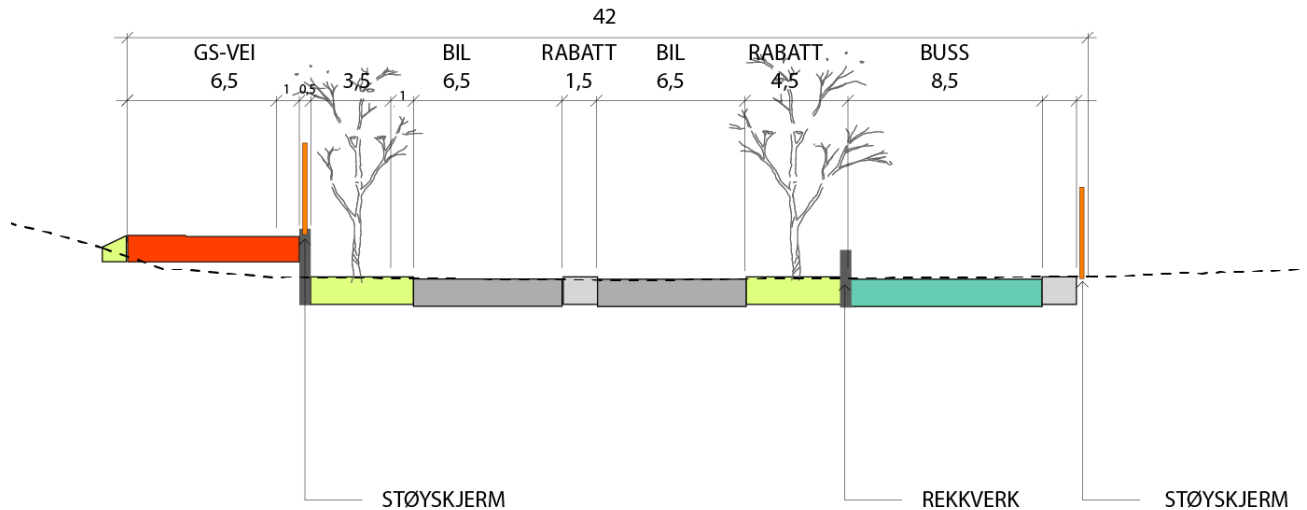
- ***Bussvei og ny bussterminal***

Vegvesenet foreslår nå separat bussvei på hele strekningen mellom Lysaker og Slepden. Det er lagt til rette for at bussene kan fortsette på egen bussvei i Asker kommune også. Dette gjør at busstrafikken langs korridoren kan gå uavhengig av trafikken på E18 og samleveien. Med egen bussvei vil ikke bussene være berørt av kø og hendelser / avvikssituasjoner på E18 og kan ha god fremkommelighet på strekningen. I alternativ 3B vil det fremdeles være bussfelt en kort strekning på samleveien mellom NC-bygget og Strand. Det foreslås en enklere og mer effektiv bussterminal på Lysaker. Denne løsningen videreutvikles i et samarbeid med Ruter og andre berørte parter. Med egen bussvei kan utformingen av samleveien tilpasses en lavere hastighet, dvs. at bredden på kjørefeltene kan reduseres.

- ***Utforming av samlevegen***

En separat bussvei gir mulighet for redusert hastighet og veibredde for samleveien. Statens vegvesen foreslår at samleveien utformes med 2 + 2 smale bilfelt med midtrabatt og grøntsone med trekker på begge sider. Dette vil gi en mer bymessig gateutforming og føre til at samleveien oppleves som mindre dominerende i landskapet.

