



BÆRUM KOMMUNE



Statens vegvesen

## Felles planprogram med byplangrep Sandvika sjøfront og ny lokalvei

08.12.22



BÆRUM KOMMUNE

BY- OG OMRÅDEUTVIKLING

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



**Statens vegvesen**

E18 VESTKORRIDOREN

Prosjektsjef: Tom Hedalen  
Planleggingsleder: Torkild Åkerset  
Medarbeidere: Arulmathy Ranjit  
Wenche Styrvold  
m.fl.  
  
Rådgiver: Norconsult AS



## Mål for Sandvika

- Kultur og regionby
- Attraktiv sjøfront
- Tilgjengelighet til fjord og elv
- Kunst og kultur
- Næring og læring
- Bærekraft og nullutslipp
- Samarbeid om løsninger



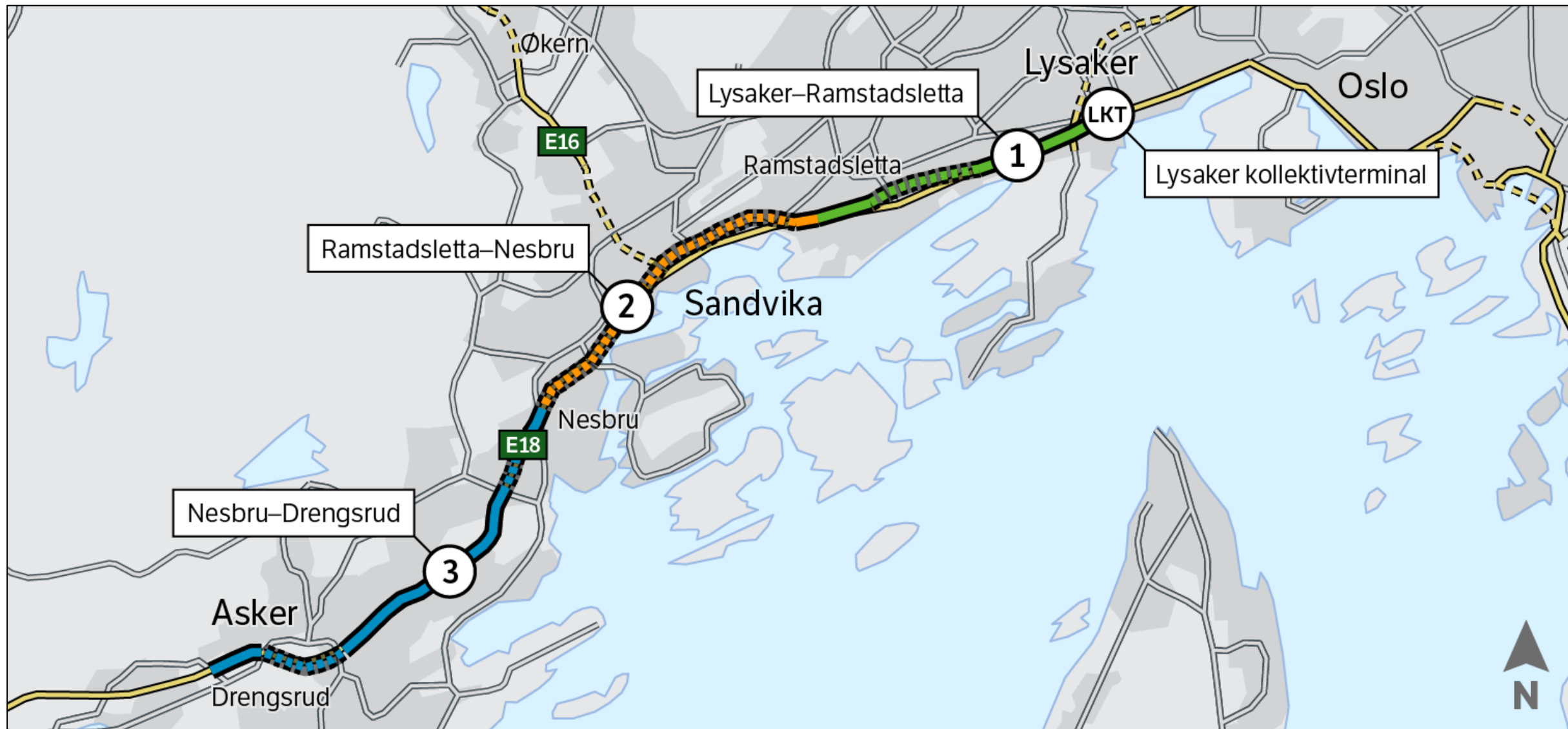
Statens vegvesen

## Samfunns mål for E18-prosjektet

*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.*

Foto: Budstikka

## E18 Vestkorridoren består av tre etapper og Lysaker kollektivterminal



# Status etappe 1, Lysaker-Ramstadsletta, inkl. Lysaker kollektivknutepunkt



- 4,4 km ny E18 (inkl. Høviktunnelen på 2,2 km )
- 8,7 km nye lokalveger
- 12,6 km ny gang- og sykkelveg
- Gjønnestunnelen
- Vestre lenke (mellom Fornebu og E18 ved Strand)
- 4,1 km nye ramper til E18
- Lysaker kollektivterminal (planprogram snart på høring)

- Vedtak på Stortinget juni 2020
- Beregnet byggetid: nov. 2020 – 2030
- kostnadsramme: 19,24 milliarder (2022-)kroner
- finansiering: statlige bevilgninger og bompenger
- Foreløpig er prosjektet innenfor kostnadsrammen

