



BÆRUM KOMMUNE

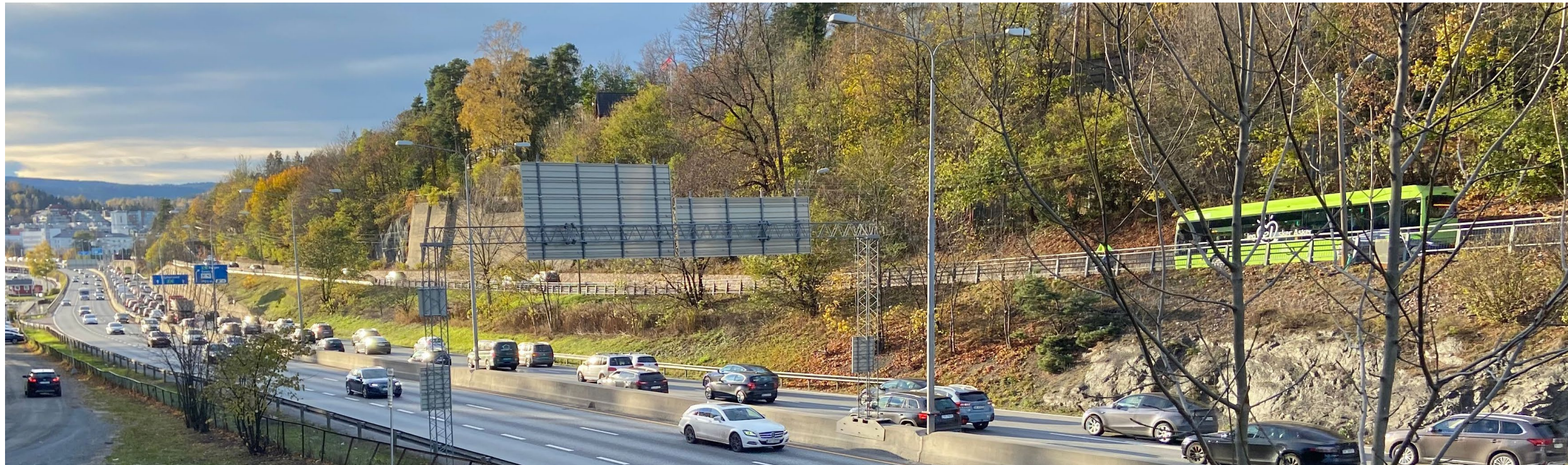


Statens vegvesen

Norconsult 

# E18 Vestkorridoren, Ramstadsletta–Nesbru

Folkemøte i Bærum kommune | 11. mai 2022

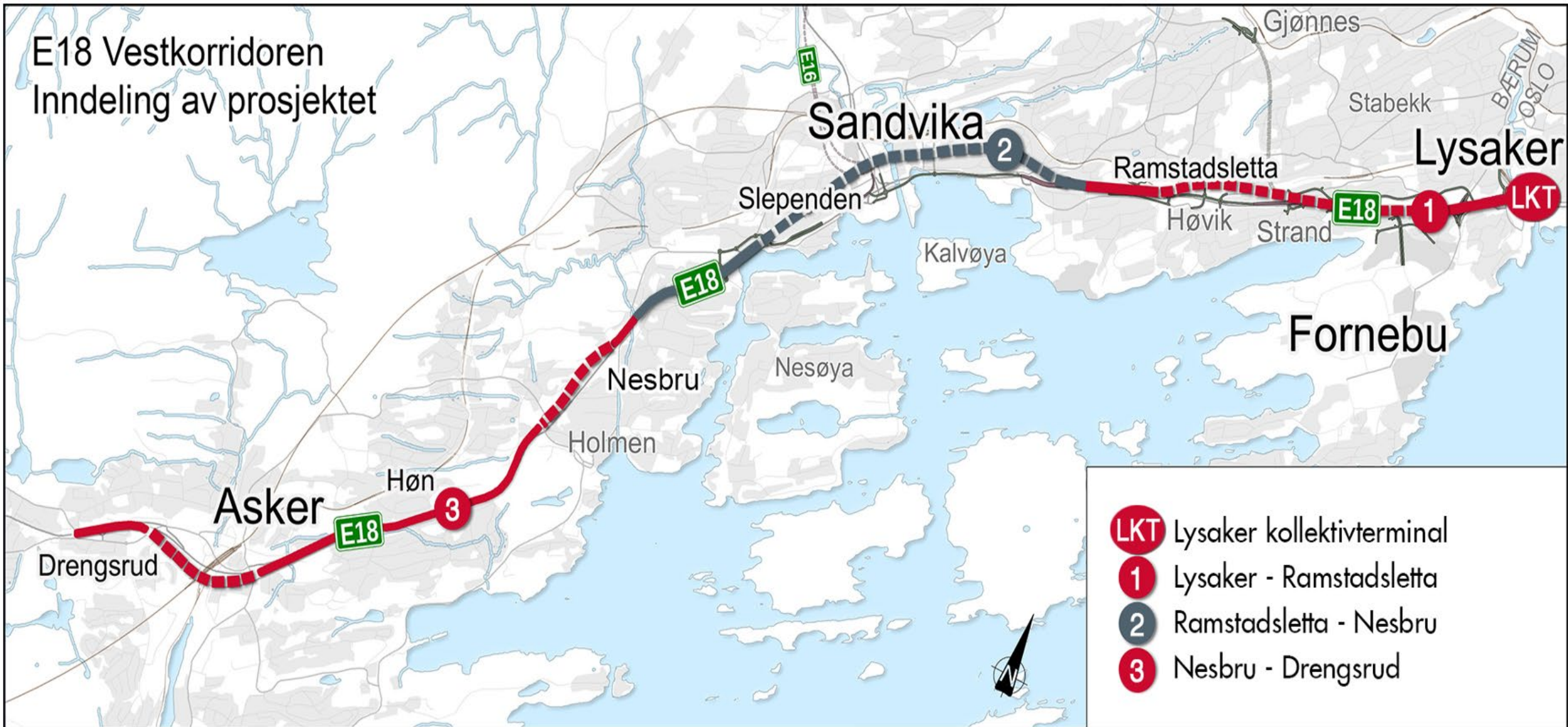


# Agenda

- ▶ Velkommen og intro
- ▶ Informasjon om prosjektet v/Torkild Åkerset
- ▶ Informasjon om planprosessen v/Christian Trender
- ▶ Informasjon fra kommunen om planprogram for Sandvika Sjøfront v/Anne Trine Hoel
- ▶ Informasjon om støy og støyskjerming v/Bjørnar Ersvik
- ▶ Informasjon om normal grunnervervprosess v/Lars Harald Låhne
- ▶ Spørsmål og svar



# E18 Vestkorridoren Inndeling av prosjektet



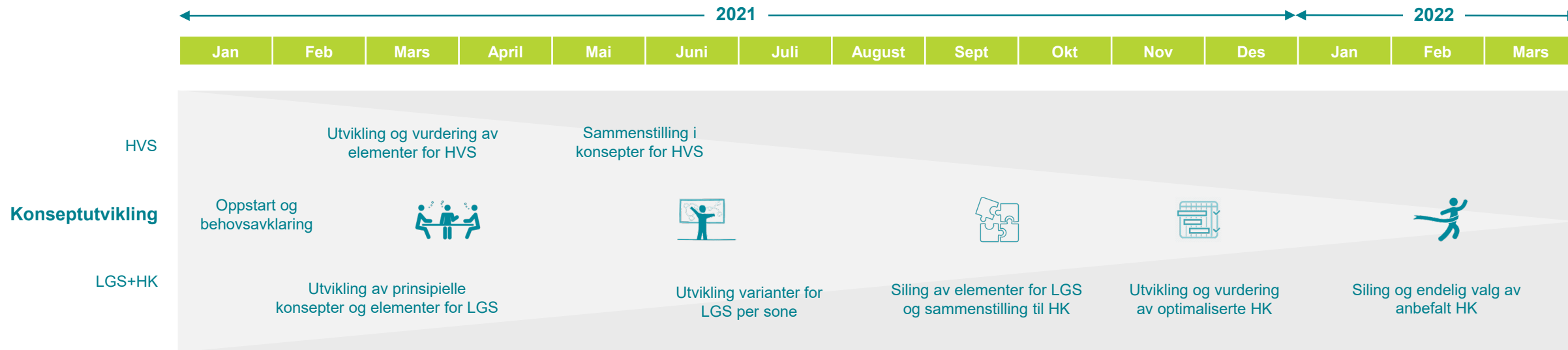
Norconsult 

 **Konseptutviklingsprosessen**



# Konseptutviklingsprosess

HVS: Hovedvegssystem  
LGS: Lokalvegssystem  
HK: Helhetlige konsepter

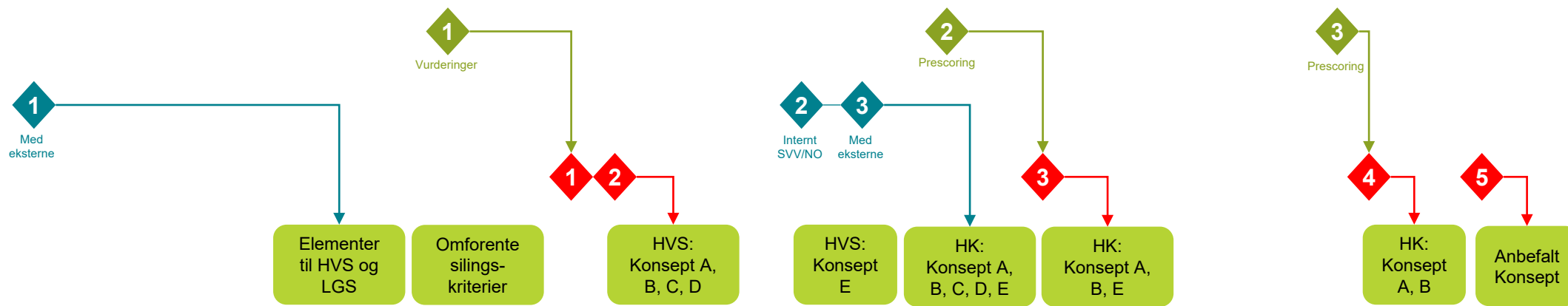


## Ekspertgrupper

### Ideseminarer

### ICE-møter

### Resultater



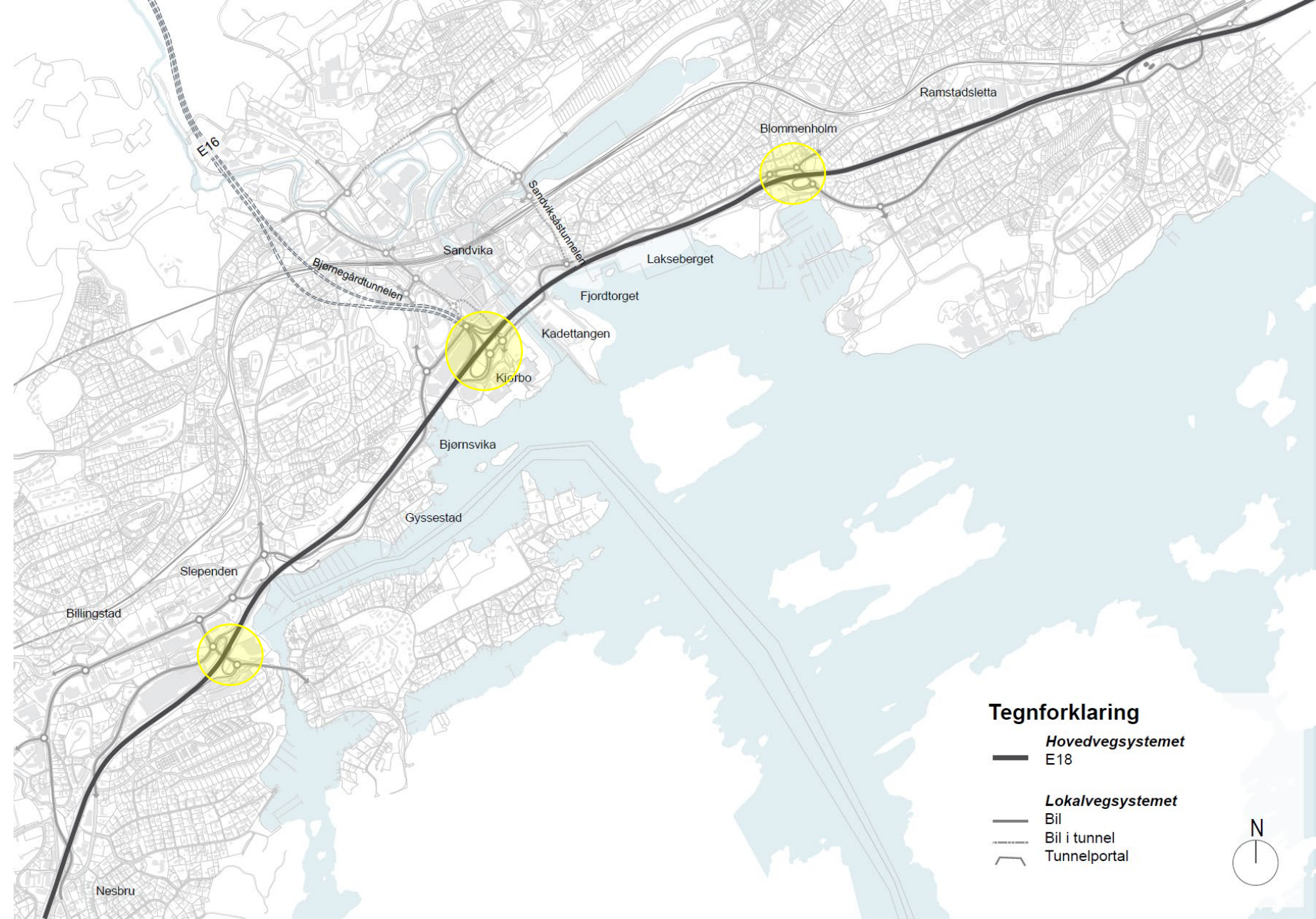
Norconsult 

 **Konsepter**



# Dagens situasjon

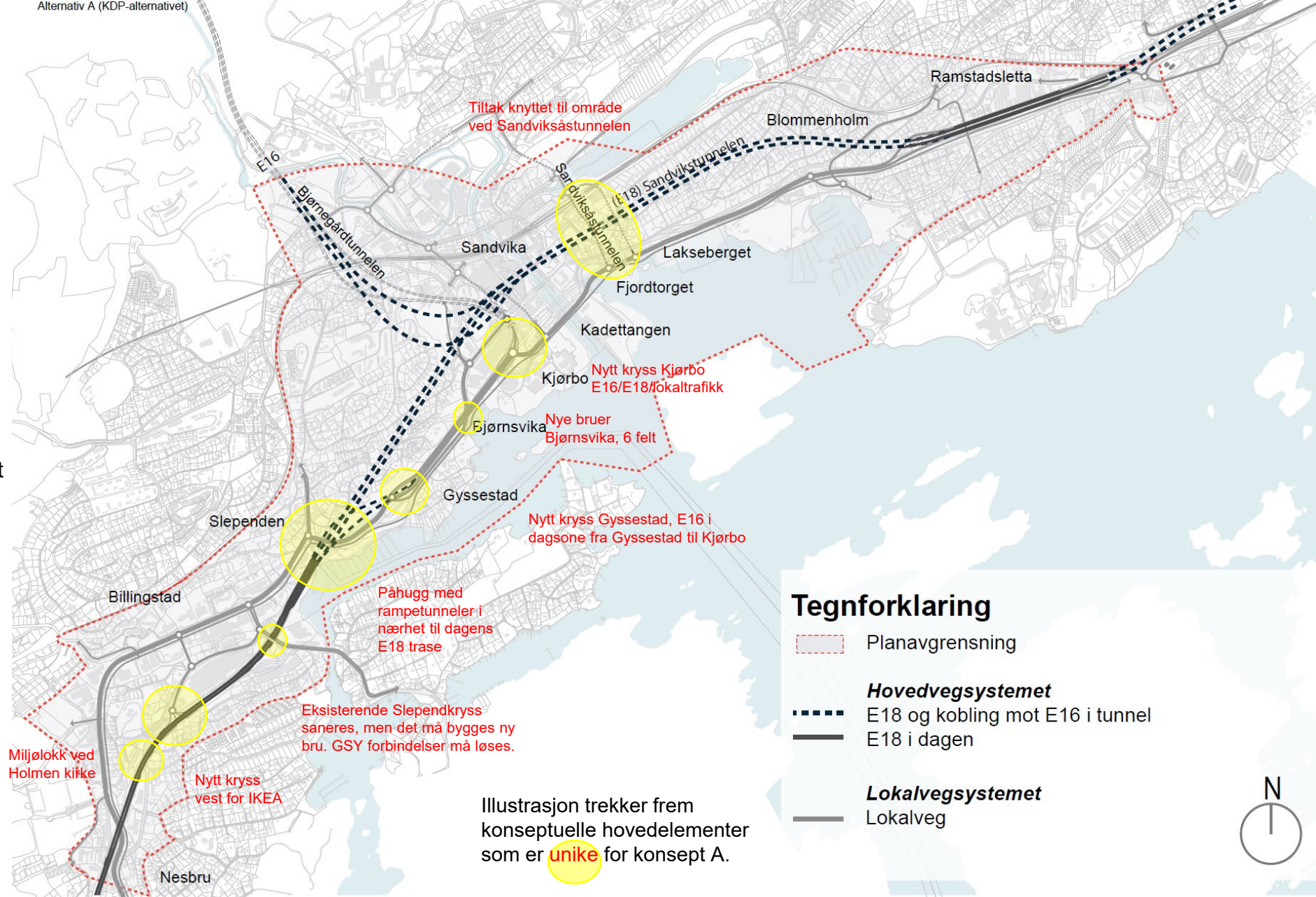
- ▶ E18 ligger i dagen og har tre kryss på strekningen:
  - ▶ Blommenholm
  - ▶ Sandvika (forbindelse E16)
  - ▶ Slependen
- ▶ Prosjektets effektmål (i uprioritert rekkefølge):
  - ▶ Redusere rushtidsforsinkelser. Næringslivet og kollektivtransport skal prioriteres.
  - ▶ Legge til rette for økt andel 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.