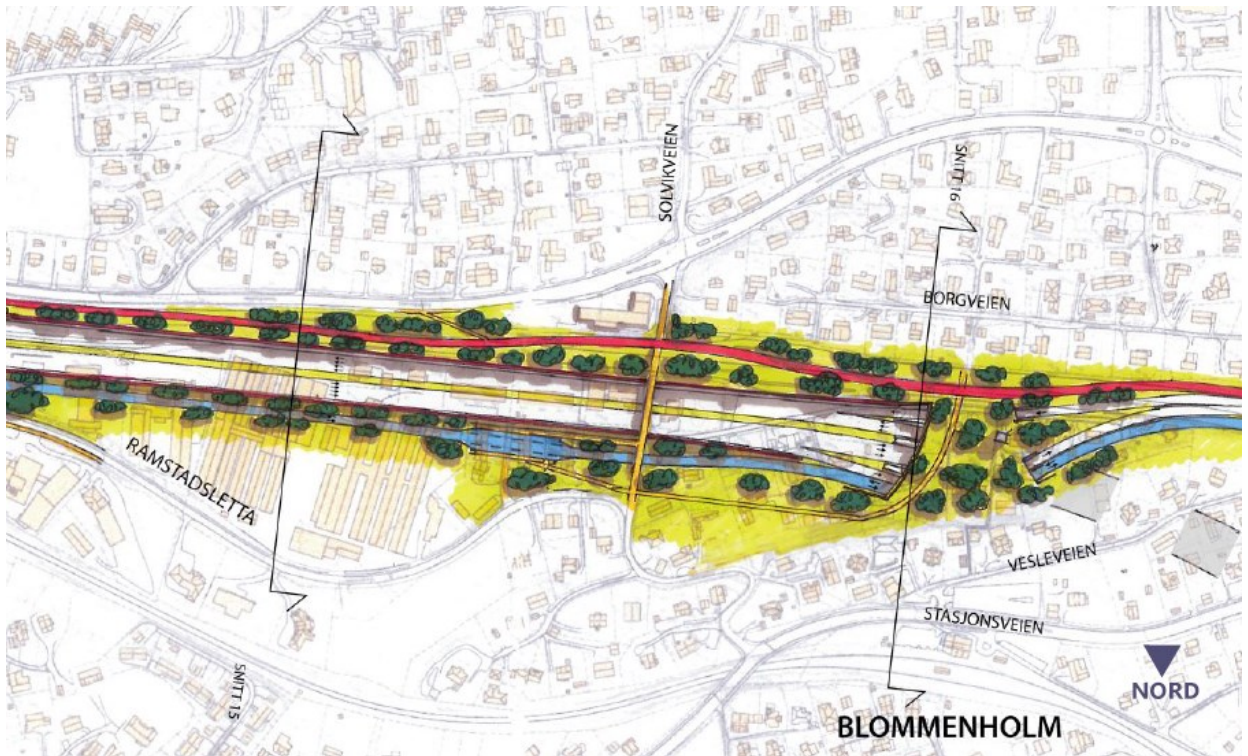
Prinsippnitt som viser optimalisert løsning for utforming av samleveien:



- **Tiltak på Ramstadsletta**

Statens vegvesen foreslår følgende endringer ved Ramstadsletta:

- E18 senkes ca. 2 meter på hele dagstrekningen for å bedre støysituasjonen.
- Miljølokk etableres mellom Borgveien og Vesleveien. Dette lokket bidrar til å sikre god kontakt over E18 i nærmiljøet og bidrar til å redusere støyen. På sørsiden av lokket vil terrenget møte hovedsykkelveien. Dette gjør det mulig å føre en gangvei over lokket.
- Støyskjermhøyden økes fra 4 til 7 meter for å bedre støydempingen.
- Støyskjermene foreslås bøyd seg inn over E18-kjørebane for å gi en mer effektiv støydemping.
- Ny lokalvei som egne kjørefelt i dagsonen for E18 fjernes, i stedet benyttes dagens lokalveisystem.
- Foreslått bussfelt kan omgjøres til separat bussvei slik at bred asfaltflate dermed kan separeres med grøntrabatter. Bussveien foreslås plassert på nordsiden av E18. På begge sider av denne vurderes grøntsoner med trekker.
- Den lange undergangen for fotgjengere og syklister kan erstattes med en gangbro



Illustrasjonsskisse Ramstadsletta vest



Miljøløkk over E18 og bussveien mellom Borgveien og Vesleveien. Ny gang- og sykkelvei på toppen av miljøløkket, samt i ny bro over E18 mot øst.



Bussvei og høy støyskjerming.

9 RÅDMANNENS VURDERING

Behovet for E18-tiltaket

Vestkorridoren preges av sterk vekst i antall arbeidsplasser og antall bosatte. Prognoser for 2030 indikerer at veksten kan medføre et økt persontrafikkbehov på om lag 30%.