# Tre fokusområder / soner etappe 2 E18 Ramstadsletta – Nesbru

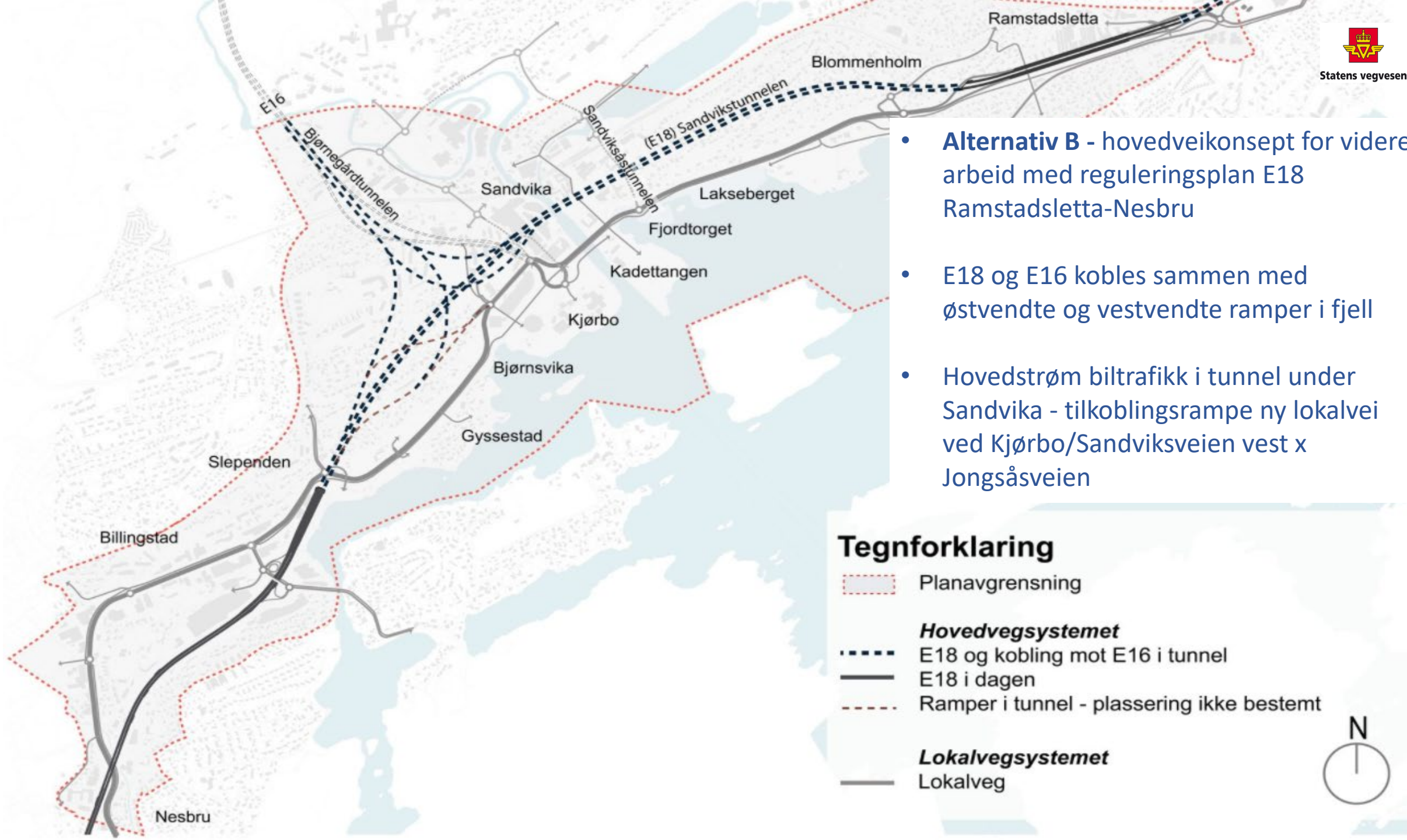
- Sone 1: Ramstadsletta – Blommenholm (hovedvei E18, inkludert lokalveisystem)
- Sone 2: Blommenholm – Sandvika sjøfront – Slependen (lokalveisystem parallelt med E18 i fjell)
- Sone 3: Slependen – Nesbru (hovedvei E18, inkludert lokalveisystem)



**Totalkonsept E18** – vil bli presentert som én samlet reguleringsplan i Bærum;

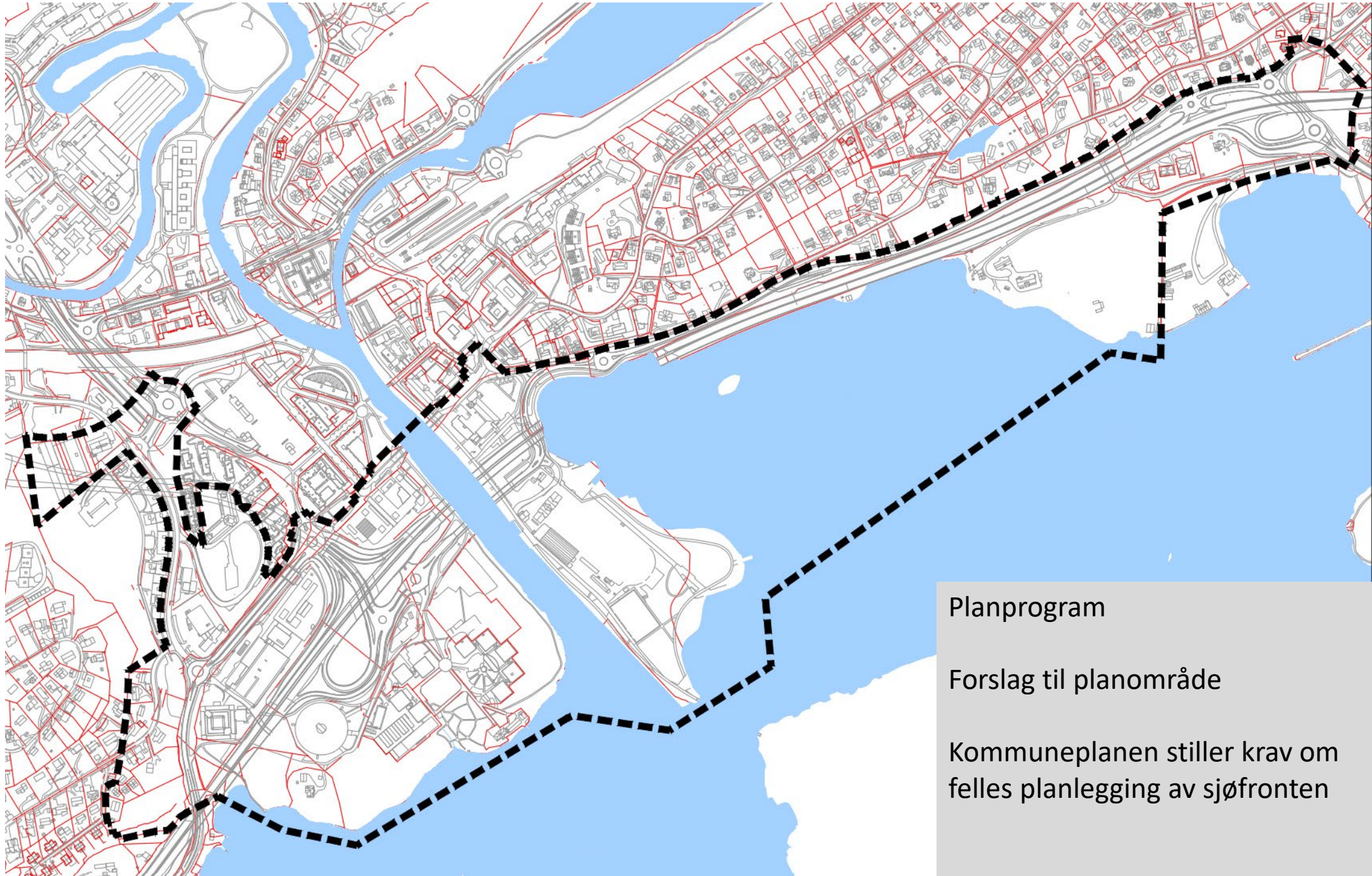
*Nytt hovedveikonsept E18 - med tilkoblingsramper* (innbefatter tunnel + tilkoblingsramper lokalvei)  
politisk orienteringssak 23.03.22 – Formannskapet ga tilslutning til Statens vegvesens anbefaling om konsept B