# Konsept A

Etter KDP-vedtakene (kommunedelplan) i kommunene har det pågått en optimaliseringsprosess. Prosjektet har lagt følgende til grunn i konsept A:

- ▶ KDP (slik den forelå etter optimaliseringsprosess og slik den foreligger i Anslag, men uten regulert bussveg)
- ▶ Lokalvegssystemet: Fire felt (hvorav to felt for kollektiv). Unntak er strekningen mellom Gyssestad og Bjørnsvika som krever seks felt pga. E16-trafikken.



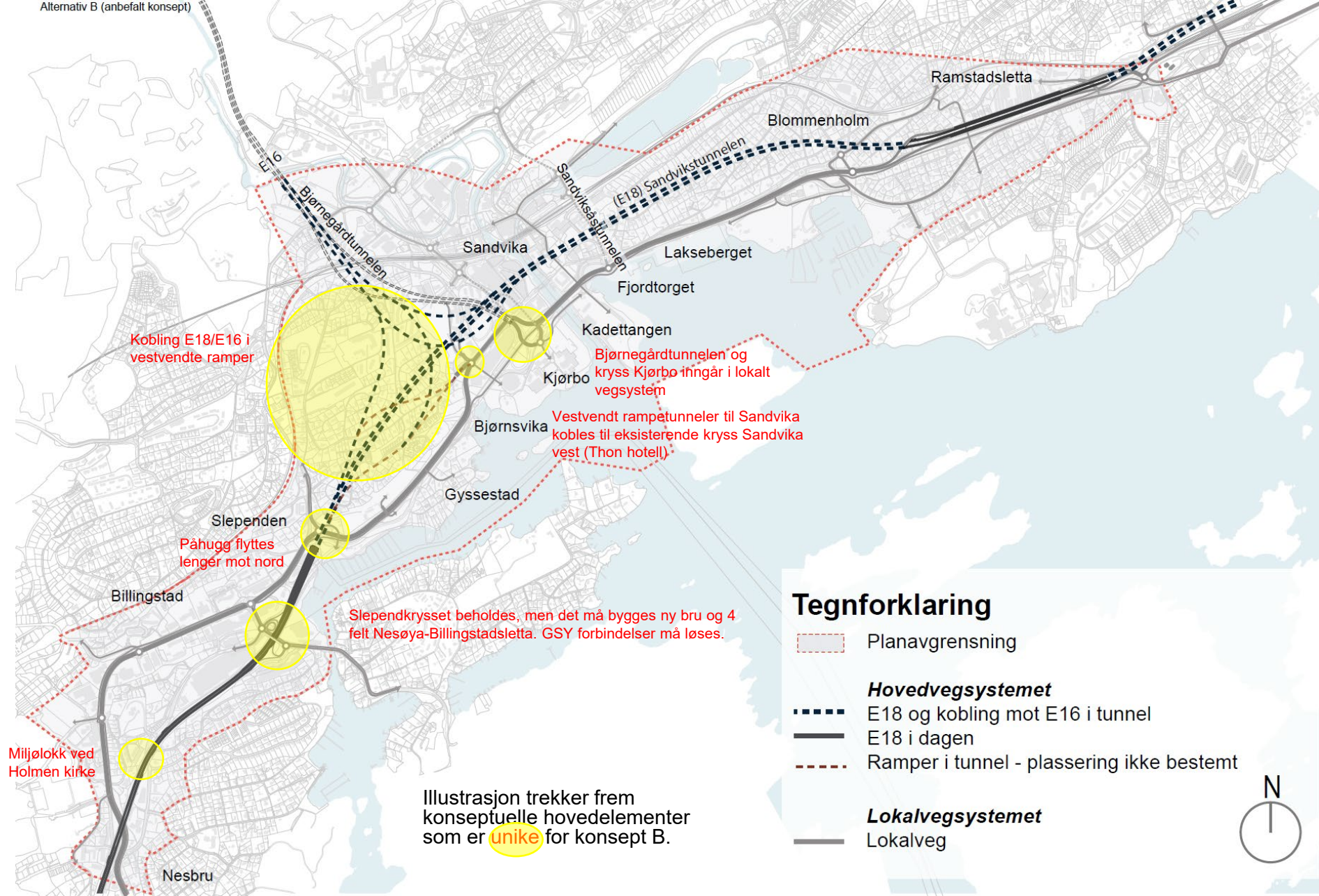


# Konsept B

Konsept B er en optimalisering av A (KDP).

Lokalvegssystemet for konsept B definert slik:

- ▶ Lokalvegssystemet: Fire felt (hvorav to felt for kollektiv).



# Lokalvegssystem – konseptuavhengig

## Lokalvegssystem

Gjennom forprosjektfasen er alternative konsepter for lokalvegssystem utforsket. Lokalvegssystemet er hovedsakelig konseptuavhengig for hovedvegssystemet.

- ▶ Det legges til grunn et lokalvegssystem med samlet trasé (fire felt, der to er forbeholdt kollektiv).
- ▶ Sykkelekspressvegen legges i hovedsak på sørsiden av denne.

Samlet trasé for bil, buss, sykkel og fotgjengere



Prinsippsnitt



# Reguleringsplan for E18 Ramstadsletta - Nesbru

21. mars 2022

- ▶ Kartfortelling: <https://storymaps.arcgis.com/stories/dd0290eb8c6a4d23acb2e9681d444952>
- ▶ Medvirkningsportal: [www.e18vkp2.no](http://www.e18vkp2.no)

[Bakgrunn og formål](#)

[Prosjektets effektmål](#)

[Anbefalt konsept](#)

[Ønsker du å vite mer?](#)

Norconsult 

 **Resultater av silingsprosess**



# Silingsystem basert på modellen for FNs bærekraftsmål



Vekt	Kriterier	Definisjon
<b>40 % Økonomisk bærekraft</b>		
3	Investeringskostnad	Hvor lav er investeringskostnaden på elementet (netto)?
1	Driftskostnad	Hvor lav er driftskostnaden på elementet?
1	Gjennomførbarhet	Hvor gjennomførbart er elementet teknisk sett (tid)?
<b>30 % Sosial bærekraft</b>		
3	Sikkerhet	I hvor stor grad bidrar elementet til god sikkerhet for alle trafikantgrupper?
2	Flyt og forutsigbarhet	I hvor stor grad bidrar elementet til flyt og forutsigbarhet for prioriterte trafikantgrupper?
1	Awikssituasjoner	Hvor godt bidrar elementet til å løse trafikkavviklingen i awikssituasjoner?
2	By- og områdeutvikling	Hvor godt tilrettelegger elementet for by- og områdeutvikling i planområdet?
<b>30 % Miljømessig bærekraft</b>		
3	Klimagassutslipp	I hvor stor grad vil elementet bidra til måloppnåelse ang. klimagassutslipp?
1	Støy og luft	I hvor stor grad ivaretar elementet hensynet til støy og luft
1	Natur/miljøverdier og ressurser	I hvor stor grad ivaretar elementet natur, miljøverdier og -ressurser i lokalområdet?

# Totalt får konsept B høyest vektet score og er det foretrukne alternativet

Vekt	Kriterier	Konsept A	Konsept B
<b>40 %</b>	<b>Økonomisk bærekraft</b>	<b>Konsept A</b>	<b>Konsept B</b>
3	Investeringskostnad		
1	Drift- og vedlikeholdskostnad		
1	Gjennomførbarhet		
	<b>Vektet snitt Økonomisk bærekraft</b>	<b>0,00</b>	<b>0,60</b>
<b>30 %</b>	<b>Sosial bærekraft</b>	<b>Konsept A</b>	<b>Konsept B</b>
3	Sikkerhet		
2	Flyt og forutsigbarhet		
1	Awikssituasjoner		
2	By- og områdeutvikling		
	<b>Vektet snitt Sosial bærekraft</b>	<b>0,00</b>	<b>0,88</b>
<b>30 %</b>	<b>Miljømessig bærekraft</b>	<b>Konsept A</b>	<b>Konsept B</b>
3	Klimagassutslipp		
1	Støy og luft		
1	Natur/miljøverdier og ressurser		
	<b>Vektet snitt Miljømessig bærekraft</b>	<b>0,00</b>	<b>0,60</b>

Kriterier	Konsept A	Konsept B
Økonomisk bærekraft	0,00	0,60
Sosial bærekraft	0,00	0,88
Miljømessig bærekraft	0,00	0,60
<b>Totalt vektet snitt</b>	<b>0,00</b>	<b>0,68</b>
<b>Rank</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Kode	Beskrivelse
-2	Mye dårligere enn KDP
-1	Litt dårligere enn KDP
0	Lik KDP
+1	Litt bedre enn KDP
+2	Mye bedre enn KDP

Vegvesenets tradisjonelle metode med sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (forenklet metode) gir samme konseptrangering

Norconsult 

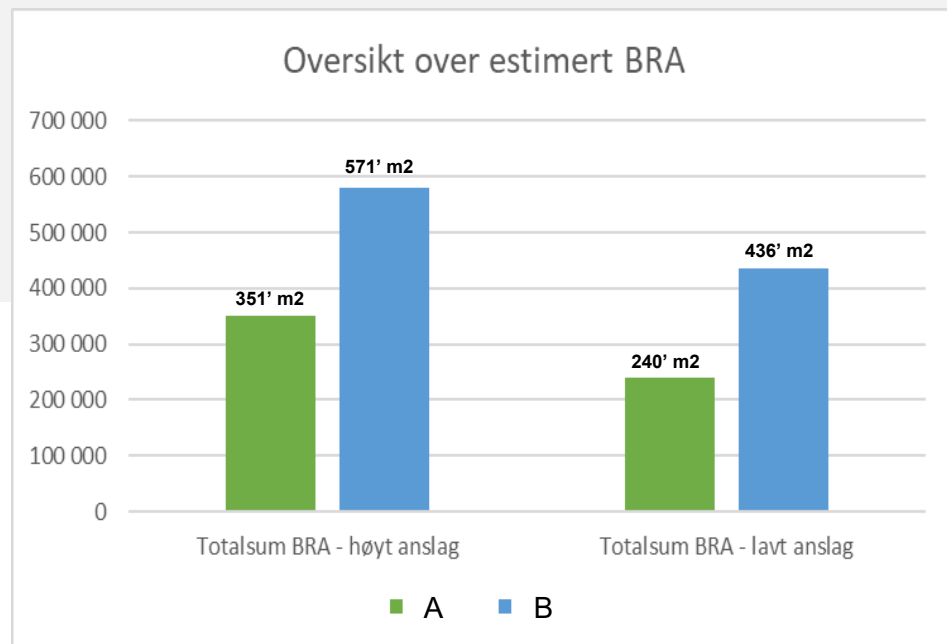
 **Viktige forutsetninger og forbehold**



# Kostnader

► Kostnadsberegninger er gjennomført av Statens vegvesen basert på prosjektets modenhetsnivå per 1. mars 2022

- P50 Styringsmål er 11,535 mrd. (2021-priser)
- Gjennomførte beregninger viser at vi ligger noe over dette.
- Det er en klar føring at kostnadene må reduseres gjennom det videre arbeidet med detaljering og optimalisering av løsninger.
- Konsept B har et betydelig potensial for arealutvikling og mulig tilleggsfinansiering (grunneierbidrag). Grovt anslåtte arealer vist nedenfor.





# Avvikssituasjoner

## Frekvensen av planlagte hendelser

- ▶ Basert på erfaringer fra blant annet Bjørnegårdtunnelen og Bjørvika-Festningstunnelen, anslår vi stengning av ett tunnellop hvert 3. til 5. døgn.
- ▶ Det er de planlagte hendelsene Statens vegvesen kan påvirke mest (f.eks. nattstengning)
- ▶ Tiltak:
  - ▶ **Tovegs trafikk i ett tunnellop (hovedregel)**

## Frekvensen av ikke-planlagte hendelser

- ▶ Statens vegvesen anslår forventet stengefrekvens pga. denne typen hendelser (inntil ca. ganger per år)
  - ▶ 20 ganger i Sandvikstunnelen
  - ▶ 7 ganger i Bjørnegårdtunnelen
  - ▶ 11 ganger per rampetunnel
    - ▶ I disse ett-felts rampene vil alle hendelser som medfører stans av kjøretøy kunne føre til at rampen stenges i kortere eller lengre perioder
- ▶ Andre akutte hendelser i tunnelene, som ulike typer av stans av kjøretøy eller mindre alvorlige uhell, vil skje ofte, kanskje en gang per uke, men vil ikke nødvendigvis medføre stengning av tunnelene.
- ▶ Tiltak avhenger av type hendelser og varighet:
  - ▶ **Stengt tunnel eller tunnellop med omkjøring på lokalvegnett**
  - ▶ **Feltstengning uten omkjøring**
  - ▶ **Tovegs trafikk i ett tunnellop (mindre aktuelt).**

Norconsult 

 **Særskilt om trafikk**



# Trafikkgrunnlag i forhold til nullvekstmålet

## Nullvekstmålet:

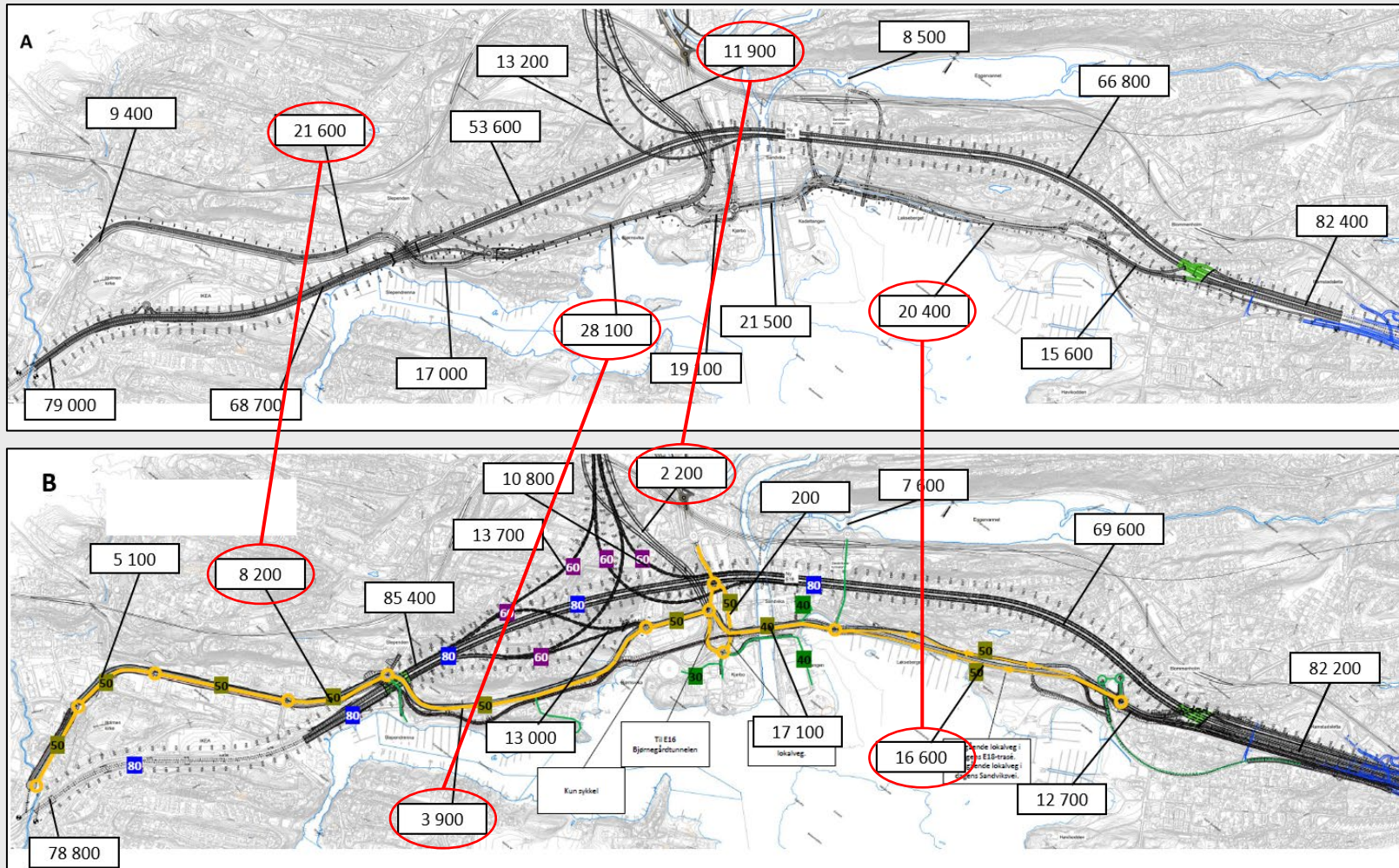
- ▶ Det er en viktig nasjonal målsetting at lokale reisende i større grad benytter kollektivtrafikk, sykler og går.
- ▶ I byvekstavtalen for Oslo og Akershus er det forutsatt at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- ▶ Det legges til grunn i prosjektet at nullvekstmålet skal nås. Overordnede virkemidler som gir nullvekst, kan bety vekst noen steder og reduksjon andre steder i avtaleområdet.
- ▶ Alle må bidra til å oppnå nullvekstmålet. Statens vegvesen og kommunene kan legge til rette for det.

