



Statens vegvesen

E18 Vestkorridoren

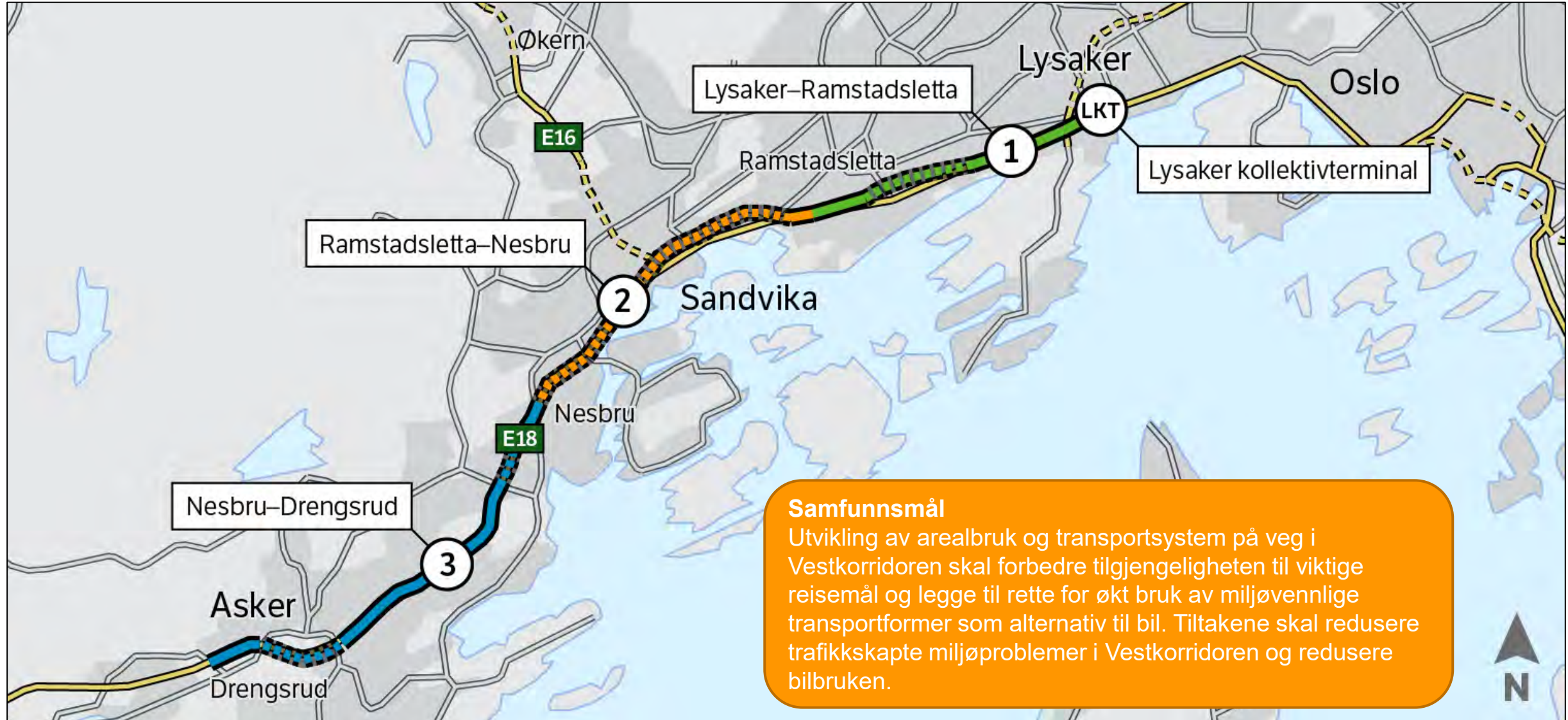
Vi bygger for fremtiden

Et framtidsrettet, effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.



Illustrasjon: Vianova / Statens vegvesen

Tre etapper og Lysaker kollektivterminal



Mål for E18 Vestkorridoren

- Redusere rushtidsforsinkelser. Prioritere næringslivet og kollektivtransport.
- Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportformer
- Transportsystem som håndterer regional og lokal transport.
- Redusere luftforurensing og støyplager
- Redusere veien som en barriere
- Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.



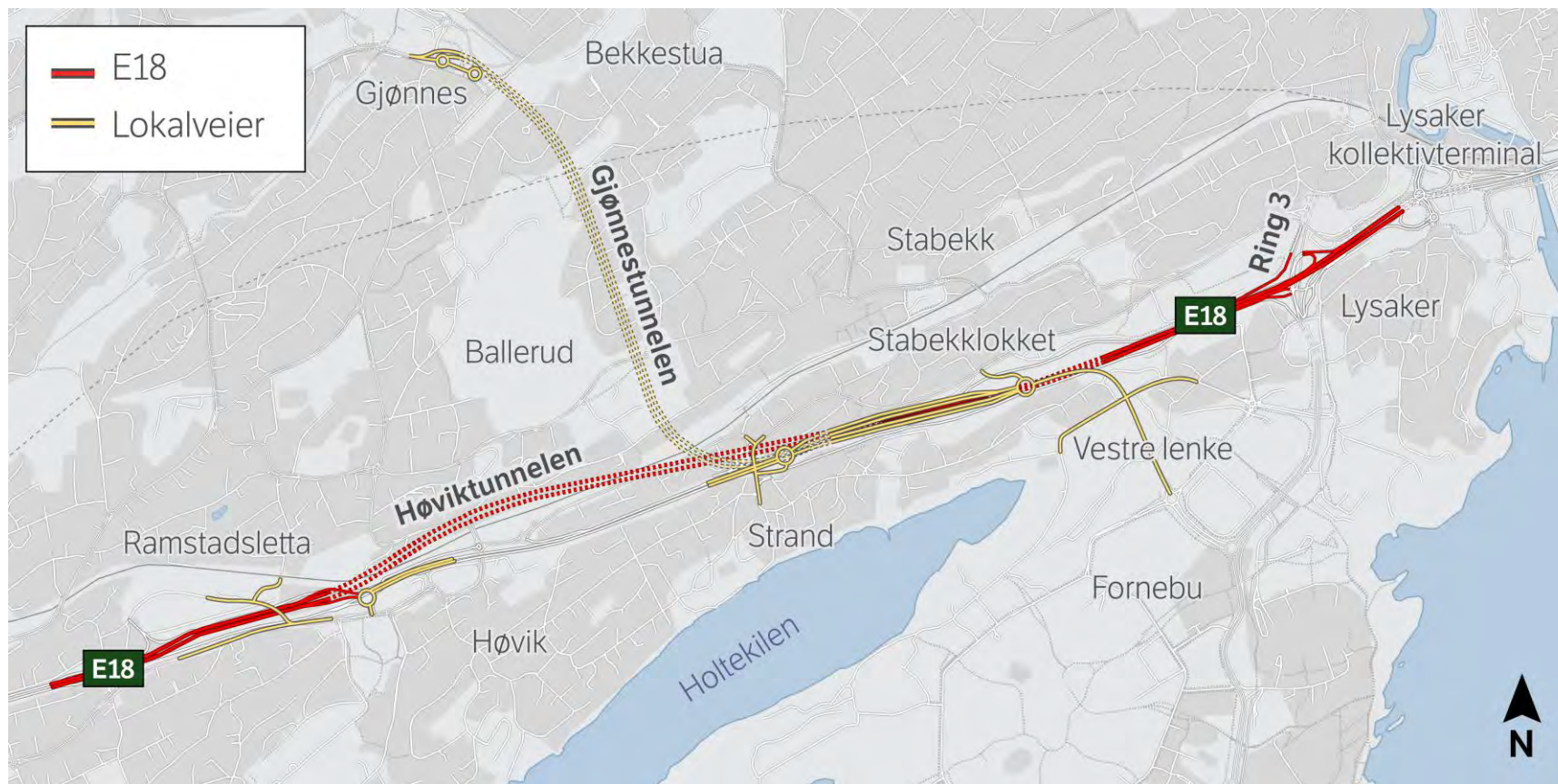
Etappe 1: Lysaker - Ramstadsletta

- Ny E18 med tre felt hver vei (ett kollektiv-/sambruksfelt)
- Ny lokalveg i tunnel til Gjønnnes (tunnel, to løp med to kjørefelt)
- Ny lokalveg til Fornebu (Vestre lenke, 4 felt)
- Hovedsykkelvei
- Lysaker kollektivterminal (under regulering)



