



Statens vegvesen

**Endring av reguleringsplanplan for E18 -
Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4.
PlanID 2014012**

Rev	Dato	Beskrivelse	Utført	Kontrollert	Disiplin- ansvarlig	Prosj.leder
00	24.04.2024	Vedlegg til planforslag til førstegangs behandling	TN/MS	PME/AEI	TN	HPK

11850 Prosjekt nr	Notat
PLM_161 Dok.nr	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid
	Tittel

REVISJONSLISTE

Rev	Dato	Endringer
00	24.04.2024	Vedlegg til planforslag til førstegangs behandling

				Side:	1
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato:	24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00		

Forord

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, KMD, godkjente den 8. september 2017 områdereguleringsplan for E18 Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjøannes utarbeidet av Statens vegvesen.

Stortingsvedtaket om utbygging og finansiering av E18 Lysaker-Ramstadsletta, Prop. 38 S, Innst. 393 S (2019-2020) medfører en del endringsbehov i reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta. Det har vært avholdt møter mellom Bærum kommune og Statens vegvesen om saken.

Endringene og optimaliseringer av løsningene på Strand er knyttet til fjerning av bussvegen og omlegging av hovedsykkelvegen. Bakgrunnen er kravet i stortingsvedtaket om en kostnadsreduksjon av prosjektet hvor et av tiltakene var at bussvegen skulle tas ut av planen. Forslaget gjøres som en endring av reguleringsplan E18-korridoren Lysaker-Ramstadsletta m.m.

Planens virkninger vil bli beskrevet i planbeskrivelsen og i tilleggsutredninger. Det vil også bli utarbeidet en illustrasjonsplan (tegninger og illustrasjoner) som vil følge planforslaget.

Dr.Ing. A.Aas-Jakobsen AS er engasjert av Statens vegvesen til å utarbeide reguleringsendringer. Dr.Ing. A.Aas-Jakobsen AS har etablert en prosjekteringsgruppe som tar seg av alle aktuelle fagområder og som består av ViaNova AS, Geovita AS, Electronova AS, Asplan Viak AS, Grindaker AS, Ingenia AS, Brekke&Strand AS, NILU og Safetec Nordic AS.

Dette notatet er utarbeidet av Dr.Ing. A.Aas-Jakobsen AS / Asplan Viak AS og oppsummerer og kommenterer innkomne høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid for Strand.

Dato 24.04.2024

 AAS-JAKOBSEN		<small>asplan viak</small> 	Side: 2
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

Innhold

Forord	1
1 Innledning	3
2 Oversikt over innkomne merknader	4
2.1 Private	4
2.2 Velforeninger.....	4
2.3 Offentlige instanser	5
3 Tematiske svar	6
3.1 Stortingsvedtaket og Strandlokket utgår	6
3.2 Kostnadsbesparelser og redusert CO2 utslipp.....	7
3.3 Vurdering av behov for konsekvensutredning.....	7
3.4 Konsekvenser av forslag til ny løsning i endret reguleringsplan.....	8
3.5 Hovedprinsipper for veganlegget	9
3.6 Trafikkmengder	10
3.7 Støy.....	11
3.8 Luftkvalitet	14
3.9 Rundkjøring mellom ny lokalveg og Michelets vei.....	16
3.10 Fremkommelighet for myke trafikanter.....	18
3.11 Grøntarealer	19
3.12 Anleggsgjennomføring.....	21
3.13 Mindre miljøbelastninger i anleggsperioden.....	21
4 Tiltakshavers spesifikke kommentarer til den enkelte merknaden	22
4.1 Private	22
4.2 Velforeninger.....	38
4.3 Offentlige instanser	42

 AAS-JAKOBSEN			Side: 3
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

1 Innledning

I samsvar med Plan- og bygningsloven § 12-8 er det varslet om oppstart av planarbeid for endring av reguleringsplan for E18 – Strandlokket utgår, planID 2014012.

Varsel om oppstart ble kunngjort på Bærum kommunes nettsider og i Aftenposten 21.03.2023, med frist for uttalelsene innen 24. april 2023. I tillegg ble brev sendt direkte til berørte grunneiere, etater og organisasjoner. Informasjon om oppstart av planarbeid ble også kunngjort på Statens vegvesens nettsider. Forslaget til endring ble orientert om i planutvalget den 9.mars 2023. Det ble avholdt et digitalt infomøte 28.03.2023.

Det kom inn til sammen 19 merknader til varslet oppstart av planarbeidet, 11 fra private, 2 fra vel og 6 fra offentlige. Det er også kommet inn spørsmål til planendring fra noen naboer/velforeninger via epost.

Mottatte merknader er listet opp i kapittel 2. Merknadene er kommentert tematisk i kapittel 3 og enkeltvis i kapittel 4. Spørsmålene via epost ble svart ut fortløpende.

Mottatte merknader baserer seg på en løsning uten lokk som ble presentert på infomøtet 28.03.23, i forbindelse med varsel om oppstart. På bakgrunn av innkomne merknader og tilbakemelding fra Bærum kommune, har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kortere lokk og som nå ligger til grunn for planforslaget.

 AAS-JAKOBSEN			Side: 4
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

2 Oversikt over innkomne merknader

2.1 Private

Tabell 2-1: Oversikt over innkomne merknader

Nr.	Navn	Dato
PRIVATE		
1.	Egor Dimitrriev & Marina Tsygankova, Holtet 18	25.03.2023
2.	Monica og David Allen, Markalleen 37A	16.04.2023
3.	Felles merknadsinnspill fra alle beboere i Kveldsro Terrasse, 1368 Stabekk <ul style="list-style-type: none"> • Viggo Blix & Li Ying Sun • Nora Håberg & Matthieu Blanpain • Sverre Vik & Nina Vik • Lisbet Rynning & Harald Rune Slaatta • Nadia Serpilova Alexander • Jenny Andersen & Jan Syverstuen 	21.04.2023
4.	Beboere i Kveldsro Terrasse 13/15, Viggo Blix og Li Ying Sun,	23.04.2023
5.	Cecilie Overwien Tønning, Markalleen 41b	23.04.2023
6.	Nadia S. Alexander, Kveldsro terrasse	23.04.2023
7.	Nagel P3M AS, SVERRE NAGELL BJORDAL, Holtet 6. Gnr.14, Bnr.729.	24.04.2023 02.05.2023
8.	Bjørn Are Carlsson	24.04.2023
9.	Jon Ringvold, BKB1 indirekte eier, Kveldsrosvingen 2, Gnr. 14, bnr. 670	28.03.2023
10.	Morten Andersen på vegne av Gjørven	07.05.2023
11.	Simon Wallin, Kveldsro Terrasse 3	04.05.2023

2.2 Velforeninger

1.	Vestre Stabekk Vel, v/Styret	18.04.2023
2.	Jens Thommesen for Fagerstrand Vel, Østre Stabekk Vel og Holtekilen Vel	24.04.2023

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 5
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

2.3 Offentlige instanser

1.	Ruter As, Kollektivtrafikk for Oslo og Akershus	18.04.2023
2.	NVE, Norges vassdrag og energidepartement	19.04.2023
3.	Statsforvalteren i Oslo og Viken	20.04.2023
4.	Bane Nor	20.04.2023
5.	Viken Fylkeskommune	25.04.2023
6.	Plan- og bygningsetaten	15.05.2023

 		Side:	6
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

3 Tematiske svar

I dette kapittelet gis det tematiske svar til temaene stortingsvedtaket og Strandlokket utgår, støy og luftforurensning, samt andre temaer som omhandles i merknadene. Kapittelet skal supplere tiltakshavers spesifikke kommentarer i kapittel 4.

Det vises også til planbeskrivelsen for mer utfyllende informasjon om planforslagets løsninger og virkninger.

3.1 Stortingsvedtaket og Strandlokket utgår

Områdereguleringsplanen for E18 Lysaker-Ramstadsletta som ble vedtatt i 2017 inneholdt en separat bussveg på strekningen.

Stortingsvedtaket om utbygging og finansiering av E18 Lysaker-Ramstadsletta, Prop. 38 S, Innst. 393 S (2019-2020).

Stortinget vedtok 19. juni 2020 at regulert bussveg ikke skal bygges som en del av E18 Vestkorridoren - Lysaker – Ramstadsletta, og at høyre bilfelt omgjøres til kollektivfelt/sambruksfelt med tyngre kjøretøy, jf. brev fra Samferdselsministeren 29. mai 2020. I stortingsvedtaket pkt. 1 står det: «Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019 kroner.»

I stortingsvedtaket står det også at «Partene forplikter seg til aktivt å søke etter inntektsgenererende/ kostnadsreducerende tiltak». Det er lagt til grunn at E18-prosjektet skal ha en nøktern standard. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Listen over hvilke deler av prosjektet som endres/utgår er ikke uttømmende. Forutsetningen for Strandlokket var at bussvegen med holdeplasser og sykkelvegen skulle ligge på lokket. Denne forutsetningen er nå borte.

Rammetillatelse med midlertidig dispensasjon – lokk uten bussveg («dispensasjonsløsningen»)

Med bakgrunn i at bussvegen ikke var finansiert i henhold til stortingsvedtaket, og ikke skulle bygges samtidig som ny E18, ble det utarbeidet en løsning som kunne fungere midlertidig. I den midlertidige løsningen var det planlagt tiltak i form av grøntarealer, støyskjermer og endret trasé for gang- og sykkelveg på arealer som tidligere var regulert til bussveg og bussholdeplass mm. oppå Strandlokket. Dette krevde en dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan. Forutsetningen for dispensasjonen fra september 2021 var at bussvegen skulle kunne bli bygget ved et senere tidspunkt. Rammetillatelse med midlertidig dispensasjon (*Strand – E18 Vestkorridoren – dispensasjon bussveg og gang- og sykkelveg*, ref. 21/9695) ble gitt for etablering av en midlertidig løsning.

Bussvegen utgår permanent

I november 2022 besluttet Statens vegvesen at man ikke lenger skulle legge til grunn at bussvegen skulle kunne bygges i fremtiden, og at arealet skulle omreguleres til andre formål jf. brev til Samferdselsdepartementet 01.12.2022, referanse 22/108491-23. Formålet med

 		Side: 7
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00

Strandlokket var opprinnelig å etablere areal for bussveg og bussholdeplass over lokalvegen mellom E18 og Ramstadsletta, det var ikke lenger behov for lokk på Strand.

I oppstartsmøte med Bærum kommune januar 2023 ble det bestemt at det skulle settes i gang en prosess med endring av områdereguleringsplan for E18 Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjønnes for Strandområdet. Høviktunnelen for E18 og Gjønne tunnelen for forbindelsen mellom Gjønnes og E18/Fornebu opprettholdes som tidligere.

Planoppstart for endring av reguleringsplan for E18 - Strandlokket utgår, ble varslet mars 2023.

På bakgrunn av innkomne merknader og tilbakemelding fra Bærum kommune, har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kortere lokk som nå ligger til grunn for planforslaget. Dersom reguleringsendringen vedtas, vil den erstatte gjeldende regulering fra 2017 for Strandområdet.

3.2 Kostnadsbesparelser og redusert CO2 utslipp

Formålet med planendringen er å følge opp kravet i stortingsvedtaket om en kostnadsreduksjon av prosjektet, og få godkjent endret løsning på Strand.

Forslag til ny løsning gir betydelig besparelser både økonomisk og i redusert CO2-utslipp i forhold til gjeldende reguleringsplan.

Den nye løsningen på Strand innebærer mindre uttak av berg, samt redusert omfang av betongkonstruksjoner. Dette bidrar til en reduksjon av klimagassutslipp. Grove estimat tyder på at besparelsen av utslipp er i størrelsesorden ca. 3000-5000 tonn CO2 i forslag til ny løsning i forhold til anlegget i gjeldende reguleringsplan. Løsningen vil også gi en forenklet anleggsgjennomføring med mindre uttak av masser som gir kortere anleggsperiode med støy og luftforurensning fra anleggsarbeidet.

Lokalvegen uten lokk var beregnet til en økonomisk besparelse i størrelsesorden 400 mill. Med forslag til ny løsning med et kortere lokk, forventes denne besparelsen redusert. Endelig pris vil foreligge etter forhandling om bygging med entreprenør.

3.3 Vurdering av behov for konsekvensutredning

I hovedprosjektet, E18 Lysaker-Slependen kommunedelplan med KU (vedtatt 18.06.2014) ble det utarbeidet en full konsekvensutredning. I vedtaket til kommunedelplanen står det i pkt. 2. «Utredningsplikten for konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 4-2 vurderes å være oppfylt.»