## Beregninger for dette prosjektet:

- ▶ Trafikkgrunnlaget som brukes i prosjektet er basert på beregningsår 2050 med vegprising.
- ▶ Sammenliknet med dagens situasjon har man nullvekst i personbiltrafikken, men en vesentlig økning i næring / tungtransport (ca. 70 %).
- ▶ Samlet sett er trafikkmengdene 5-6 % høyere enn dagens trafikknivå.

Oppsummeringstabell					
		2019	2050 vp		2050 vs 2019
Personbil	Morgen	42940	42766		0 %
	Ettermiddag	59732	60115		1 %
Lastebil	Morgen	3964	6745		70 %
	Ettermiddag	3534	6028		71 %
Totalt	Morgen	46904	49511		6 %
	Ettermiddag	63266	66143		5 %

# Dimensjonerende trafikk tall (ÅDT)



## Konsept A

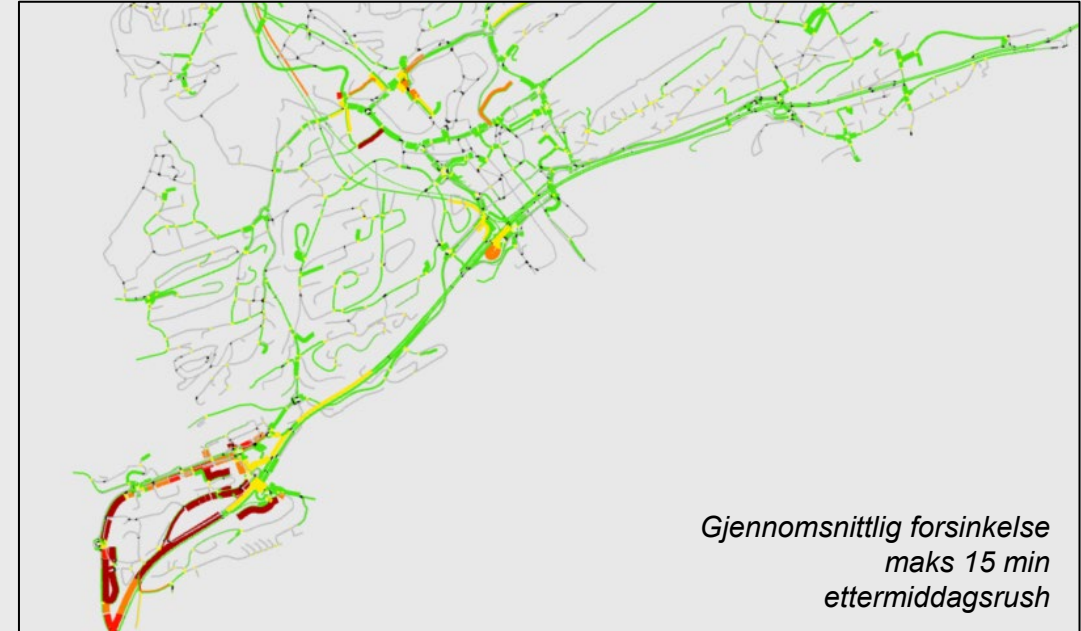
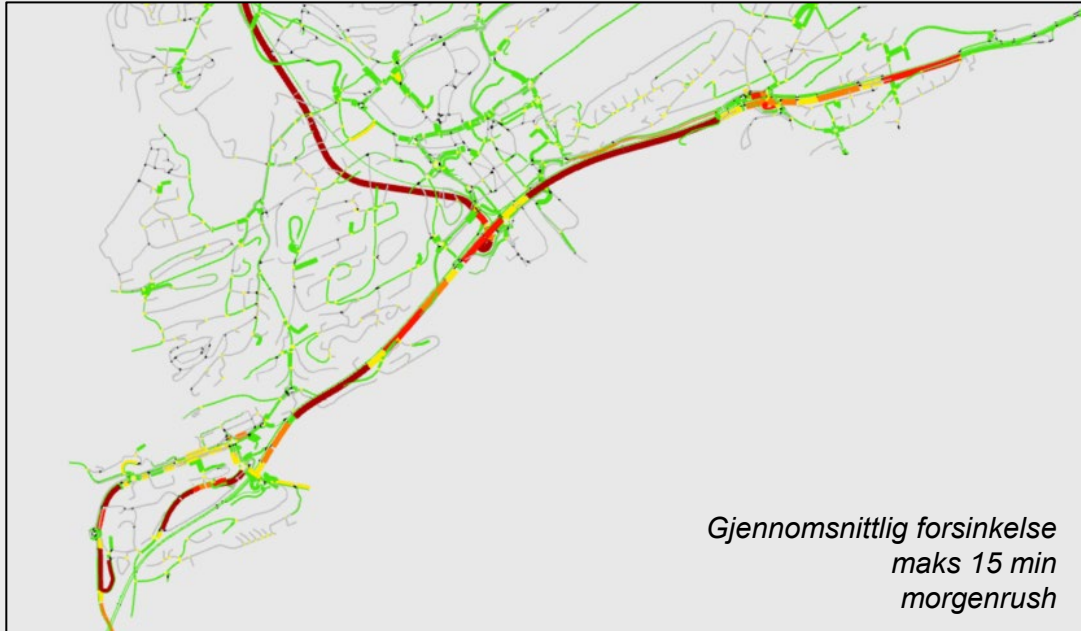
- Mer trafikk i dagsone kan øke konfliktnivået mellom trafikantgrupper
- Utnytter bedre eksisterende vegkapital som ligger i Bjørnegårdtunnelen
- Fører trafikk mellom E18 i vest og E16 i nord i dagsone, delvis sammen med lokaltrafikk
- Har mer trafikk på lokalvegssystemet i avvikssituasjoner
- Nytt kryss vest for IKEA har ikke optimal trafikal effekt

## Konsept B

- Mer rampetunnel og sammenkoblinger gir flere mulige konfliktpunkter i tunnel
- Skiller lokaltrafikk og E18/16 trafikk godt fra hverandre

For begge konseptene får sykkelveg egen trasé. Sikkerhet for myke trafikanter avhenger av hvordan separeringen er tenkt, hvor kryssingspunktene legges og hvordan disse utformes.

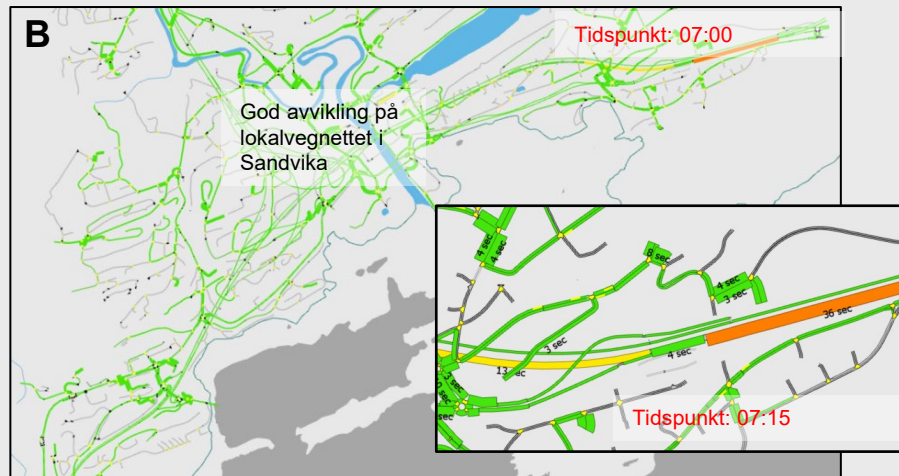
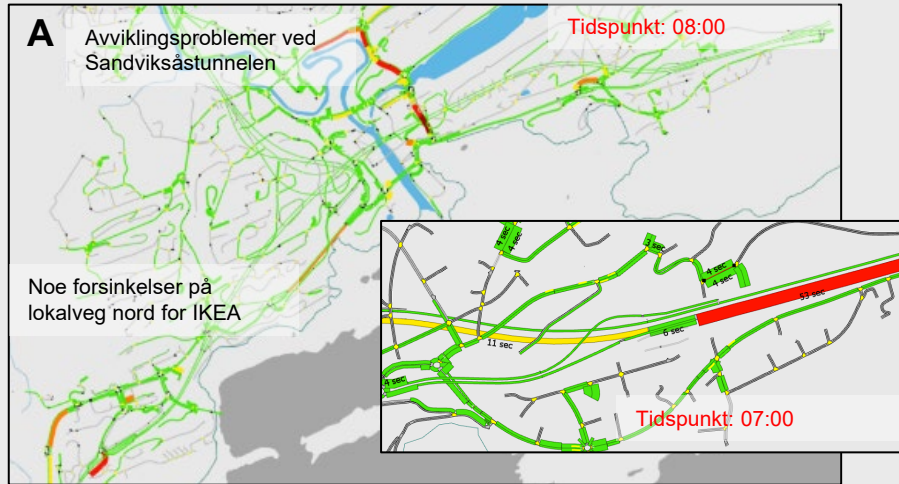
# Dagens E18: Beregnet avvikling og kapasitet – 2050-tall med vegprising



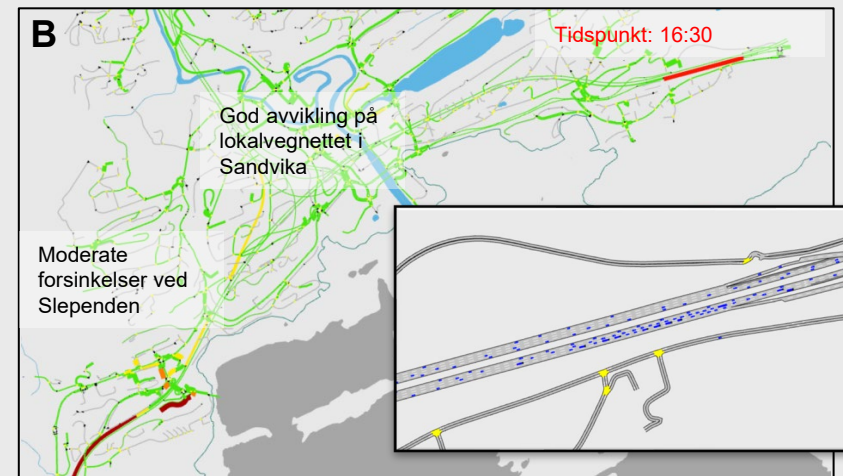
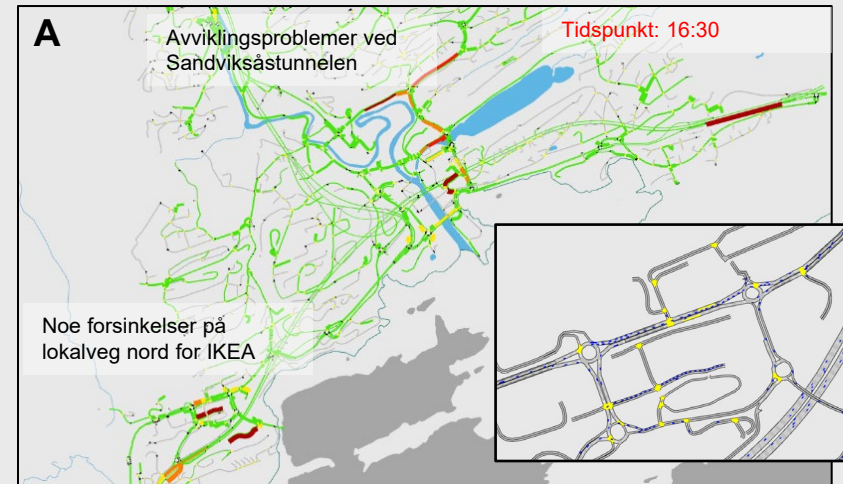
- ▶ Store forsinkelser i morgenrushet langs E18 i østgående retning samt i Bjørnegårdtunnelen
- ▶ Store forsinkelser på lokalvegnettet ved Slependsen/Billingstad både i morgen- og ettermiddagsrush
- ▶ Tidvise forsinkelser på lokalvegnettet i Sandvika i ettermiddagsrushet
- ▶ Kødannelse østover fra Holmen på E18 i ettermiddagsrushet
- ▶ **Samlet sett gir dagens løsning i 2050 vesentlig dårligere avvikling enn konsept A og B, uten noen kapasitetsreserve**

# Beregnet avvikling og kapasitet – 2050-tall med vegprising

Gjennomsnittlig forsinkelse – maks 15 min – morgenrush



Gjennomsnittlig forsinkelse – maks 15 min – ettermiddagsrush



**Felles begge konsepter:**

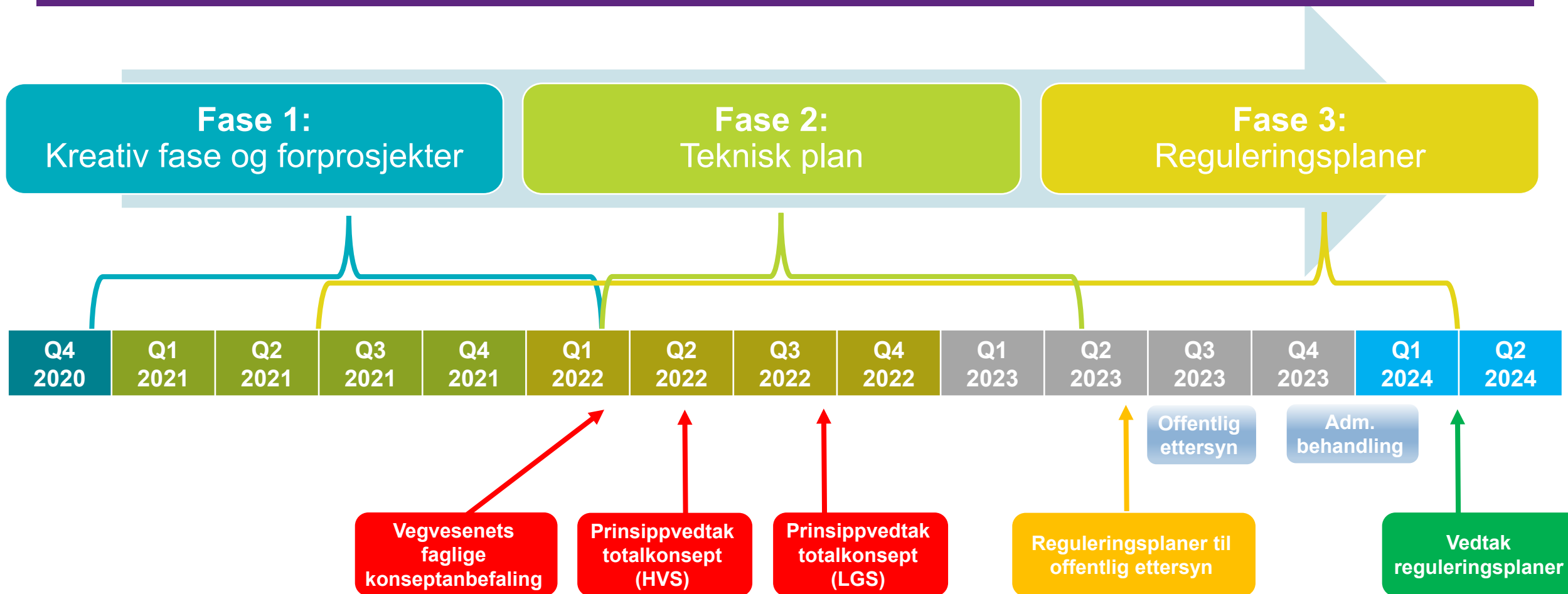
- ▶ Perioder med forsinkelser ved Ramstadsletta
- ▶ Kødannelse østover fra Holmen på E18 i ettermiddagsrushet (etappe 3 er ikke lagt til grunn)