Etappe1

Fornebukrysset - Ramstadsletta



4,4 km ny E18 – halvparten under bakken

12,6 km nye gang- og sykkelveier

8,7 km nye lokalveier

4,1 km nye ramper til E18

Gjønnestunnelen

Vestre lenke mot Fornebu

Beregnet byggetid: 2020 – 2030

Kostnadsramme: 23,1 mrd. 2024-kr

Finansiering: Stat og bompenger



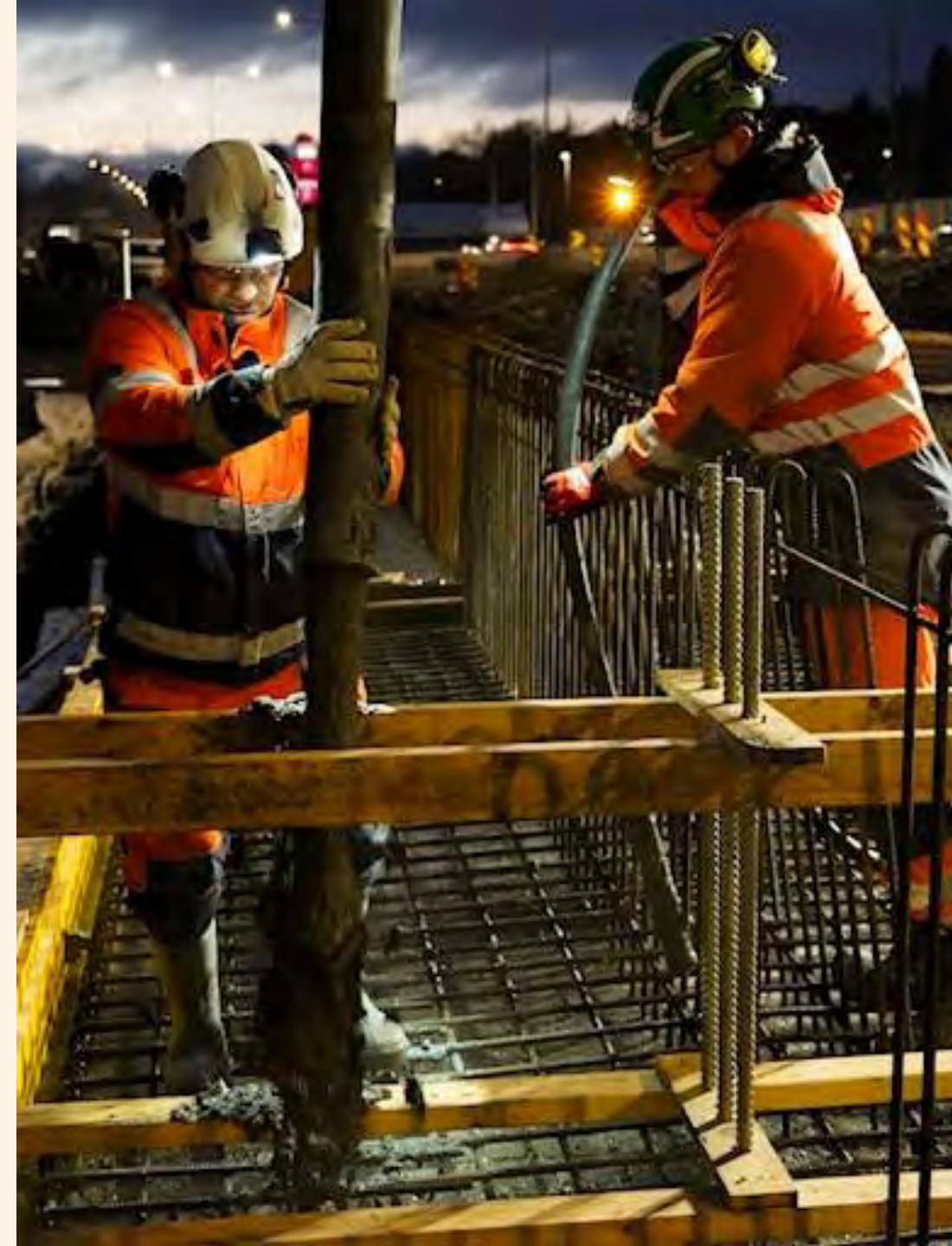
Omgivelser

- Trangt anleggsområde
- 90 000 passerende kjøretøy i døgnet (ca 10 prosent tungtrafikk)
- Krav om full kapasitet på E18 i hele anleggsperioden
- Mange myke trafikanter
- 5000 naboer innen 100 meter fra anleggsområde
- Ambisiøse målsetninger til klima- og bærekraftig utbygging



Bærekraft, klima og miljø

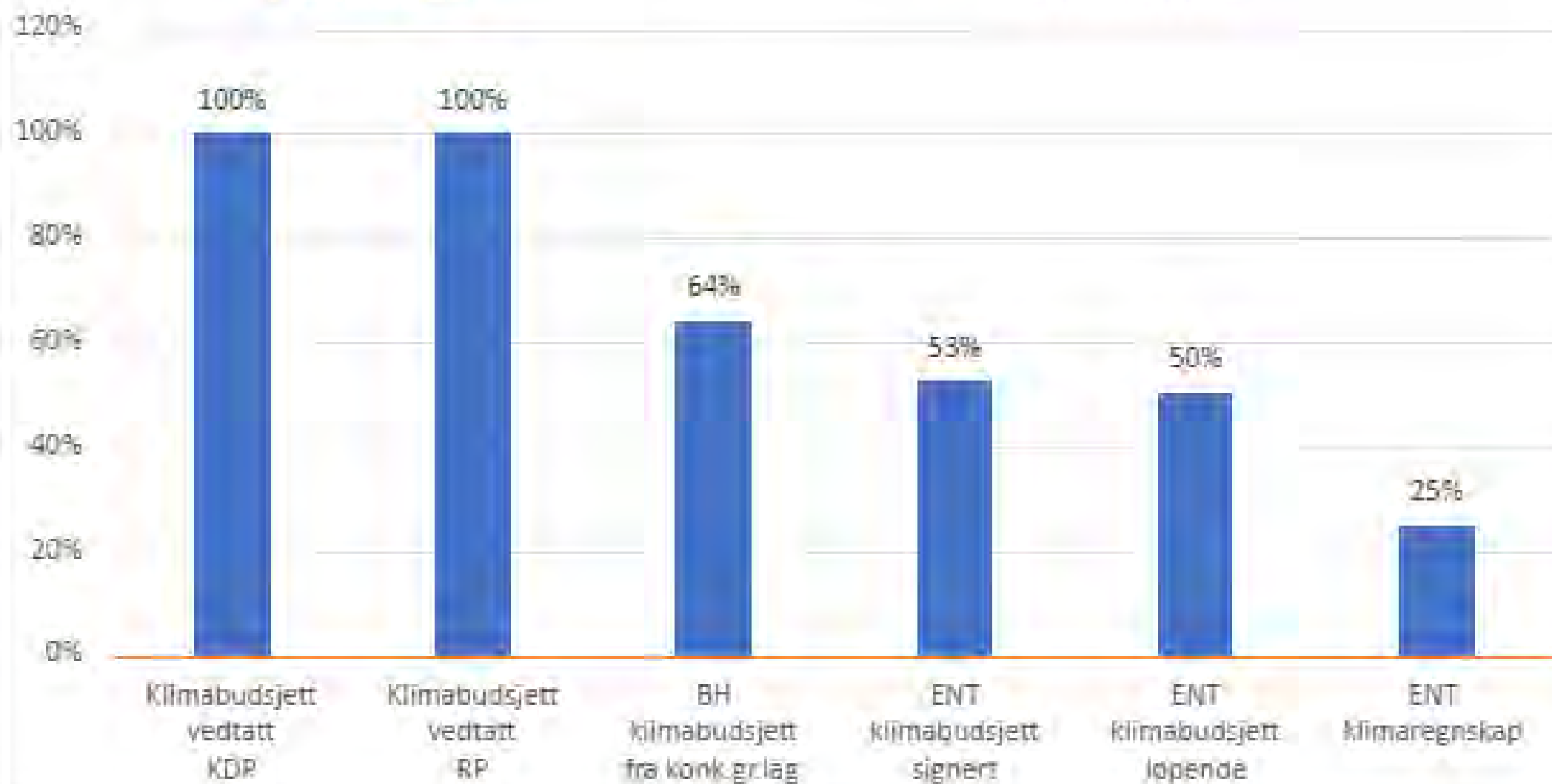
- E18 Vestkorridoren som et utstillingsvindu for bærekraftig vegbygging.
- Pilot for utslippsfri anleggs plass
- Batteripakker og elektriske anleggsmaskiner
- Prøveprosjekter med mer miljø- og klimavennlig betong, sprengstoff mm.
- Solcellepanel ved Høviktunnelen
- Renseanlegg og undersøkelser for å følge opp vannkvaliteten



Utvikling i prosent

PLANFASE

BYGGEFASE





Entreprise 131: Lokale støytiltak

- Permanente støydempende tiltak på boliger og eiendommer langs E18 Vestkorridoren og på Gjønnnes.
- Utreder innendørs støy for boliger som har støynivå høyere eller lik $L_{den} 55dB$ ved fasade.

2021–2025

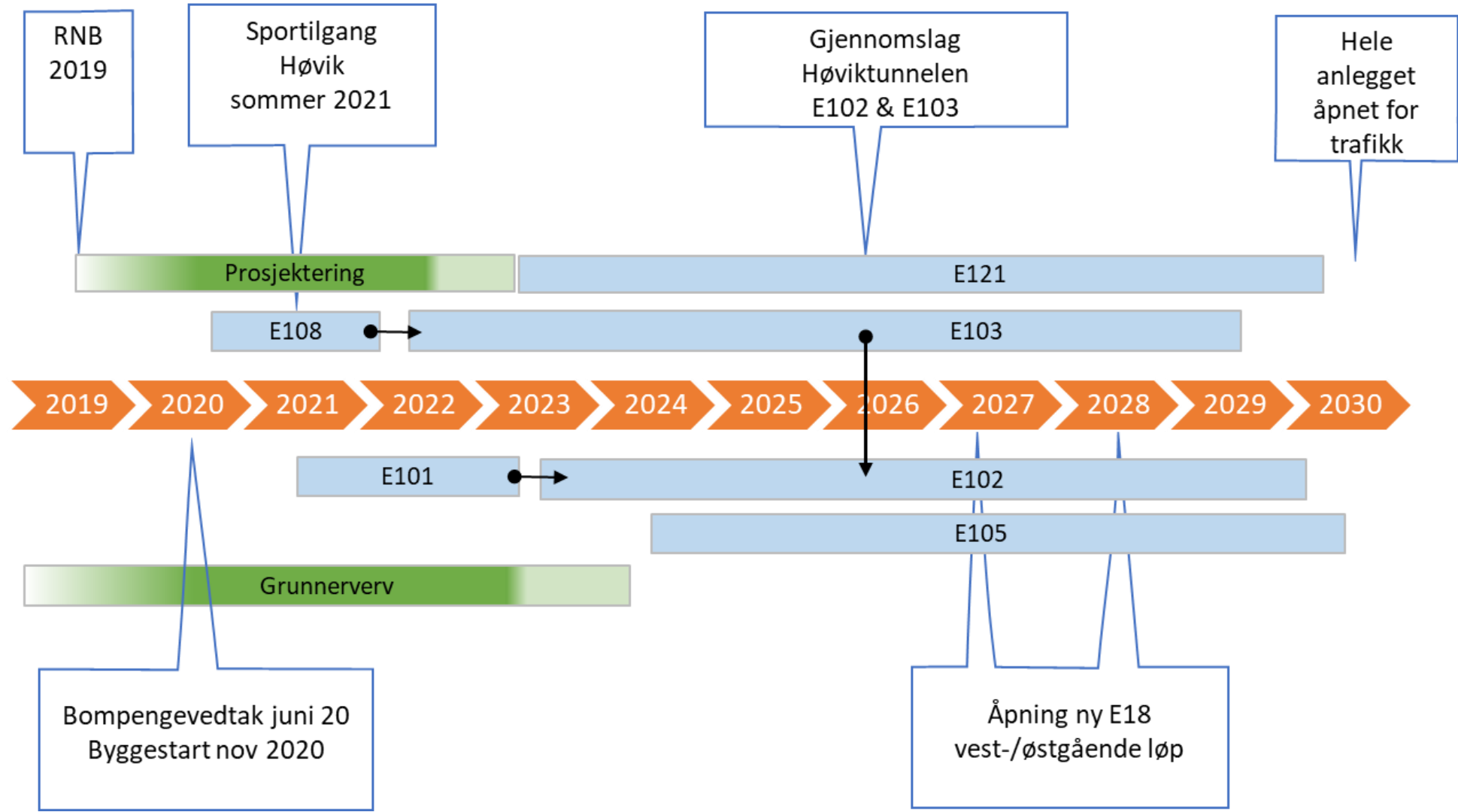
Tidsramme

150 mill.