Utvikling av løsninger i prosjekter er vanlig. Gjeldende reguleringsplan, E18-korridoren Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnes-Fornebu vedtatt 2017, tar

 AAS-JAKOBSEN			Side: 8
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

utgangspunkt i kommunedelplanen med tilhørende konsekvensutredning. Forslag til ny løsning er fortsatt innenfor hoveddrammene utredet i kommunedelplanen og i gjeldende reguleringsplan, med de samme arealformålene som tidligere. Ingen av endringene er av et slikt omfang at de utløser krav om ny konsekvensutredning. Dette er i tråd med avklaringer gjort i oppstartsmøte med Bærum kommune.

3.4 Konsekvenser av forslag til ny løsning i endret reguleringsplan

Det ble i oppstartsmøtet enighet med kommunen at planendringen skulle utarbeides og behandles gjennom en ordinær planprosess etter plan- og bygningsloven. Planbeskrivelsen beskriver og vurderer konsekvensene av forslag til ny løsning for beslutningsrelevante tema. Konsekvensene av forslag til ny løsning vil bli sammenlignet med gjeldende reguleringsplan som vil være referansealternativet.

Statens vegvesen vil utarbeide egne tilleggsutredninger for temaene støy og luftkvalitet som vil følge med planforslaget. I utredningene for støy og luftkvalitet vil også det midlertidige alternativet (dispensasjonsløsningen) med Strandlokk uten bussveg inngå.

Planforslagets konsekvenser vil bli vurdert og beskrevet for følgende tema:

- Vegtrafikkstøy inkl. støyskjermingstiltak
- Luftkvalitet
- Trafikale virkninger
- Trafikksikkerhet
- Sykkel og gange
- Landskap og grønnstruktur
- Nærmiljø barn og unge
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Klimagassutslipp
- Kostnader

Tiltaket vil bli visualisert.

				Side: 9
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

3.5 Hovedprinsipper for veganlegget

Det er ikke prinsipielle trafikale forskjeller mellom den gjeldende reguleringsplanen og forslag til ny løsning på Strand. Den gjennomgående E18-trafikken vil gå i Høviktunnelen og den gjennomgående trafikken til/fra Gjønnnes vil gå i Gjønnestunnelen. Lokaltrafikken på Markalléen, Prof. Kohts vei, Michelets vei og lokalvegen mellom Strand og Ramstadsletta er den samme i begge løsninger.

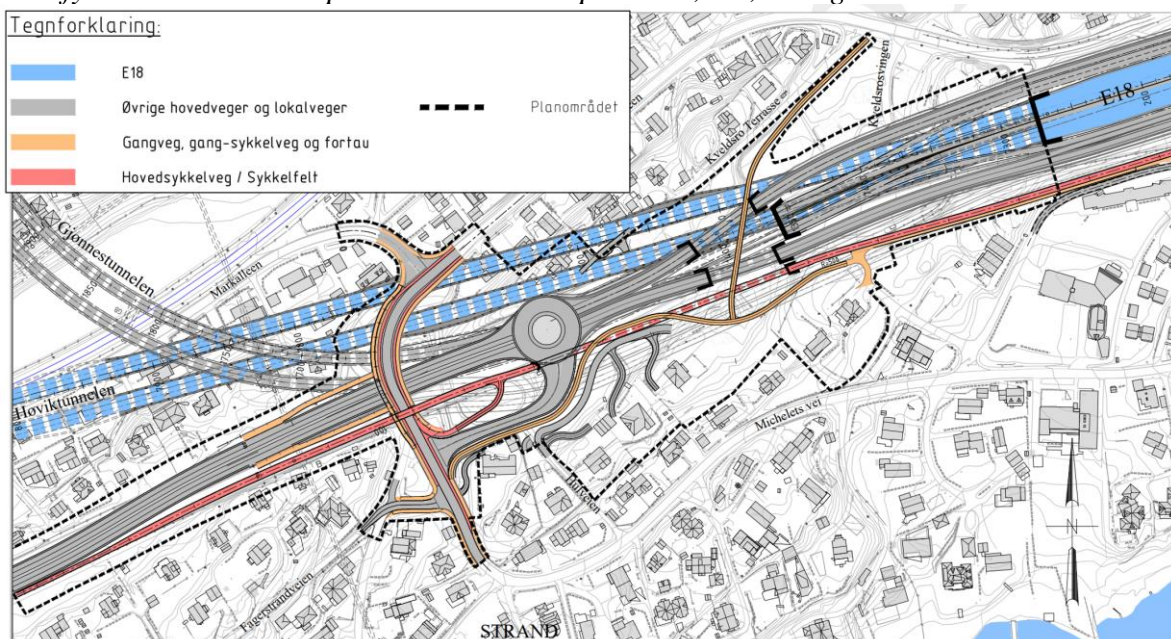
Forskjellen ligger i at krysset, mellom Michelets vei og lokalvegen er direkte i gjeldende reguleringsplan, mens i forslag til ny løsning krysser Michelets vei planskilt under lokalvegen. Forbindelsen mellom Michelets vei og lokalvegen går via en vegkobling mellom vegene og en rundkjøring på lokalvegen. Dette tilsvarer løsningen man hadde før ombyggingen av E18 i området.

Lokalvegen mellom Høvik og Strand vil ligge i dagens vegkorridor for E18 med ett bilfelt og ett kollektivfelt i hver retning. Øst for rundkjøringen legges lokalvegen i to adskilte betongkulverter for henholdsvis øst og vestgående trafikk.

Videre østover mot Stabekk legges lokalvegen i dagen på hver side av portalen for Gjønnestunnelen og østre tunnelportal for E18 Høviktunnelen.

Ny lokalveg forbi Strand blir fylkesveg etter utbyggingen.

Se utfyllende beskrivelse i planbeskrivelsen kapittel 4.2, 4.3, 4.5 og 5.3.



Figur 3-1 Oversikt vegtyper på Strand. Stiplet blå linje betyr veg i tunnel.

 		Side: 10
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00

3.6 Trafikkmengder

Det er utført nye trafikkberegninger med siste versjon av RTM23+ etter at finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta ble vedtatt på Stortinget. De nyeste beregningene viste noe større trafikk på lokalvegen mellom Strand og Ramstadsletta enn beregningene som ble utført i forbindelse med reguleringsplanen i 2017. Som grunnlag for støyberegningene er det av hensyn til omgivelsene valgt å være konservativ, ved å benytte de høyeste tallverdiene, for trafikk i dagen, fra henholdsvis nye og tidligere trafikkberegninger. Trafikktall som er benyttet ved støyberegning og beregning av luftforurensing av forslag til ny løsning er vist på Figur 3-2.

I forslag til ny løsning er bussvegen tatt ut og busstrafikken fordelt på E18, som ligger i tunnel, og på ny lokalveg. Dette bidrar til færre tunge kjøretøy i dagsonen hvilket reduserer støynivået i Strandområdet. Lokalvegen i forslag til ny løsning har også skiltet lavere hastighet (50 km/t) i forhold til bussvegen (80 km/t), hvilket også bidrar til et redusert støynivå.

Total trafikkmengde i et snitt forbi Strand er i størrelsesorden opp mot 120.000. Dette inkluderer trafikken både på E18 i Høviktunnelen, fylkesvegen i Gjønnestunnelen og langs lokalvegen. Trafikkberegninger viser at det er kun ca. 10-15% av den totale trafikkmengden som passerer Strand i dagen, resten går i Høvik-/ og Gjønnestunnelen.



Figur 3-2 Trafikktall benyttet for beregning av trafikkstøy og luftforurensing i forslag til ny løsning på Strand

 AAS-JAKOBSEN			Side: 11
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

3.7 Støy

Se også utfyllende beskrivelse i planbeskrivelsen kapittel 5.4.

Reguleringsplanen for E18 ble vedtatt 2017. Detaljprosjekteringen og byggingen av E18 Lysaker-Ramstadsletta legger til grunn T-1442/2016 for støy, jf. vedtatt reguleringsplan. Planforslaget er en planendring som følge av St. Prop. 38 S og Innst. 393 S, og gjelder kun en mindre del av vedtatt reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta.

Det er beregnet vegtrafikkstøy av forslag til ny løsning med kortere Strandlokk og vurdert konsekvensene dette får for omgivelsene. Resultatene er dokumentert i en rapport (*X_526 Konsekvenser for støy ved omregulering på Strand*) som vil bli vedlagt planforslaget. Differanse i vegtrafikkstøy mellom gjeldende reguleringsplan og forslag til ny løsning samt differansen mellom midlertidig løsning med Strandlokk uten bussveg og forslag til ny løsning, er beregnet og vist i differansekart.

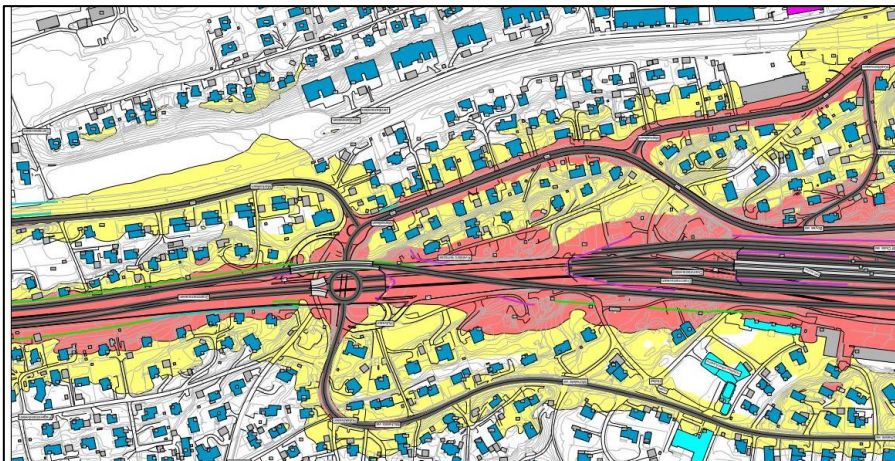
I forslag til ny løsning er bussvegen tatt ut og busstrafikken fordelt på E18, som ligger i Høviktunnelen under Strandområdet, og på ny lokalveg. Dette bidrar til færre busser i dagsonen hvilket reduserer støynivået i Strandområdet. Lokalvegen har også skiltet lavere hastighet enn bussvegen ville ha hatt, hvilket også bidrar til et redusert støynivå. Bussvegen ville hatt 80 km/t, mens lokalvegen får 50 km/t. I tillegg er forslaget utformet med støyskjerm langs lokalvegen som reduserer støynivået til omkringliggende boliger.

Forslag til ny løsning ved Strand reduserer utbredelsen av gul og rød støysone, og reduserer også antallet boliger i både gul og rød støysone, sammenlignet med gjeldende regulert løsning. Åtte boliger, langs ny vegtrasé i området ved Strand, trekkes ut av rød støysone, men vil fortsatt være støyutsatte. Åtte andre boliger trekkes ut av gul støysone og vil dermed ikke lenger være støyutsatte.

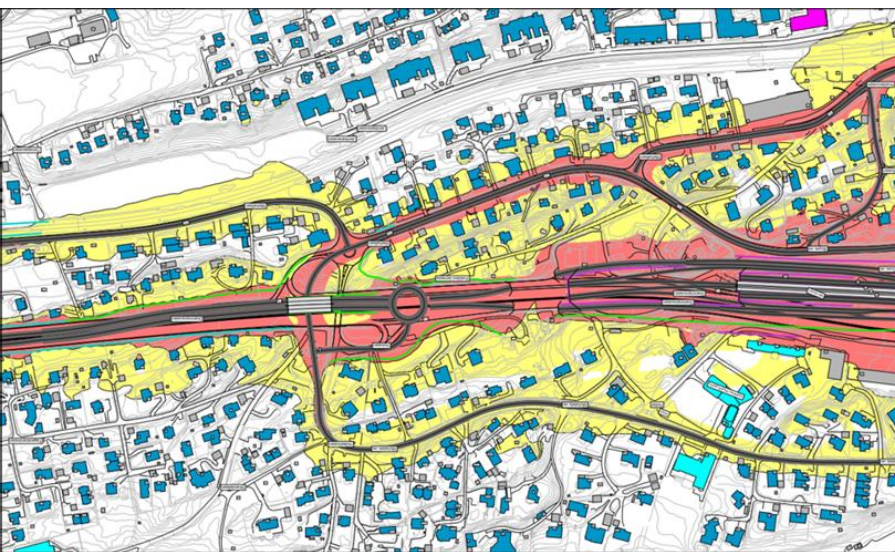
Forslag til ny løsning reduserer i hovedsak støynivået i området sammenlignet med gjeldende regulert løsning, unntatt i tre avgrensede områder:

- Langs den nyetablerte tilkoblingsvegen mellom Michelets vei og rundkjøringen på lokalvegen.
- Langs Michelets vei mellom ny tilkoblingsvei og dagens rundkjøring i Markalleen.
- Nord for avkjøringen fra E18 ved tunnelportalen til Gjønnestunnelen.