Norconsult 

 **Statens vegvesen ønsker god involvering og medvirkning i den videre prosessen**



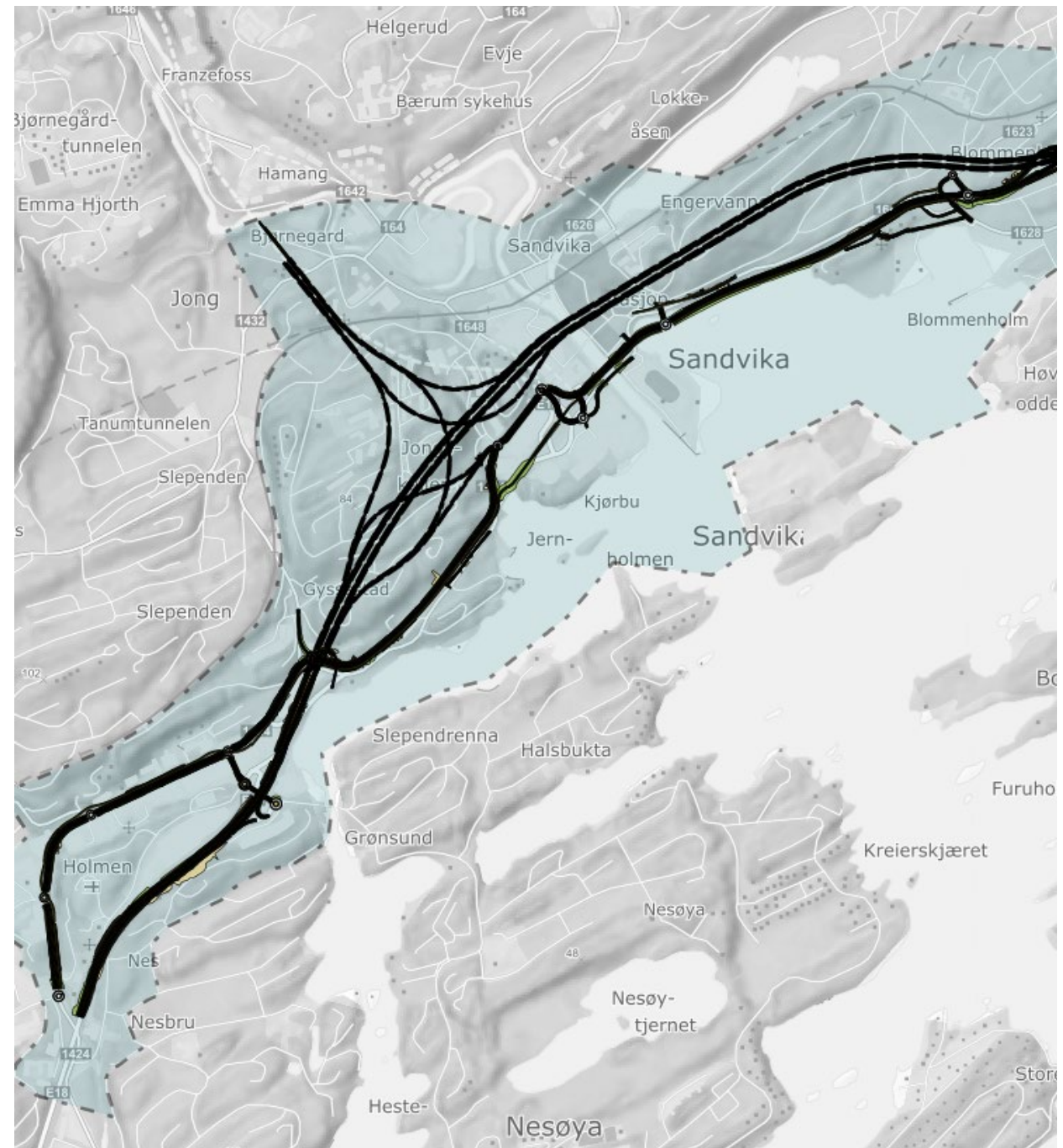
# Faser i oppdraget og overordnet fremdriftsplan





Norconsult 

 **Om planprosessen**

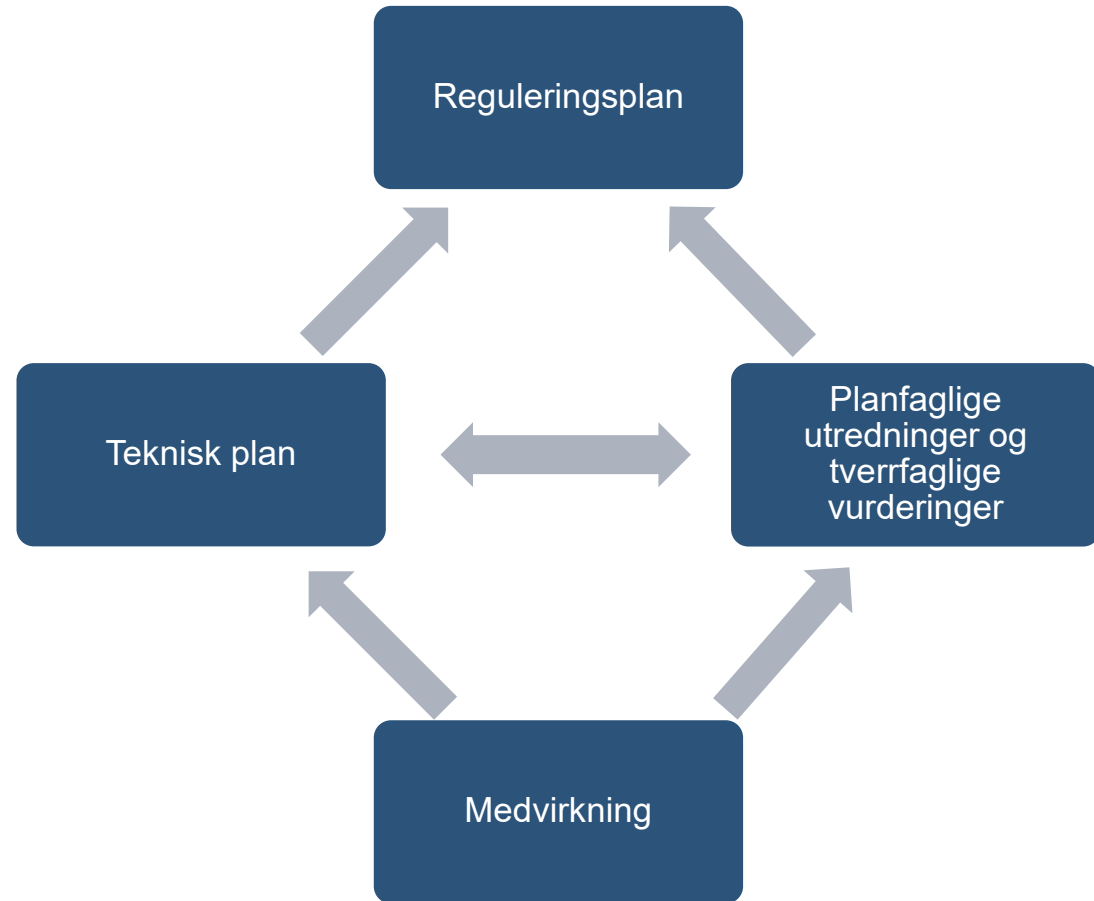


# Hva er en reguleringsplan?

- ▶ En **reguleringsplan** er en politisk vedtatt plan over et avgrenset område. **Reguleringsplanen** fastsetter hvordan området kan brukes og **hva** som kan bygges der
- ▶ En reguleringsplan består av et plankart med tilhørende planbestemmelser og planbeskrivelse. Reguleringsplan med tilhørende bestemmelser angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser
- ▶ Et veitiltak avklares detaljert gjennom reguleringsplanen og krever ikke byggesaksbehandling etter at reguleringsplanen er vedtatt

# Hva danner grunnlaget for reguleringsplanen

- ▶ Føringer fra kommunedelplanene
- ▶ Føringer i planprogram for Sandvika sjøfront
- ▶ Føringer i annet lovverk og retningslinjer
- ▶ Teknisk plan
- ▶ Tverrfaglige utredninger og vurderinger
- ▶ Innspill fra medvirkning og dialog med offentlig myndighet
- ▶ Samspill mellom det tekniske og de planfaglige vurderingene sikrer best mulig sluttresultat

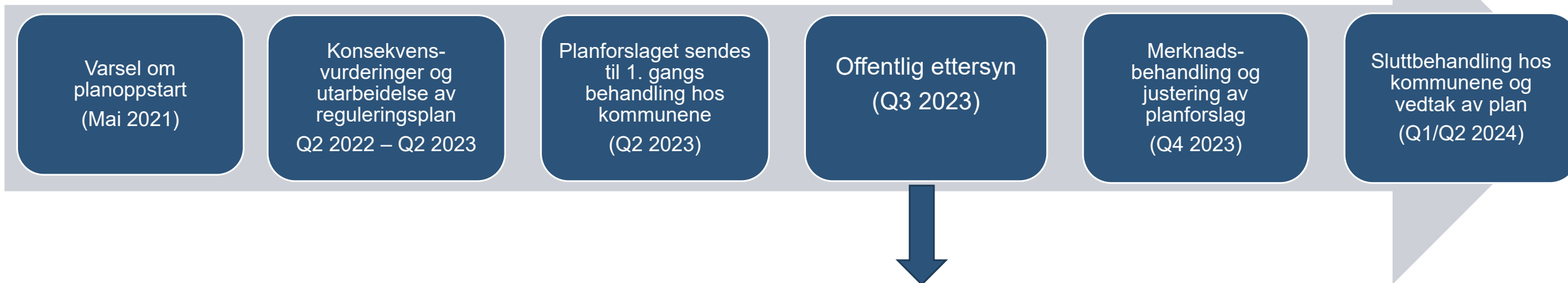


# Tema som skal vurderes i plansaken

- ▶ Naturmiljø (på land og i vann)
  - ▶ Kulturarv
  - ▶ Friluftsliv (herunder barn og unges interesser)
  - ▶ Landskapsvirkning
  - ▶ Støy
  - ▶ Luftforurensing
  - ▶ Massehåndtering
  - ▶ Anleggsgjennomføring
  - ▶ Trafikale virkninger
  - ▶ Klimagass
  - ▶ Risiko og sårbarhet (ROS)
- Dokumenter som vil kunne gis juridisk virkning gjennom reguleringsplanen
- ▶ Estetisk veileder
  - ▶ Ytre miljøplan
- Utredningene vil påvirke hvordan løsningene i den endelige reguleringsplanen blir
- ▶ YM-plan og estetisk veileder vil legge føringer for videre prosjektering og løsningsutvikling i byggeplan og byggefase.



# Planprosessen



- Aller viktigste steg i medvirkningen
- Berørte varsles per brev, annonseres i avisen og det vil holdes åpne møter og kontordager.
- Spør prosjektet eller kommunen om hjelp hvis du ikke forstår hva som foreslås på din eiendom eller i ditt nærområde!!



BÆRUM KOMMUNE



Statens vegvesen

# Felles planprogram med byplangrep Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem

11.05.22



BÆRUM KOMMUNE

## BY- OG OMRÅDEUTVIKLING

Tjenesteleder: Terje Hansen  
Prosjektleder: Anne Trine Hoel  
Medarbeidere: Camilla Florvaag-Dybvik  
Kari Sagbakken  
Anett Dehli

Konsulent: LPO arkitekter as



**Statens vegvesen**

## E18 VESTKORRIDOREN

Prosjektsjef: Tom Hedalen  
Planleggingsleder: Torkild Åkerset  
Medarbeidere: Bjørn Nyquist  
m. fl.

Rådgiver: Norconsult AS



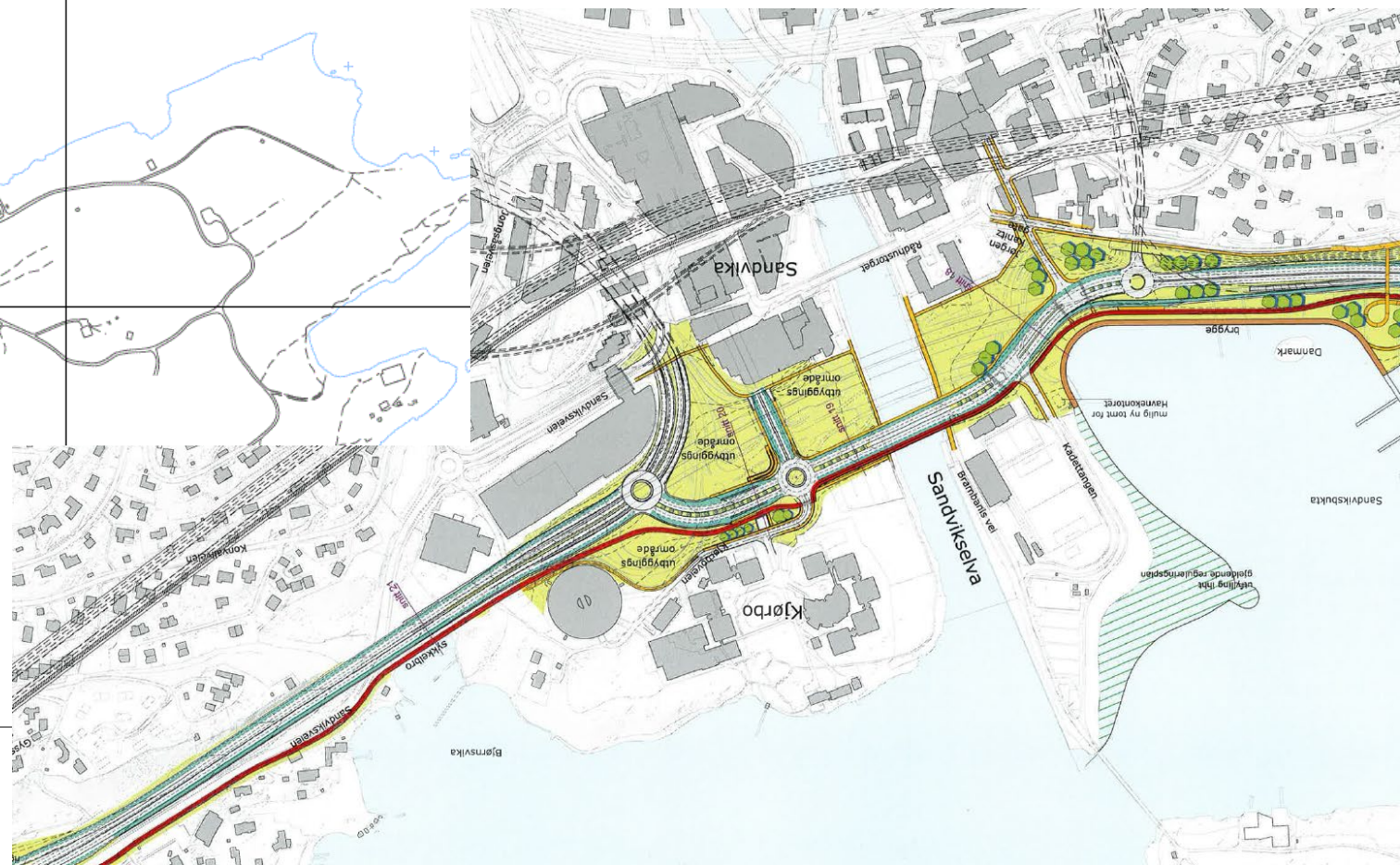
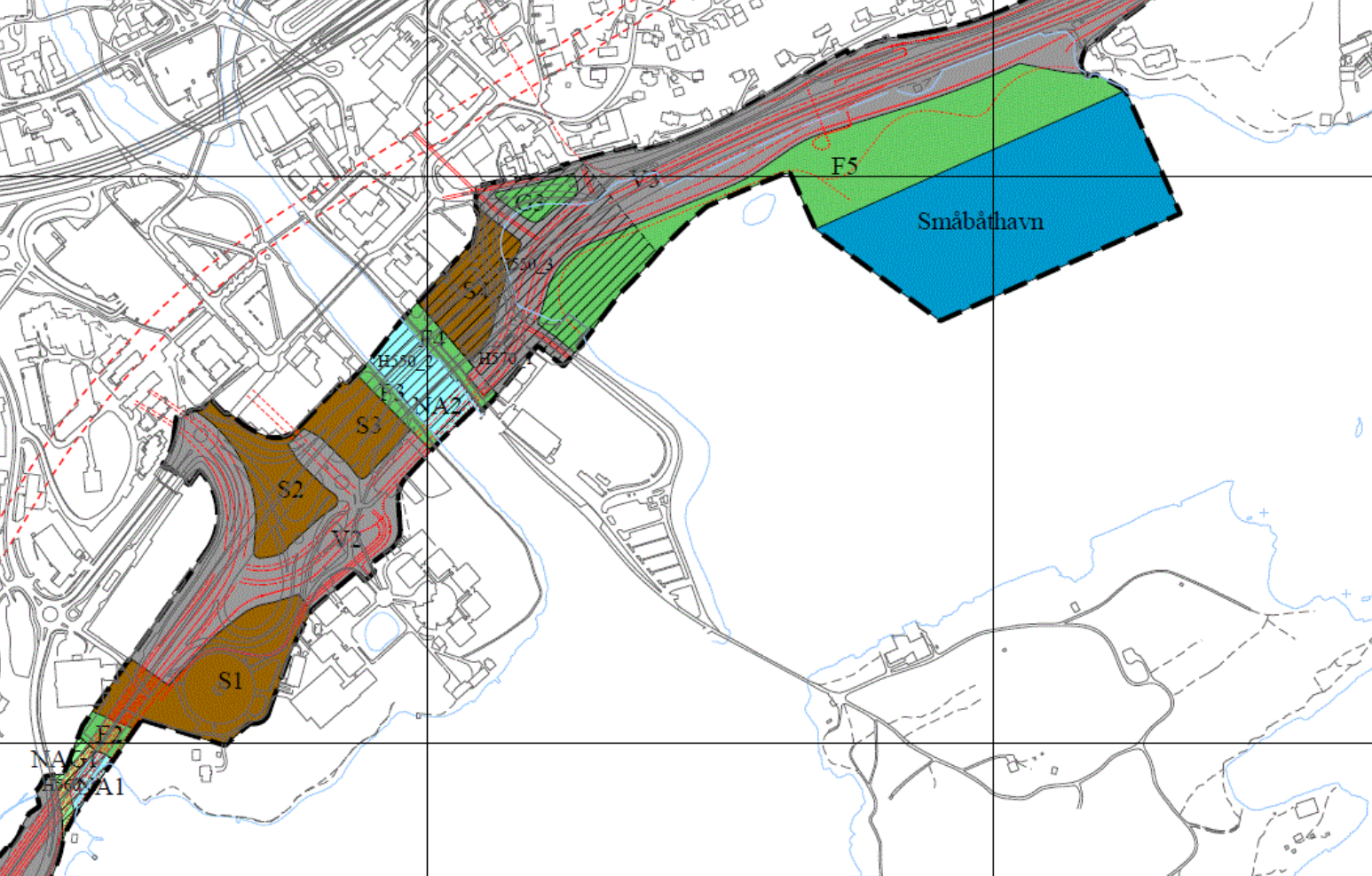


## Sandvika et trafikalt knutepunkt

- E18 årsdøgnetrafikk (ÅDT) ca. 80 000 kjøretøy
- hovedvei og lokalvei
- store trafikkmengder påfører omgivelsene belastning - støy og luftforurensing
- veien - en visuell og funksjonell barriere