Sum rammeavtale ekskl.
mva.

Leverandør: Byggmester Strand AS og RVS AS

Fremdrift E18 Vestkorridoren: Lysaker – Ramstadsletta (des 21)



E18 Vestkorridoren, etappe 1

5 stk bomstasjoner lokalvegnettet

- På Professor Kohts vei, mellom krysset med Gamle Drammens vei og Tjernsmyr bussholdeplass.
- På Vollsveien, mellom kryss med Nordraaks vei og kryss med Solliveien.
- På Bærumsveien, mellom Lysakerelva og kryss med Vollsveien.
- På Griniveien, mellom kryss med Fossumveien og Vollsveien.
- På Fossumveien

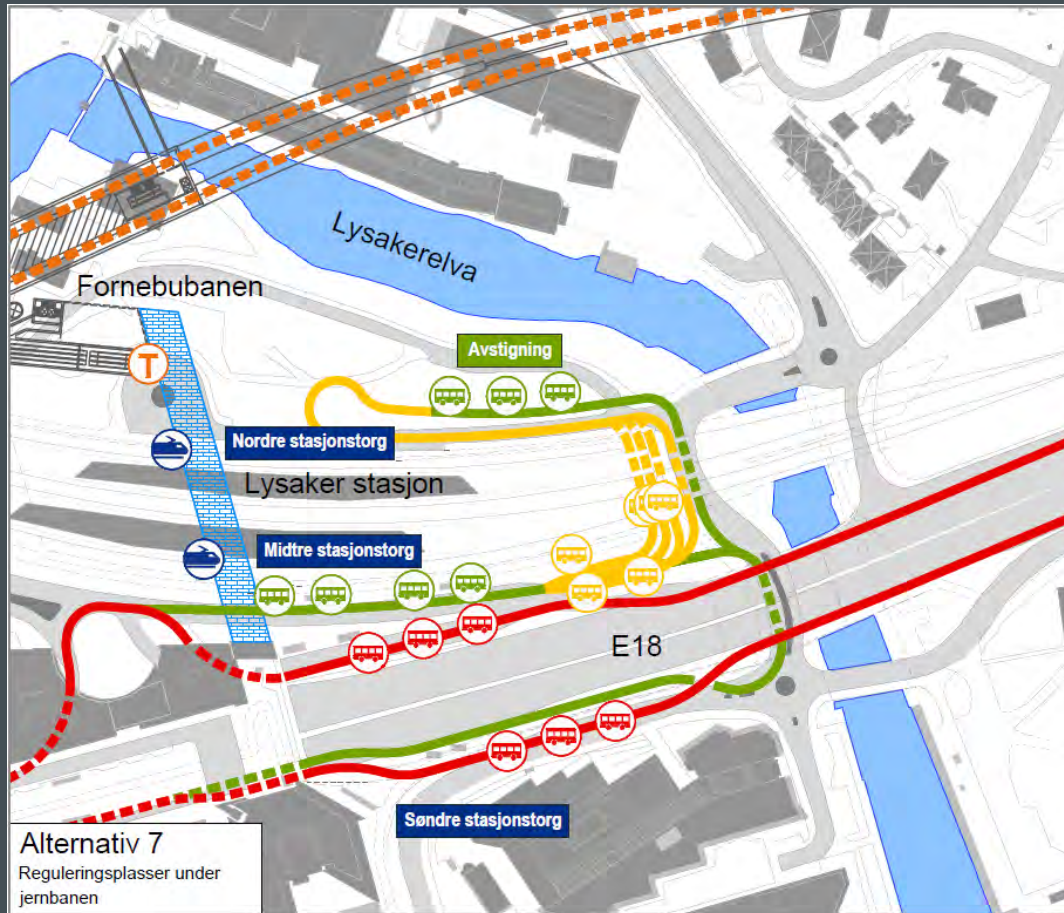
Byggetid: 2026/27

Åpnes: Når begge løp åpner E18

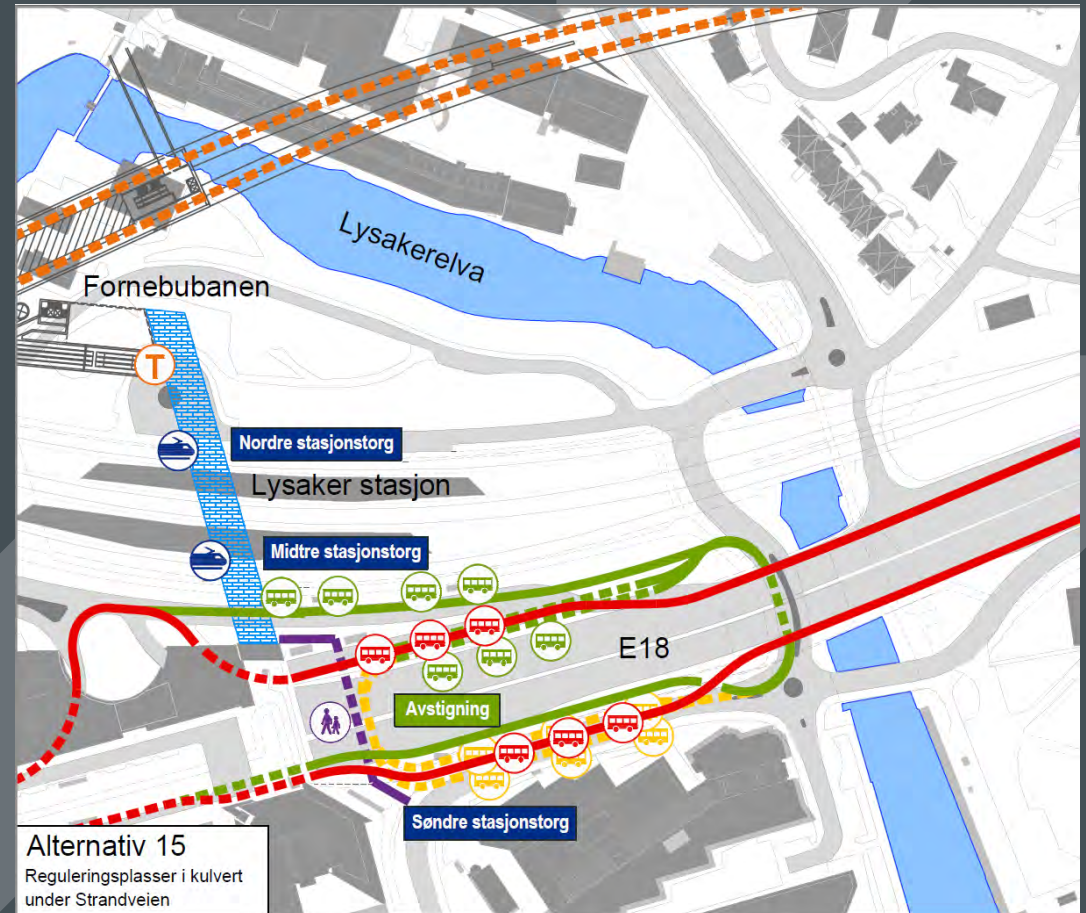


Lysaker kollektivterminal

Alternativ 7



Alternativ 15



Utvikling og avhending av arealer





Statens vegvesen

Reguleringsplan for E18 Ramstadsletta– Nesbru (etappe 2)

Pågående arbeider



Bildet er KI-generert

Varsel om planoppstart

Bakgrunn



- ▶ Statens vegvesen varslet planoppstart for strekningen i mai 2021.
- ▶ I perioden etter varslingen har prosjektet ligget mye i bero og det har gått lang tid (Prosjektet plassert i utviklingsporteføljen NTP og betydelig økte kostnader).
- ▶ Samferdselsdepartementet: Ferdigstille forslag til reguleringsplan innen utgangen av 2026.
- ▶ Prosjektet har fått nytt styringsmål (20,75 mrd 2024kr) i 2025.
- ▶ Statens vegvesen sendte ut nytt varsel om planoppstart 10. februar for å nå ut til nye innbyggere og interessenter, samt å kommunisere at planarbeidet igjen pågår for fullt. Frist for innspill var 12.mars.

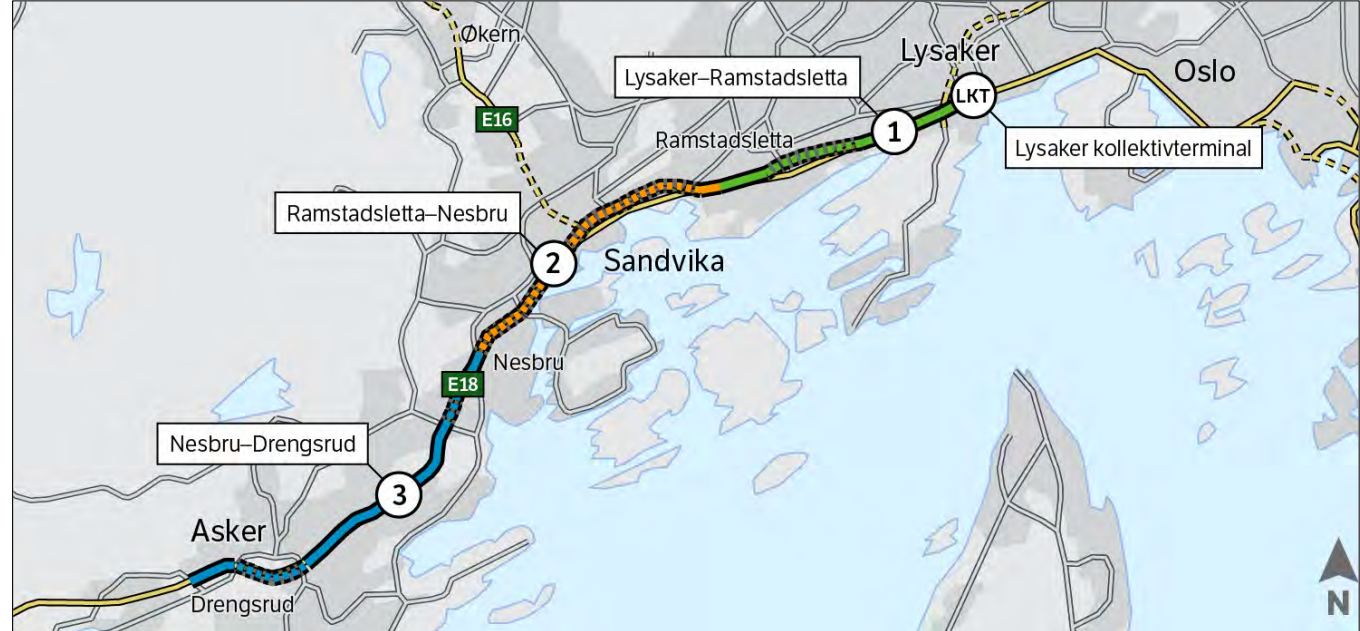
Varslingsområdet

- ▶ I Bærum er varslingsområdet samlet noe redusert sammenlignet med 2021.