*Nytt lokalveisystem* (innbefatter ny hovedlokalvei i dagen, bussløsning og hovedsykkelvei)



- **Alternativ B** - hovedveikonsept for videre arbeid med reguleringsplan E18 Ramstadsletta-Nesbru
- E18 og E16 kobles sammen med østvendte og vestvendte ramper i fjell
- Hovedstrøm biltrafikk i tunnel under Sandvika - tilkoblingsrampe ny lokalvei ved Kjørbo/Sandviksveien vest x Jongsåsveien





Planprogram

Forslag til planområde

Kommuneplanen stiller krav om felles planlegging av sjøfronten

# FELLES PLANPROGRAM

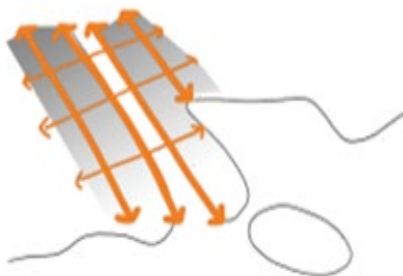
Formell prosess etter plan- og bygningsloven

Utredningsprogram - angir hvilke utredninger som skal gjennomføres for kommende detaljreguleringsplan for ny hovedlokalvei og for reguleringsplaner for delområdene langs sjøfronten

Kan brukes til å avklare og fastsette overordnede rammer for arbeid med senere reguleringsplaner



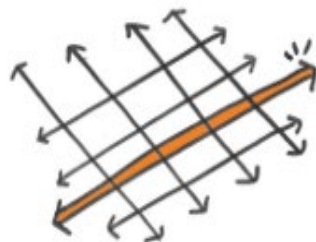
# Byplangrepet bygger på prinsipper om



*Hovedveiene E18 og E16 i fjell fjerner barriere mellom by og sjø, - og byen kan kobles sammen*



*Ny hovedlokal- / fylkesvei muliggjør flere nye utviklingsområder*



*Bymessig hovedlokal-/fylkesvei vil inngå som en del av bystrukturen i Sandvika*



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



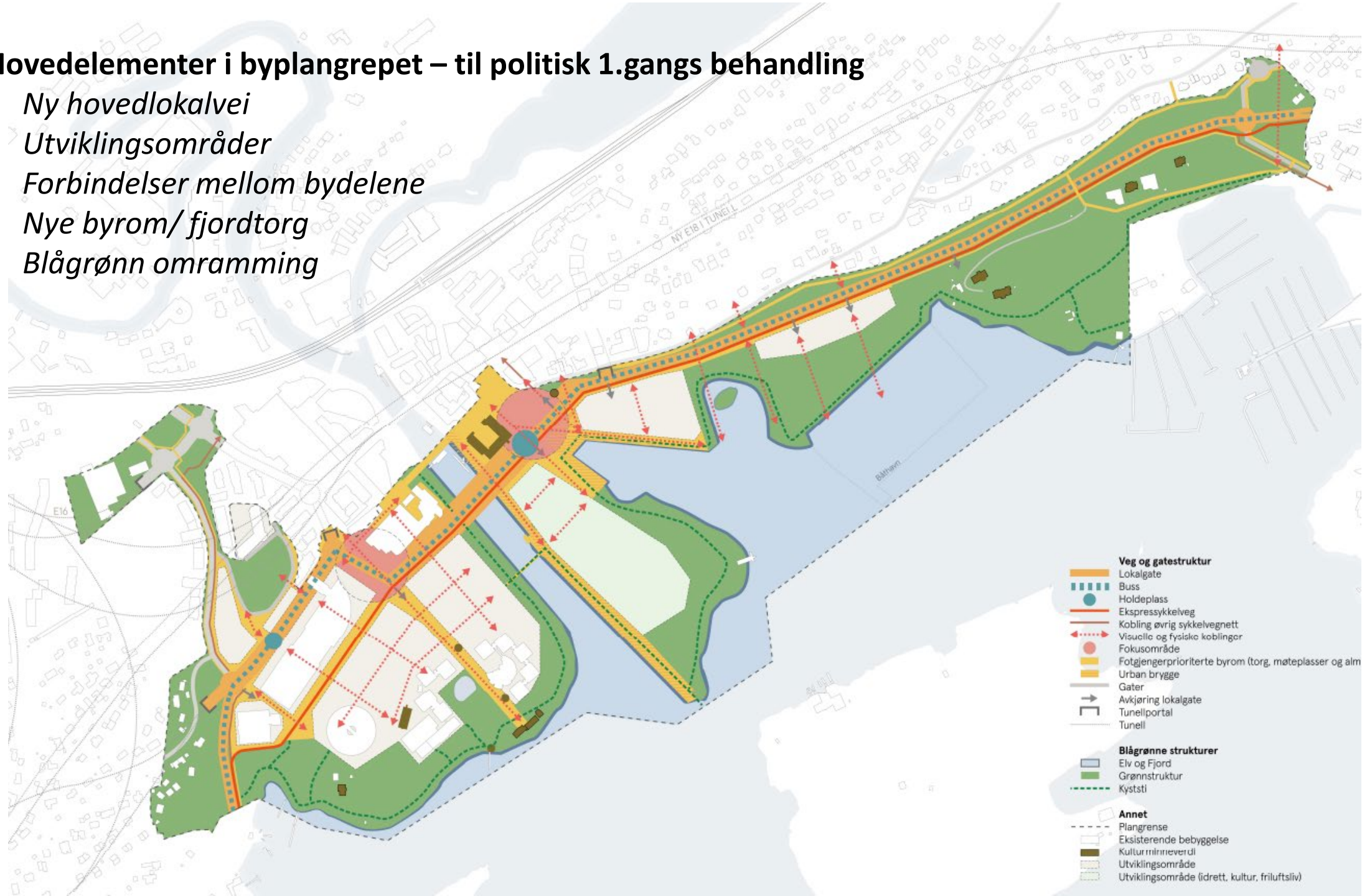
*Legger til rette for grønn mobilitet og nye forbindelser*