E18 vestover fra Oslo er blant landets mest belastede stamveier med en ÅDT på ca.90.000, og har til dels store trafikkavviklingsproblemer for både bil- og busstrafikken. I Bærum har eksisterende E18 funksjon som både stamvei, hovedvei og lokalvei, der det er relativt kort avstand mellom kryssene. Dette gir et komplisert kjøremønster som fører til labil trafikkavvikling og mange uhell og ulykker. Køene på veiene gir forsinkelser for kollektivtrafikken og et tidstap for veitransporten som er av stor økonomisk betydning for samfunnet. Beregninger utført for Asker kommune (Pöyry, 2012) dokumenterer at manglende fremkommelighet på E18 påførte godstransporten ekstrakostnader på mellom 670 – 1000 mill. kroner i 2011. Over en 20 års periode vil de akkumulerte kostnadene for næringslivet nærme seg 30 mrd. kr. om lite gjøres.

E18-korridoren utgjør også en visuell og funksjonell barriere i områdene den berører og påfører omgivelsene stor belastning mht. støy og luftforurensing.

Rådmannen mener E18-utbyggingen slik den nå er foreslått er et viktig bidrag for å løse transport- og miljøutfordringene i Vestkorridoren. Dersom det ikke gjøres tiltak i E18-korridoren som kan møte den antatte befolkningsveksten, vil situasjonen i fremtiden kunne bli uholdbar både trafikalt og miljømessig.

E18 er en viktig lenke i det overordnede vegnettet i landet. Fremkommeligheten på E18 i Bærum er dermed et nasjonalt anliggende. Dimensjonering av veien må ta hensyn til dette.

Et overordnet samfunns mål er at veksten i persontransport i hovedsak skal tas med miljøvennlige transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange.

Rådmannen mener utbygging av E18 også vil bidra til å tilrettelegge for miljøvennlige transportformer. I tillegg vil ny E18 i tunnel skjerme store, tett befolkede boligområder for uakseptabelt høye støy- og luftforurensingsnivåer.

Viktige elementer i E18-tiltaket for å bygge opp under miljøvennlig transport er:

- Gjennomgående separat busstrasé i kombinasjon av bussvei og bussfelt parallelt med samleveien, ny tverrforbindelse med kollektivfelt Gjøannes-E18, samt ny terminal på Lysaker gir forbedret fremkommelighet for bussen i store deler av Bærum.
- Forbedret kapasitet i E18-korridoren vil avlaste lokalveinettet og gi bedre fremkommeligheten for buss lokalt.
- Vestre lenke vil gi Fornebu bedre tilgjengelighet for busstrafikk som kommer fra vest. Dette vil være et viktig supplement til en framtidig Forneubane som kun vil ha forbindelse mot Oslo.
- Separat ekspress-sykkelvei i hele E18-korridoren gir bedre fremkommelighet og sikkerhet for sykkel som transportmiddel
- Ny E18 i tunnel muliggjør høyere og bedre utnyttelser av knutepunkter med god kollektivdekning som et ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging.

Tilstrekkelig kapasitet i E18-korridoren er en forutsetning for avlastning av lokalveinettet og god fremkommelighet for bussene. Ny E18 er foreslått med 3 + 3 gjennomgående felt for å være i balanse med veisystemet i Oslo. Dette er en økning på ett felt i hver retning sammenlignet med beskrivelsene i planprogrammet. E18 med Operatunnelen og Ring 3 er styrende for antall felt mot byen, og 3+3 felt i E18-tunnelene gir en riktig fordeling mellom samlevei og hovedvei ved at gjennomgangstrafikken holder seg på E18. Med 2+2 felt i tunnel ville deler av gjennomgangstrafikken overføres til samleveien i rushperioder, fordi kapasiteten på E18 blir for liten. Dette vil få negative konsekvenser spesielt for næringstrafikken. I tillegg reduseres den positive miljøeffekten av tunnelene. Mulighetene for knutepunktsutvikling reduseres også.

Når det gjelder utforming av veisystemet inn mot Oslo er det ingen endringer i det totale antallet felt. Ny E18 legger dermed ikke opp til mulighet for en stor trafikkøkning mot Oslo. Videre inn mot Oslo vil det være utformingen av fremtidig E18 med av- og påkjøringer som vil være styrende for trafikken inn mot gatenettet i byen. Dermed vil E18-utbyggingen i Bærum etter rådmannens oppfatning ikke gi stor innvirkning på trafikken i bygatene. Fordi det skjer en omfordeling av trafikk fra øvre Bærum til E18-korridoren, vil det komme noe mer trafikk inn sørfra som balanseres av redusert trafikk nordfra.