Oversikt

E18 Ramstadsletta–Nesbru

- ▶ Prosjektstrekningen utgjør etappe 2 på E18 Vestkorridoren og berører to kommuner:
 - ▶ Bærum og Asker
- ▶ Etappen er ca. 5,5 km lang og omfatter:
 - ▶ E18 i tunnel under Sandvika med tilkobling til E16, samt delstrekninger i dagen
 - ▶ Ny gjennomgående 4-felts hovedlokalveg, hvorav 2 felt for kollektiv (buss) evt sambruk
 - ▶ Ny hovedsykkelveg parallelt med ny hovedlokalvegen, samt nettverk for gående og syklende
 - ▶ Tilrettelegging for lokalt by- og stedsutvikling
- ▶ Arbeidet bygger på vedtatte kommunedelplaner (KDP) og tilhørende konsekvensvurderinger
 - ▶ Fra 2014 (Bærum) og 2016 (Asker)
- ▶ Målet for reguleringsplanarbeidet er å forbedre og optimalisere løsningene fra KDP



Prosjektmål

Samfunnsmål

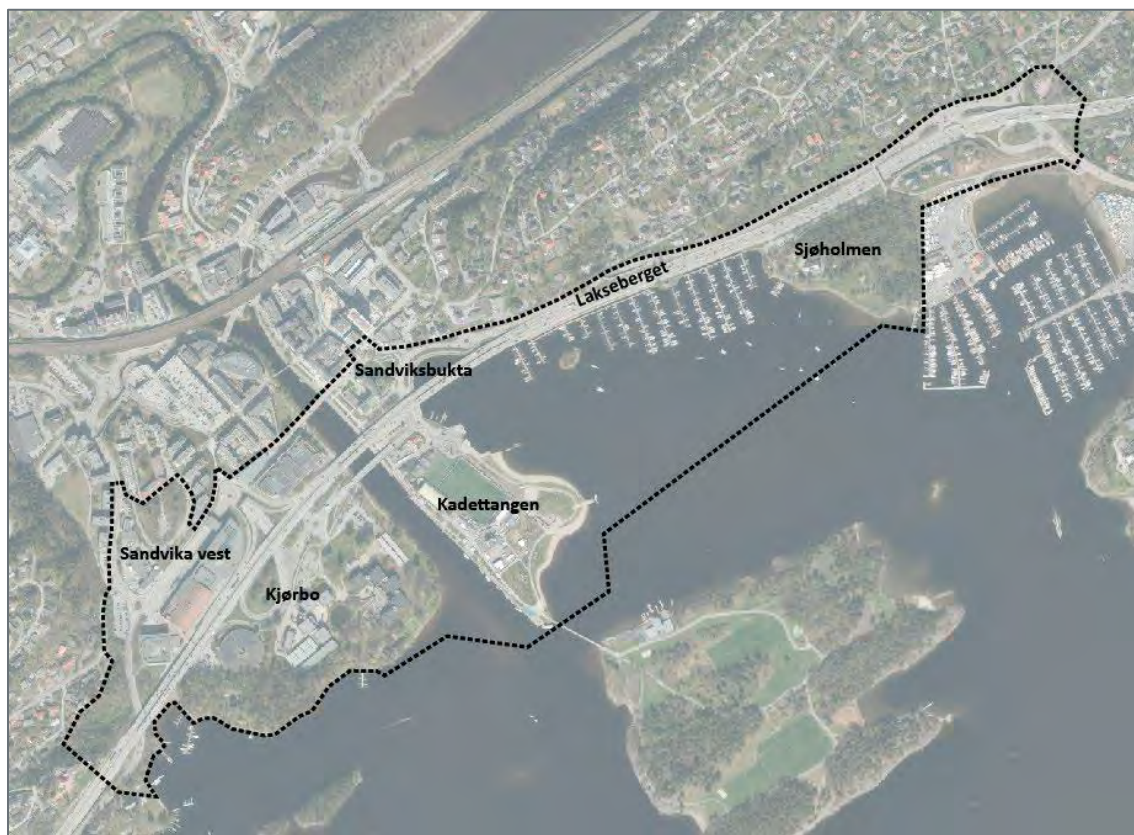
Utvikling av arealbruk og transportsystem på veg i Vestkorridoren skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken.

Effektmål

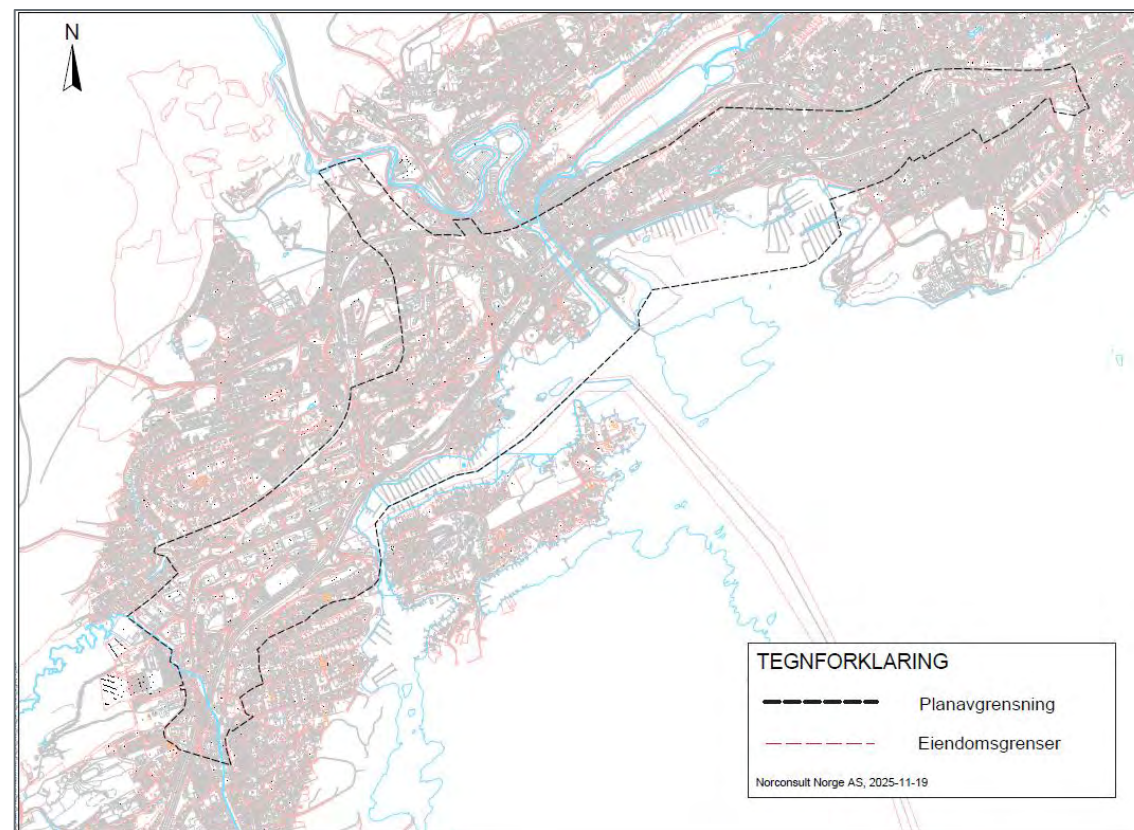
- ▶ Redusere rushtidsforsinkelser. Næringslivet og kollektivtransport skal prioriteres.
- ▶ Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportformer (kollektiv, sykkel og gange).
- ▶ Transportsystem som håndterer regional og lokal transport.
- ▶ Redusere luftforurensning og støyplage for «naboene».
- ▶ Redusere barrierer som hindrer ferdsel og øke opplevelsesverdier.
- ▶ Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.

Det er flere planprosesser...

