



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Tord Viggo Thorshov /
47236458

Vår referanse:
15/222267-81

Deres referanse:

Vår dato:
15.05.2017

E18 Vestkorridoren – utbyggingsstrategi

Bakgrunn

Opprinnelig var 1. etappe av E18 Vestkorridoren, strekningen Lysaker – Ramstadsletta. I revidert Oslo-pakke 3-avtale fra juni 2016 ble partene enig om en ny etappeinndeling. I henhold til avtalen er første etappe Lysaker – Strand med tverrforbindelse til Gjøannes og Fornebu.

Den nye etappeinndelingen ble lagt fram som et kompromiss til forhandlingene under stort tidspress. Statens vegvesen opplyste at det var mulig å gjennomføre denne etappedelingen. På grunn av prosjektets kompleksitet har det tatt noe tid å se alle konsekvensene av den nye etappeinndelingen. Konsekvensene som legges fram i dette brevet har som forutsetning etappeinndelingen Lysaker – Strand, Strand – Ramstadsletta og Ramstadsletta – Slependen. Lysaker kollektivknutepunkt reguleres i egen plan, og denne er nå i oppstartfasen.

I Oslo-pakke 3-avtalen fra juni 2016 er det forutsatt at Statens vegvesen i det videre arbeidet med de øvrige parsellene for E18 prosjektet skal planlegge for god funksjonalitet og reduserte kostnader. I NTP 2018–29 som ble lagt frem rett før påske understreker Regjeringen at det legges til grunn en utbygging fra Strand uten opphold, slik at fordyrende løsninger unngås, og at det gjennomføres en helhetlig og sammenhengende utbygging av E18.

I Prop. 86 S om Oslo-pakke 3-avtalen utdypes dette av Samferdselsdepartementet som legger til grunn at utbyggingen av etappen Lysaker – Strand må ses i sammenheng med strekningen videre mot Ramstadsletta nettopp for å unngå unødvendige ekstrakostnader og andre ulemper. Samferdselsdepartementet legger til grunn at utbygging av E18 til Ramstadsletta må gjennomføres uten unødig opphold, slik at fordyrende løsninger og store belastninger for naboene og trafikantene unngås.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Samferdselsdepartementet skriver videre *at departementet vil på denne bakgrunn be Vegdirektoratet gjennomgå utbyggingsstrategien for strekningen Lysaker – Strand – Ramstadsletta på nytt, og komme tilbake til departementet om saken.*

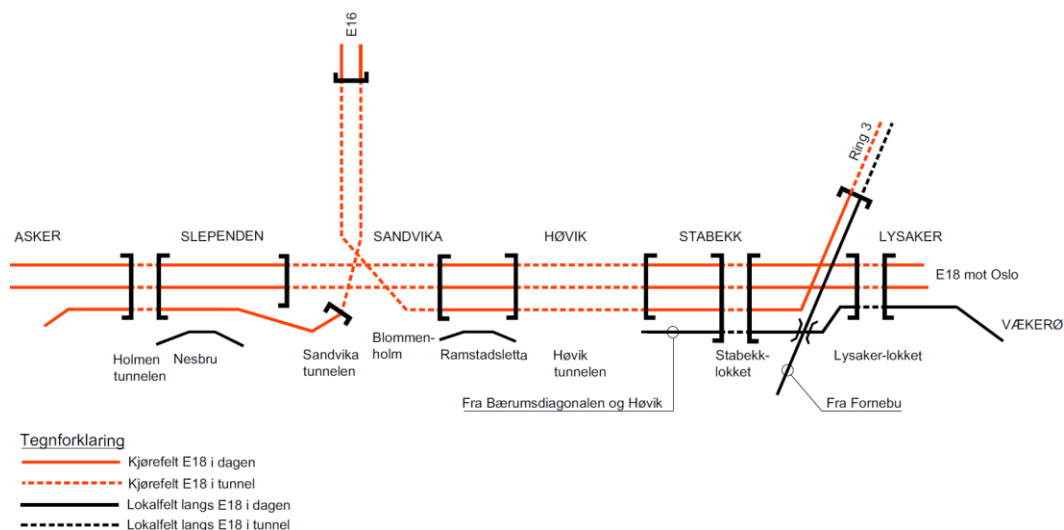
Status for plansaken

Reguleringsplanforslaget for E18 Lysaker – Ramstadsletta ble behandlet i Bærum kommune 16.7.2016. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn fra 11.9.2016 til 30.9.2016 Det kom inn 80 høringssvar/kommentarer. Oslo kommune har innsigelse til planforslaget begrunnet med kapasitetsøkning på strekningen Strand – Ramstadsletta. Oslo og Bærum kommuner drøftet innsigelsen den 20.12.2016. Mekling hos Fylkesmannen er gjennomført uten at det ble oppnådd enighet.