Rådmannen ser at E18-prosjektet ikke oppfyller alle mål i alle overordnede dokumenter. I et prosjekt av dette omfanget vil det være innebygget målkonflikter. Rådmannen mener den største bekymringen med E18-prosjektet ikke er økt biltrafikk inn mot Oslo, men snarere økt tilrettelegging for bilkjøring internt i Bærum. Med ca. 70 000 arbeidsplasser er Bærum et viktig målpunkt for arbeidsreiser i rushtiden, samtidig som bilbruken blant kommunens innbyggere er høy.

Rådmannen forutsetter derfor at den videre planleggingen av E18 også vurderer og implementerer tiltak som virker reduserende på biltrafikken. Et aktuelt virkemiddel vil være å redusere kapasitet og hastighet på samleveien. Økt trafikantbetaling som følge av foreslått finansieringsmodell vil også virke reduserende på biltrafikken. En optimal

tilrettelegging for kollektivtrafikk, gangtrafikk og sykkeltrafikk vil også være avgjørende i den videre planprosessen.

Rådmannen vil følge opp kommunale ansvarsområder som tilrettelegging for en trafikkreduserende arealutvikling (fortetting i knutepunkt heller enn spredning) og parkeringspolitikk, blant annet i forbindelse med kommuneplanen som er under revisjon.

Trafikale konsekvenser

E18-utbyggingen vil medføre trafikale endringer og forbedringer i store deler av Bærum. Alle trafikantgrupper vil få forbedret fremkommelighet. Trafikkberegningene viser at den nye E18-korridoren vil tiltrekke seg trafikk og avlaste lokalveinettet i forhold til referansealternativet (dagens vei i år 2030).

I dag fungerer E18 i Bærum også som lokal samlevei, med de ulemper dette medfører for fremkommelighet og trafiksikkerhet. Tiltaket vil gi Bærum et forbedret lokalveisystem i E18-korridoren, som i større grad er uavhengig av selve E18.

Med Vestre Lenke får Fornebu en ny forbindelse til E18 og samlevei. Etablering av Vestre Lenke er avgjørende for videre utbygging av Fornebu. Fornebu har i dag kun 1 adkomst, hvilket er kapasitetsmessig og sikkerhetsmessig utilstrekkelig. Vestre Lenke vil også ha stor betydning for økt busstilgjengelighet vestfra til Fornebu.

Busstrafikken vil få en gjennomgående, separat trasé i en kombinasjon av bussvei og bussfelt parallelt med den nye samlevei. Dette vil bli en effektiv trasé for både regionale og lokale busser. Den nye Bærumsdiagonalen med egne bussfelt vil også gi en viktig tverrforbindelse for busstrafikken mellom øvre deler av Bærum og E18/Fornebu.

Syklister får en gjennomgående og effektiv sykkelvei mellom Slependen og Lysaker.

I alternativ 3 er det færre kryss mellom E18 og samleveiene. Trafikantene må derfor kjøre lengre strekninger på samleveiene, adkomsten til Fornebu og Lysaker vestfra blir komplisert, og trafikk lokalt og fra Bærumsdiagonalen til Ring 3 må unaturlig via Fornebu.

Alternativ 4 har i tillegg et kryss mellom E18 og samlevei på Nedre Stabekk. Dette innebærer at trafikantene i langt større grad kan følge E18 og på en logisk måte. Dermed kan en større del av gjennomgangstrafikken avvikles på ny E18. Trafikalt er alternativ 4 mer robust og logisk enn alternativ 3.

Statens vegvesen sitt arbeid med å optimalisere løsninger etter høringen har vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3.

Miljøkonsekvenser

E18-utbyggingen vil ha både positive og negative konsekvenser for miljøet. Alternativ 4 gir noe større negative miljøkonsekvenser enn alternativ 3 mellom Lysaker vest og Strand pga. lengre dagstrekning for E18. Rådmannen er opptatt av at E18-tiltaket totalt sett – uansett alternativ – vil redusere trafikkskapte miljøulempere betydelig sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen.

Rådmannen påpeker at differansen i støynivå mellom alternativ 3 og 4 er vesentlig mindre enn differansen mellom alternativene og referansesituasjonen. Rådmannen forutsetter at

detaljerte støyberegninger og tiltaksvurderinger utføres i reguleringsfasen, med mål om at alle bosatte i E18-korridoren får en forbedring av støysituasjonen etter at E18-utbyggingen er ferdig.