Planprogram for Sandvika sjøfront



Reguleringsplan E18 Vestkorridoren, etappe 2



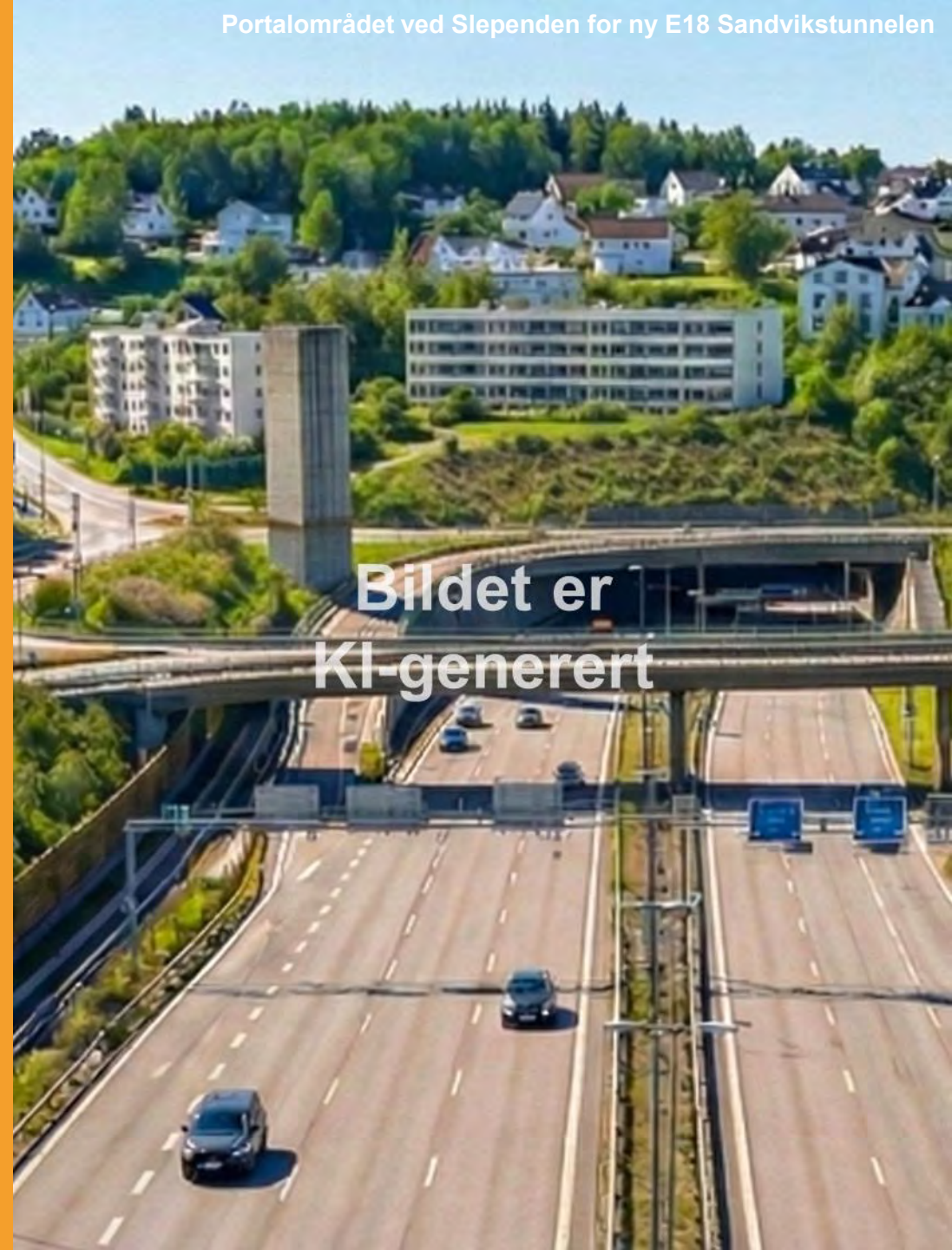


Statens vegvesen

Hovedveg

E18 - løsningsgjennomgang

Portalområdet ved Slepender for ny E18 Sandvikstunnelen

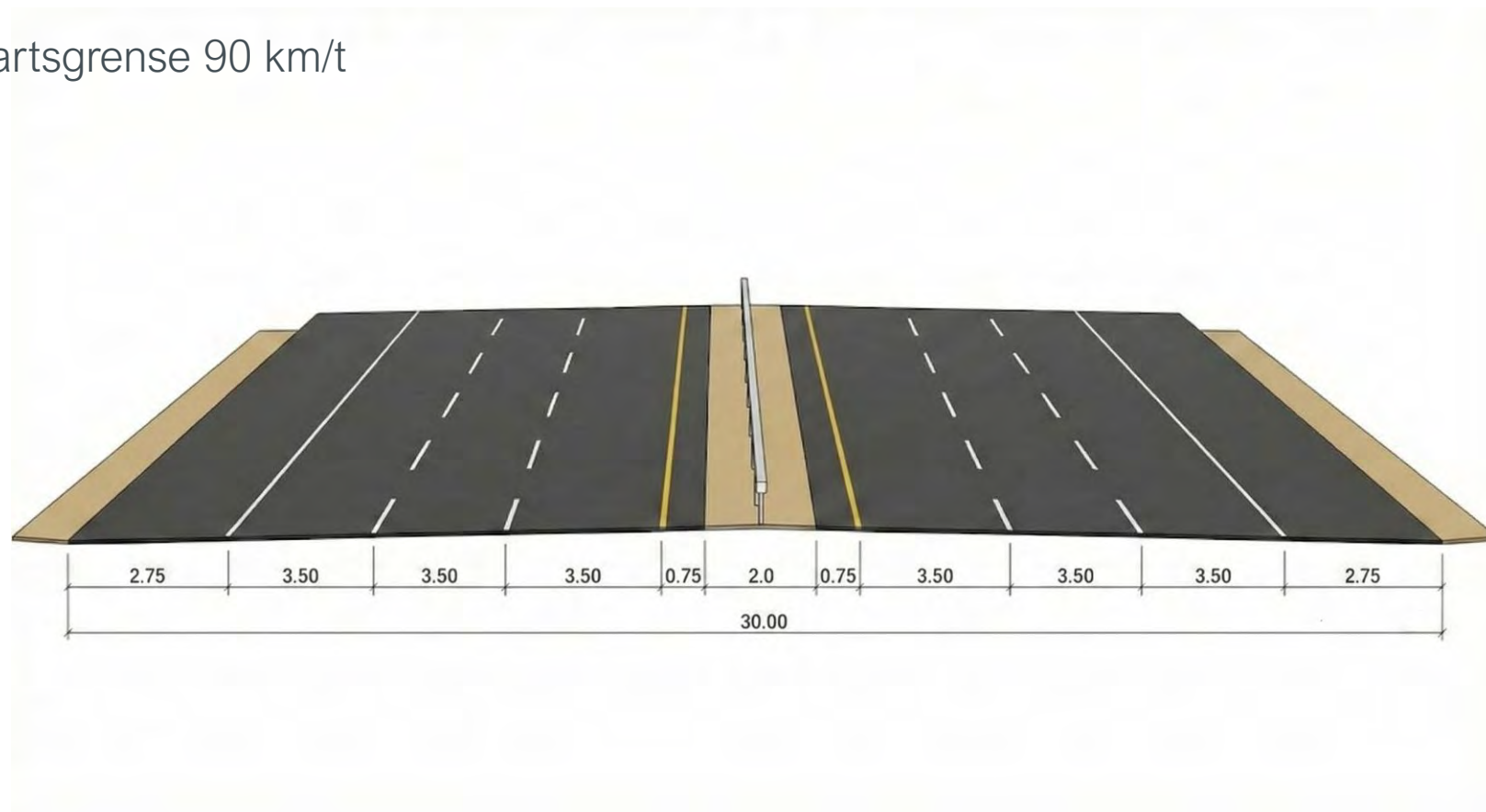


Bildet er
KI-generert

Dimensjonering

E18

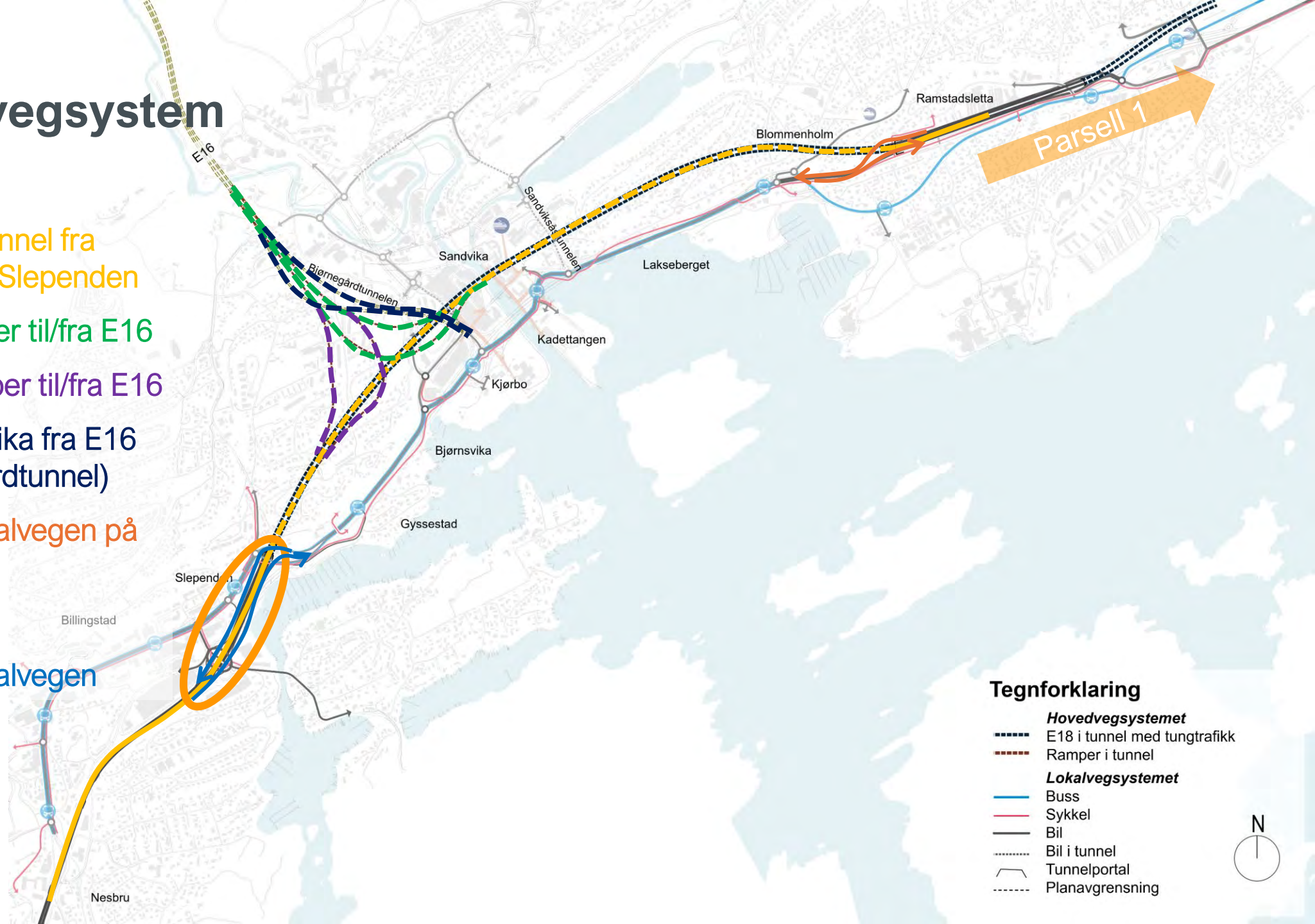
- ▶ Prosjekteres iht. veiklasse H3 i Statens vegvesens håndbok N100.
- ▶ Gjennomgående 6-feltsvei med fartsgrense 90 km/t
- ▶ Ramper (på/av) kommer i tillegg