Bærum kommune og Statens vegvesen oppfatter det slik at for å komme Oslo kommune i møte, må planen endres slik at det kun blir to gjennomgående personbilfelt i inngående retning mellom Ramstadsletta og Lysaker. Dette er ikke trafikkfaglig forsvarlig i og med at både E18- og E16-trafikk skal føres sammen på Ramstadsletta uten at det oppstår uforsvarlig tilbakeblokkering av trafikk i de lange tunnelsystemene som kommer under Sandvika, kfr. fig. 1. Dette ansees derfor ikke som et aktuelt alternativ.

Det er ut fra kapasitetsvurderinger mulig kun å ta i bruk to felt i inngående retning på strekningen Ramstadsletta – Strand så lenge E16 tunnelen under Sandvika ikke er bygd. Det er derfor en mulighet at det tredje feltet bygges, men ikke tas i bruk før E16-tunnelen under Sandvika er etablert.

Planen viser fire felt på E18 under Stabekkløkket. I første etappe, Lysaker – Strand vil kun to felt på E18 bygges fullt ut, samt et vekslingsfelt. Når neste etappe bygges, vil det bli tre felt på E18 og ett vekslingsfelt. Hvis ikke vekslingsfeltet bygges, må Gjønnestrafikken gå via Fornebu for å komme inn på E18. Dette vil uansett ikke påvirke feltantallet ved Oslo grense, men medføre mer trafikk på lokalveinettet i nærliggende boligområder.



Figur 1 – Systemskisse for E18 i fra Asker i retning Oslo (Strand ligger mellom Stabekkløkket og Høviktunnelen)

For å ivareta et nytt etappedele på Strand ble det utarbeidet en planendring som var på høring fra 5.1.2017 til 20.2.2017. Det kom inn ca. 75 merknader fra naboer og velforeninger.

I høringsuttalelsene uttrykkes det stor frustrasjon knyttet til ny etappeinndeling og frykt for 5+5 års anleggsperiode. Høringspartene mener konsekvensene knyttet til ny etappeinndeling ikke ble kommunisert godt nok da Oslo-pakke 3 avtalen ble inngått, og at man ikke kan se noen fordeler ved denne etappeinndelingen. Beboerne har en opplevelse av at Strandområdet blir «rasert».

Konsekvenser av ny etappeinndeling Lysaker – Strand

Ny etappeinndeling gir:

- Høyere miljøbelastning
- Trafikalt uheldig
- Dobbel byggetid
- Flere hus må rives
- Ekstrakostnad på 200 mill. kr.
- Forskuttering av 600 mill. kr.

Høyere miljøbelastning: Siden Høviktunnelen ikke bygges, vil det ikke bli mindre støy eller luftforurensing mellom Strand og Ramstadsletta. Det blir mer trafikkstøy fra E18 på Strand, så lenge første etappe blir liggende og i anleggsperioden. I første etappe vil E18 bli liggende høyere i terrenget, og bebyggelsen rundt vil bli påført mer støy.

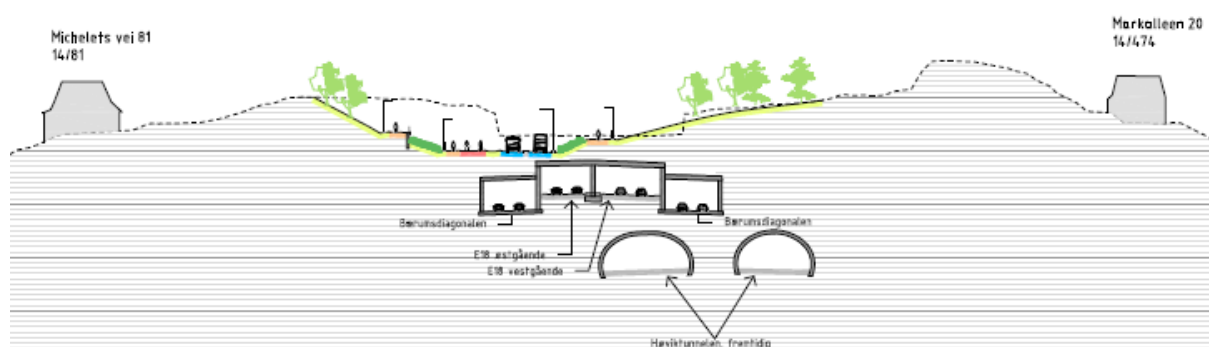
Trafikalt uheldig: I overgangssonen på Strand vil utformingen av vegen gi så lav standard at den må skiltes med 60 km/t. Framkommelighet for buss, næringstrafikk og sykkel vil ikke bli bedre før neste etappe, Strand – Ramstadsletta, er bygget. På lokalveiene vil det gå mer trafikk parallelt med E18, siden krysset på Strand ikke kan bygges i første etappe. Ved en ulykke under Strandlokket, vil eneste omkjøringsmulighet være lokalveiene mellom Lysaker og Høvik.

Dobbel byggetid: Det var planlagt å bygge Høviktunnelen parallelt med Lysaker – Strand. Byggetiden bli 5 + 5 år, i stedet for 5 år. Naboene på Strand får dermed en større belastning med nærhet til anleggsområdet med støy og støv, selv om de ikke får belastning i hele byggetiden.