Rådmannen ser at både alternativ 3 og 4 gir noe større klimagassutslipp enn referansesituasjonen. For å begrense økningen i biltrafikk mest mulig er det viktig med både et godt kollektivtilbud og innføring av restriktive tiltak på biltrafikken.

En viktig positiv konsekvens av tiltaket er at det frigjøres arealer til nye friområder, grønnsstruktur og utbyggingsområder. Spesielt i Sandvika har dette stor positiv betydning for både landskap, bymiljø og nærmiljø fordi planforslaget muliggjør utvikling av nye, sammenhengende sentrumsområder og et større, sammenhengende friområde ved Lakseberget.

Tiltaket berører naturmiljøverdier på begrensede områder, men konsekvensene er negative i områdene som berøres. I den videre optimaliseringen av tiltaket vil det derfor være spesielt viktig å redusere de fysiske inngrepene i naturmiljøer

Stedvis medfører planforslaget negative konsekvenser for kulturminneverdiene. Samlet sett har alternativ 4 flere og større negative konsekvenser enn alternativ 3. Planforslaget har også positive konsekvenser for kulturminneverdiene, spesielt i Sandvika. Dette gjelder begge alternativer.

Rådmannen mener at man i det videre planarbeidet må arbeide for å redusere de negative konsekvensene for kulturminneverdiene. Fokus bør i særlig grad rettes inn mot området Strand-Høvik, der flere verneverdige bygninger forutsettes revet. Hensynet til Høvik kirke som landemerke må ivaretas ved plassering av luftetårn. Rådmannen vil også trekke frem nærføringen til Fagerhøy terrasse 9-11 som særlig uheldig. Justering av trase og forenkling av kryss mellom bussvei og Prof. Kohts vei bør vurderes.

E18-utbyggingen innebærer inngrep og endringer i landskapet langs veikorridoren. De største negative konsekvensene oppstår langs dagstrekningene for E18, spesielt ved Ramstadsletta der veianlegget vil utgjøre en markant barriere i landskapet. I den videre planprosessen må det legges stor vekt på å forbedre løsningene i dagstrekningene for E18 for å redusere barriervirkningene.

Kommunedelplanen gir rom for en bred samlevei som også vil kunne bli en barriere i landskapet. I forbindelse med regulering må det vurderes en utforming som reduserer veibredden og prioriterer tilrettelegging for myke trafikanter.

Statens vegvesen har arbeidet med å optimalisere begge alternativer etter høringen. Optimaliseringsarbeidet viser at det er potensial for ytterligere reduksjon av miljøulempene i neste planfase.

Byutvikling

E18-utbyggingen muliggjør en sterkere satsing på by- og knutepunktutvikling i tilknytning til kollektivsystemet langs ny bussvei og eksisterende jernbane. E18 og jernbanen følger hverandre gjennom Bærum. Sandvika, Høvik og Lysaker er etablert som knutepunkter til jernbanen. E18 ligger inntil disse sentrene og begrenser en god stedsutvikling i regionen. Ved at E18 legges i tunnel forbi Sandvika og Høvik vil barrierevirkninger og trafikkskapt miljøulemper reduseres, noe som frigjør et stort utbyggingspotensial. For Lysaker betyr

E18-utbyggingen først og fremst at kapasitet og tilgjengelighet til kollektivterminalen forbedres. Byutvikling her må følges opp i kommunens videre planlegging knyttet til Lysakerområdet, og gjennomføres i samarbeid med Oslo kommune.

Samlet sett mener rådmannen alternativ 4 gir de beste betingelsene for byutviklingen. Hovedbegrunnelsen ligger i behovet for robuste og fleksible forbindelser mellom hovedveisystemet og de viktige, regionale målpunktene Lysaker og Fornebu. Dette er næringsområder av nasjonal og regional betydning, med behov for god tilgjengelighet til det overordnede transportnett. Alternativ 4 gir vesentlig bedre tilgjengelighet til disse områdene sammenlignet med alternativ 3.