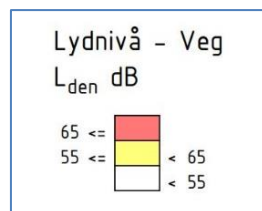
Støyberegningene er utført med trafikk tall for 2045. Beregningshøyde 4,0 m. Se neste side.



Figur 3-3 Støy gjeldende reguleringsplan (med lokk og bussveg)

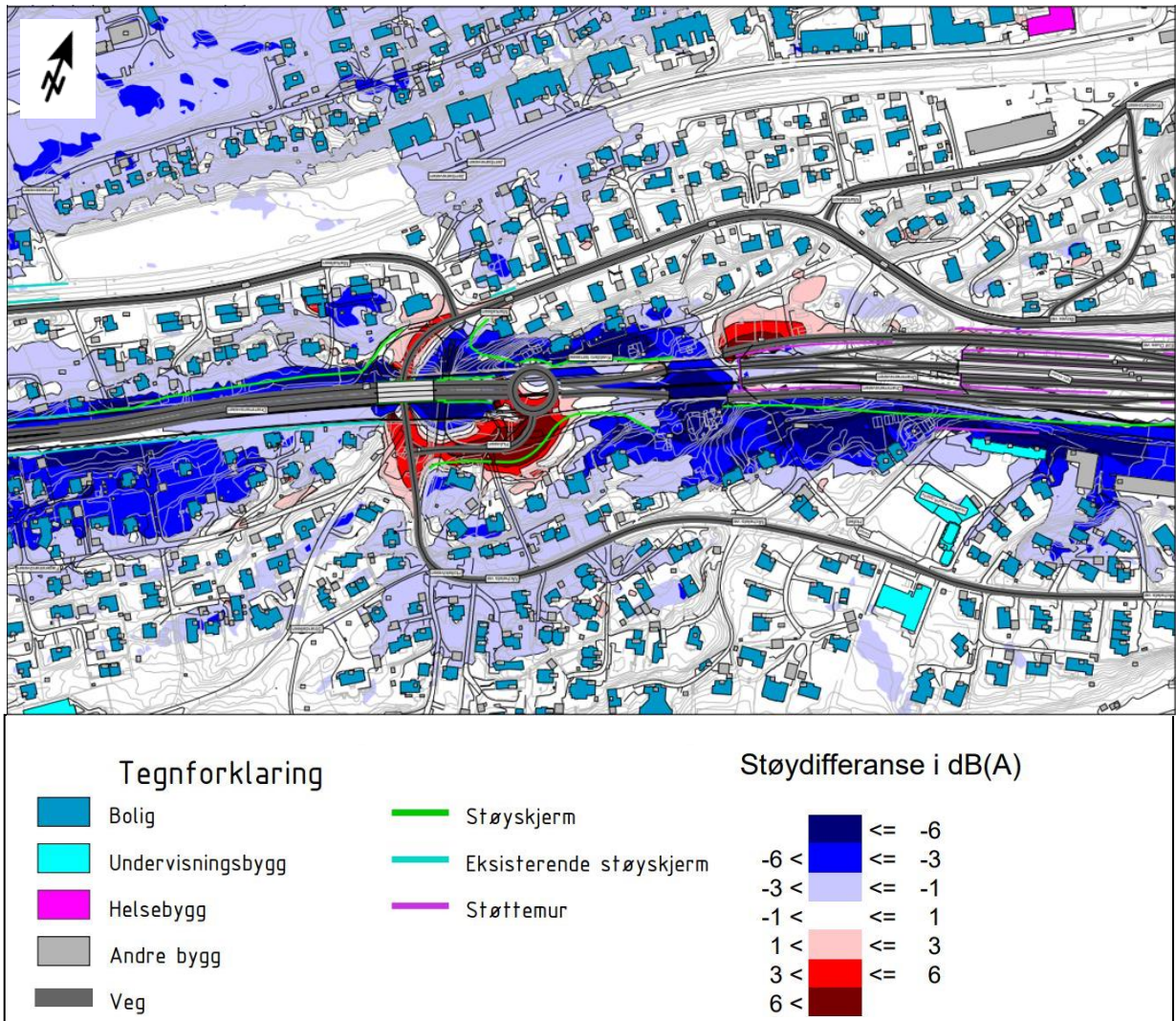


Figur 3-4 Støy forslag til ny løsning (kort lokk og uten bussveg)



Figur 3-5 Støy midlertidig løsning (dispensasjonsløsningen) med lokk uten bussvegen

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 13
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00



Figur 3-6 Differansekart hvor forslag til ny løsning (kort lokk) er sammenliknet med gjeldende regulering (med bussveg på lokk)

Støytiltak

Støytiltakene gjelder i hovedsak etablering av ca. 3 meter høye støyskjermer langs lokalvegen. På enkelte områder står støyskermene på toppen av en mur.

Vurderinger av lokale støytiltak vil tilpasses forslag til ny løsning. Utredning av lokale støytiltak tar også for seg uteoppholdsarealer til støyutsatte boliger. Plassering av støyskjermer vil bli vist i nytt plankart.

Gjeldende reguleringsplan stiller krav om utredning av lokale støytiltak, jf. reguleringsbestemmelser under:

§ 2.9 Støyreducerende tiltak

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, tabell 3, skal gjøres gjeldende for behandling av støy på utendørs oppholdsarealer. Der støy på utendørs oppholdsareal overskrider grenseverdien, skal lokale tiltak utredes. Der det blir teknisk

				Side: 14
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

vanskelig eller uforholdsmessig kostbart å tilfredsstillere grenseverdiene, tillates avvik fra disse både for gul og rød støysone. For boliger med støynivå høyere eller lik Lden 55 dB ved fasade, skal tiltak mht. innendørs støynivå utredes.

Dersom detaljerte støyberegninger viser at grenseverdiene kan tilfredsstilles uten støyskjerm vist i plankart, vil det ikke være krav om at disse skal oppføres.

Planbestemmelser knyttet til støy, legger opp til en prosess hvor tiltak skal utredes der støy på utendørs oppholdsareal eller ved boligfasade overskrider gjeldende grenseverdi.

Bestemmelsen åpner for at der det blir teknisk vanskelig eller uforholdsmessig kostbart med tiltak for å oppnå grenseverdiene, kan grenseverdiene fravikes.

3.8 Luftkvalitet

Se utfyllende beskrivelse i planbeskrivelsen kapittel 5.5.

Luftberegningene er utført i henhold til «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging – T-1520». Luftsonekartene gjenspeiler det beregnede 8. høyeste døgnet i løpet av et år med forurensning over 35 µg/m³ (gul sone) og 50 µg/m³ (rød sone). De resterende 357 dagene vil det være mindre beregnet forurensning enn vist i luftsonekartene.

Beregninger av luftforurensning for ny løsning tilsier at grensene for gul og rød luftkvalitetssone forbedres. Endringene er marginale og er i hovedsak som følge av at tidligere planlagt busstrasé er fjernet.

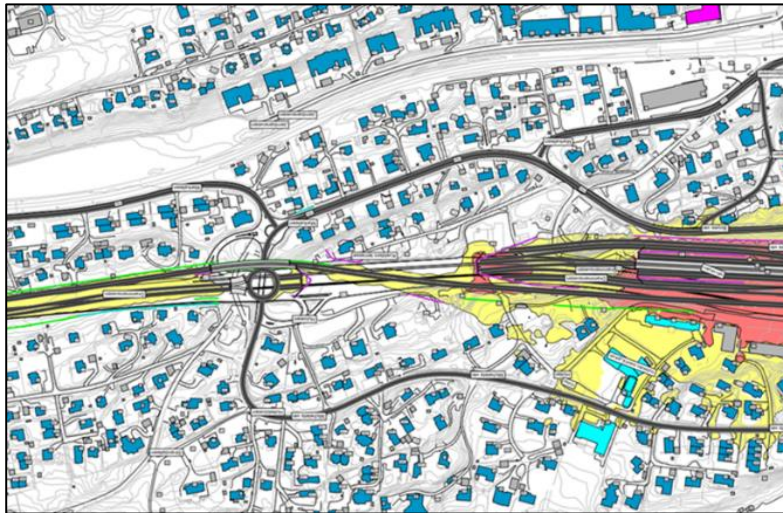
I Figur 3-10 vises differansen mellom regulert og ny løsning. De blå feltene på tvers av differanseplottet er tidligere busstrasé. Busstrafikken er overført til E18 og på lokalvegen.

De røde feltene ved ny vegkobling mellom rundkjøring og Michelets vei viser en økning i PM₁₀ i vegbanen. Endringene medfører ingen vesentlige konsekvenser for boligene i området. Beregnet luftkvalitet er under nedre grense for gul sone.

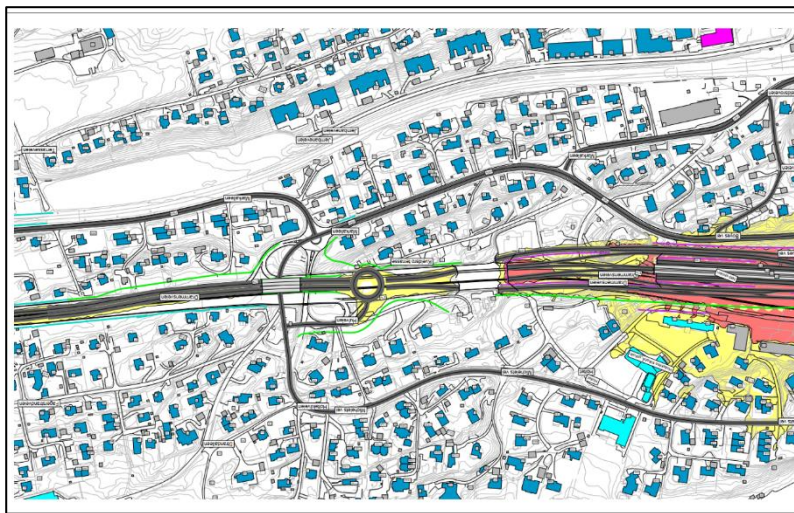
For lokalvegen som nå er lagt forbi portalen til Gjønnestunnelen ses også en økt forurensning i og langs vegbanen. I forslag til ny løsning vil lokalvegen på denne strekningen ligge i dagen. I gjeldende reguleringsplan ligger lokalvegen under lokk.

En oppdatering av trafikk tall siden regulert løsning, samt bidraget fra bussene som er flyttet ned på E18, medfører i tillegg økt forurensning i vegbanen på selve E18.

Nedenfor følger resultatplot av luftberegninger (PM₁₀) 2-3 m over terreng for regulert løsning og ny løsning. Gul og rød farge indikerer overskridelse av grenseverdien av PM₁₀ i T-1520. Det er i tillegg presentert et differanseplot for å tydeliggjøre konsekvensene av ny løsning.



Figur 3-7 Beregning av luftforurensing, gjeldende regulert løsning, med lokk og bussveg

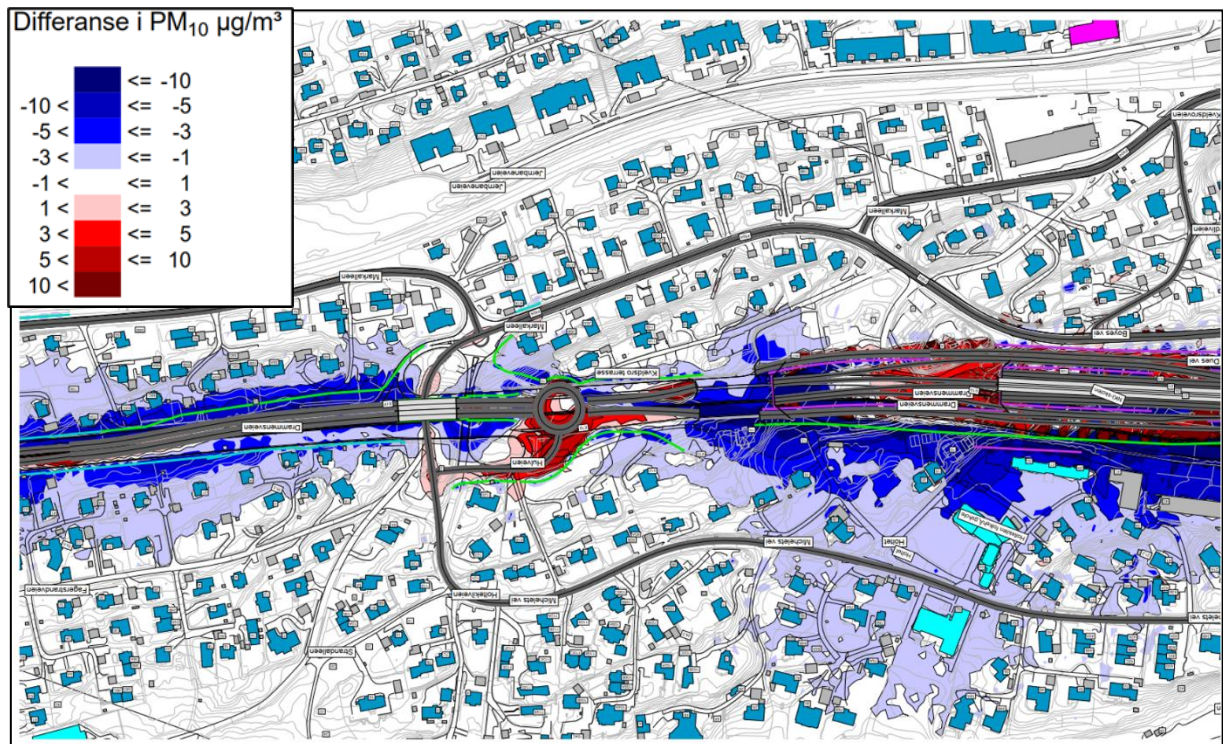


Figur 3-8 Beregning av luftforurensing forslag til ny løsning med kort lokk uten bussveg



Figur 3-9 luftforurensing i forslag til dispensasjonsløsningen, midlertidig løsning med lokk uten bussveg

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 16
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00



Figur 3-10 Differanseplot PM_{10} absoluttverdi $\mu g/m^3$ for 8.høyeste døgn for regulert løsning og ny løsning for Strand. Blå farge markerer områder der luftforurensning reduseres sammenlignet med regulert løsning, og rød farge markerer områder der luftforurensning øker.