Nytt hovedvegssystem

Oversikt

- ▶ E18 (3+3 felt) i tunnel fra Ramstadsletta til Slependen
- ▶ Østgående ramper til/fra E16
- ▶ Vestgående ramper til/fra E16
- ▶ Ramper til Sandvika fra E16 (eksist. Bjørnegårdtunnel)
- ▶ Ramper til/fra lokalvegen på Ramstadsletta
- ▶ Slependskrysset
- ▶ Ramper til/fra lokalvegen



Tegnforklaring

Hovedvegssystemet

- E18 i tunnel med tungtrafikk
- Ramper i tunnel

Lokalvegssystemet

- Buss
- Sykkel
- Bil
- ... Bil i tunnel
- Tunnelportal
- Planavgrensning





Statens vegvesen

Lokalveg (LVS) og hovedsykkelveg

Løsningsgjennomgang

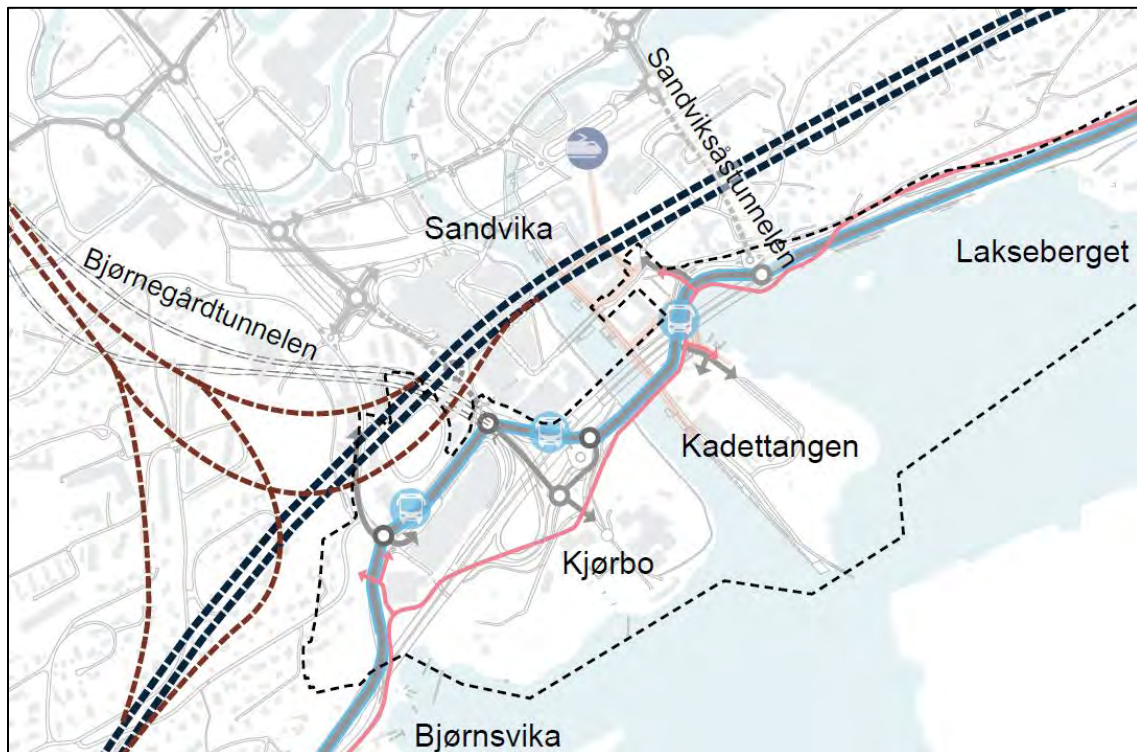
Bildet er
KI-generert

Ny hovedlokalveg ved Rådhuset i Sandvika

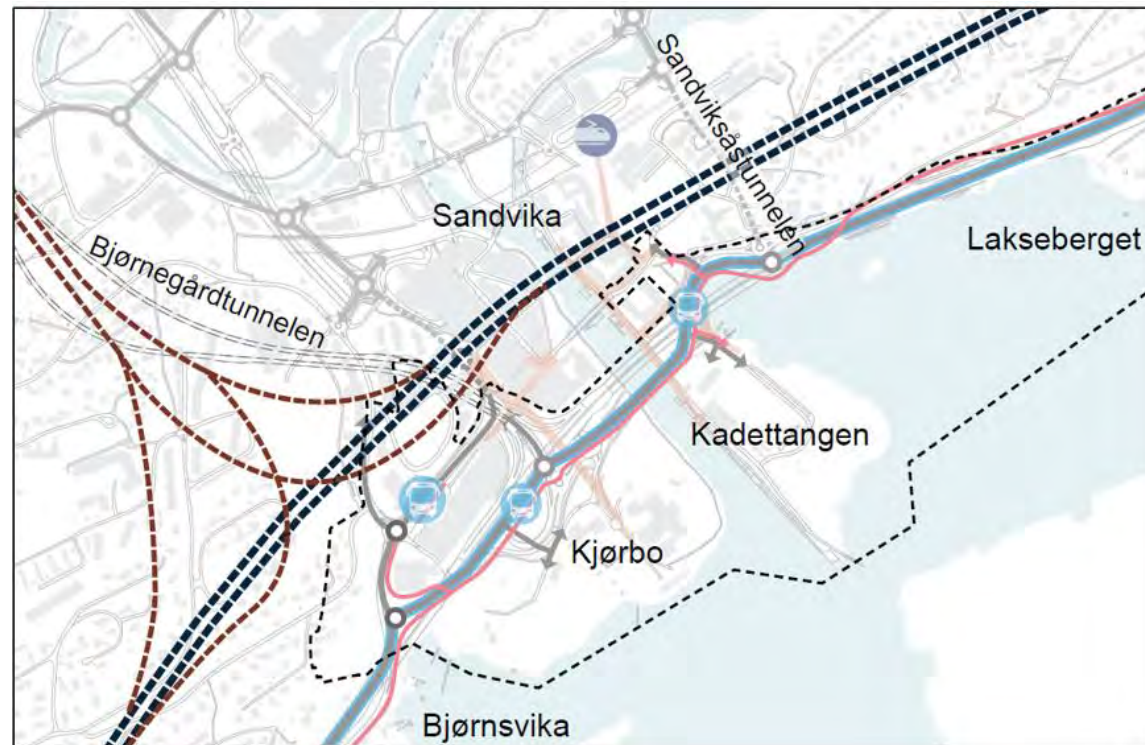


Hovedgrep i Sandvika – to planalternativ

Systemskisse planalternativ 1 (nord for Storsenteret)



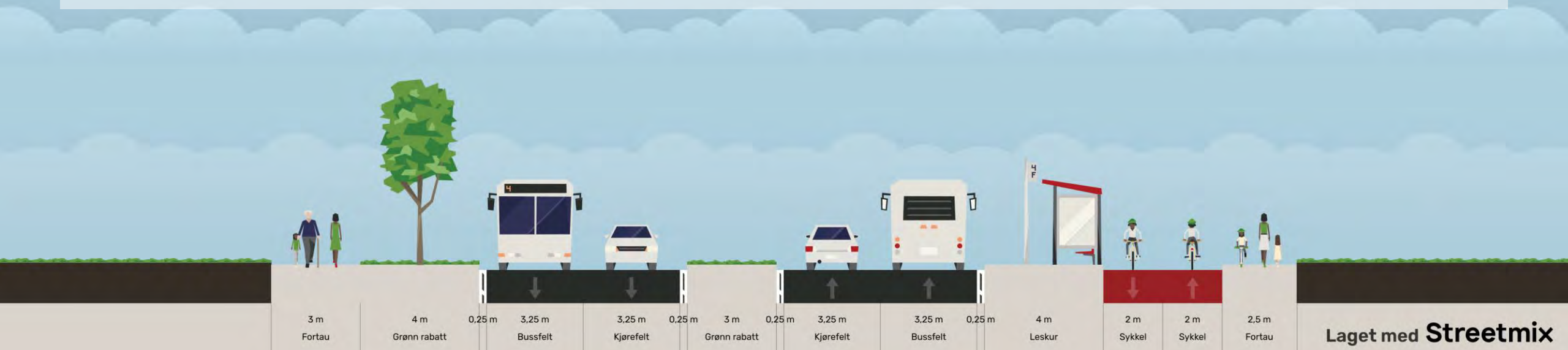
Systemskisse planalternativ 2 (sør for Storsenteret)



Lokalvegssystemet (LVS)

Generelle forutsetninger

- ▶ Hovedlokalvegen dimensjoneres etter kravene for *gater* i N100
 - ▶ Lokalvegen vil eies/overtas av fylkeskommunen
 - ▶ Tilpasning av kommunale veger iht. kommunal vegnormal
- ▶ Hovedlokalvegen får ett kjørefelt og ett kollektivfelt i hver retning, totalt fire felt (ca. 34 meter)
 - ▶ Stort sett med tosidig GS-løsning (ikke langs Lakseberget), hvor den ene siden er hovedsykkelveg
 - ▶ Bredde rabatter varierer avhengig av sted