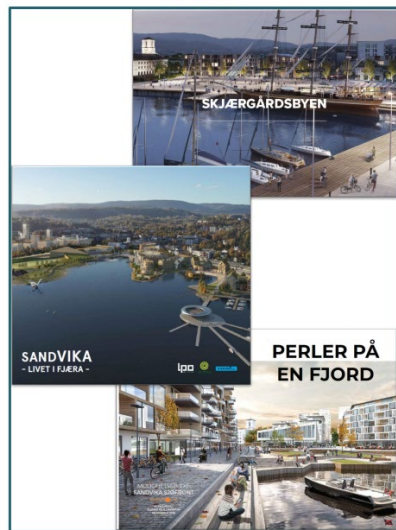
# KOMMUNEDELPLAN E18

2014

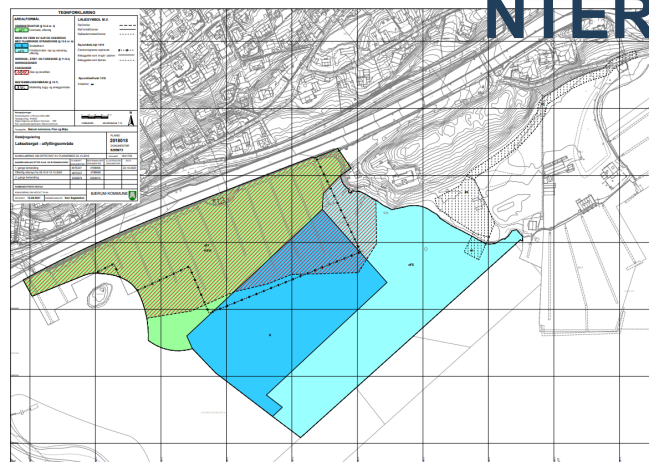


# GRUNNLAGSDOKUMENTER

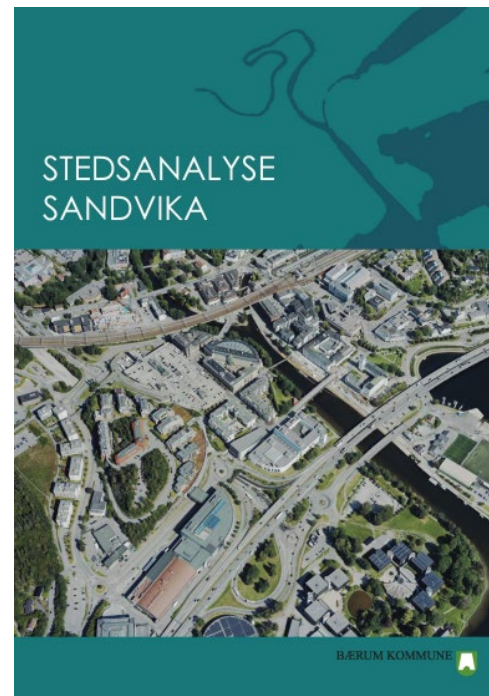
MULIGHETSSTUDIE - SANDVIKA SJØFRONT  
ekspertpanelets vurderinger og anbefalinger til parallelloppdraget - januar 2019



Mulighetsstudiet 2018



Lakseberget 2021



Stedsanalyse 2021



ByLAB 2019



Prinsippsak sjøfronten 2021



BÆRUM KOMMUNE

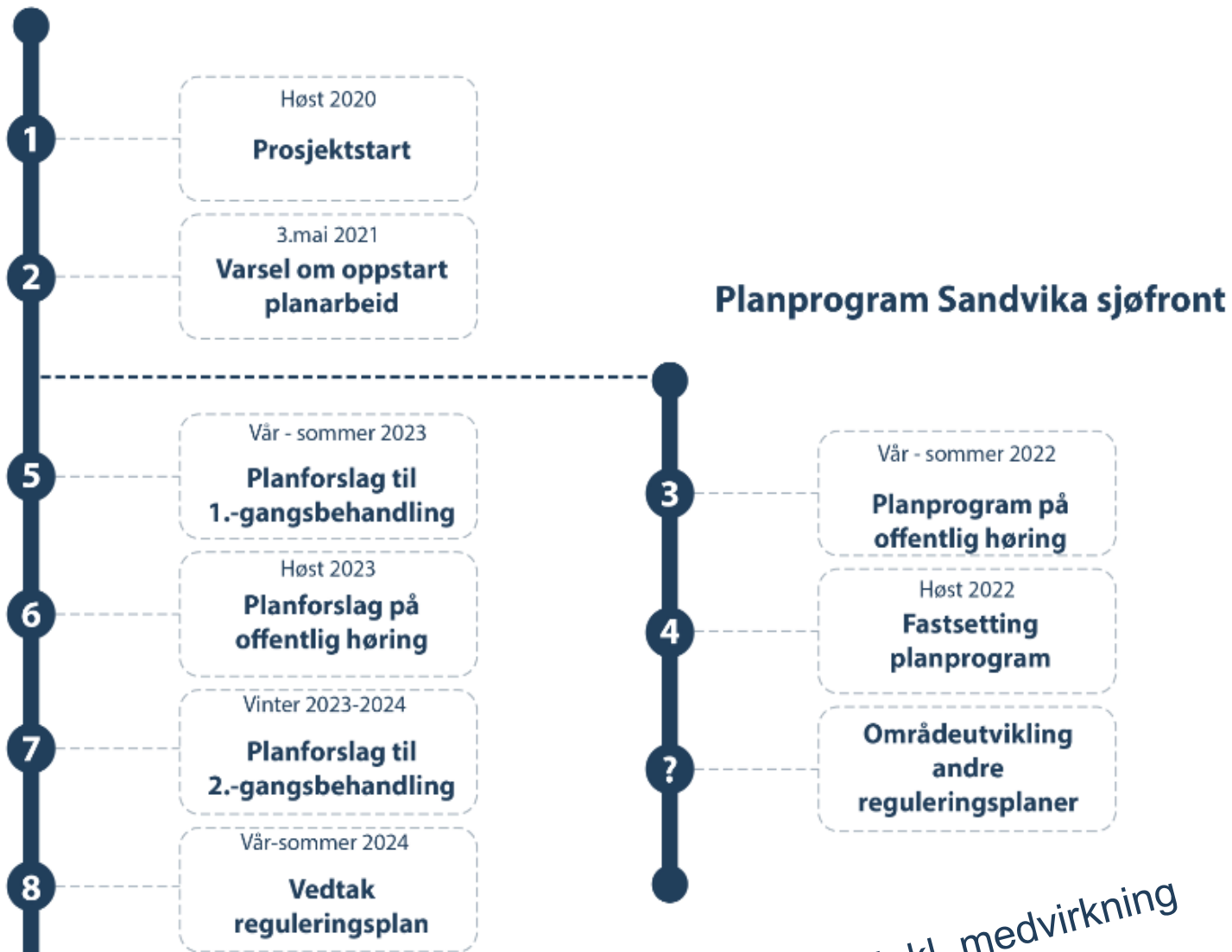
## Mål i Kommuneplanens samfunnsdel

*Grønn og urban utvikling av kommunesenteret Sandvika til å bli en kultur- og regionby, med en attraktiv sjøfront*

*Sandvika skal bli et nullutslippsområde*

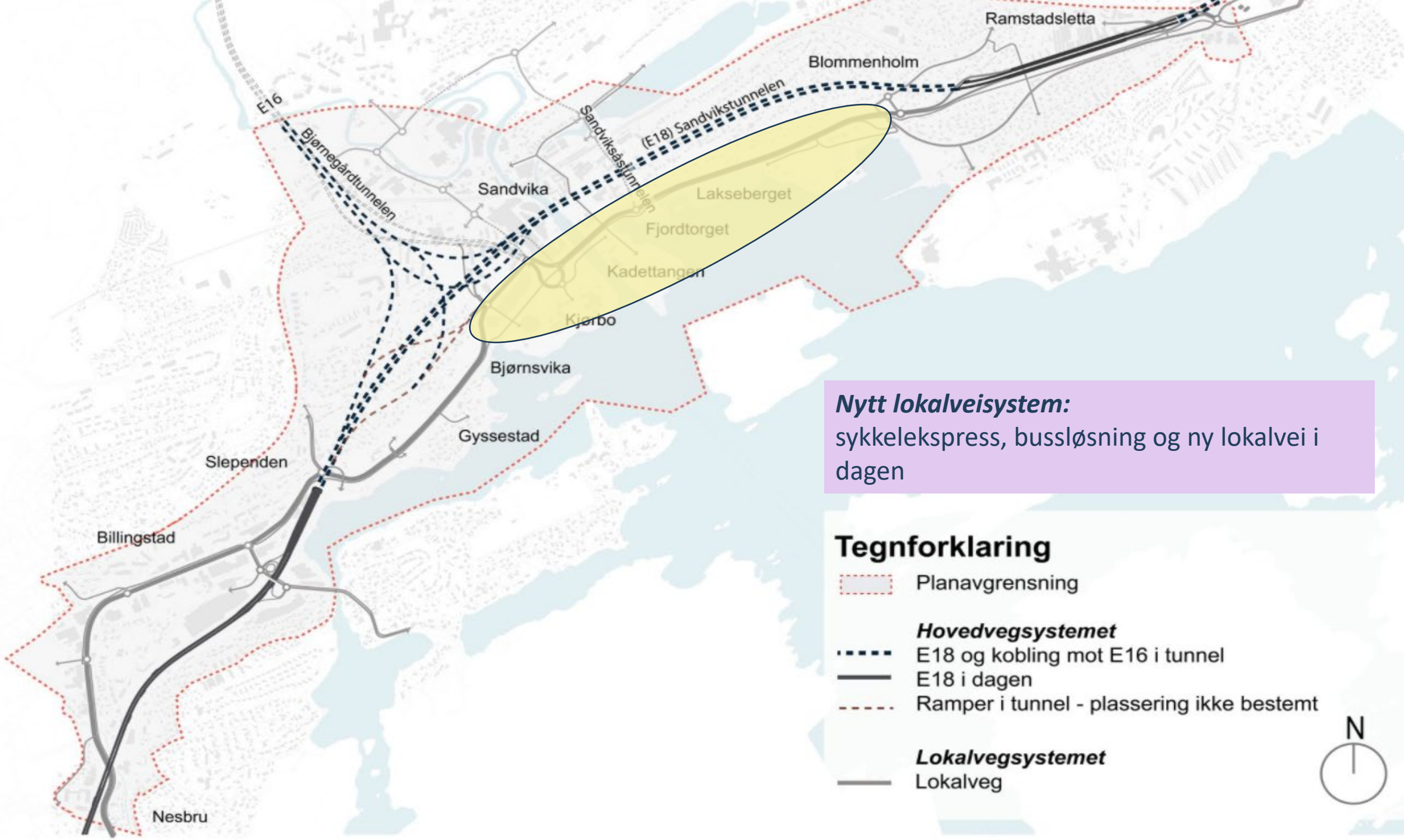
*Sjøfronten skal vitalisere denne delen av byen, skape stolthet og underbygge Sandvika-identitet*

# Reguleringsplan ny E18



inkl. medvirkning

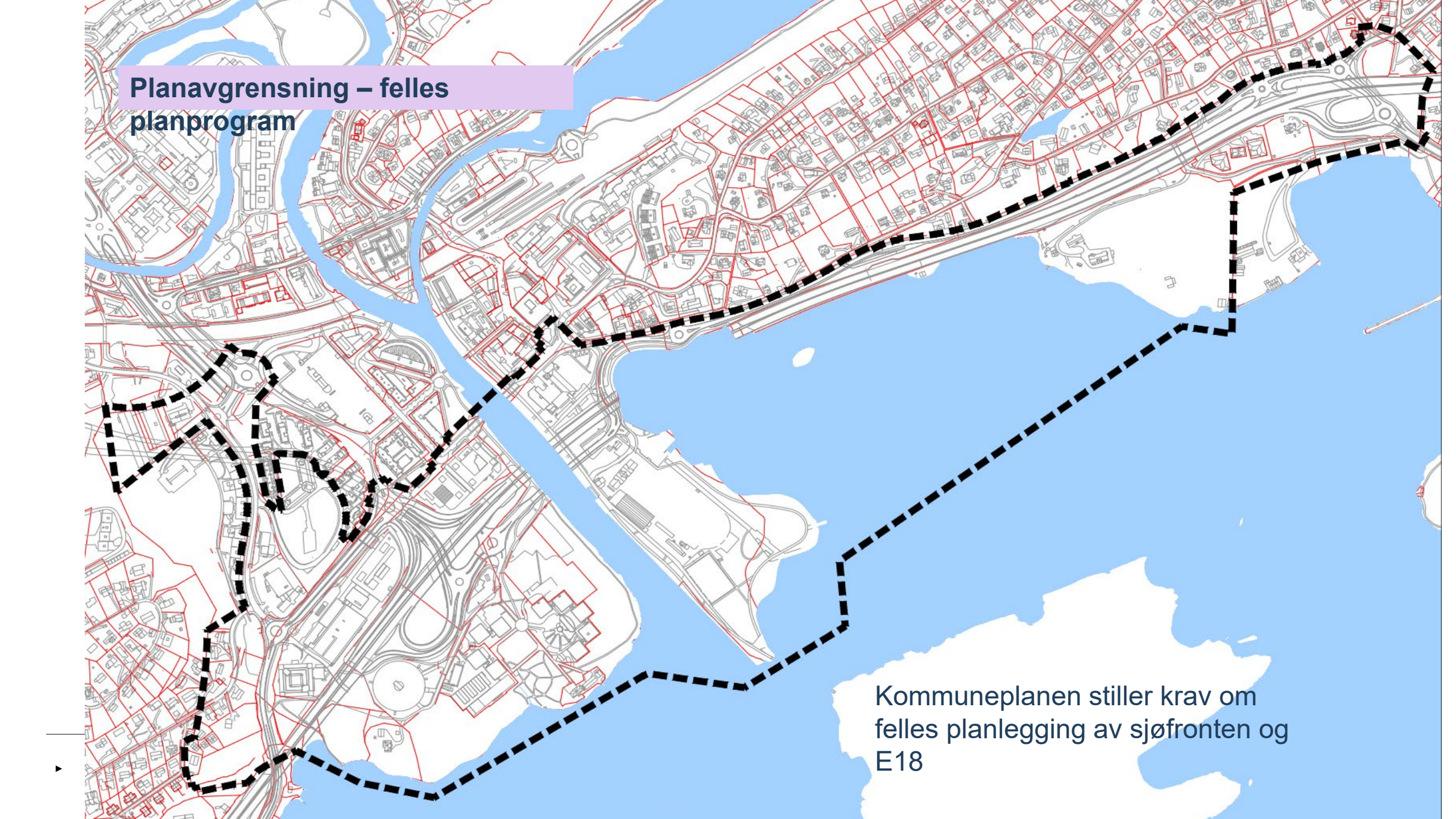




**Nytt lokalveisystem:**  
sykkelekspress, bussløsning og ny lokalvei i dagen

- Tegnforklaring**
- Planavgrensning
  - Hovedvegssystemet**
    - E18 og kobling mot E16 i tunnel
    - E18 i dagen
    - Ramper i tunnel - plassering ikke bestemt
  - Lokalvegssystemet**
    - Lokalveg



A detailed map of a coastal urban area. The map features a red grid representing a planning or zoning scheme. A prominent black dashed line outlines a specific region, likely the 'felles planprogram' mentioned in the text. The map includes a blue body of water on the right and a winding blue river or canal on the left. Buildings and infrastructure are depicted in grey and black outlines.