3.9 Rundkjøring mellom ny lokalveg og Michelets vei

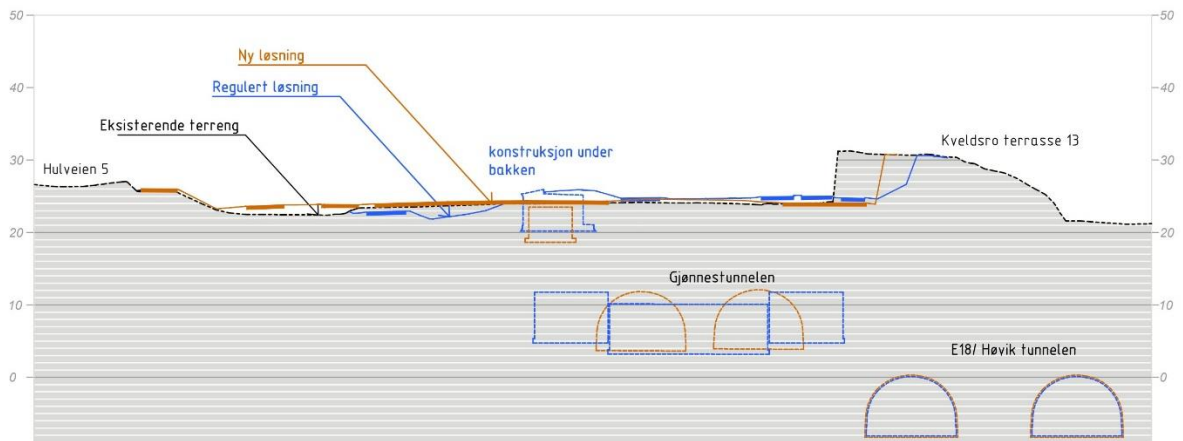
Det er arbeidet med å plassere rampe og rundkjøring mellom Michelets vei og lokalvegen slik at den berører minst mulig privat eiendom. Anlegget planlegges etter fastlagte vegnormaler for slike anlegg. Det må tas hensyn til stigningsforhold, svingradier, vegbredder, plass for snøopplag, mm.

Ny atkomstveg til Drammensveien 412 og 414 vil beslaglegge noe mer boligareal fra disse eiendommene og fra Hulveien 5. Ny rundkjøring vil beslaglegge noe mer boligareal i nord ved Kvelsro terrasse 13.

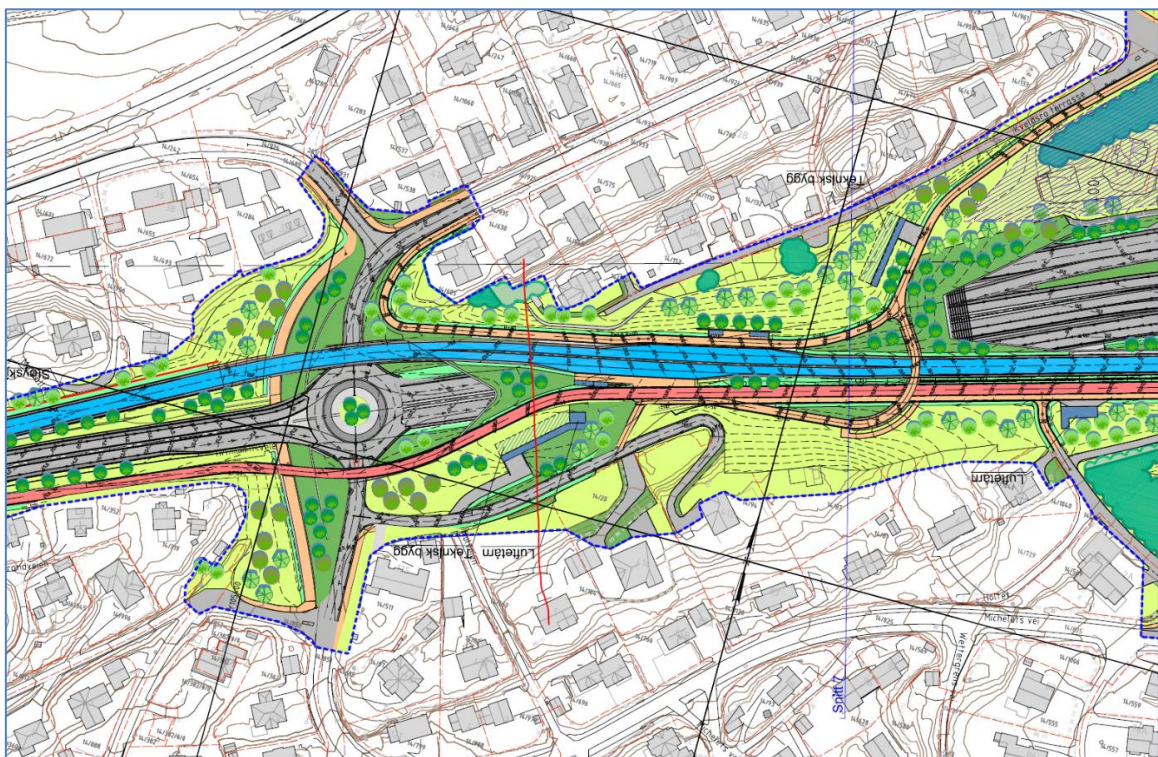
Dersom veganlegget hadde blitt lagt lengre sør uten berøring av fjellskjæringen opp mot Kvelsro terrasse, ville boligeiendommer på sørsiden av veganlegget bli ytterligere berørt.

I den nye løsningen blir en stor del av eksisterende mur langs nordsiden av dagens E18 bevart. Det gjør at arealet langs denne delen av Kvelsro terrasse vil bli et grøntområde slik som i dag. Se illustrasjonsplaner i Figur 3-12 og Figur 3-13 og illustrasjonsplanhefte som er vedlagt planendringen. I gjeldende reguleringsplan ville dette arealet blitt en skråning. Teknisk bygg vil bli plassert på areal som er innløst av Statens vegvesen.

		asplan viak 		Side: 17
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid		Sign MS/TN	Rev.: 00

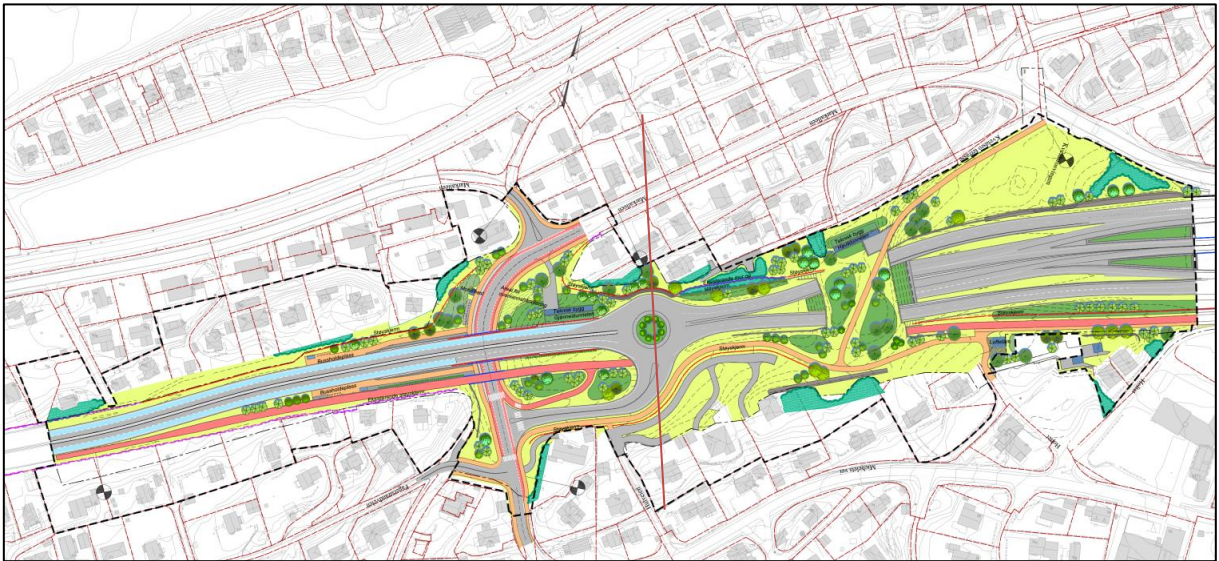


Figur 3-11 Snitt ved rundkjøring på lokalvegen. Blå linje: gjeldende regulering, Oransje linje: forslag til ny løsning. Se snittlinje på illustrasjonsplanene fore gjeldende regulering og forslag til ny løsning.



Figur 3-12 Illustrasjonsplan av gjeldende regulering, (rød linje snittlinje for Figur 3-11)

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 18
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00



Figur 3-13 illustrasjonsplan av forslag til ny løsning, (rød linje er snittlinje for snitt, Figur 3-11)

3.10 Fremkommelighet for myke trafikanter

Se også utfyllende beskrivelse i planbeskrivelsen kapittel 4.4, 5.6.2, 5.7 og 5.8.

Det er stor høydeforskjell mellom området ved Kveldsro terrasse og nivået ved lokalvegen i både gjeldende regulering og forslag til ny løsning. Terrenget er ikke egnet for kryssing av korridoren på bakkenivå. Trafikkmengden på lokalvegen i forslag til ny løsning eller bussvegen i gjeldende reguleringsplan, tilsier også at det ikke er trafikksikkert med kryssing i plan.

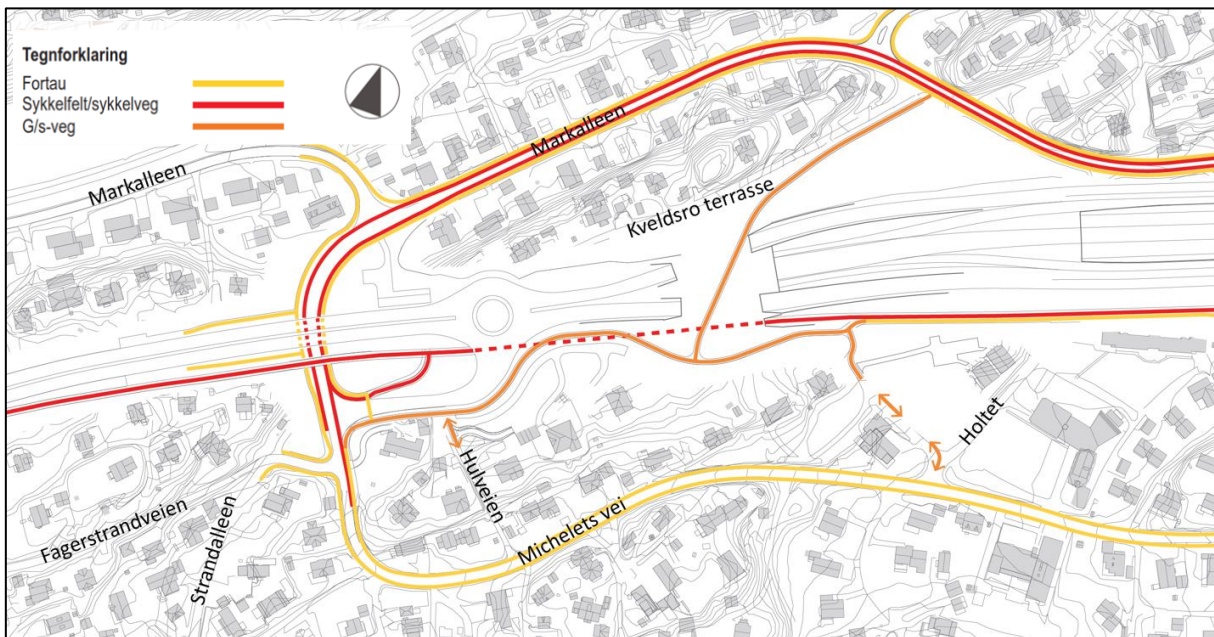
Tilgjengeligheten på tvers av lokalvegen sikres med gang/- sykkelveg på et 50 meter langt lokk over lokalvegen for å tilby myke trafikanter en attraktiv tverrforbindelse over vegkorridoren og via sykkelfelt og fortau langs Michelets vei under lokalvegen.