*Ny hovedlokal- / fylkesvei legger til rette for kortreist byliv og gjenbruk av veiareal*

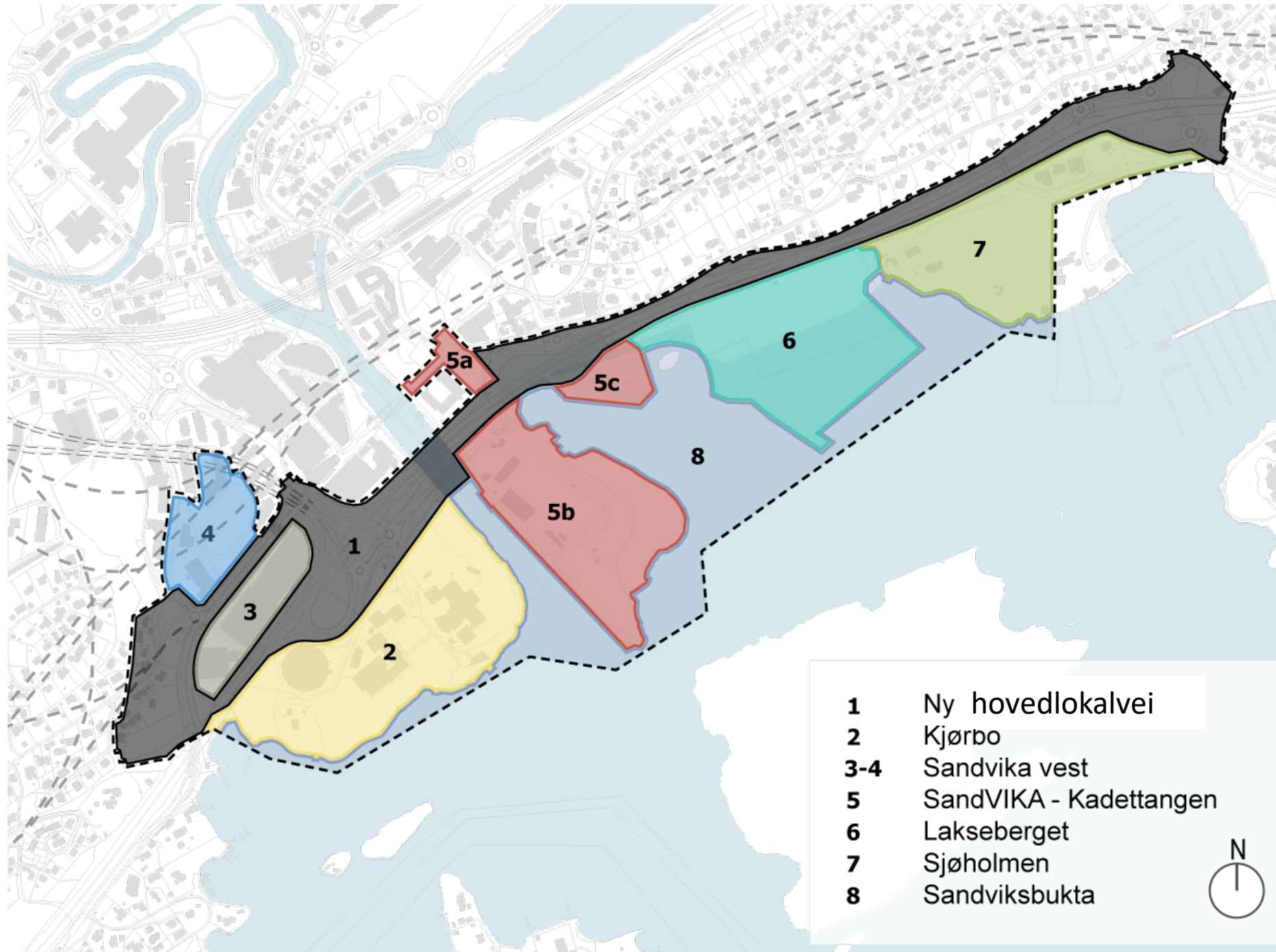
## Hovedelementer i byplangrepet – til politisk 1.gangs behandling

- *Ny hovedlokalvei*
- *Utviklingsområder*
- *Forbindelser mellom bydelene*
- *Nye byrom/ fjordtorg*
- *Blågrønn omramming*



# OPPFØLGING AV DELOMRÅDENE

- Planprogrammet gir føringer for senere reguleringer av delområdene
- Reguleringsplaner for delområdene kan ikke vedtas før regulering av veien er vedtatt



# Politisk vedtak ved 1.gangsbehandling

Formannskapet 18.5.22

Ny lokalvei langs sjøfronten må ikke bli en ny barriere mot sjøen. Den må utformes som en gate med lav fart og mange kryssninger i plan for gående og syklende.

Mulighetene for

- 1) lokalvei i kulvert/tunnel under Sandvikselva
- 2) eller under parklokk på deler av strekningen må fremheves som virkemidler for å bedre adkomsten til Kadettangen/Kjørbo og strandsonen og øke trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Det er behov for en samlet oversikt over kjøremønsteret i hele Sandvika, både for lokalveinettet og gjennomfartsårer, over og under bakken. Dette gjelder også kjøremønster for kollektivtrafikken både lokalt og regionalt.

Det er behov for gode illustrasjoner og tall for hele Sandvika, slik at det blir enklere å forstå konsekvensene for det samlede trafikkbildet når vi skal ta stilling til de mange enkeltsakene som er eller skal fremmes i Sandvika. Det bes om at en slik sak legges frem før 2.gangsbehandling av saken.

# HØRING AV PLANPROGRAMMET

Offentlig ettersyn i perioden 06.05 – 20.06.2022.