Flere hus må rives: Med denne etappeløsningen kan vi ikke legge E18-trafikken inn i Høviktunnelen når Strandkrysset skal bygges om som forutsatt i opprinnelig plan. Dermed blir det behov for mer plass for omlegging av E18 ved Strandkrysset. Dette medfører at det må rives tre hus ekstra på Strand. På grunn av totalbelastningen fra støy fra E18 og nærhet til anleggsarbeidene, vurderes det å tilby innløsning til flere naboer på Strand. Beboerne på Strand opplever det som at nabolaget raseres.

Ekstrakostnad på 200 mill. kr: Det er behov for å bygge et bredere lokk på Strand for å avvikle E18-trafikken i etappe 1 i stedet for å tilrettelegge for lokaltrafikken. I tillegg blir det mer omfattende å bygge midlertidig omkjøring for E18 og å støyskjerme for de store trafikkmengdene. I tillegg kommer innløsning av flere hus, samt bygging av pumpestasjon i den uferdige tunnelen.

Forskuttering av 600 mill. kr: Strandområdet er komplekst både planmessig og byggeteknisk, kfr. figur 2. For å kunne gjennomføre etappe 1 med Bærumsdiagonalen, må deler av Høviktunnelen, som ligger rett under Bærumsdiagonalen, bygges i etappe 1. Det må investeres («forskutteres») ca. 600 mill. kr til bygging av 220 m betongtunnel og 400 m bergtunnel.



Figur 2 - Tunnelsystemet på Strand er komplekst. Høviktunnelen ligger nederst, deretter Bærumsdiagonalen og lokalvegen under Strandlokket. På terrenget ligger bussveg og sykkelveg.

Forslag til reguleringsplan som ble sendt til 2. gangs behandling i Bærum kommune ivaretar både etappeskille på Strand og etappeskille på Ramstadsletta. Planen ble behandlet av planutvalget i Bærum kommune den 4.5.2017 og utvalget fattet følgende vedtak: «Reguleringsplanen baseres på forutsetningen om en samlet utbygging fra Lysaker til Ramstadsletta. Det åpnes ikke for en midlertidig løsning på Strand. Plankart og reguleringsbestemmelser bes justert for dette frem til kommunestyrets møte.»

Planutvalget anbefaler at Bærum kommune vedtar en plan som ikke muliggjør etappeskille på Strand, og dermed blir ikke avtalen om revidert Oslo-pakke 3 fra juni 2016 ivaretatt. Reguleringsaken fremmes, etter det vi vet, for sluttbehandling i Bærums kommunestyremøte 31.5.2017. Dersom Statens vegvesen ikke får en avklaring om utbyggingsstrategi før reguleringsplanen behandles i Bærum kommune, må Statens vegvesen motsette seg å endre planen slik planutvalget har bedt om i sitt vedtak og varsle innsigelse mot en plan som ikke muliggjør et etappeskille på Strand.

Per i dag er det ingen løsning som tilfredsstillter Oslo kommunens vilkår for å trekke innsigelsen. Det ligger dermed an til at Bærum kommune vil vedta en reguleringsplan som må sendes til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for avgjørelse.

Konklusjon

E18 Lysaker – Strand er gjennomførbar som første etappe slik Statens vegvesen gikk god for i mai 2016.

Etappedelingen på Strand har imidlertid flere ulemper og høyere kostnader enn det som ble forutsett ved inngåelse av revidert avtale om Oslo-pakke 3. Selv om det må påregnes at enhver oppdeling av en sammenhengende vegutbygging vil innebære både ulemper og kostnader, er det Statens vegvesens oppfatning at vi i denne sammenheng står overfor ulemper og kostnader som langt overgår de antagelser og anslag som lå til grunn våren 2016.

Ut fra ovenstående er det vanskelig å forsvare en etappedeling på Strand, selv om dette ikke er i samsvar med konklusjonene i avtalen om Oslo-pakke 3. Dette forsterkes dersom Regjeringen/Stortinget legger opp til en sammenhengende og kontinuerlig utbygging av E18 fra Lysaker til Asker.

Selv om det er i strid med avtalen om Oslopakke 3 tilrår Statens vegvesen ut fra ovenstående en sammenhengende utbygging av første parsell på E 18 fra Lysaker til Ramstadsletta. Vi ber om tilbakemelding mht. utbyggingsstrategi. Vi ber også om at en eventuell beslutning om å bygge sammenhengende til Ramstadsletta utformes slik at det først på et senere tidspunkt tas stilling til hvor på Ramstadsletta parsellen avsluttes. Dette bør ses i sammenheng med neste parsell (Ramstadsletta – Slependen), for å sikre en rasjonell og helhetlig utbygging.

Kopi av dette brevet er oversendt partene i Oslo-pakke 3-samarbeidet.

Med hilsen

Terje Moe Gustavsen
vegdirektør

Gyda Grendstad

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Kopi
Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO
Oslo kommune postmottak, Rådhuset, 0037 OSLO