Parallelt med lokalvegen går hovedsykkelvegen med planskilte kryssinger langs sørsiden av vegkorridoren, se Figur 3-14. Hovedsykkelvegen krysser over Michelets vei på egen sykkelbru, under vegkobling mellom Michelets vei og lokalvegen, og videre under nytt lokk. Det blir tilknytning til hovedsykkelvegen fra Michelets vei for syklister. Det blir fortau langs sørsiden av hovedsykkelvegen fra vegen Holtet frem til Holtekilen Folkehøyskole.

Det er ingen kryssing av hovedsykkelvegen i plan for myke trafikanter. I gjeldende reguleringsplan er det lagt opp til kryssing i plan mellom hovedsykkelvegen og gangforbindelser innenfor planområdet som kan skape farlige situasjoner.

Bussholdeplassene langs lokalvegen vest for Michelets vei planlegges med universelt tilgjengelige ramper til/fra fortau langs Michelets vei. Det blir tilrettelagt med sykkelparkering på bussholdeplassene.

 		Side: 19
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgå, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00



Figur 3-14: Gang- og sykkelforbindelser

3.11 Grøntarealer

Det er gjort beregninger av sidearealer, annen veggrunn grønt og grøntområder (grønnstruktur) langs vegen innenfor planområdet. Beregningene viser at det er ca. 1,9 daa mer arealer foreslått regulert til grøntområder enn i gjeldende reguleringsplan. Området som inngår i planområdet er del av en vegkorridor for lokalvegen, og trase for buss med holdeplasser. Arealet langs vegen er ikke planlagt som et parkområde, hverken i gjeldende regulering eller ny løsning. Se også nærmere omtale i planbeskrivelsens kapittel 5.6.1.

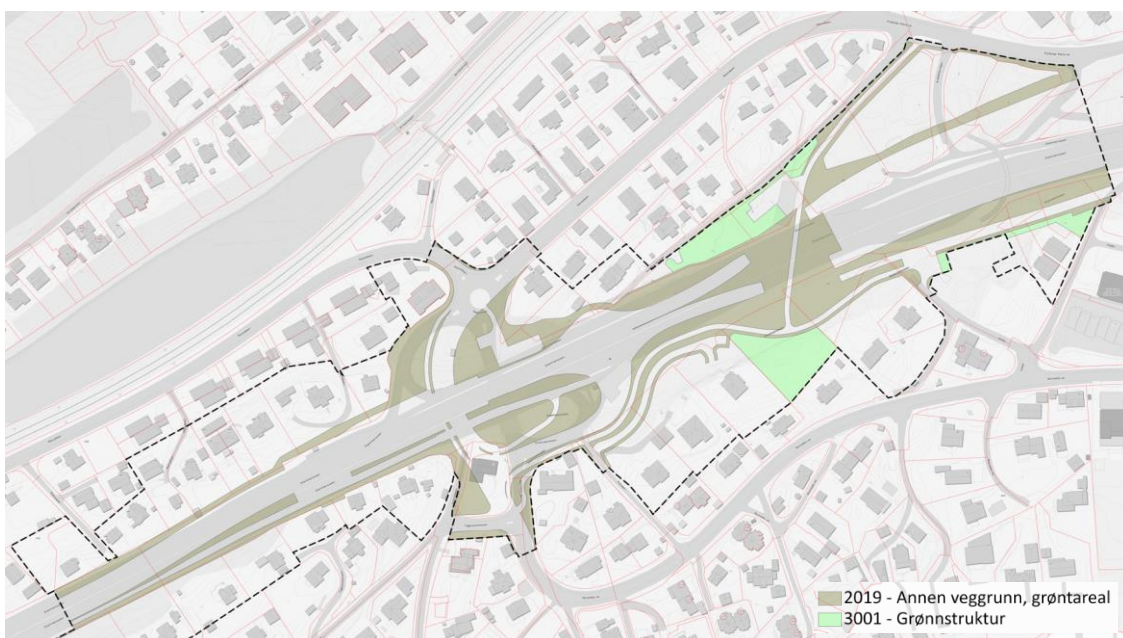
Det er gjort beregninger av sidearealer, annen veggrunn grønt og grønnstruktur innenfor planområdet. Beregningene viser:

Tabell 3-1 Arealberegning av grønntarealer

	Gjeldende reguleringsplan (m2)	Forslag til ny løsning (m2)
Annen veggrunn grønt (SVG)	22.300	23.100
Grønnstruktur (G)	3.000	4.100
Offentlige grønntarealer innenfor plangrensen		
SUM	25.300	27.200



Figur 3-15 Grøntarealer i gjeldende reguleringsplan



Figur 3-16 Grøntarealer forslag til ny løsning

 		Side: 21
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00

3.12 Anleggsgjennomføring

Felles for gjeldende reguleringsplan og forslag til ny løsning på Strand, er at E18 i Høviktunnelen og trafikk til/fra Gjønnnes i Gjønnestunnelen ligger under Strandområdet. Tunnelportalene er plassert på samme sted i begge løsningene.

Forslag til ny løsning på Strand innebærer at lokalvegen blir liggende omtrent i nivå med dagens E18. I gjeldende reguleringsplan ligger terrenget på Strandlokket omtrent i nivå med dagens E18, og lokalvegen ca. 5-6 m lavere enn dagens E18. Dette medfører at det må tas ut ca. 60.000 m³ mer masse, hovedsakelig berg, i gjeldende reguleringsplan enn i forslag til ny løsning.

Strandlokket i gjeldende reguleringsplan (lengde ca. 200 meter) må bygges før Høviktunnelens vestgående løp skal åpnes for trafikk (mars 2027). Dette er arbeid som er tidskritisk. I den nye løsningen på Strand skal det tas ut mindre berg og andre masser, og det er vesentlig mindre omfang av betongkonstruksjoner. Dette innebærer en mindre tidskritisk byggeperiode med mindre sprengningsarbeid, mindre massetransport og annen anleggstrafikk. Se også kapittel 5.12 i planbeskrivelsen som omhandler konsekvenser i anleggsperioden.

3.13 Mindre miljøbelastninger i anleggsperioden

Med mindre anleggsarbeid i forslag til ny løsning på Strand i forhold til gjeldende reguleringsplan, er det også reduksjoner i omfang av miljøbelastninger i anleggsfasen slik som støy, støv og kortere periode med anleggstrafikk.

Utslipet av klimagassutslipp blir også redusert med forslag til ny løsning på Strand. Grovt regnet vil dette utgjøre 3-5000 tonn mindre CO2 utslipp i forslag til ny løsning i forhold til anlegget i gjeldende reguleringsplan.

Både i gjeldende regulering og forslag til ny løsning er det tenkt at transport av andre masser enn sprengstein som tas ut fra Strandområdet kjøres direkte ut på E18 i vestgående retning til deponi som entreprenøren disponerer. Mesteparten av sprengsteinsmassene kjøres østover internt på anleggsområdet via midlertidige anleggsbruer over E18 til Grendehustomta på Fornebu hvor de vil bli prosessert for videre bruk enten på dette anlegget eller på andre anlegg. Se også kapittel 5.12 i planbeskrivelsen som omhandler konsekvenser i anleggsperioden.

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 22
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

4 Tiltakshavers spesifikke kommentarer til den enkelte merknaden

Høringsinnspillene er sammenfattet kort. De originale høringsinnspillene ligger vedlagt merknadsdokumentet.

Statens vegvesens kommentarer til innkomne merknader vises med blå skrift.

4.1 Private

NR.	
1	<p>Egor Dimitriev & Marina Tsygankova, Holtet 18</p> <p>Det må bygges en fotgjengerovergang i plan med lokalvegen i tillegg til sykkelbru. Bussholdeplass er flyttet for langt unna i forhold til de opprinnelige bussholdeplassene Strand og Kveldsroveien.</p> <p>Ulempe med mye trafikk forbi eiendommen vår til/fra bussholdeplassene fra Folkehøgskolen, Baptistkirken, og arbeidsplassene i Holtet 45.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Det er stor høydeforskjell mellom området ved Kveldsro terrasse og lokalvegen og trafikkmengden på lokalvegen tilsier at det ikke er trafikksikkert med kryssing i plan.</p> <p>Det blir etablert et lokk over deler av lokalvegen og hovedsykkelvegen som sikrer planskilt tilgjengelighet i grønne arealer for myke trafikanter på tvers av vegkorridoren.</p> <p>Bussholdeplassene er foreslått plassert vest for Michelets vei hvor det er god plass til holdeplassene uten konflikt med annen trafikk. Langs lokalvegen på østsiden av Michelets vei er det ikke plass til å etablere bussholdeplasser. Det blir lagt opp til universelt utformede ramper opp til holdeplassene fra Michelets vei. Gangavstanden fra Michelets vei til ny lokalisering av bussholdeplassene er kortere i forslag til ny løsning enn i gjeldende reguleringsplan.</p> <p>Det er planlagt en støttemur med et gjerde på toppen mellom deres eiendom og hovedsykkelveg med fortau. Det vil kunne redusere sjenanse fra forbipasserende. Det vil også settes opp støyskjerm og voll mellom hovedsykkelvegen og ny veg. Se illustrasjon under.</p>



Figur 4-1 Utsnitt av O-tegningen ved Holtet 18 og 20. Svart tykk strek er støttemur med gjerde, hovedsykkelveg med fortau er vist rosafarget, gang-/sykkelveg med oransje farge og støyskjerm er vist med sammenhengende rød linje

2 Monica og David Allen, Markalléen 37A

At Strandlokket utgår i tillegg til den store endringen ved Stabekkløkket og kortere tunnel ved Høvik vil ha katastrofale konsekvenser for lokalmiljøet og påvirker også den enkelte husstand voldsomt.

Planen er endret utallige ganger etter støyberegninger 10.10.2017. Huset ligger utsatt til på høyden og vi er sterkt plaget av støy og luftforurensing. Har ikke fått støyreducerende tiltak slik naboene har fått. Har selv måtte påkoste tiltak for å kunne bruke soverommene og stua. Ønsker å få en ny støyvurdering.

Klager på at Strandlokket utgår. Hvordan kan grøntarealet bli det samme når både Stabekk og Strandlokket utgår? Flytting av teknisk bygg, der det skulle være grønt areal, reduserer grøntarealets egnethet for bruk, ikke bare små flekker.

FNs Bærekraftsmål: Hvordan er prosjektet nå vurdert i tråd med: Klima og miljø sentralt (bærekraftsmål 9), Trafikksikkerhet og miljøvennlige transportformer (bærekraftsmål 3), og «vi skal bidra til et godt samfunn som fremmer livskvalitet for alle» (bærekraftsmål 11)?

Strand blir et lokalsamfunn som blir helt ødelagt av denne nye veien, og endringene er langt verre enn hva som var her fra før. I tillegg blir det kraftig økning av lokaltrafikk på Markalléen.

Kommentar:

Trafikkmengden forbi deres hus i fremtiden vil utgjøre en mye mindre del enn den samlede trafikken i dag. Se kapittel 3.6 Trafikkmengder. Det er foreløpig ingen endring i lengden til Høviktunnelen eller plassering av portalen.