Bærum kommune og Statens vegvesen:

- åpent orienteringsmøte 11.05.2022.
- avklaringsmøter med enkelte interne etater
- dialogmøter med de største berørte grunneiere innenfor planområdet

Totalt 39 merknader

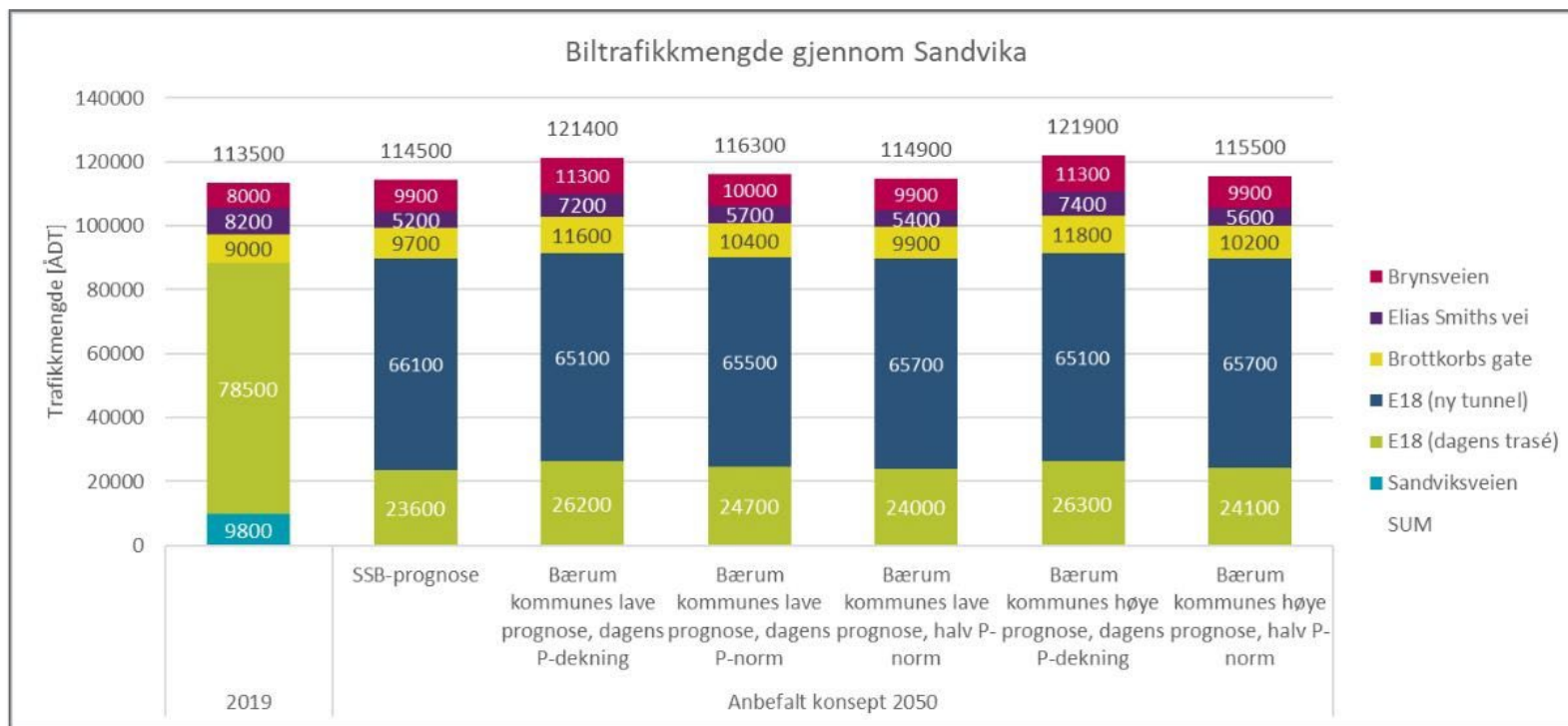
Fordeling; offentlige instanser, kommunale tjenestested, vellet, interesseorganisasjoner, grunneiere og naboer/beboere.

## Merknader ved høring - utdrag

- Særlig viktige tema i videre konsekvensutredninger er naturmiljø, vannmiljø, kulturminner, landskap - sjørommet samt trafikale konsekvenser
- Høy utnyttelse er viktig for å nå målene i regional plan, men kan også være konfliktfylt langs sjøen
- Flere instanser nevner Byvekstavtalen med nullvekstmål for personbiltrafikken - at det skal legges til grunn for fremtidig mobilitet i Sandvika
- Flere merknadene nevner prioritering av de myke trafikanter
- Viken anbefaler ikke fylkesvei i kulvert pga sårbart veisystem, kritisk til om bussen er sikret god nok fremkommelighet. Utformingen av lokalveisystemet må være mulig i flere varianter innenfor konsept B
- Ruter er opptatt av å sikre tilstrekkelig med areal til kollektivtrafikk
- Entra mener ny lokalvei kan bli en ny barriere, viser egne forslag til utbygging på Kjørbo
- Thon/Defagården kritisk til ny tunnelportal ved Sandviksveien
- Bærum sportsklubb kritisk til kjøreadkomst Kadettangen via Kjørbo, mener innpass av attraksjon ikke har grunnlag i KST vedtak 24.11.21