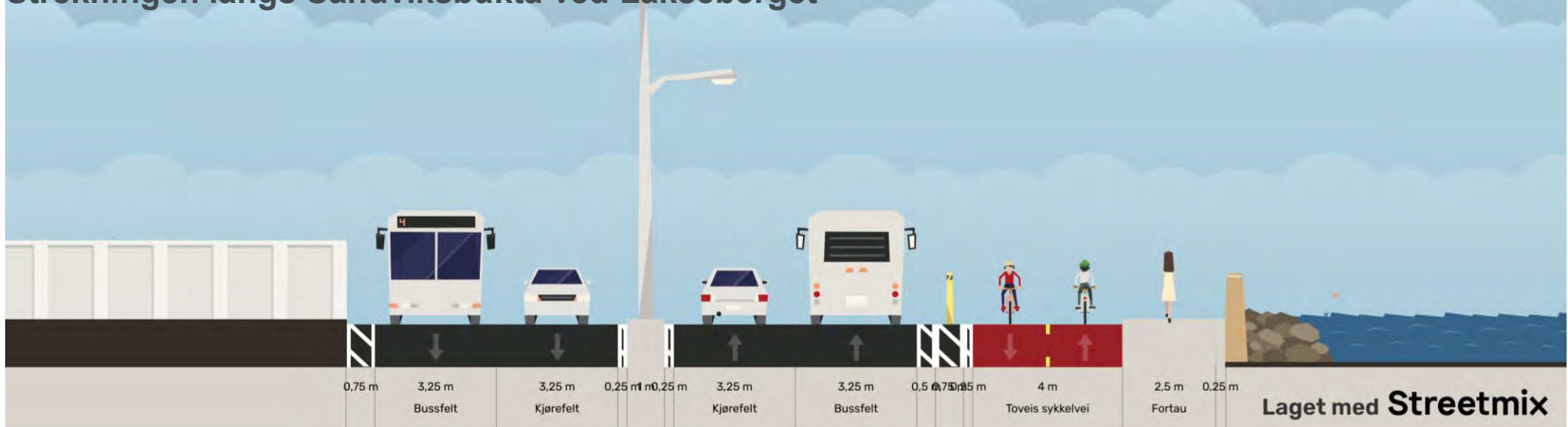


Lokalvegssystemet (LVS) – Eksempler på tilpasninger

Planalternativ 1 nord for Thon Senter Sandvika



Strekningen langs Sandviksbukta ved Lakseberget





Statens vegvesen

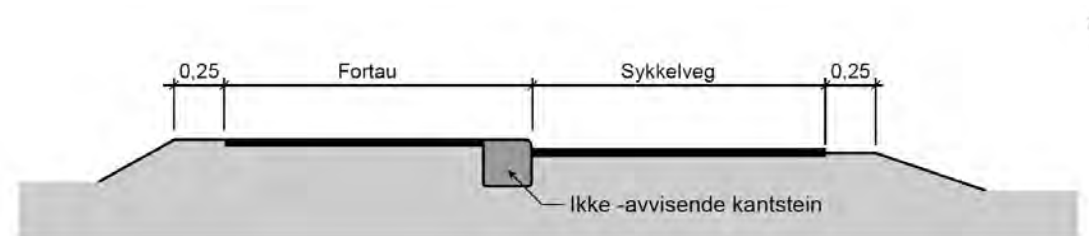
Løsninger for gående, syklende og kollektiv



Hovedsykkelveg

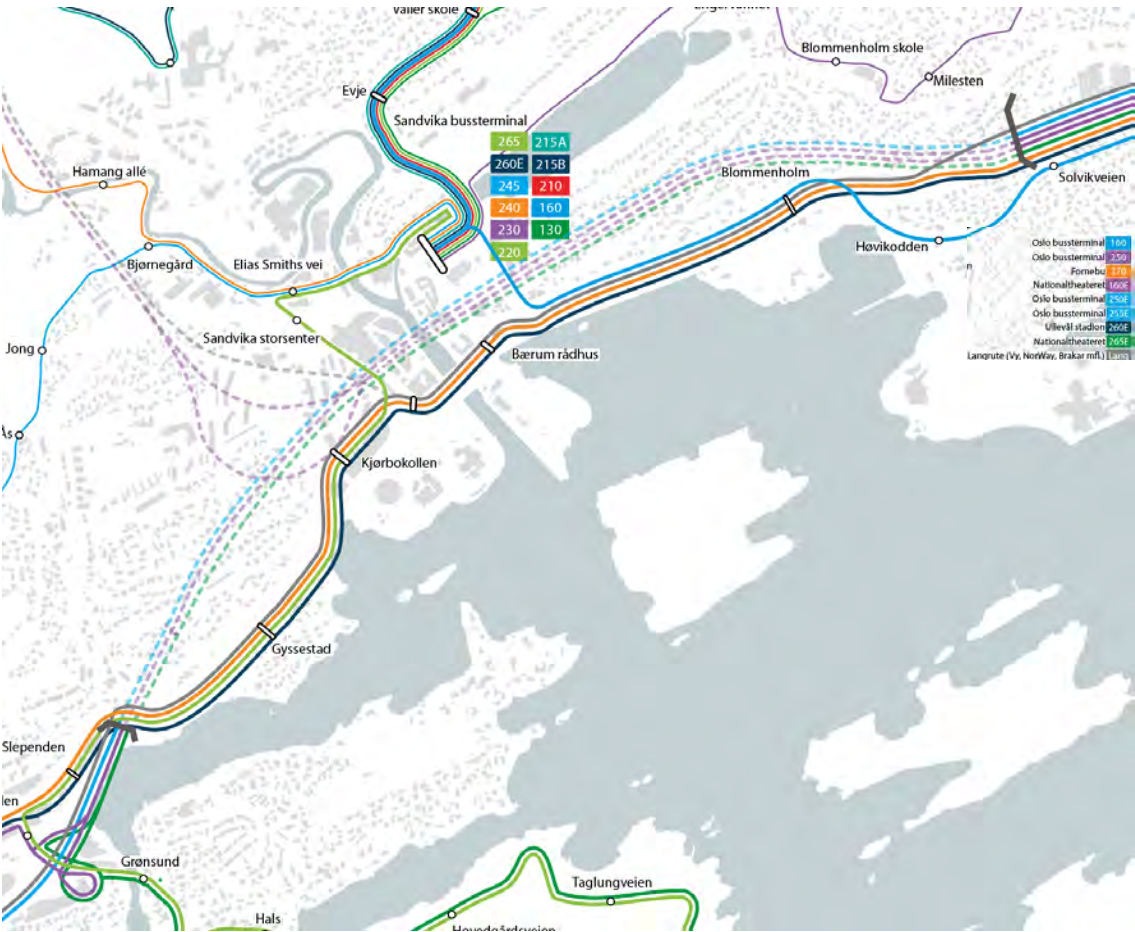
Generelle forutsetninger

- ▶ Hovedsykkelveg eies av Statens vegvesen og prosjekteres langs hele strekningen
- ▶ 4 meter sykkelveg + 2,5 meter fortau
 - ▶ Enkelte unntak på fortausbredden
 - ▶ Enkelte steder vil sykkelvegen og fortau gå i forskjellige traseer
- ▶ Lokale GS-veger varierer i utforming
 - ▶ Tilpasses eksisterende system og utformes etter kommunal normal
 - ▶ Overtas av kommune og fylkeskommune