## Planavgrensning – felles planprogram

Kommuneplanen stiller krav om  
felles planlegging av sjøfronten og  
E18

# FELLES PLANPROGRAM

juridisk dokument etter plan- og bygningsloven

utredningsprogram - angir hvilke utredninger som skal gjennomføres for kommende detaljreguleringsplan for ny lokalvei.

skaffe oversikt - samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser trasevalg for ny lokalvei vil kunne gi og ha, - for byen, arealutvikling, miljø, fremkommelighet og gateutforming

FELLES PLANPROGRAM  
MED BYPLANGREP  
for  
Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem



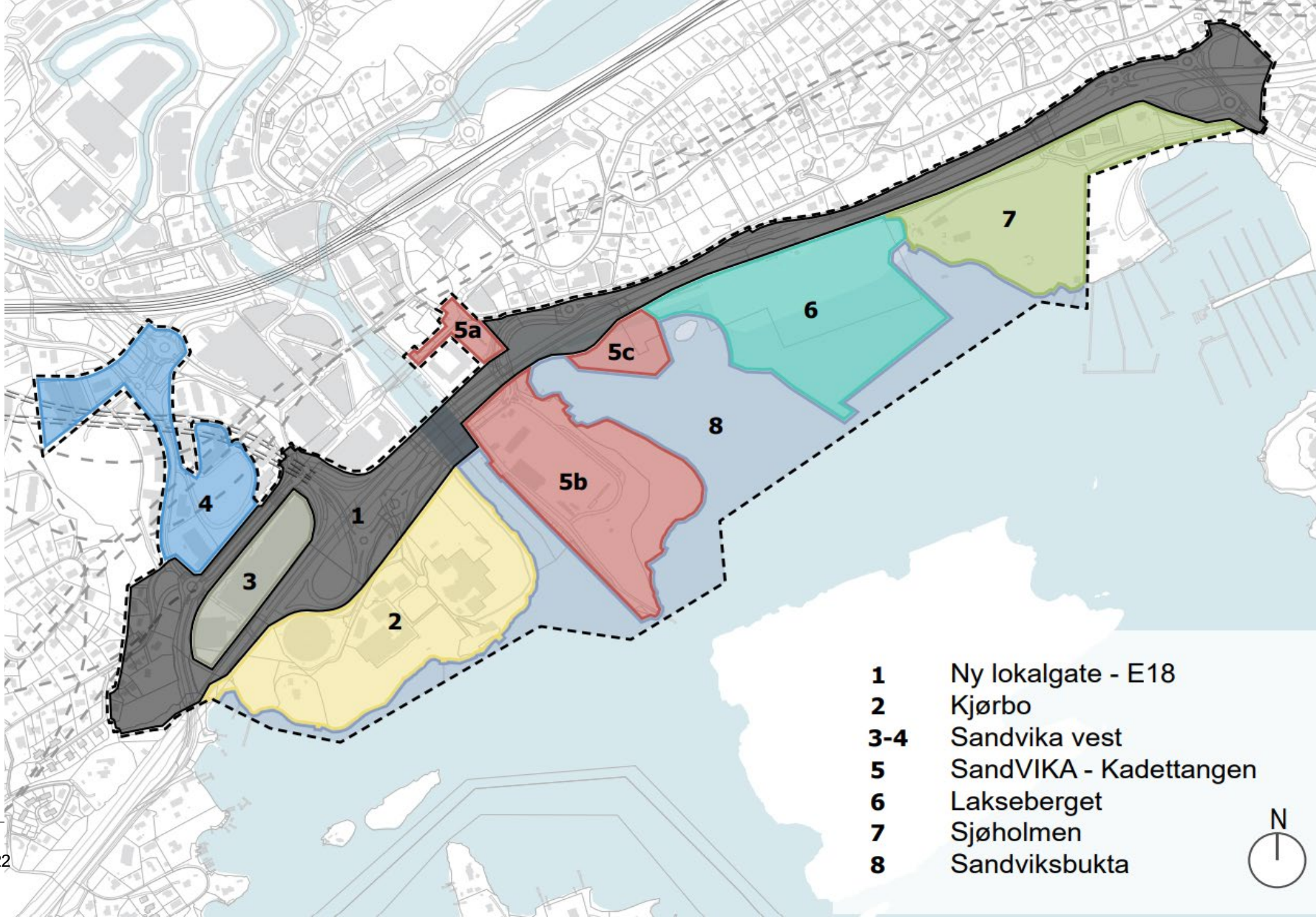
Statens vegvesen



BÆRUM KOMMUNE

05.04.22





- 1** Ny lokalgate - E18
- 2** Kjørbo
- 3-4** Sandvika vest
- 5** SandVIKA - Kadettangen
- 6** Lakseberget
- 7** Sjøholmen
- 8** Sandviksbukta



# BYPLANGREP

*styringsverktøy*

sikre helhetlig områdeutvikling

*rammer*

for hvordan sjøfronten kan utvikles ift. valgt E18-løsning

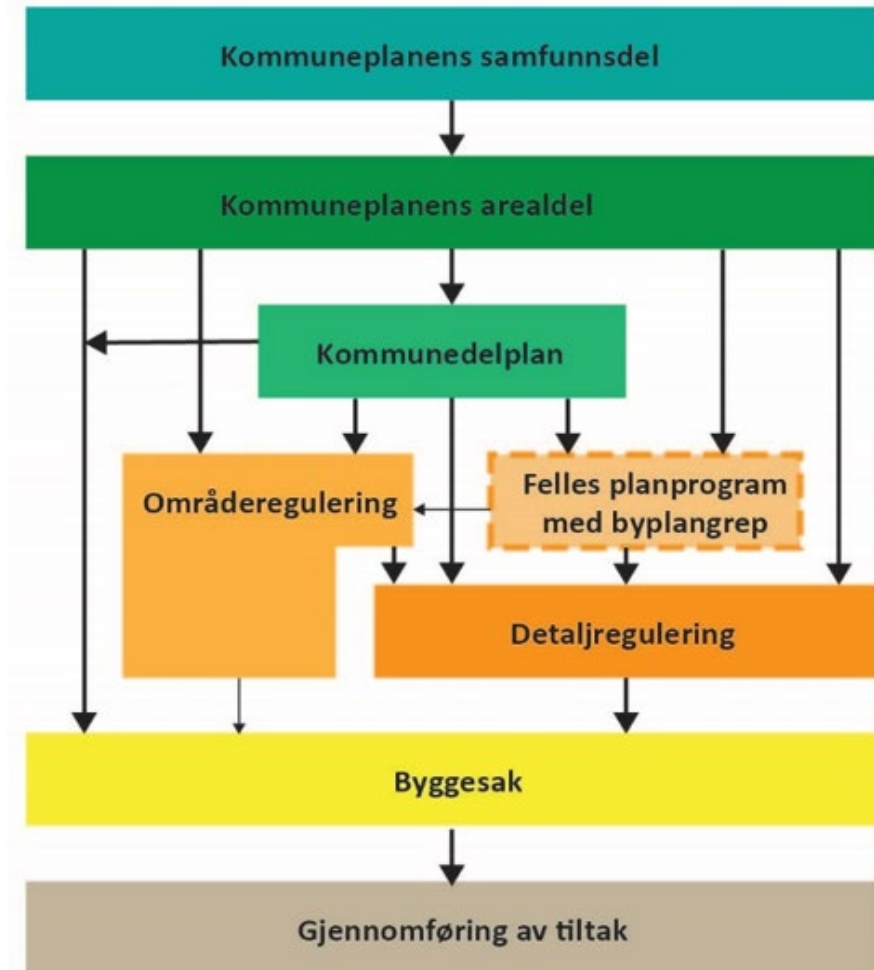
*intensjoner*

overordnet disposisjon med prinsipper for innplassering av lokalvei, arealbruk/u.områder blågrønnstruktur, forbindelser / koblinger, torg/ byrom, mv.

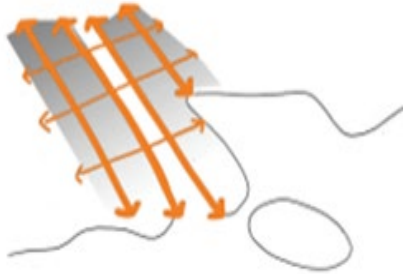
*ikke juridisk bindende*

vil bli vektlagt ved utarbeidelse og behandling av detaljreguleringsplan for nytt lokalveisystem – og ved kommende reguleringsplaner

Arealplansystemet - ulike veier fra plan til gjennomføring:



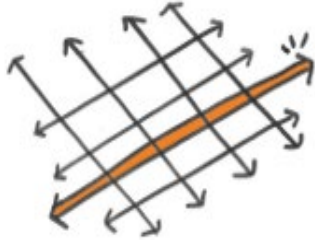
# Byplangrepet bygger på intensjonen om;



*Hovedvei E18 i fjell fjerner barriere mellom by og sjø, - og byen kan kobles sammen*



*Ny lokalgate muliggjør flere nye utviklingsområder*



*Bymessig lokalgate vil inngå som en del av bystrukturen i Sandvika*



*Blågrønne elementer omrammer Sandvika og inngår som del av bylandskapet*



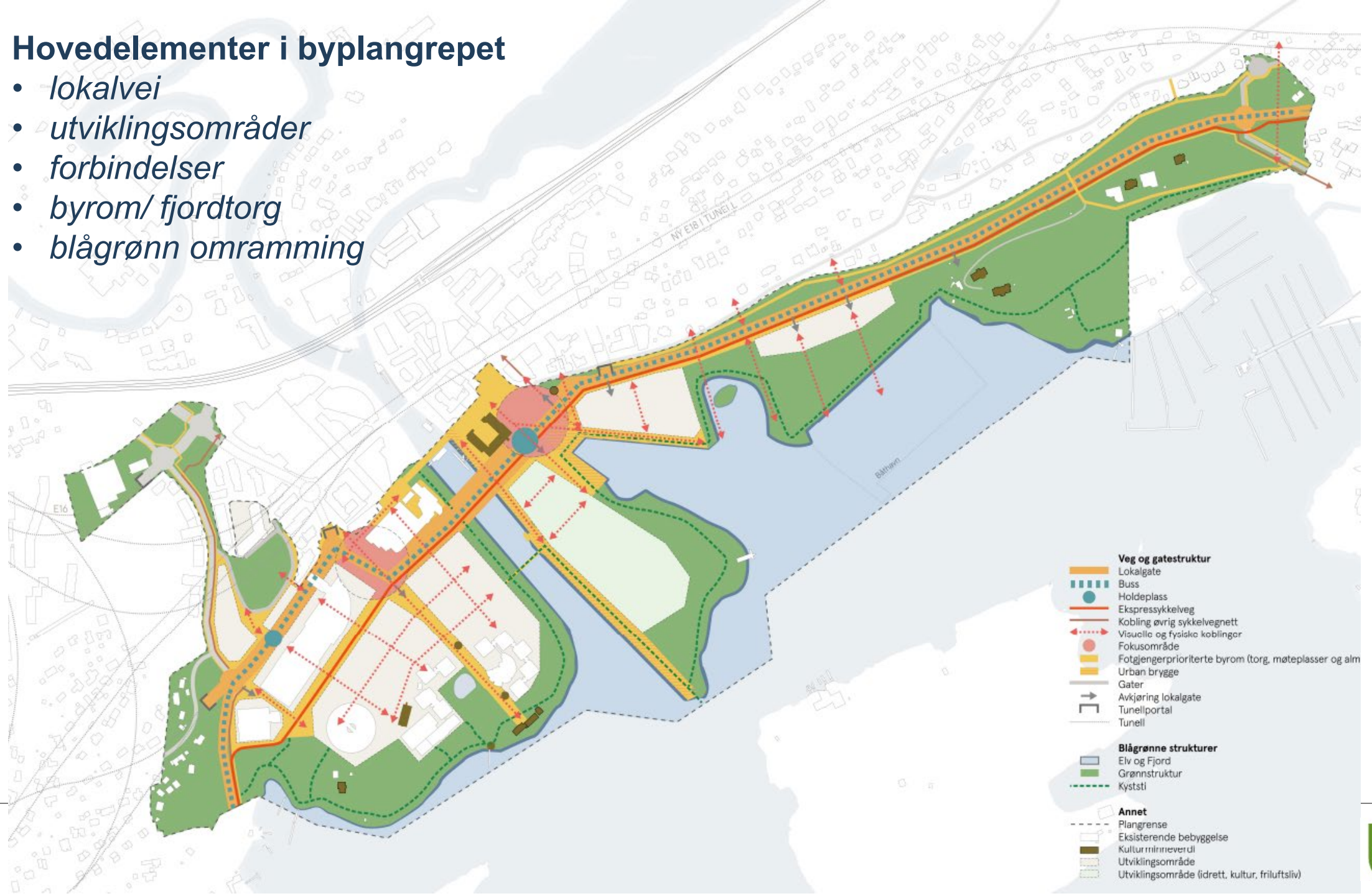
*Legger til rette for grønn mobilitet og nye forbindelser*



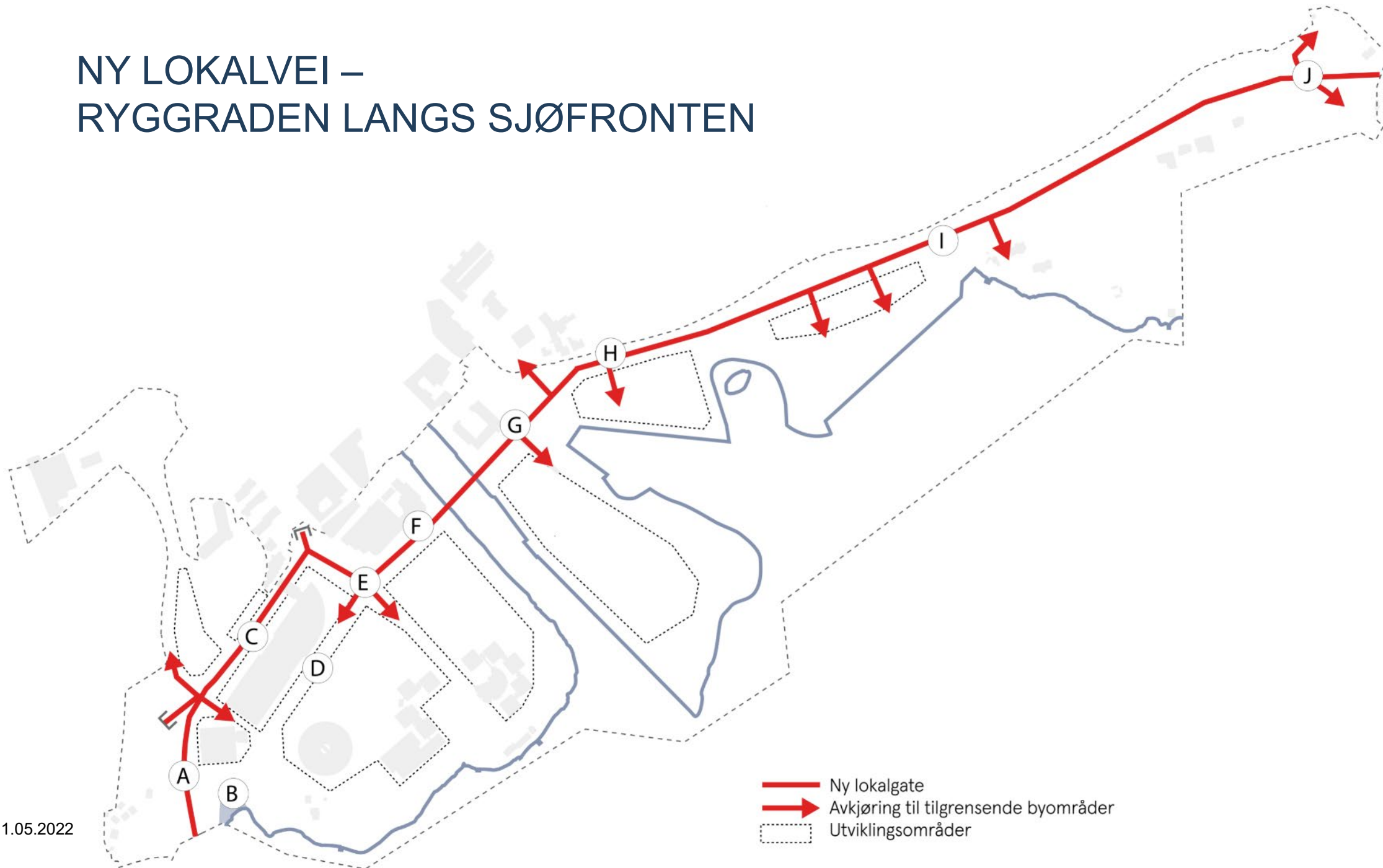
*Ny lokalgate legger til rette for kortreist byliv og gjenbruk av veiareal*

# Hovedelementer i byplangrepet

- lokalvei
- utviklingsområder
- forbindelser
- byrom/ fjordtorg
- blågrønn omramming



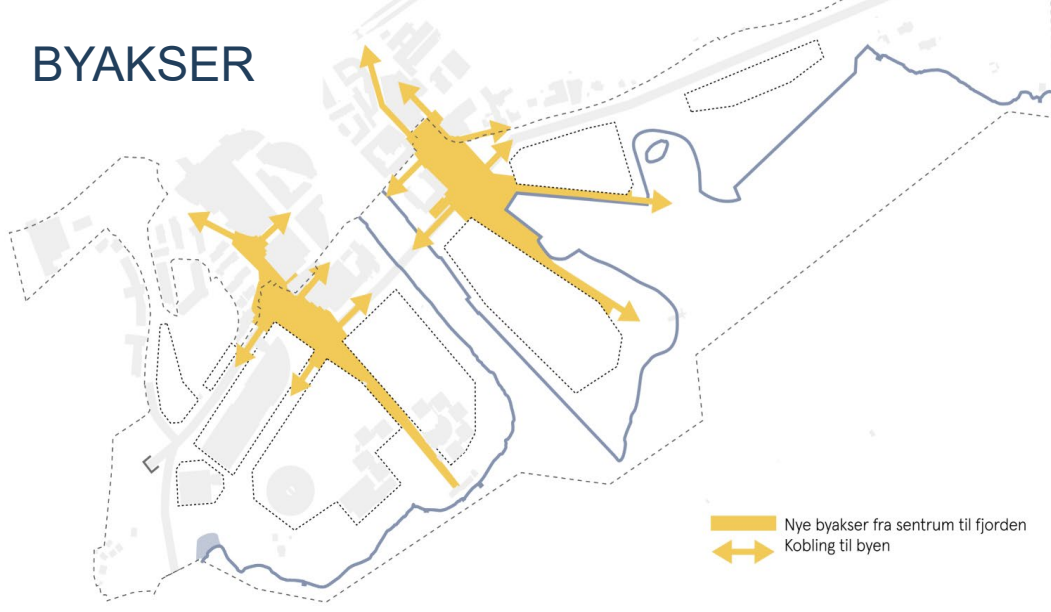
# NY LOKALVEI – RYGGRADEN LANGS SJØFRONTEN