## Oppdaterte trafikkberegninger viser høy forventet trafikk på den nye hovedlokalveien (fylkesveien)

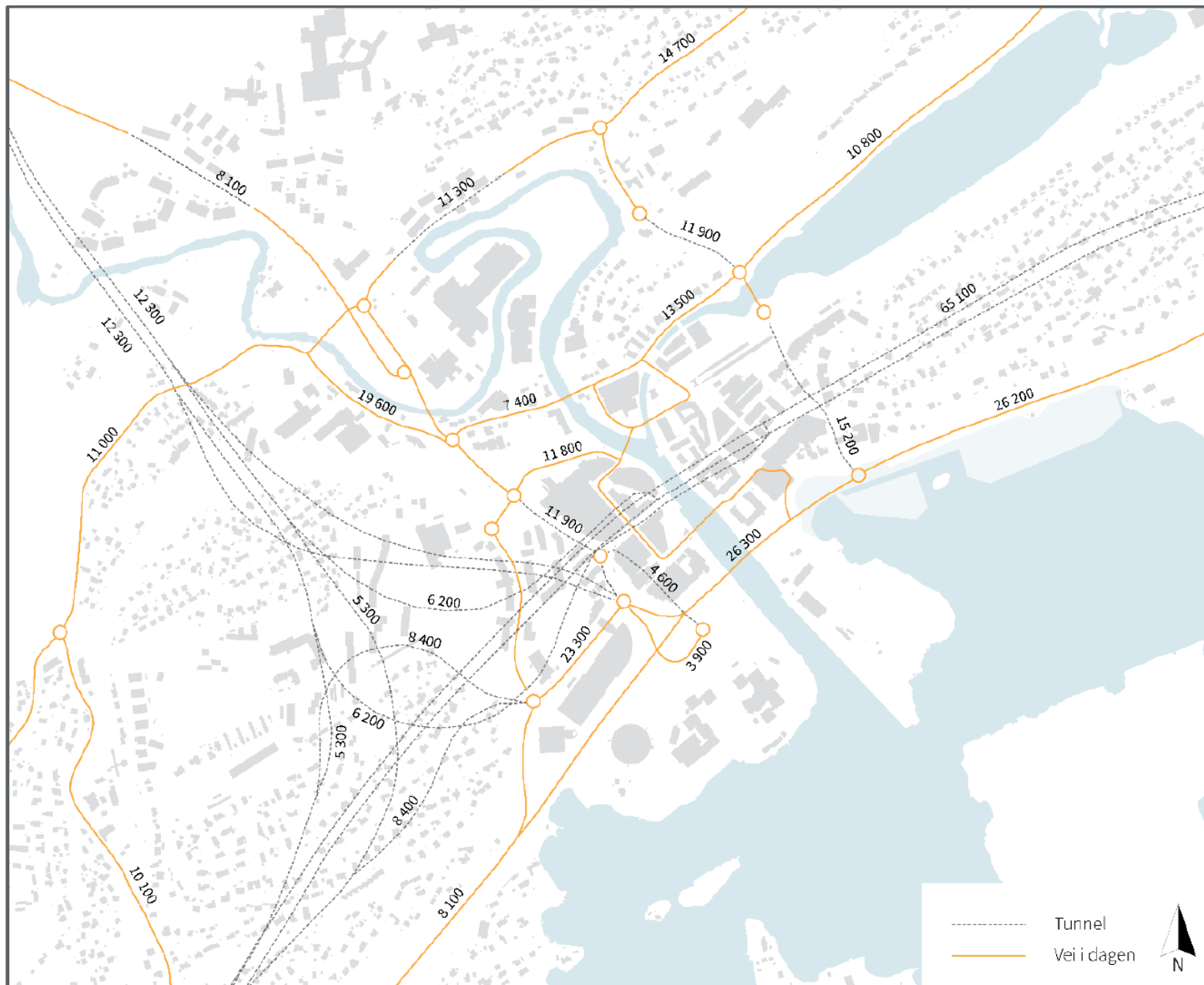


Nytt veisystem medfører omfordeling av trafikk fra E18 til lokalveinettet

Forventet trafikkmengde på mellom 23000 - 26000 (ÅDT) langs sjøfronten

Restriktiv parkeringspolitikk viktig ved videre utbygging i Sandvika

Men parkeringspolitikk er ikke alene et tilstrekkelig virkemiddel for å dempe biltrafikken i Sandvika



## Trafikkmengder i Sandvika 2050

Fullt utbygget Sandvika +  
dagens parkeringsdekning

Høy trafikkbelastning på  
deler av fylkesveinettet  
(Sandviksringen)

Særlig belastet blir ny  
lokalvei langs sjøfronten  
samt Industriveien

Figur 4: Trafikkmengder [ÅDT] på vegnettet i Sandvika i fremtidig situasjon (2050) med ny E18 Ramstadsletta– Nesbru og Bærum kommunes høye arealbruksprognoser med dagens parkeringsdekning. (Kilde: Beregninger med RTM23+ kalibrert mot tellinger).

# FORSLAG KOMMUNEPLANENS AREALDEL;

OPERASJONALISERING AV MÅLET OM NULLVEKST I PERSONBILTRAFIKKEN OG MÅL I KLIMASTRATEGIEN:

**60% av reisene skal tas med sykkel, gange og kollektiv innen 2030 for Bærum som helhet**

## Sandvika - sone 1;

- god kollektivdekning og gode forutsetninger ligger for miljøvennlig transport (gange, sykkel og kollektiv)

Forslag KP:

- sone 1 bør ha målsetting om 80% gange sykkel og kollektiv
- forutsetter 28%- poeng må flyttes fra dagens bilandel til gange, sykkel og kollektiv..