Utfordringer i det videre planarbeidet

Kommunedelplanen er en overordnet plan som ikke løser alle detaljer. En rekke forhold vil måtte vurderes på nytt i reguleringsfasen og i andre prosesser. Statens vegvesen har foreslått en rekke oppfølgingspunkter i sitt planmateriale. I forslag til vedtak foreslår Rådmannen en del viktige forhold som må følges opp i reguleringsplanarbeidet;

- Det skal legges vekt på framkommelighet for buss. En gjennomgående bussvei som et alternativ til bussfelt langs hovedsamleveien skal vurderes. Bussveien må sikres gode koblinger til lokale busstraseer i Bærum.
- Samleveien skal gis en utforming tilpasset lav hastighet og prioritering av myke trafikanter.
- Følgende optimaliserte løsninger som vist i tilleggsnotatene fra Statens vegvesen, dokument nr. 2341605, 2341601, 2341602, skal videreføres i reguleringsplan:
 - d) Stabekk: Forlenget lokk mot vest.
 - e) Strand: Ny trasé for Bærumsdiagonalen med direktekobling mot samleveien uten ramper mot vest. Miljølokk over samleveien og Bærumsdiagonalen sør for Kveldsro terrasse.
 - f) Ramstadsletta: Senket veianlegg, redusert antall kjørefelt, høy støyskjerm mot E18, miljølokk i vest.

Rådmannen vil i tillegg understreke følgende forhold som må vurderes i det videre planarbeidet:

- Negative konsekvenser for kulturminneverdiene bør reduseres. Fokus bør i særlig grad rettes inn mot området Strand-Høvik.
- Sikre gode koblinger mellom ekspressykkelveien og tilliggende boligområder
- Ved Lysaker stasjon og omkringliggende områder:

- Tilrettelegging for en effektiv, trygg og universelt utformet kobling for fotgjengere og syklister mot kollektivknutepunktet for buss, tog og framtidig Fornebu-bane på tvers av E18.
 - Tilrettelegging for trygge og attraktive gaterom og møteplasser i tilknytning til kollektivknutepunktet
 - Tilrettelegging for et attraktivt sykkelparkeringsanlegg i tilknytning til kollektivknutepunktet.
- Ved Gjøannes må det ved videre planlegging legges vekt på å optimalisere løsningen for tunnelpåhugg og tilhørende veisystem med vekt på å unngå nærføring til boligbebyggelse, og å ivareta nærmiljøanlegg og eksisterende grønnstruktur.

10 RÅDMANNENS ANBEFALING

Rådmannen anbefaler at E18 bygges ut. Sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen (dagens vei i år 2030) mener rådmannen at utbygging av E18 gir trafikale og miljømessige fordeler. Dersom det ikke gjøres tiltak i E18-korridoren som kan møte den antatte befolkningsveksten i Osloregionen, vil situasjonen i fremtiden kunne bli uholdbar både trafikalt og miljømessig.

Planforslaget foreligger i to alternativer, alternativ 3 og 4.

Etter en helhetsvurdering anbefaler Rådmannen alternativ 4. De store trafikale fordelene vektlegges. Alternativ 4 gir det mest fleksible, robuste og logiske veisystemet. Transportsystemet E18 mellom Lysaker og Strand skal håndtere store trafikkmengder og betjene store bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner. Kun alternativ 4 muliggjør full fleksibilitet med direkte av- og påkjøring mellom E18 og Ring3, Fornebu, Lysaker og Bærumsdiagonalen.

Alternativ 4 gir noe større negative miljøkonsekvenser enn alternativ 3 mellom Lysaker vest og Strand pga. lengre dagstrekning for E18. Rådmannen er opptatt av at E18-tiltaket totalt sett – uansett alternativ – vil redusere trafikkskapte miljøulempere betydelig sammenlignet med dagens situasjon og referansesituasjonen.

I lys av merknadene ved høringen har Statens vegvesen arbeidet med å optimalisere begge alternativer. De optimaliserte løsningene viser at det er et betydelig potensial for ytterligere reduksjon av miljøulempene i neste planfase. Samtidig har arbeidet vist at det ikke er mulig å oppnå de trafikale fordelene ved alternativ 4 i et bearbeidet/optimalisert alternativ 3.

Rådmannen mener det er viktig at kapasitetsgevinsten ved utbygging først og fremst kommer næringslivets transporter, kollektivtrafikken og syklister/fotgjengere til gode. Økt kapasitet i E18-korridoren og påfølgende avlastning av lokalveinettet må ikke føre til vesentlig økning i personbiltrafikken. Utbygging av E18 må derfor kombineres med restriktive tiltak for personbiltrafikken.

Rådmannen mener grunnlaget som foreligger etter en omfattende planprosess er tilstrekkelig til å vedta kommunedelplanen. En vedtatt kommunedelplan vil gi nødvendige avklaringer for de berørte. For å komme videre i planprosessen er et vedtak viktig.