				Side: 24
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

	<p>Det er gjort nye støyberegninger i området hvor topografien, bygninger og andre hindringer for støyen er tatt med i beregningen. Markalleén 37A vil få lavere støy enn i gjeldende regulert løsning, og vil ikke ha støy over grenseverdien etter at nytt anlegg står ferdig. Støynivåene utenfor alle oppholdsrom er også under grenseverdien. Det er derfor ikke noe krav til lokale støytiltak på eiendommen. Se kapittel 3.7 Støy</p> <p><u>Grøntarealer:</u> Se kapittel 3.11</p> <p><u>Klimamål:</u> Infrastrukturen må være på plass for at et samfunn skal fungere. Hovedtyngden av trafikken gjennom området er lagt i tunnel. Redusert gjennomgangstrafikk gir redusert støy og luftforurensing på Strand. Dette fremmer livskvaliteten og legger grunnlag for bedre helse for de som bor i dette området.</p> <p>Redusert trafikk og tilrettelegging for gjennomgående hovedsykkelveg og gangforbindelser som er planskilte ivaretar trafikksikkerheten. Etablering av kollektivfelt i begge retninger og universelt tilgjengelige bussholdeplasser med sykkelparkering fremmer miljømessig transportformer.</p> <p>Ny løsning på Strand innebærer mindre konstruksjoner og mindre masseuttak enn gjeldende reguleringsplan. Dette innebærer mindre CO₂ utslipp ved bygging av vegløsningen enn gjeldende reguleringsplan.</p> <p><u>Trafikk på Markalleen</u> Denne planendringen endrer ikke trafikkmengden i Markalleen i forhold til det den vil være i gjeldende reguleringsplan. Det skyldes at prinsippene for vegsystemet ikke endres. Se kapittel 3.6 Trafikkmengder</p>
3	<p>Alle beboere fra Kveldsro terrasse, 1368 Stabekk Ønsker Strandlokket bevart. Strandlokket har vært et viktig premiss for E18 utbyggingen som «miljøprosjekt»</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strandlokket vil gi lettere tilgang til kysten som rekreasjonsområde • Investeringen i Strandlokket vil gi nye utviklingsmuligheter i tråd med Høvik som prioritert vekstområde. Det er minst 10 000 beboere i Stabekk og Høvik i fremtiden Besparselsen ved å fjerne Strandlokket er estimert til 300 MNOK. I et 40-års perspektiv 300 MNOK/ 40 år = 7.5 MNOK/ år fordelt på 10 000 gir 750 NOK i årlige investering per innbygger i nærområdet. Investeringen bør kunne tjenes inn ved utvikling av området • Fase 1 (entreprise E101) er under budsjett og det er derfor ikke behov for besparelser • Statens Vegvesen følger ikke sine egne retningslinjer for støy i rev. forslag (støy under 55 Db) og ikke EUs miljøkrav. Vi krever at Bærum kommune sikrer at disse kravene etterleves. • Kveldsro Terrasse åsen består av flere verneverdige hus og åsen er bevaringsverdig. Strandlokket ville åpne opp landskapet og gi tilgang til boligene som i dag ligger bak en støyskjerm • Kritiske til at forslaget eksproprierer mer tomteareal fra allerede berørte boliger på grunn av rundkjøringen og teknisk bygg <p>Støtteerklæring fra 5 Vel: Østre Stabekk, Vestre Stabekk, Høvik, Krokvollen og Lysaker</p>

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 25
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>Kommentarer:</p> <p>Strandlokket uten bussvegen var planlagt som en midlertidig løsning inntil bussvegen skulle bygges på lokket. Det er besluttet at bussvegen ikke skal bygges, og at den skal utgå permanent. Premissene for bygging av Strandlokket er dermed borte. Se kapittel 3.1.</p> <p>Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for forslag til ny løsning. Tilgjengeligheten på tvers av lokalvegen med videre forbindelse ned til kysten sikres med planskilt kryssing av vegkorridoren via gang-/sykkelveg over lokket ved Kveldsro terrasse eller via sykkelfelt og fortau langs Michelets vei under lokalvegen. Løsning i gjeldende reguleringsplan har heller ikke kryssing av lokalvegen i plan, men via gang-/sykkelveg over lokket.</p> <p>Investering i Strandlokket ville eventuelt bli dekket av et annet budsjett enn midler som skal sikre prioriterte vekstområder i kommunen. Statens vegvesen ønsker på generell basis ikke at arealer over veganlegget benyttes til utbyggingsområde. Dette skyldes behov for fremtidige endringer og rehabilitering av de konstruksjonene man i så fall trenger å ha over veganlegget, noe som bebyggelse over vegen vil være til hinder for. Det er derfor vanskelig å se at det foreligger noe utbyggingspotensial over vegkorridoren.</p> <p>Entreprise E101 er i henhold til budsjett. Det er derimot en generell prisstigning i samfunnet, og det er fremdeles flere større entrepriser på anlegget som skal inngås. Det er derfor behov for å redusere kostnader.</p> <p>Temaet støy er beskrevet i kapittel 3.7</p> <p>Det er vektlagt å plassere rampe og rundkjøring mellom Michelets vei og lokalvegen slik at veganlegget berører minst mulig privat eiendom. Anlegget planlegges etter fastlagte vegnormaler for slike anlegg hvor det må tas hensyn til stigningsforhold, svingradier, vegbredder mm. Hadde veganlegget blitt lagt lengre sør uten berøring av fjellskjæringen opp mot Kveldsro terrasse, ville vegen berørt boliger på sørsiden av veganlegget ytterligere. Se kapittel 3.9 om plassering av rundkjøringen.</p>
4	<p>Viggo Blix og Li Ying Sun Kveldsro terrasse 13/15</p> <p>Med en bredde på minst 17 felt er det vel ikke nødvendig å ta noe mer fra Kveldsro Terrasse Åsen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi ønsker at Strandlokket bygges som planlagt med kun gå veg, sykkelveg og teknisk bygg, uten buss, slik dagens godkjente reguleringsplan tilsier. • Men uavhengig av endelig valg av reguleringsplan, så ser vi ingen grunn til at Kveldsro terrasse Åsen skal måtte gi ytterligere areal. • Vi synes Statens Vegvesen skal bruke av de areal de allerede eier til å bygge lokalvegen, istedenfor å ta vår eiendom for å bygge veg. • Vi (eiere av Kveldsro terrasse 13 og 15) vant over Statens vegvesen sin ekspropriasjonssak mot oss. Det ble konkludert fra Vegdirektoratet at Statens Vegvesen

 AAS-JAKOBSEN			Side: 26
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>ikke skulle kunne ta noe areal fra våre tomter Kveldsro Terrasse 13 og 15, fordi Statens Vegvesen ikke trenger arealet fra disse tomtene for å bygge Strandlokket slik det er regulert i dagens reguleringsplan. (Ref. SKM_C65823021015570.pdf)</p> <p>Vegdirektoratets vedtak</p> <p>Med hjemmel i forvaltningsloven § 34 annet ledd fatter Vegdirektoratet følgende vedtak:</p> <p style="text-align: center;"><i>Ekspropriasjonsvedtak fattet av Statens vegvesen Transport og samfunn den 21.06.2022 for gnr. 14 bnr. 150 og bnr. 151 i Bærum kommune, oppheves på grunn av mangler knyttet til nødvendighetskravet i veglova § 50 og mangler knyttet til interesseavveining etter oreigningslova § 2 andre ledd. I tillegg kan vi ikke se at utredningsplikten i oreigningslova. § 12 og fv. § 17 er tilstrekkelig ivaretatt.</i></p> <p>Vedtaket er endelig og kan etter forvaltningsloven § 28 tredje ledd ikke påklages.</p> <p>Men kun noen få dager etter vi vant saken får vi vite at Statens vegvesen har foreslått en forandring i reguleringsplanene, som de skal bruke 2023 og 2024 på å utrede med Bærum kommune.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er svært opprørende for oss at Statens vegvesen foreslår å bygge rundkjøringen inne på vår eiendom Kveldsro terrasse 13 og Kveldsro terrasse 15 når de har så store areal å velge mellom uten ekstra ekspropriasjon. <p>Kommentarer:</p> <p>Strandlokket uten bussvegen var planlagt som en midlertidig løsning inntil bussvegen skulle bygges på lokket. Det er nå besluttet at bussvegen ikke skal bygges, og skal utgå permanent. Premissene for bygging av Strandlokket er dermed borte. Se kapittel 3.1.</p> <p>Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget.</p> <p>Når det gjelder bruk av arealer til vegformål, vises til kap. 3.9. Ved Kveldsro terrasse 13 blir forskjellen i netto arealbeslag i forhold til gjeldende reguleringsplan relativt lite. Det blir noe arealbeslag ved den nye rundkjøringen, men i gjeldende reguleringsplan var det planlagt en mur som ville medført at dette arealet likevel ikke ville vært tilgjengelig. Det vurderes om en del av tilgrensende areal sørøst for eiendommen kan bli tilført nr. 13 dersom det er ønskelig.</p> <p>Vedtaket fra Vegdirektoratet gjaldt et ekspropriasjonsvedtak der bussvegen ikke skulle bygges, hvor det fulgte av gjeldende reguleringsplan at det skulle etableres en bussveg. Grunneier mente det derved var uklart om inngrepet var nødvendig, eller kunne reduseres. Dette fikk de medhold på. Igangsatt ny reguleringsprosess vil ivareta interesseavveiningen etter oreigningslova § 2, og reparere de mangler og feil som vedtaket påpeker.</p>
5	<p>Cecilie Overwien Tønning, Markalleen 41b</p> <p>Jeg protesterer sterkt mot at Strandlokket ikke skal bygges. Informasjonen som gis er ikke forståelig for «hvermannen».</p>

 AAS-JAKOBSEN			Side: 27
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>Det hevdes at nye støymålinger er beregnet, og at vi i vårt område faktisk kommer bedre ut av det enn tidligere (uten Strandlokket). Tar de hensyn til at åpningen av Høviktunnelen i østgående retning er flyttet 50 m østover, og at Stabekkløkket blir 50 m kortere enn opprinnelig planlagt?</p> <p>Det påstås at grøntarealene vil bli omtrent like, både med og uten Strandlokket. Det er en stor forskjell på de to plantegningene, med mindre grøntareal på tegningen uten Strandlokk enn med Strandlokket. Ønsker en god forklaring på dette.</p> <p>Vi som har bodd i området en stund, har ventet på endringer i vel 30 år. Nå har vi levd i byggekaos og støy og endret trafikkmønster i et par år. For mulig å oppleve at ingenting blir til det bedre.</p> <p>Kommentarer:</p> <p>Statens vegvesen har forståelse for at mange endringer i området gir utilstrekkelig oversikt og at informasjonen vi gir er vanskelig å forstå. Vi vil ha fokus på å tydeliggjøre prosessen og formidle løsningene og virkningene på best mulig måte.</p> <p>Premissene for bygging av Strandlokket er borte. Se kapittel 3.1. Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget. Vi sammenlikner virkninger av gjeldende reguleringsplan med forslag til ny løsning. Det er utarbeidet en modell som ligger til grunn for beregning av støy i området. Denne modellen inneholder endringer på Strandlokket og forkortelse av Stabekkløkket.</p> <p>Det medfører ikke riktighet at Høviktunnelen i østgående retning er flyttet 50 m østover. Det at Stabekkløkket blir 50 m kortere i østre ende, er for langt unna til at dette har betydning for støyforholdene på Strand.</p> <p>Se kapittel 3.7 støy.</p> <p>Andelen arealer regulert til annen veggrunn grønt og grønnstruktur i forslag til ny løsning vil være noe høyere (om lag 1,9 daa) sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. Se kapittel 3.11 grøntarealer.</p>
6	<p>Nadia S. Alexander</p> <p>En endring av Strandlokket fra miljølokk til grå og trist sovjetbebyggelse vil undergrave noen av de motiverende faktorene bak det at Staten har valgt å bevilge slike svimlende summer til dette prosjektet. Er det riktig bruk av offentlige midler å endre prosjektet slik at gjennomføringen ikke lenger passer prosjektets behov?</p> <p>Viser til <i>Beskrivelse av miljølokket i kortversjonen av reguleringsplanen fra 2016</i>.</p> <p>Navnet på gaten vår «Kveldsro» i sammenheng med de foreslåtte endringene høres ironisk og trist ut. Det er ikke noe håp om "ro" i dette området.</p> <p>Vi fikk beskjed av SVV på møtene med beboerne i fjor om å holde ut litt, at SVV skjønner hvor tungt det har vært, men det vil bli flott for oss med Strandlokk. Folk som trodde dette, er som gisler nå. Jeg og familien min kommer til å bo i rotet i flere år, for så å havne i en verre situasjon med E18 enn vi hadde før.</p>