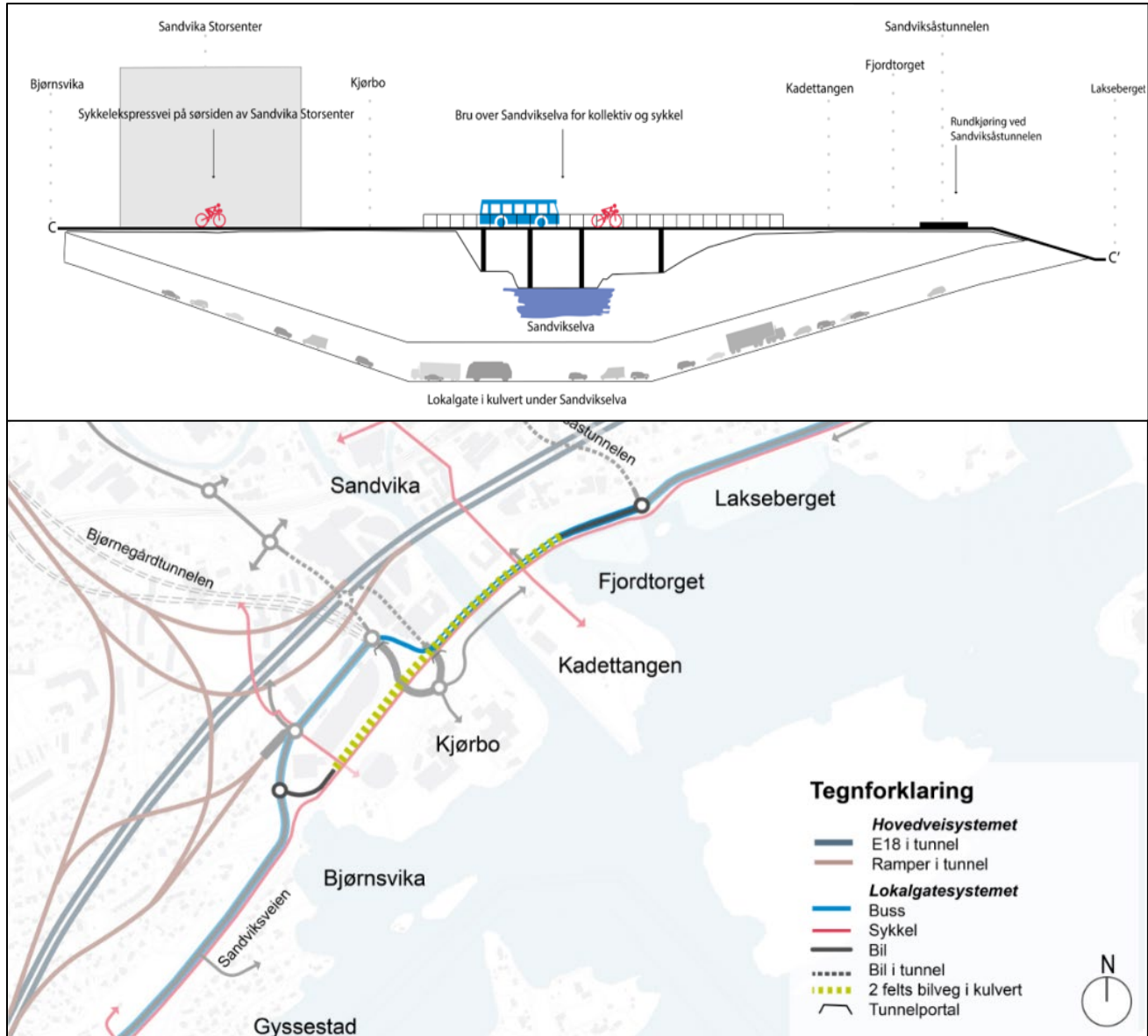
### Sone 1

	Dagens	Mål	%-poeng
Gåing	28 %	34 %	6 %
Sykkel	4 %	20 %	16 %
Kollektivtransport	20 %	26 %	6 %
Bil	48 %	20 %	-28 %
Sum		100 %	
Befolkning 2042	48463		



Målsettingen  
krever  
samarbeid  
mellom flere  
aktører  
og instanser!

# Ny hovedlokalvei (fylkesvei) i tunnel/kulvert under Sandvikselva bør utredes



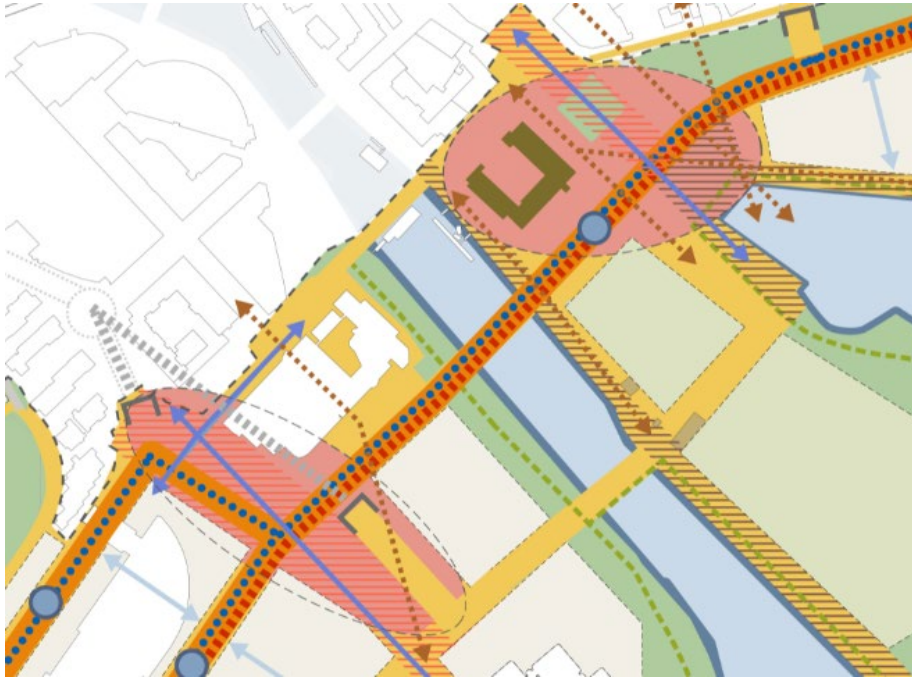
Høye forventede trafikkmengder gjør at en tunnelløsning også for hovedlokalveien bør utredes

Trafikkmengder på over 20 000 ÅDT er krevende å innplassere i en del av byen hvor det er ekstra viktig å redusere barrierene og skape rom for byliv og rekreasjon

Finansiering av utredning og bygging av tunnelløsning må tas utenfor E18-prosjektet

Kommunedirektøren foreslår at kommunen finansierer utredning (foreløpig vurdert til 5,3 MNOK)

Parklokk bør vurderes videre – men det er få områder hvor dette er egnet

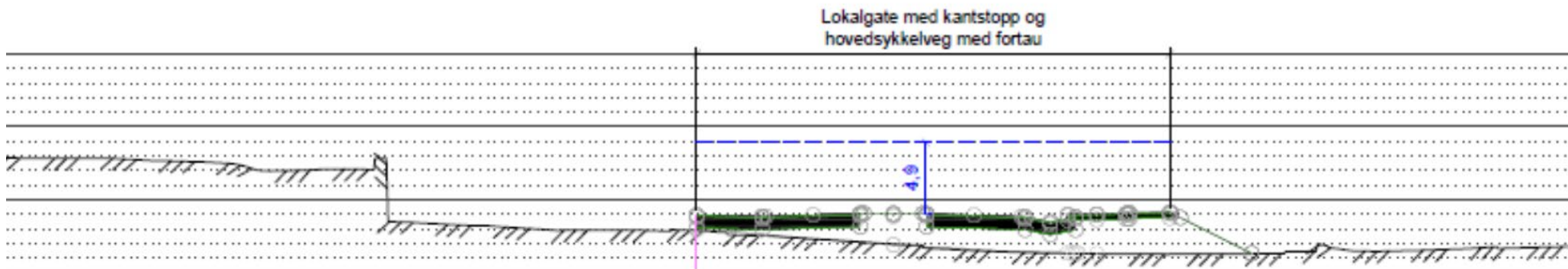


Hensikt – redusere barrierer og støyforurensing

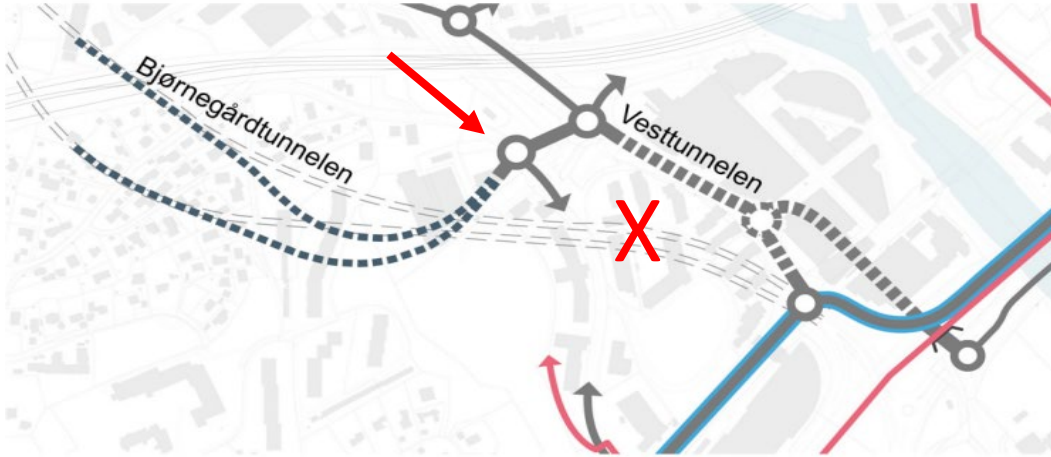
Konstruksjonen bygger 6,5 – 8 meter, gjør den vanskelig å innplassere