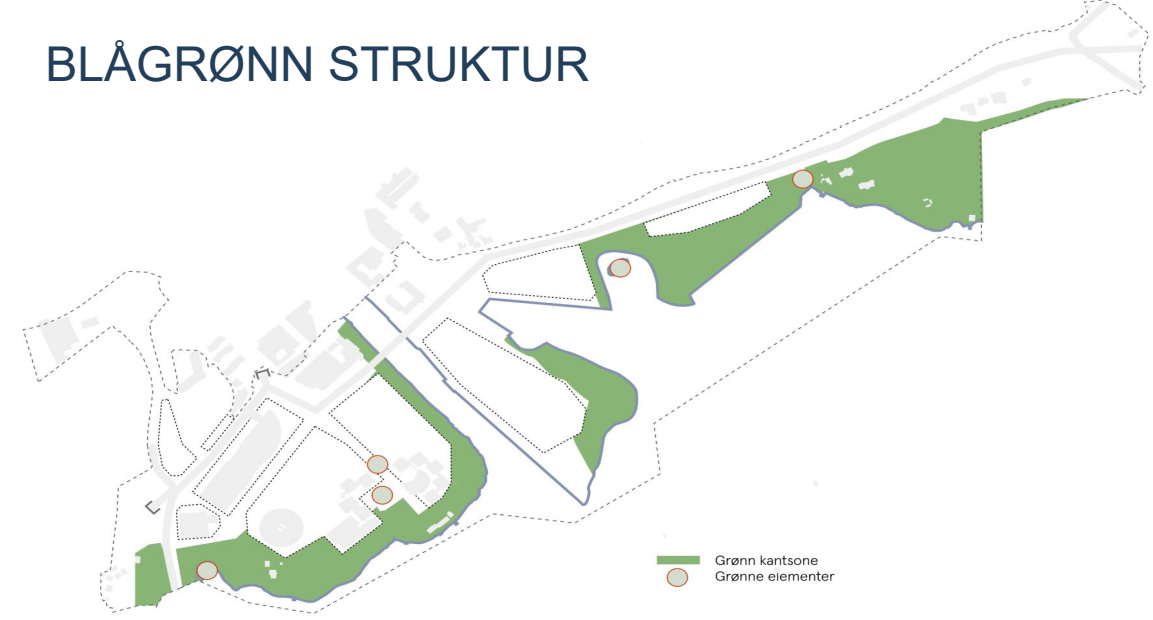
► 11.05.2022



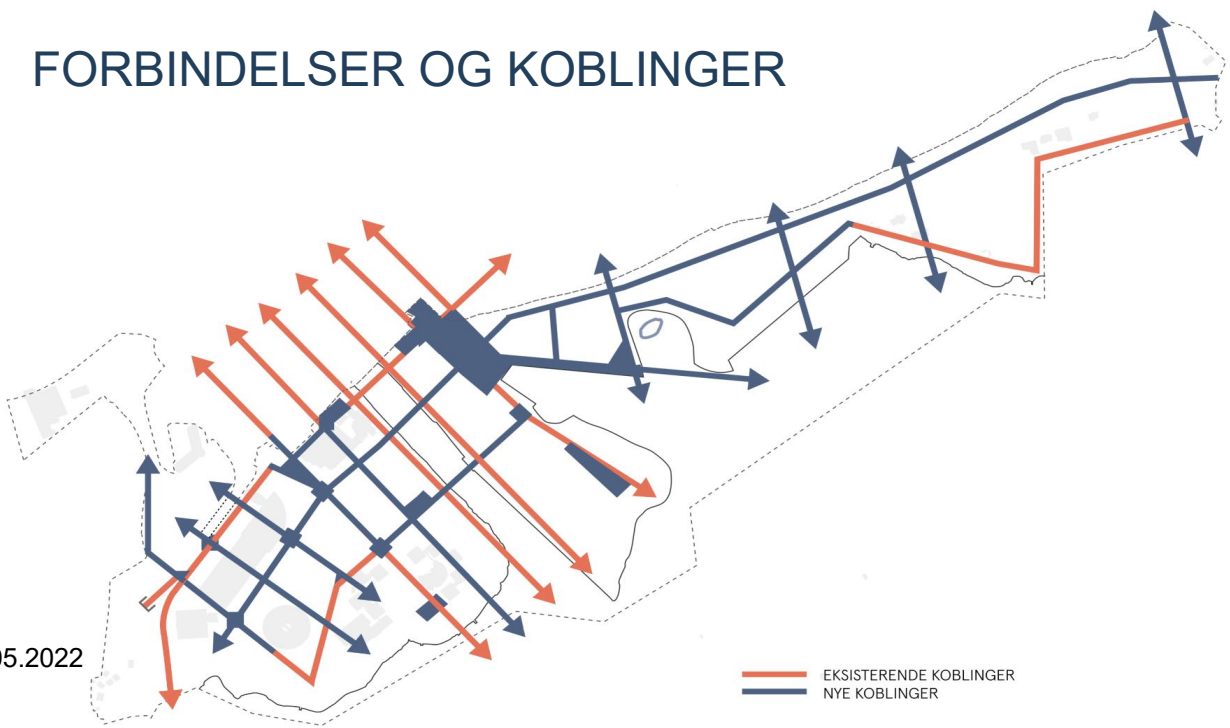
## BYAKSER



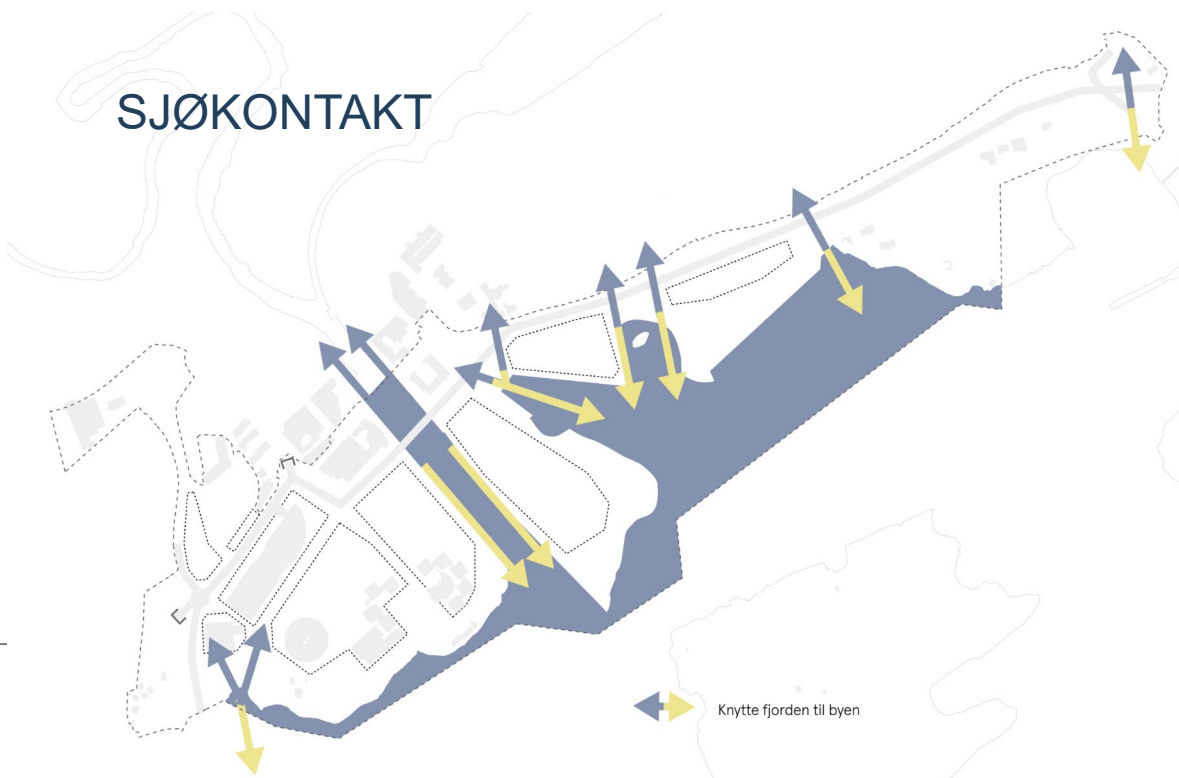
## BLÅGRØNN STRUKTUR



## FORBINDELSER OG KOBLINGER



## SJØKONTAKT



11.05.2022

# PLANALTERNATIV 1 NY LOKALVEI I DAGEN GJENNOM SANDVIKA



Statens vegvesen



# KONSEPTUAVHENGIG ELEMENT - LOKALVEI I KULVERT

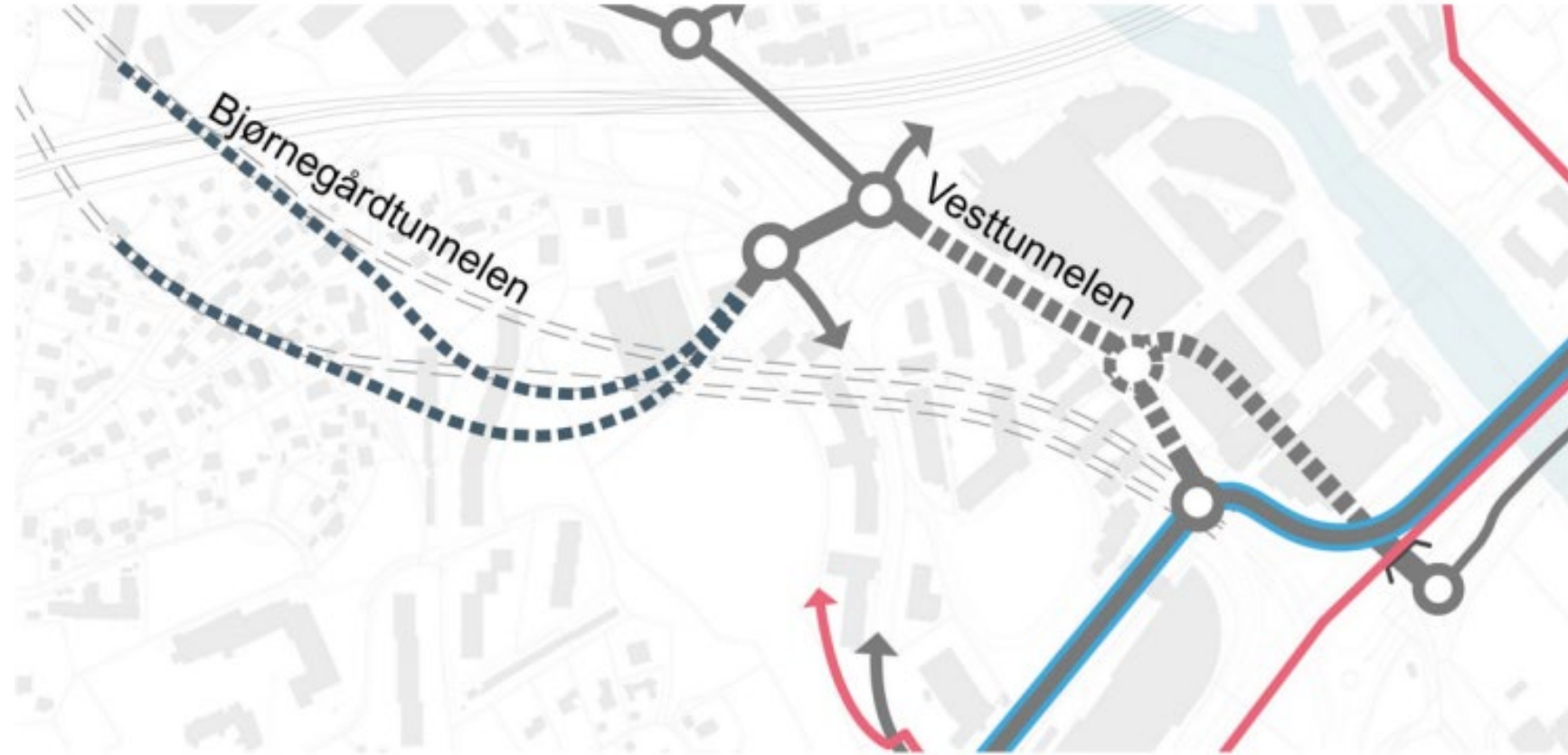
- biltrafikk fjernes fra terreng
- krever tilleggsfinansiering
- kostnadskrevenende
- trolig mer biltrafikk
- murvanger uheldig i bylandskapet





## KONSEPTUAVHENGIG ELEMENT - KOBLING BJØRNEGÅRD- OG VESTTUNNELEN

- kryss i dagsone og ikke inne i tunnel - unngår utfordringer knyttet til kryss i tunnel
- frigjøre areal og forenkler veisystemet på Kjørbo
- resterende del av Bjørnegård tunnel mot Kjørbo kan saneres eller ombrukes
- krever tilleggsfinansiering



# KONSEKVENsutREDNING

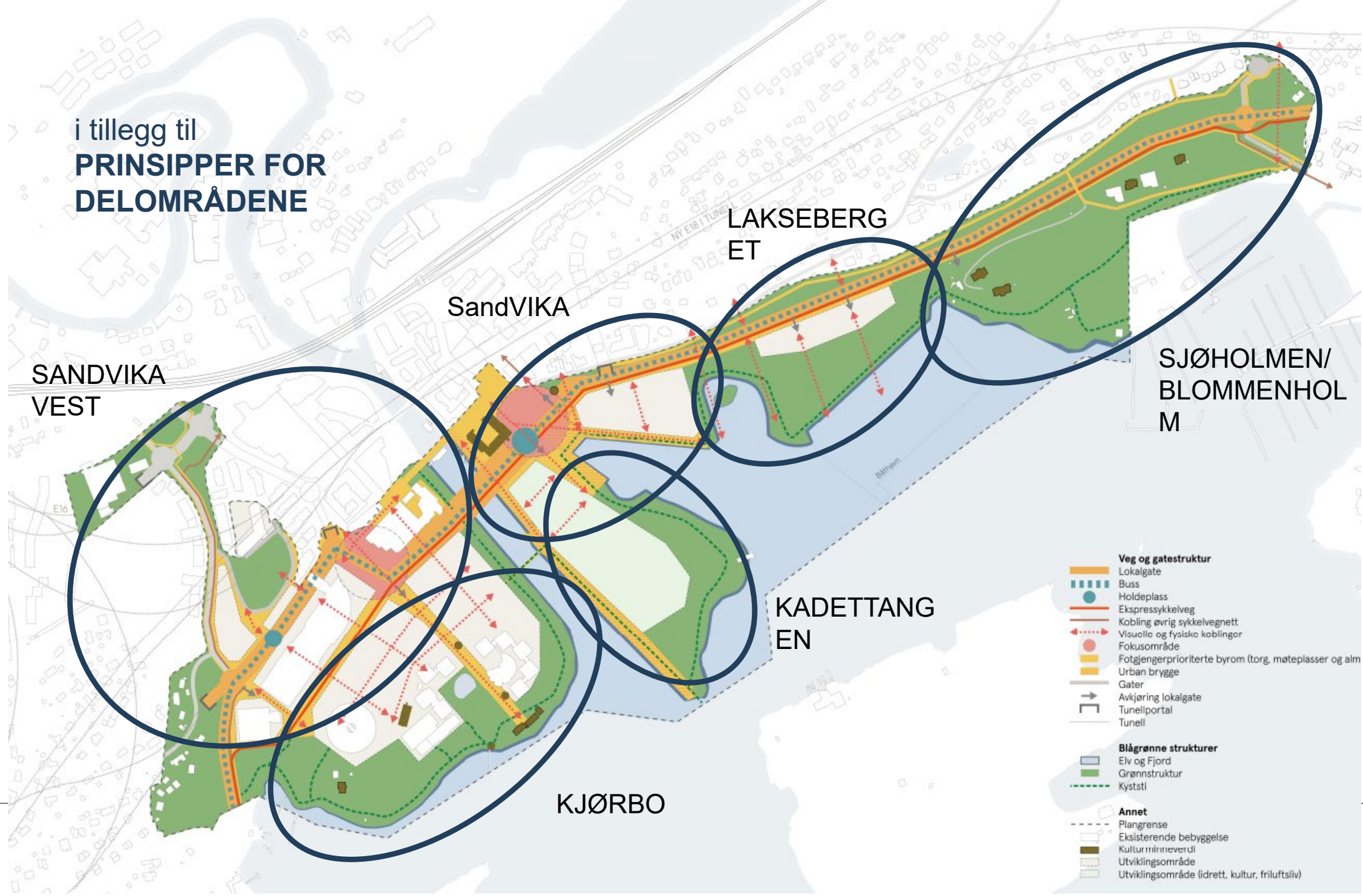
## etappe 2 Vestkorridoren

- ingen ny konsekvensutredning
- kunnskapsgrunnlag fra kommunedelplan E18 fra 2014 skal suppleres og oppdateres med tilleggsutredninger

Temaer som skal tilleggsutredes	Temaer som skal undersøkes
<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafikk</li><li>• Støy</li><li>• Luftforurensning</li><li>• Klima og miljø</li><li>• Naturmangfold og maritimt miljø</li><li>• ROS-analyse</li><li>• Grunnforhold/ geoteknikk/hydrologi</li><li>• Utfylling i sjø</li><li>• Kulturminner</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• By- og landskapsbilde</li><li>• Friluftsliv/ byliv</li><li>• Byutvikling</li><li>• Ytre miljø</li><li>• Konstruksjoner</li><li>• Teknisk infrastruktur</li><li>• Forurensning i grunnen</li><li>• Massehåndtering</li><li>• Anleggsgjennomføring og riggområder</li><li>• Permanent og midlertidig erverv</li></ul>



i tillegg til  
**PRINSIPPER FOR  
DELOMRÅDENE**



SANDVIKA  
VEST

SandVIKA

LAKSEBERG  
ET

SJØHOLMEN/  
BLOMMENHOL  
M

KADETTANG  
EN

KJØRBO

- Veg og gatestruktur**
- Lokalgate
  - Buss
  - Holdeplass
  - Ekspres sykkelveg
  - Kobling øvrig sykkelvegnett
  - Visuelle og fysiske koblinger
  - Fokusområde
  - Fotgjengerprioriterte byrom (torg, møteplasser og almenrom)
  - Urban brygge
  - Gater
  - Avkjøring lokalgate
  - Tunellportal
  - Tunell
- Blågrønne strukturer**
- Elv og Fjord
  - Grønnstruktur
  - Kyststi
- Annet**
- Plangrense
  - Eksisterende bebyggelse
  - Kulturminneverdi
  - Utviklingsområde
  - Utviklingsområde (idrett, kultur, friluftsliv)



# OPPFØLGING AV DELOMRÅDEN E

- planprogram gir føringer for senere reguleringer av delområdene
- flere av delområdene; avhengig av fremdrift og tidshorisont for reguleringsplan for ny lokalvei...
- omfang av veiltak må være avklart – 1.gangsbehandling av ny lokalvei

- 1** Ny lokalgate - E18
- 2** Kjørbo
- 3-4** Sandvika vest
- 5** SandVIKA - Kadettangen
- 6** Lakseberget
- 7** Sjøholmen
- 8** Sandviksbukta



# FELLES PLANPROGRAM

Høringsperiode

5.mai – 20.juni

Uttalelse merkes;

- «*Felles planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem*»
- saksnr. 21/7039
- planID 2021019

Sendes til:

Bærum kommune, postboks 700, 1304 Sandvika

e-post: [post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no) innen 20 juni

Sjekk;

[www.baerum.kommune.no/sjofront](http://www.baerum.kommune.no/sjofront)

[www.e18vkp2.no](http://www.e18vkp2.no)

Norconsult 

 **Behandling av støy i  
reguleringsplaner**



# Støy i reguleringsplanen

- ▶ SVV forholder seg til Klima og miljødepartementets Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- ▶ Målet i retningslinjen er at alle boliger skal ha rom til støyfølsom bruk og en egnet uteplass som er under grenseverdiene:
  - ▶ Utendørs  $L_{den}$  55 dB
  - ▶ Innendørs  $L_{Aeq24h}$  30 dB
- ▶ Der grenseverdiene likevel overskrides vurderes avbøtende støytiltak i form av lokal skjerming og fasadetiltak på bygg
- ▶ Reduksjon av støyplage er et effektmål for prosjektet.