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 28
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>Kommentar:</p> <p>Vi foreslår endringene i planen for å ivareta prosjektets behov. Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget.</p> <p>Gjennomgangstrafikken på E18 og til Gjøannes vil gå i tunnel som vil gi redusert trafikkstøy og redusert luftforurensing i området. Fremkommeligheten for busstrafikken sikres ved å etablere bussfelt i begge retninger på lokalvegen og fjernbussene kan følge E18 i tunnel.</p> <p>Fremkommelighet for syklister ivaretas med etablering av hovedsykkelveg med planskilte kryssinger og sykkelfelt langs Michelets vei. Fotgjengere og syklister vil kunne krysse over lokalvegen på lokk mellom Kveldsro Terrasse og arealet sør for lokalvegen ved tidligere Drammensveien 410. I tillegg kan de krysse under lokalvegen langs Michelets vei på fortau eller sykkelfelt.</p>
7	<p>SVERRE NAGELL BJORDAL, Gnr.14, Bnr.729 Holtet 6</p> <p>Den politiske sluttbehandlingen av stortingsvedtaket påla partene å aktivt søke etter innsparingsmuligheter og inntjeningsmuligheter, for samlet budsjettforbedring. Miljølokket på Strand var ikke blant de innsparingsmulighetene Samferdselsministerens brev pekte på for videre vurdering. Derimot ble det presisert i brevet at: 'I det videre arbeidet må partene i samarbeid sikre at løsningen over Høviktunnelen gir god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransporten, syklende og gående.'</p> <p>Det planlagte miljølokket på Strand ligger over Høviktunnelen og vil gi et vesentlig bidrag til god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransport, syklende og gående. Miljølokket gir god knytning mellom lokale sykkelruter og ekspressykkelvegen langs E18, med en problemfri og brukervennlig kryssing over et komplekst vegsystem. Premissene for miljøprosjektet E18 gir ikke rom for å fjerne miljølokket på Strand. Dersom miljølokket på Strand blir tatt ut av miljøprosjektet E18 vil ikke lenger premissene for omfang og kvalitet være ivaretatt.</p> <p>Selskapet ber om at Bærum kommune stopper videre arbeid med forslag om å fjerne miljølokket på Strand.</p> <p>Etter vår mening er den beste løsningen på Stortingets utfordring å regulere bort separat busstrasé og flytte bussholdeplassen vest for innregulert rundkjøring som allerede foreslått og illustrert av Statens vegvesen.</p> <p>Bærum kommune har overtatt ansvaret for utvikling av vegsystemet forbi Høvik, som skal gjøres til en bymessig gate gjennom fortetningsområdet på Høvik og østover. Miljølokket på Strand får en sentral plassering i et lavere utnyttet krysningsfelt mellom disse utviklingsplanene. Vi har forståelse for at man søker etter gode forenklinger også på Strand. Premissene for forenklingsarbeidet må være å finne løsninger som ivaretar miljølokkets funksjon til å skape sammenheng og eliminere barrierer i området med god</p>

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 29
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>fremkommelighet for syklende og gående og etablere like god tilgjengelighet til bussholdeplassen som i vedtatt reguleringsplan.</p> <p>For å opprettholde miljølokkfunksjonen må lokalvegen senkes, i hvert fall fra Michelets vei og østover. Da kan det etableres en overbygging av vegsystemet med attraktive gang og sykkelforbindelser. Myke trafikanter kan dermed krysse veganlegget i plan, som innebærer forbedret fremkommelighet sammenlignet med løsningen med separat busstrasé, som forutsatte gang- og sykkelbru. For boligbebyggelsen syd for lokalvegen innebærer det bedre tilgjengelighet til Stabekk og kollektivtilbudet der enn vedtatt plan legger til rette for.</p> <p>God lokalbusstilgjengelighet forutsetter å plassere fremtidig bussholdeplass mellom tidligere Strand og Kveldsroveien holdeplasser, tilsvarende vedtatt regulering. Det innebærer at en eventuell rundkjøring på samme kotehøyde som dagens E18 for tilknytning mellom Michelets vei og ny lokalveg, må plasseres over eller vest for undergangen ved Strand.</p> <p>Vi ber om at Bærum kommune krever at forslagsstiller legger frem et gjennomarbeidet planalternativ som ivaretar miljølokkets funksjon for sammenheng og eliminering av barrierer i lokalmiljøet, sammen med en velegnet plassering av bussholdeplassen, som beskrevet.</p> <p>Både luftetårn og teknisk bygg ved Strand bør vurderes plassert ved søndre brokar for regulert gang/sykkelbru over lokket, som gir bedre landskapstilpasning og gjør elementene mindre dominerende i landskapet.</p> <p>Vi ber om at tidligere dispensasjon for avkjøring fra Holtet til luftetårn innarbeides i reguleringsplanen, sammen med en avkjøring til vår eiendom gnr./bnr. 14/729 nord for Holtet 10 (gnr./bnr. 14/1040), som tidligere anmodet om i forbindelse med vegvesenets dispensasjonssøknad. Kommunen la avkjøringssaken til side i påvente av regulering- eller delingssak, som tilsier at den behandles i herværende varslede regulerings sak.</p> <p>Vi viser til tidligere purringer og ber om at makeskifteobjektet i vår inngåtte makeskifteavtale med vegvesenet prinsippavklares med det første og presiseres med endelige grenser i forbindelse med regulerings saken.</p> <p>Vegvesenet vil fremme forslag om grenseendringer mellom sine tomter på sidearealene. Vi ber om at reguleringsforslaget også innarbeider forslag om utskilling av en tomt for småhusbebyggelse fra vår eiendom, syd for eksisterende bolighus.</p> <p>Vi ber om at resteiendommen foreslås regulert til blandet reguleringsformål bolig/næring, tilsvarende vår tidligere høringsuttalelse til forrige planrevisjon på Strand.</p> <p>Dersom det skulle bli fremmet forslag om å fjerne miljølokket på Strand til politisk behandling, vil vi be om at vår eiendom i det planforslaget foreslås regulert til næringsformål mot den nye lokalvegen, med adkomst fra Michelets vei langs eksisterende del av Gamle Drammensvei og foreslått adkomst til naboeiendommene, herunder de som i dag er eid av Statens vegvesen.</p>
--	--

 AAS-JAKOBSEN			Side: 30
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

Vi ber om at vegvesenet samordner planprosessen for sidearealene med øvrige berørte grunneiere, eller at disse arealene holdes utenfor reguleringsprosessen for veganlegget. Med mindre slik samordning meddeles reguleringsmyndigheten og de berørte grunneierne uten unødig opphold, ber vi om at Bærum kommune pålegger vegvesenet slik medvirkning, eller å ta ut alle sidearealene fra planforslaget, uavhengig av eierforhold.

Kommentarer:

Strandlokket var ikke blant de innsparingsmulighetene Samferdselsministerens brev pekte spesifikt på for videre vurdering. At Strandlokket utgår er en konsekvens av krav om kostnadsreduserende tiltak og at bussvegen ikke skal bygges. Se kapittel 3.1. Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget.

Forslag til løsning gir god framkommelighet og tilgjengelighet for:

- kollektivtransporten med egne kollektivfelt langs lokalvegen
- syklende med egen hovedsykkelveg med planskilte kryssing på lokk over lokalvegen og sykkelfelt langs Michelets vei
- fotgjengere på et lokk over lokalvegen, fortau langs Michelets vei og fotgjengerramper til bussholdeplassene. Det sikres også framkommelighet til gang-/sykkelveg langs hovedsykkelvegen via Hulveien og Holtet. Ved Holtet er det også tilgjengelighet til fortau langs hovedsykkelvegen østover

Det er arbeidet med å plassere forbindelsen mellom Michelets vei og lokalvegen uten å berøre bebyggelsen i området. Plassering av rundkjøringen påvirker også lokalisering av bussholdeplassene i området. Se kapittel 3.9.

Plassering av luftetårn og tekniske bygg er knyttet til konstruksjoner under bakken. Luftetårnet for Høviktunnelen er plassert nært gang-/sykkelvegen ved Holtet Tilsvarende som vist i gjeldende regulering. Luftetårnet for Gjønnestunnelen, som tidligere lå oppå lokket, utgår.

Makeskifte for de nevnte eiendommene vil bli vurdert i den videre løsningsutviklingen og drøftet med grunneiere.

Ønske om endret reguleringsformål på sidearealene er en prosess grunneieren selv må ta med kommunen i etterkant av SVV sin endring.

Sidearealer som vil inngå i denne planendringen er de arealene som blir direkte berørt av endringer. Direkte berørte grunneiere vil bli kontaktet. Det vil bli arrangert et informasjonsmøte i forbindelse med at planforslaget ligger ute på høring. I høringsperioden vil det igjen bli mulighet for å komme med innspill til planen.

02.05.23 Uttalelse 2, Involvering i planarbeidet

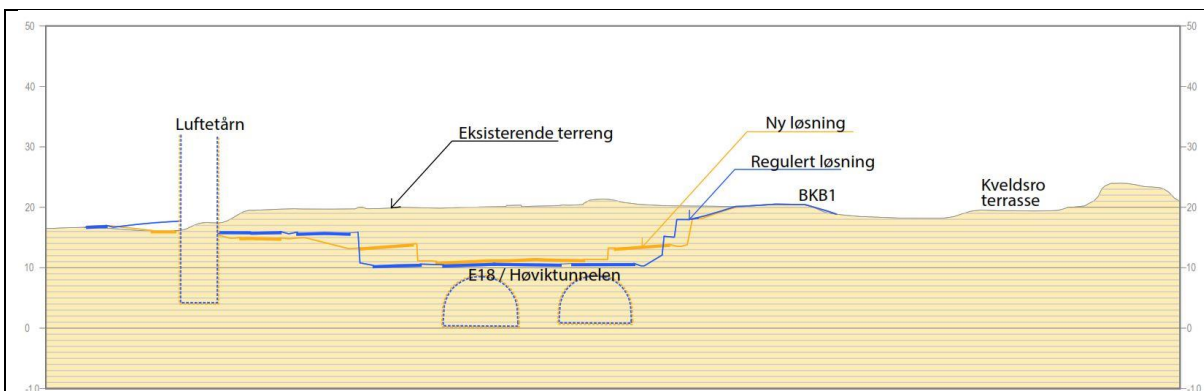
Viser til makeskifteavtale om bytte av arealer innenfor reguleringsområdet. En naturlig oppfølging av avtalen ville være en avklaring av byttearealene i forkant av den offentlige planprosessen. Og ber om en rask avklaring av makeskifte forut for regulerings-

				Side: 31
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

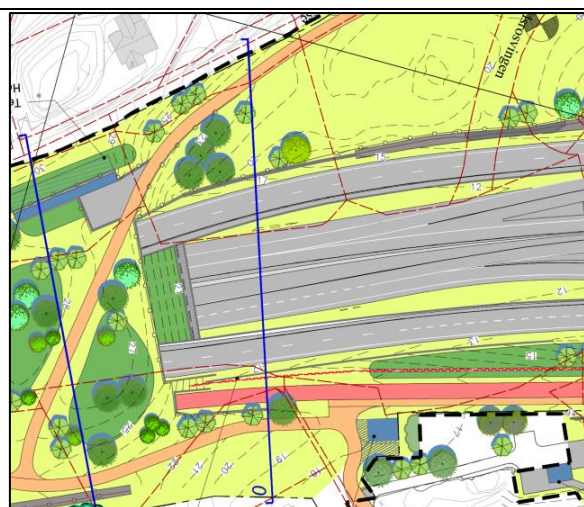
	<p>planavklaringen Vi mener at SVV ikke skal ha noen fortrinn til ensidig samarbeid med kommunen om sidearealene. Dette bør enten gjøres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i en egen prosess med de involverte etter at trafikkløsningen er på plass eller • i en parallell prosess som involverer grunneierne i et felles samarbeid på lik linje som er normalt i reguleringsprosesser i en plan som dekker flere eierinteresser <p>Ber om å involveres i planprosessen som omfatter sidearealene. Er innforstått med at premisene legges av trafikkarealene som vi ikke ønsker særlig involvering i. Vi har også bedt kommunen om å legge til rette et slikt samarbeid.</p> <p>Ber samtidig om fortgang i endelig avklaring av arealer i inngått makeskifteavtale med sikte på å implementere grenseendringene i planvedtaket og av hensyn til avklaring av partsinteressene i planutforming av sidearealene.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Planprosessen forutsetter medvirkning fra naboer og grunneiere, også om sidearealene. Det er lagt opp til en høringsrunde og åpent møte om planen i den videre prosessen. Dere får dermed anledning til å komme med uttalelser eller innspill til planen.</p>
8	<p>Bjørn Are Carlsson</p> <p>Hovedinteressen min er hvilke konsekvenser prosjektet vil ha for meg som nabo. Merknader til endringer må komme på et tidspunkt når Statens vegvesen har belyst saken med endringer på en tilstrekkelig måte.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Reguleringsplan med plankart, bestemmelser og tilhørende illustrasjonsplan og utredninger vil bli gjort tilgjengelig for gjennomgang av berørte og andre, og det vil bli arrangert et nytt informasjonsmøte i forbindelse med offentlig høring av planforslaget.</p>
9	<p>Jon Ringvold, BKB1 Viser til informasjonsmøtet</p> <p>1) Hva vil være høydeforskjellen mellom feltet BKB1 og den nye lokalveien som vil gå på sørsiden av dette feltet?</p> <p>2) Det ble i møtet sagt at det ikke var planlagt støyskjerming mot BKB1, kan dere bekrefte dette? Hva skal til for at dette evt. kommer inn i planen?</p> <p>3) Det ble i møtet sagt (jeg tror det var av Mette) at BKB1 på grunn av støy mest sannsynlig vil kunne benyttes til næringsbygg. Er det forventet at endringene i reguleringsplanen på grunn av bortfall av Strandlokket vil kunne gi andre endringer for BKB1? Kan dette feltet bli regulert til grøntareal?</p> <p>4) Det ble nevnt at forventet ferdigstilling av prosjektet var januar 2030. Hvordan har dette tidspunktet endret seg siden oppstart av prosjektet? Er det noen forskjell på tidspunkt for ferdigstillingen ved Strand/BKB1 i forhold til andre området i prosjektet?</p> <p>Kommentarer:</p> <p>1) Feltet BKB1 vil ligge høyere enn den nye lokalvegen langs sørsiden av feltet. Det vil være en skjæring/mur opp mot dette feltet. Høydeforskjellen varierer langs veien, og det er</p>