Mest aktuelt å vurdere på Kjørbo hvor det er høydeforskjeller mellom Sandvika vest og Kjørbo

Kommunedirektøren anbefaler videre utredning, som må finansieres av kommunen



Ny sammenkobling av Bjørnegårdtunnelen med Vesttunnelen i nytt kryss nord for Kjørbokollen foreslås ikke utredet videre



Hensikten er å bedre mulighetene for å knytte Sandvika vest og Kjørbo sammen, samt redusere arealbeslag på Kjørbo

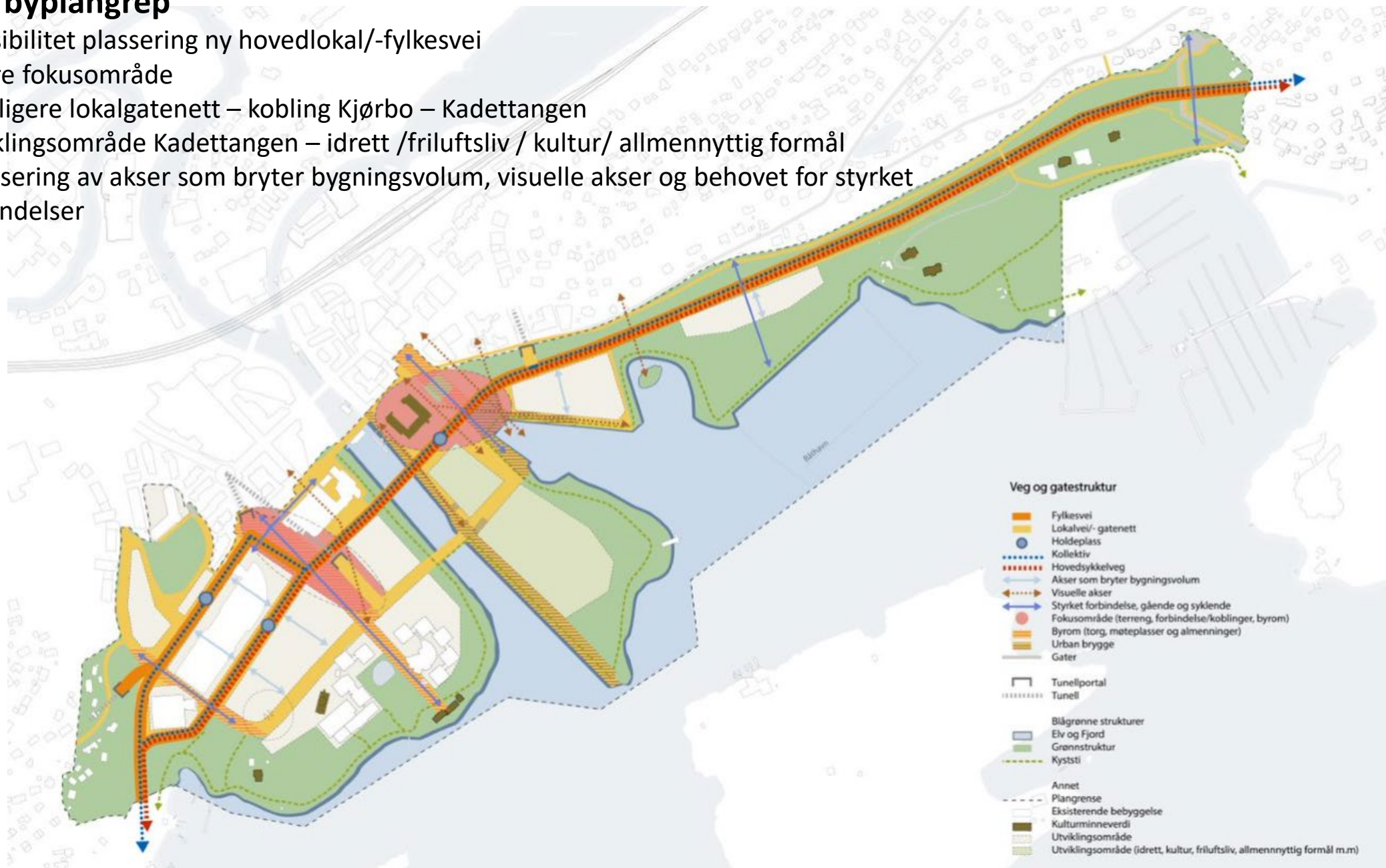
Medfører at området ved Jongsåsveien får økt belastning

Kommunedirektøren anbefaler utredet:

- At fremtidig kobling av Bjørnegårdtunnelen til Kjørbo fjernes
- Alternativt en bymessig utforming av kryss mellom Sandviksveien og Bjørnegårdtunnelens utløp på Kjørbo
- Parklokk som virkemiddel for å bedre lokale forbindelser (gange/sykkel)

## Justert byplangrep

- Flexibilitet plassering ny hovedlokal/-fylkesvei
- Større fokusområde
- Tydeligere lokalgatenett – kobling Kjørbo – Kadettangen
- Utviklingsområde Kadettangen – idrett /friluftsliv / kultur/ allmennyttig formål
- Presisering av akser som bryter bygningsvolum, visuelle akser og behovet for styrket forbindelser



## Punkt 5 nylig justert til høst 2023



### Tidsplan for gjennomføring

- Finansiering, grunnerverv m.m.: Ca. 3 år
- Anleggsperiode: Ca. 8 år

### Økonomi Ramstadsletta-Nesbru

- Styringsmål (2021-kr): 12 mrd. + 200 mill. planmidler
- Kostnadsanslag feb 2022: Ca. 12 mrd.
- Foreløpig underveis-anslag okt/nov 2022: Ca. 15 mrd.

### NTP (2025-2036)

- Prioritering av ressursbruk leveres Samferdselsdepartementet innen **31. mars 2023**.
- Oversende et oppdatert tallgrunnlag for prioriteringene innen **3. oktober 2023**