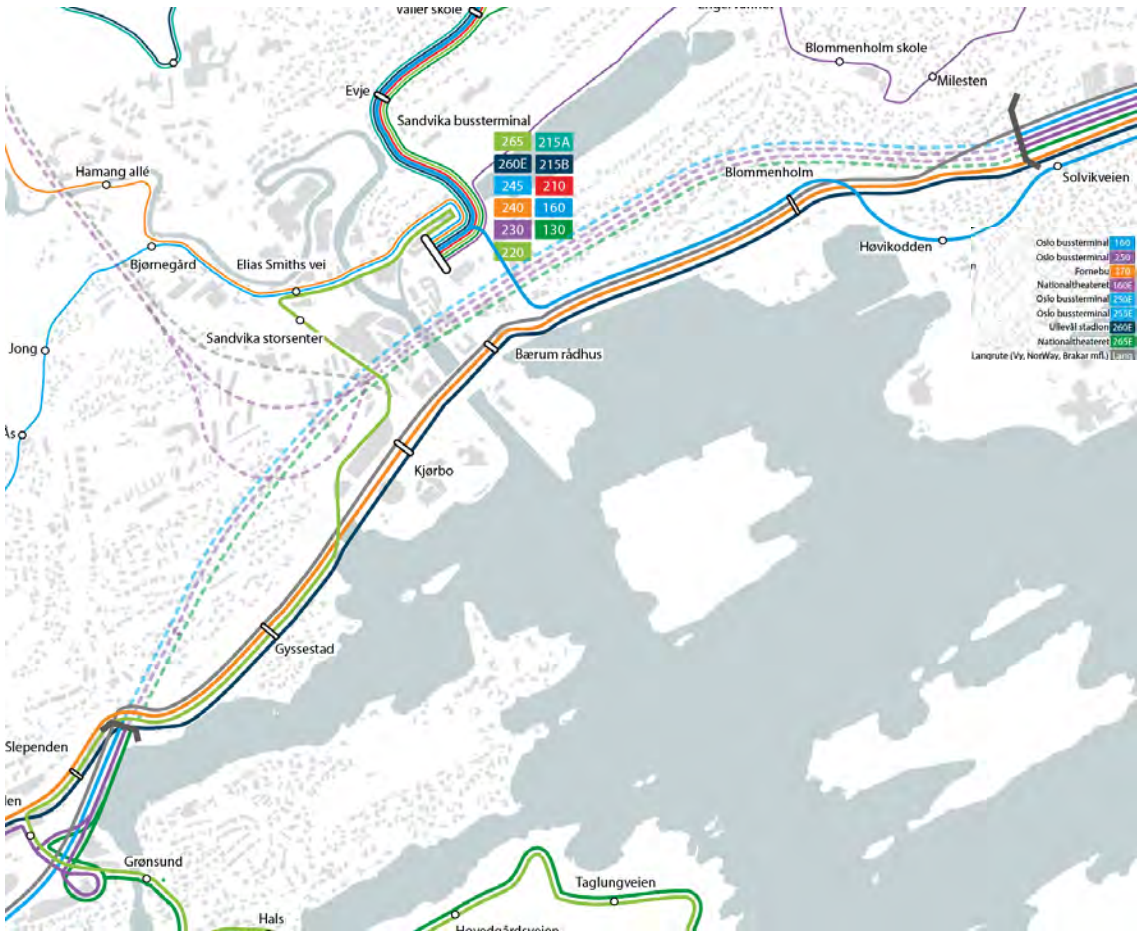


Systemskisse kollektiv

Planalternativ 1



Planalternativ 2





Statens vegvesen

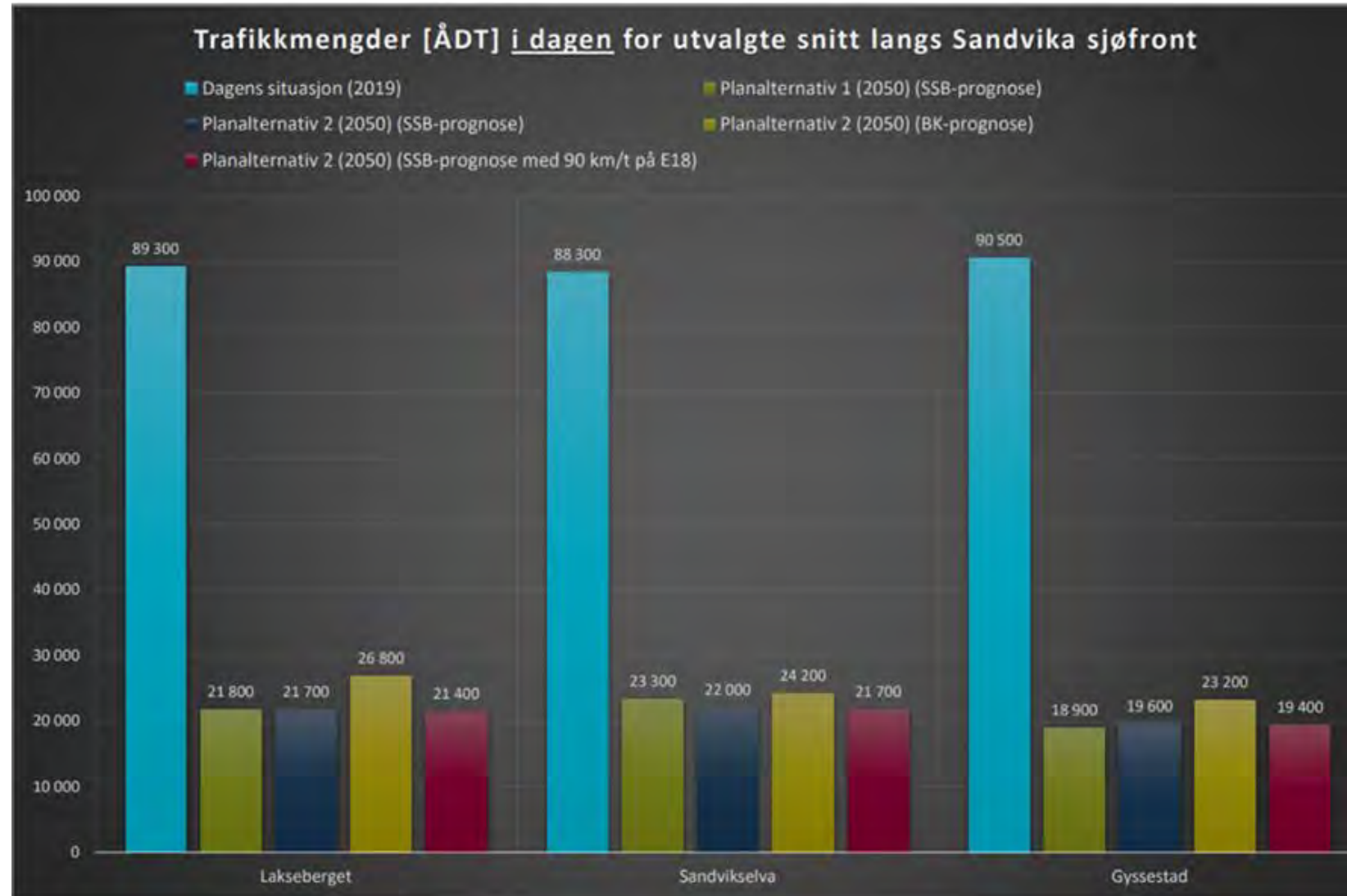
Trafikk



Foto: Budstikka.no

Trafikale virkninger

- ▶ Ny E18 i tunnel under Sandvika vil medføre at overflatetrafikken vil bli betydelig redusert
 - ▶ Nærmere 4 av 5 kjøretøy forventes i fremtiden å benytte tunnelsystemet for E18 og E16 under Sandvika
 - ▶ Hovedlokalvegen er også omkjøringsveg, som vil bli benyttet i avvikssituasjoner ved helt eller delvis stengning av tunnelsystemet.
 - ▶ Hovedlokalvegen vil være hovedadkomst for trafikk som skal til og fra Sandvika by fra øst og vest
 - ▶ En funksjonell hovedlokalveg er et premiss for at byutvikling i Sandvika skal fungere.

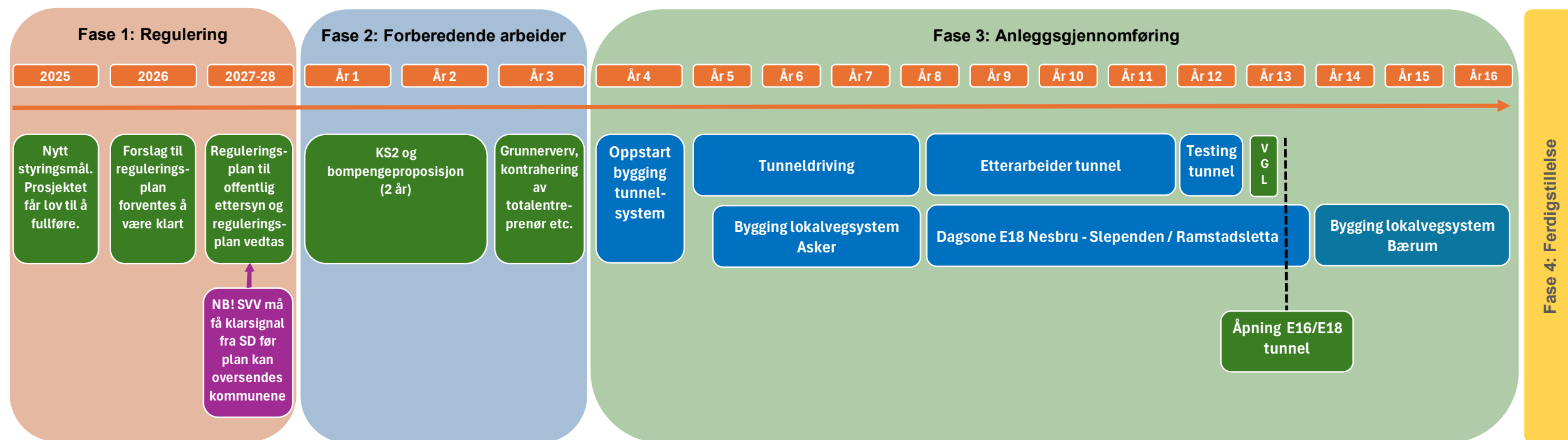


Langsiktig boligreserve	17 000
Regulert boligreserve	3 200
Total boligreserve	20 200

* Det kan komme flere boliger enn opprinnelig skissert i Sandvika (høyere utnyttelse) - Uavklart



Fremdrift totalprosjekt – *foreløpig*



Trafikale virkninger

Planalternativ 1



Planalternativ 2





Statens vegvesen

Kort om støy og luftkvalitet



Støy

Støyskjermer

- ▶ Statens vegvesen forholder seg til T-1442/2021 (Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging) ift. støyskjerming og støyreduserende tiltak samt anleggsgjennomføring og T-1520 Luftkvalitet.
- ▶ Støyskjermer planlegges i hovedsak legges langs E18, men vurderes også langs hoved-lokalveien.
 - ▶ Spesielt aktuelt ved Blommenholm og på strekningen mellom Bjørnsvika og Gyssestad

(T-1442/2021)



Ikraftttredelse 11. juni 2021.



Statens vegvesen

Nytt referansealternativ

Dette bildet er KI generert



Hvorfor nytt referansealternativ?

- ▶ Opprinnelig var dagens E18 definert som referansealternativ for utredningsarbeidet
- ▶ Tilstandsvurderinger av dagens bruer på strekningen viser begrenset gjenstående teknisk og økonomisk levetid
- ▶ Alle bruer krever allerede omfattende vedlikehold og må skiftes ut godt innenfor prosjektets referanseperiode på 75 år (NTP-beregninger)
 - ▶ Iht. håndbok om konsekvensanalyser og metodikken for samfunnsøkonomiske analyser skal nødvendig utskifting/fornyelse inngå i et referansealternativ
 - ▶ Referansealternativet vil brukes for å sammenligne miljømessige og kostnadmessige konsekvenser mot det å bygge ny E18 i tunnel



Grunnerverv

- Grunnerverv er den prosessen som settes i gang når Statens vegvesen trenger grunn for å kunne gjennomføre (bygge) et vegprosjekt.
- Vi ønsker å inngå frivillige kjøpsavtaler!
- En vedtatt reguleringsplan gir hjemmel til ekspropriasjon (tvungen avståelse av grunn og rettigheter).
- Grunnerverv vil først bli aktuelt når reguleringsplanen for vegprosjektet er vedtatt og det er bevilget penger til grunnervervet.
 - Unntak: Boligeier kan når bestemte vilkår er oppfylt ha krav på tidliginnløsning dersom de ønsker å få boligen innløst når reguleringsplanen er vedtatt.
- Noen ganger avstås en del av en eiendom (stripeerverv), andre ganger hele eiendommen med bygg (innløsning).
- Part i et grunnerverv kan være grunneier, fester, leietaker mv. som må avstå grunn eller rettigheter.
- Når grunnervervet starter opp (etter vedtak av plan) vil Statens vegvesen ta kontakt for å avtale møte og eventuelt befaring på eiendommen.

Medvirkningsprosesser



Rådhusbrua i Sandvika. Foto: Norconsult

Medvirkningsprosesser

Bærum kommune

- Kontaktmøter med Bærum kommune og fylkeskommunen to ganger i måneden
- Felles planprogram for Sandvika sjøfront med Bærum kommune
- Møter med sentrale grunneiere og private interessenter
- Møte i ungdomsråd, samt medvirkning på Jong og Høvik Verk skoler
- Møter med sentrale myndigheter som Statsforvalteren og NVE
- Åpne møter i Asker og Bærum i forbindelse med planoppstart
- Åpne møter ifm. planprogram for Sandvika sjøfront
- Nytt åpent møte når reguleringsplanen legges ut på offentlig ettersyn
- Skriftlige høringsuttalelser vil oppsummeres og svares ut som del av endelig planforslag



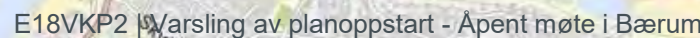
Kommunedelplan E18 Slependsen-Drengsrud

Parsellgrense

— E18 i dagen

Ekvidistanse:

0 150 3





Statens vegvesen

Spørsmål ?

nabo.vestkorridoren@vegvesen.no



Bildet er
KI-generert