# Mulige avbøtende støytiltak

## ▶ Ved kilden

- ▶ Bruke naturlig skjerming i terreng og næringsbebyggelse
- ▶ Støyskjermer og støyvoller

## ▶ Ved støyfølsom bebyggelse

- ▶ Lokal skjerming av én uteplass
- ▶ Utbedring av fasade, skifte vinduer og ventiler m.m





# Grunnerverv

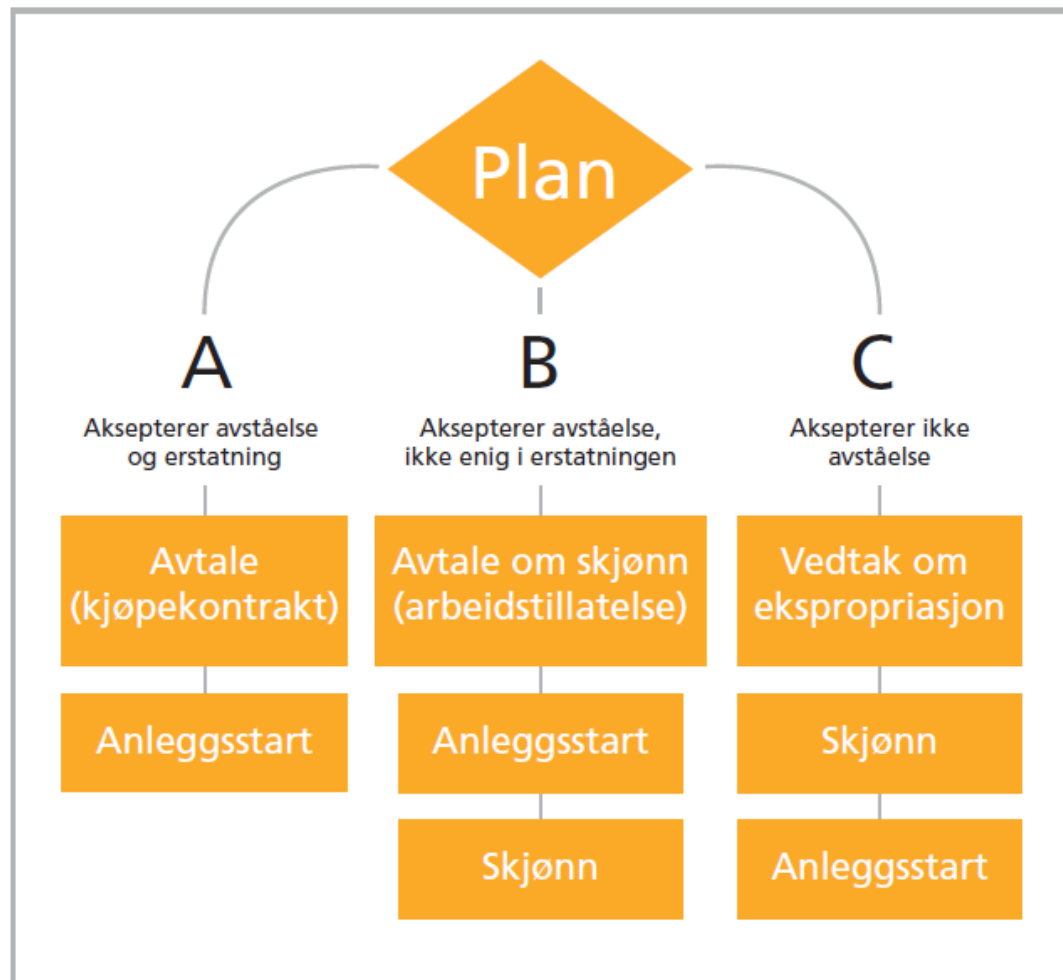
## ▶ Forhandlinger/Ekspropriasjon

- Reguleringsplan og bevilgning/finansiering
- Hvem blir part – grunneier, fester, leietakere mv.
- Erstatning – dekke det økonomiske tap
- Advokatbistand

## ▶ Tunnel

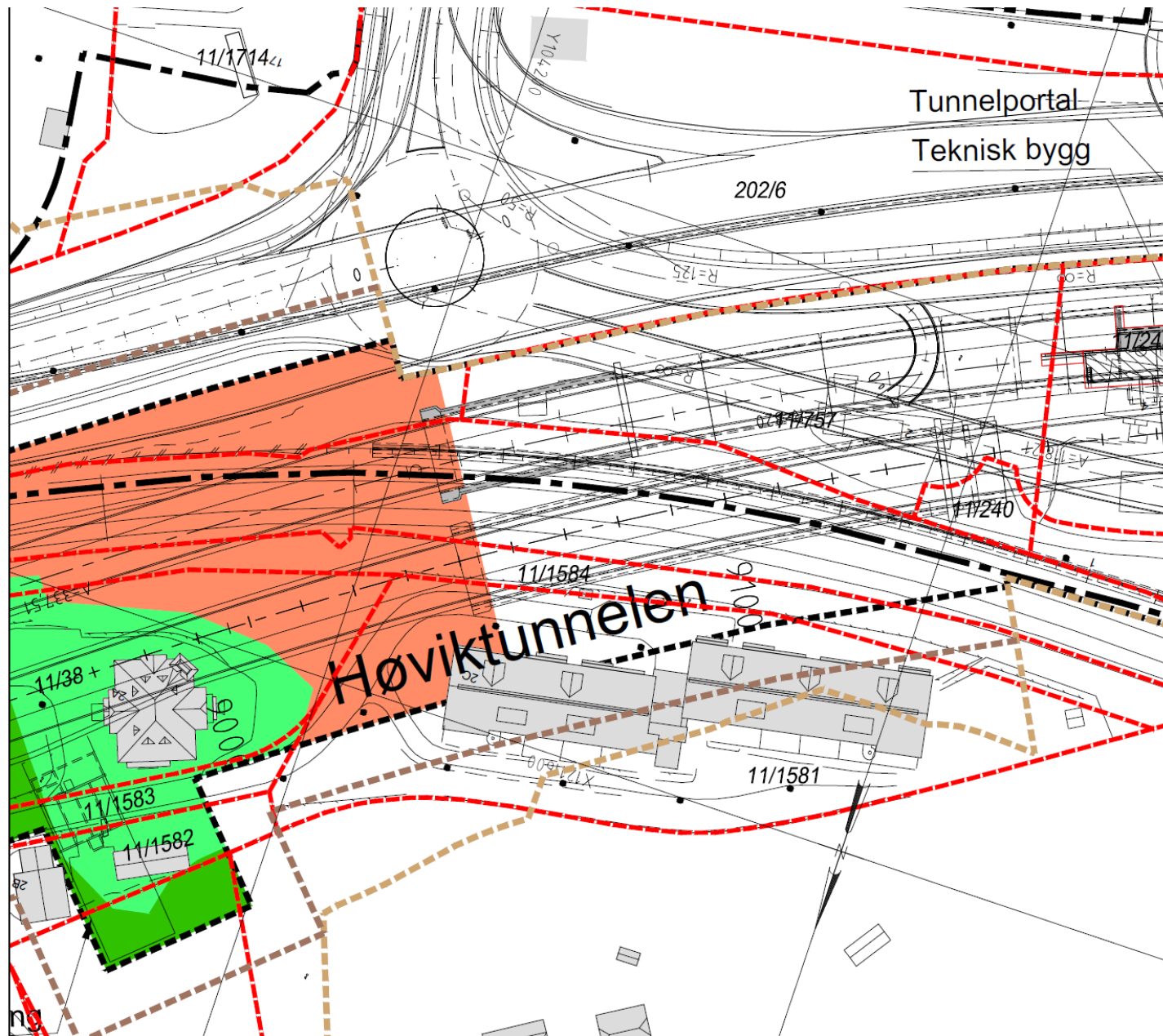
- Hvor langt strekker eiendomsretten seg
- Hvor mye skal Statens vegvesen eie
- Borebrønner og andre eksisterende anlegg i fjellet

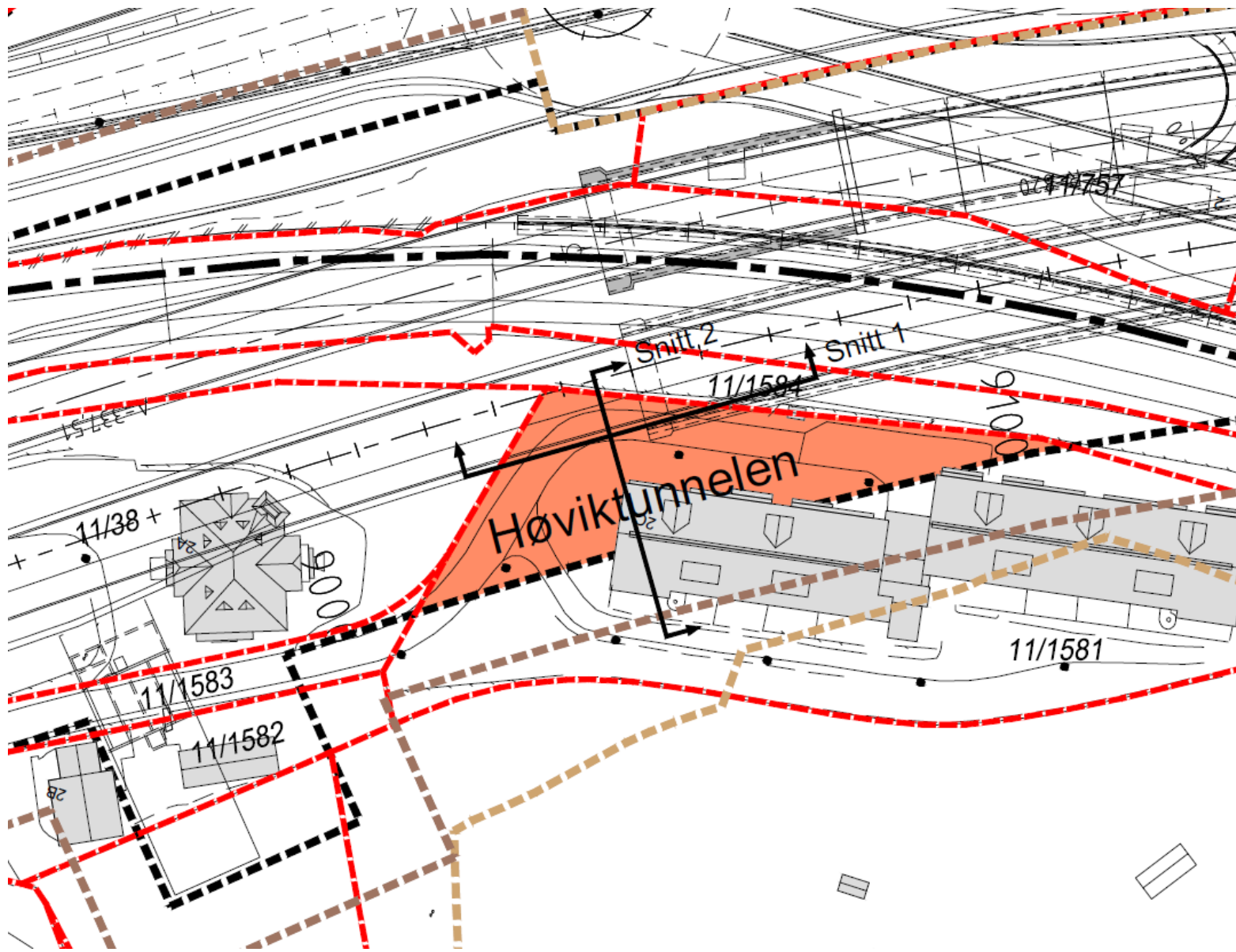
## Forenklet oversikt over hvordan grunn- ervertet skjer



# Informasjon på nett - generell

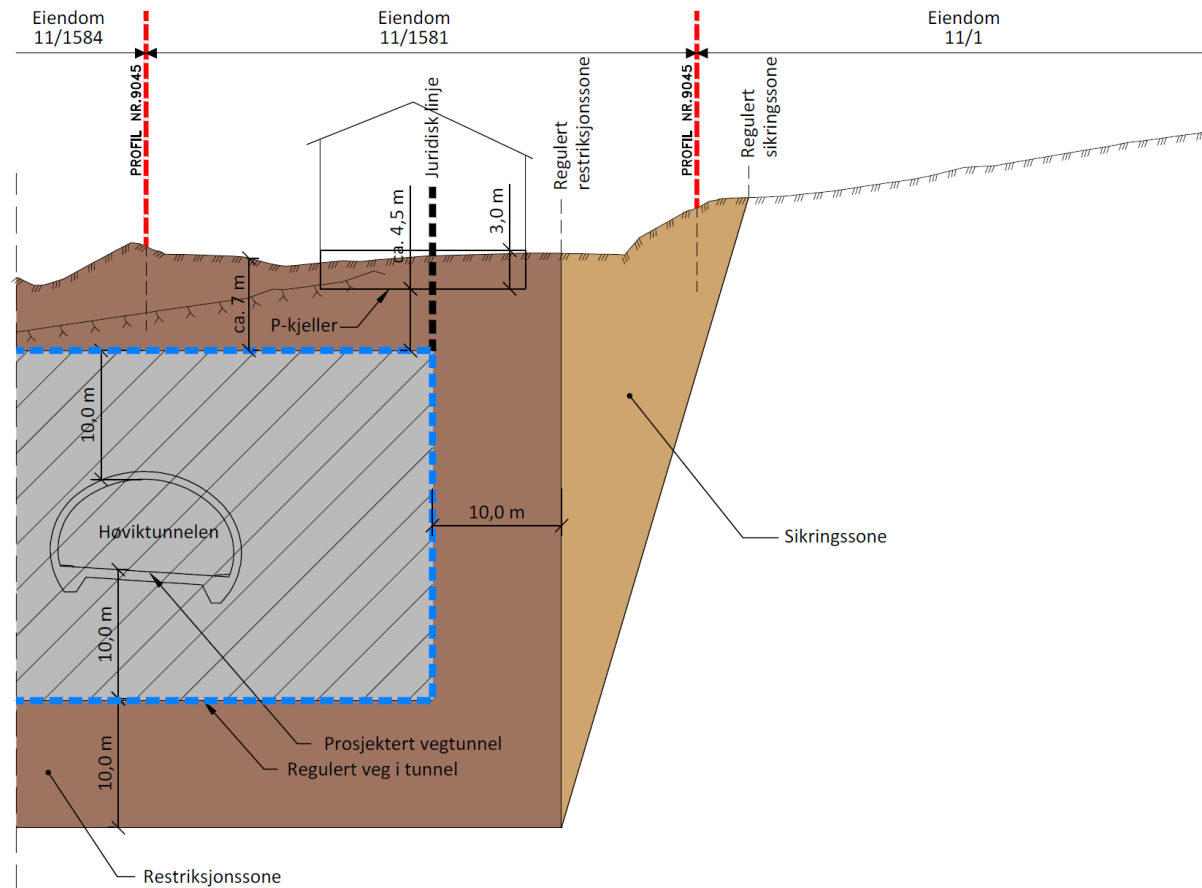
- <https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/planlegging-prosjektering-og-grunnerverv/grunnerverv/>
- <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/veg-og-gate/grunnerverv/brosjyre-grunnerverv-bokmaal.pdf>





# Høviktunnelen

## Eiendom 11/1581 Snitt 2



M = 1:500 (A4)

### Tegnforklaring:

- - - - - Eksist. eiendomsgrense over terreng
- - - - - Ny eiendomsgrense i undergrunnen
- - - - - Jurdisk linje tunnel
- Volum som inngår i fremtidig tunneleieendom
- Regulert veg i tunnel
- Restriksjonsone  
For tiltak på og under terreng
- Sikringsone  
For tiltak på og under terreng



Statens vegvesen

E18 Vestkorridoren Lysaker - Ramstadsletta

**Høviktunnelen**  
Restriksjon/Sikringsone i tunnel  
Eiendom 11/1581 Snitt 2

Dato : 02-05-2022	Tegn.nr. : Snitt 2	Rev : 00
Produisert av:		



# Spørsmål og svar

Takk for i dag!