 AAS-JAKOBSEN			Side: 32
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>også varierende høyde på eksisterende terreng oppe på selve feltet. Høydeforskjellen fra lokalveg og opp til topp skjæring er pr. nå planlagt å være i størrelsesorden ca. 15 m lengst øst og ned mot ca. 4 m lengst vest på feltet.</p> <p><i>Se prinsippsnitt og terrenghøyder på Figur 4-2 og Figur 4-3</i></p> <p>2) Området BKB1 benyttes som midlertidig anleggsområde. Det skal ikke bygges noe i felt BKB1 før etter at E18 er ferdig, og området har en vedtatt detaljregulering. Det er ingen boliger på dette feltet i dag. En eventuell støyskjerm vil måtte plasseres inne på BKB1, og ville redusert muligheten for en fremtidig utnyttelse av området. Videre er det en forholdsvis høy bergskjæring/mur mellom veganlegget og området, ref. svar på pkt. 1. Det vil derfor være mest hensiktsmessig å gjøre en samlet vurdering av utforming av bebyggelse og støyskjermingstiltak i forbindelse med en detaljregulering av området.</p> <p>3) Området er i gjeldende reguleringsplan regulert til kombinert bebyggelse og anleggsområde. Reguleringsendringen på Strand innebærer ingen endringer i tidligere vedtatt arealformål for området BKB1, men innebærer enkelte justeringer av formålsgrensene. Antagelig må det være næring mot E18-anlegget på grunn av forholdene knyttet til støy og luft. Før det gis tillatelse til tiltak innenfor området, skal det foreligge vedtatt detaljreguleringsplan for området. Detaljreguleringsplanen vil gi detaljerte føringer for hvordan utformingen av området skal bli. Dette omfatter detaljering av arealbruken og eventuell støyskjerming.</p> <p>Lokalveg og rampe fra E18 nord for Gjønnestunnelen innebærer at fjellskjæringen ved Kveldsrosvingen flyttes noe mot nord. Dette medfører noe justering av arealformål og byggegrenser i området BKB1.</p> <p>4) Etter at entreprise E102 Fornebukrysset – Strand ble lyst ut i mars 2022 har ikke sluttfristen for denne entreprisen endret seg. Det er ingen egen frist knyttet til ferdigstilling av området ved Strand/BKB1. I henhold til den foreløpige fremdriftsplanen er det forventet at dette området vil ferdigstilles mot slutten av anleggstiden. Det er antatt, at arbeidene på Strand vil være utført før sommerferien 2029. Prosjektet vil imidlertid ikke avsluttes før Gjønnestunnelen kan åpnes. Dette tidspunktet avhenger av entreprise E105 Gjønnestunnelen er ennå ikke kontrahert slik at tidspunktet er noe usikkert.</p>
--	--



Figur 4-2 Prinsippsnitt øst for portalen til Gjønnestunnelen. Blå linje: gjeldende regulering, Oransje linje: forslag til ny løsning Se snittlinjeplassering på Figur 4-3



Figur 4-3 Snittlinje ved BKB1 vist med blå farge

10 Morten Andersen på vegne av Gjørven

Det er foreløpig berammet overskjønn ved Borgarting lagmannsrett til 30. oktober 2023, for utmåling av erstatning til selskapet for avståelse av eiendommen til staten v/Statens vegvesen. Det vises bl.a. til partenes avtale om erverv og avtaleskjønn av 23. februar 2021.

Jeg er klar over at dere er i en tidlig fase i planarbeidet, men det er likevel ønskelig med en snarlig tilbakemelding om arealformålene for eiendommen kan bli endret. Spørsmålet er særlig knyttet til felt «BKB1» i gjeldende arealplankart.

Omfattende merknad med flere vedlegg. Originalen ligger vedlagt merknadskartet, utdrag av innspillet under:

Generelt:

Vi støtter det fremlagte endringsforslaget idet det åpenbart gir en rekke fordeler for fremtidig utnyttelse av området opp mot Stabekk og er meget kostnadsbesparende.

 		Side: 34
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00

	<p>I henhold til det opprinnelige reguleringsforslaget er området BKB1 foreslått regulert til kombinert bebyggelse (bolig/næringsbebyggelse) og rigg- anleggsområde. Detaljregulering skal foreligge før det kan bebygges. Nåværende bebyggelse forutsettes revet.</p> <p>Vi har følgende bemerkning til nærmere vurdering</p> <ol style="list-style-type: none"> <p><u>Reguleringsplanen for BKB1 revurderes/utgår</u></p> <p>Begrunnelse: Planendringen medfører store endringer av arealet til utnyttelse av eiendommen Kveldsrosvingen 1 og 2.</p> <p>Vi har merket oss at planområdet er utvidet opp mot Stabekk.</p> <p><u>Reguleringsplanen forutsatte at bebyggelsen på BKB1 er revet.</u></p> <p>Begrunnelsen fra SVV at arealer må benyttes til midlertidig rigg-/anleggsområde</p> <p><u>BKB1 som Rigg og anleggsområde avvikles.</u></p> <p>Midlertidig rigg- og anleggsområdet er i strid med forutsetningene ved valgt alternativ 4 Vårt tap på utsettelse med å bygge ut området er betydelig.</p> <p>Endringen i planområdet og reduseringen i anleggsområdet ved BKB1 må nå kunne medføre at reguleringsplanen for BKB1 avvikles. Kollen på Kveldsrosvingen 4 vil nå i fremtiden kunne virke som en støyskjerm for bebyggelsen i Strand/Stabekk.</p> <p><u>Reguleringsplanen viser at lokket over den lokale samlevei (Strandlokket) frem til vår grense ved Shellstasjonen i henhold til alt.4b i konsekvensutredningen nå fjernes.</u></p> <p>Portalen til Gjønnestunnelen fremstår som et gapende sår i planen. Vi foreslår derfor at denne portalen utvides østover ca. 30 m til Kveldsrosvingen i samsvar med alt.3B, i konsekvensvurdering.</p> <p>Begrunnelse: Ved utvidelse av portalen til Kveldsrosvingen vil målsetningen om å styrke Strand som boligområde kunne realiseres. Kveldsrosvingen 4 ligger på en kolle og vil virke som en naturlig barriere mot støy/- forurensning mot Stabekk.</p> <p>En utvidelse av Gjønnespportalen østover vil også på sikt medføre en vesentlig miljøforbedring ved at de nye portalene knytter terrenget på begge sider av vegen bedre sammen med en naturlig avslutning ved kollen, Kveldsrosvingen 4. Som følge av planforslaget reduseres veiarealet for den lokale samlevei fra 6 til 8 felt. Vi mener denne reduksjonen av veiarealet nå er i samsvar med valget av alt. 4B og at inngrep i vår eiendom helt eller delvis kan unngås. se vedlegg.</p> <p>En slik forlengelse av Gjønnespportalen østover vil gi områdets attraktivitet som nærmiljø til en boligbebyggelse bl.a. på BKB1. Det vil også være grønne områder i umiddelbar nærhet, godt utsyn og nærhet til kollektive transportmidler som buss, tog og gang/sykkelveier.</p> <p><u>Statens vegvesen har hatt som mål å lage en mest mulig miljømessig E18.</u></p> <p>Prioriteringene av miljøtiltakene som opprinnelig ble gjort var uten mest mulig lokalkunnskap. Ved det opprinnelige planforslaget fikk man liten effekt av</p>
--	--

 		Side: 35
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00

miljøinnsatsen i forhold til midlene som ville bli brukt. Gjønne tunnelen med portal må derfor utvides østover. Følgende områder vil få drastisk bedre forhold ved en utvidelse av portalen for Gjønne tunnelen østover: Holtekilen Folkehøyskole som skal utvides og oppgraderes, utbyggingsområdet i Holtekilen, Stabekk helt opp til boligbebyggelsen nord for Stabekk Sentrum.

På Strand kanaliseres trafikkstøy og forurensning av landskapet direkte inn til Stabekk sentrum /Stabekk vest samt mot Holtekilen. Dette unngås.

- Med henvisning til Statens vegvesens støykart bør det bestemmes en utnyttelsesgrad som gjenspeiler områdets beliggenhet med nærhet til kollektive transportmidler og gunstig støysituasjon. Vi viser til at utnyttelsen bør være sammenliknbar med tilsvarende områder andre steder i kommunen.

Konklusjon:

Vår oppfatning er at reguleringsformålet for Strand som et godt boligområde er best tjent med at Gjønne tunnelen utvides østover som foreslått. Ved at eiendommene i Kveldsrosvingen 1 og 2 ikke lenger benyttes til rigg- og anleggsområde vil dette medføre at det snarest kan fremlegges forslag til detaljert reguleringsplan for eiendommene. Dette vil kunne redusere tiden for anleggsarbeider i forbindelse med ny bebyggelse i området noe alle er tjent med.

Sees i sammenheng med om BKB1 blir en del av planen.

Kommentarer:

Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget.

Eiendommen er innløst i sin helhet av Statens vegvesen. Under minnelige forhandlinger om nødvendig grunnavståelse var det et krav for inngåelse av minnelig avtale at Statens vegvesen innløste hele. Statens vegvesen er formell eier, men hjemmel står på tidligere eier fram til endelig kjøpesum er fastsatt av skjønnretten.

Gjeldende arealformål endres ikke nå. Det er krav om detaljregulering av BKB1.

- Planendringen vil medføre enkelte justeringer av formåls grensen for BKB1. Utnyttelse av arealet vil synliggjøres i en detaljreguleringsplan.
Planområdet vil ikke bli utvidet nevneverdig mot Stabekk.
Grensen vist i varsel om planoppstart er kun en varslingsgrense.

Lokalveg og rampe fra E18 nord for Gjønne tunnelen innebærer at fjellskjæringen ved Kveldsrosvingen flyttes noe mot nord. Dette medfører noe justering av arealformål og byggegrenser i området BKB1.

- Se punkt.3

- Endring av reguleringsplanen på Strand vil ikke endre behovet for rigg- og anleggsområde, se over. BKB1 er regulert til midlertidig rigg-/og anleggsområde.
Veganlegget på Strand vil bli bygd som en del av entrepris E102 Fornebukrysset – Strand. Kontrakt for denne entreprisen er planlagt inngått i starten av juni 2023. Det er

				Side: 36
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

	<p>generelt liten plass for anleggsarbeidene innenfor denne entreprisen, og det er stort behov for alle områder som er satt av til anleggsområde. I entreprisen skal det utføres en rekke arbeider på arealet BKB1. Dette gjelder bl.a. ledningsanlegg. Arealet benyttes også for gangveg knyttet til den midlertidige brua over anleggsområdet ved Kveldsroveien. Det er hverken teknisk eller økonomisk mulig å ta ut dette rigg- og anleggsområdet.</p> <p>4. Det er ikke mulig å flytte tunnelportalen for Gjønnestunnelen østover pga. vegtekniske grunner. Dette er bl.a. knyttet til behov for lengde på strekninger hvor trafikk skal veksle mellom felt. Eksempelvis skal trafikk fra Gjønnes flettes sammen med trafikk fra Høvik i ett felt før påkjøring på E18.</p> <p>Lokalvegen legges i en østgående og en vestgående betongkulvert frem til høyde med tunnelportalen for Gjønnestunnelen. Lokket over lokalvegen har en lengde på ca. 50 meter, og vil bidra til at grønstrukturen kan få en sammenheng fra høydedraget i sør til terrenget langs Kveldsro terrasse i nord. Lokket sikrer tverrforbindelse over vegkorridoren for myke trafikanter. Det blir dermed ikke behov for en dominerende gangbru på tvers av korridoren. Forlengelse av Gjønnesportalen mot øst som et støyreducerende element ville kunne gi noe redusert støy på deler av BKB1. Sidearealene sør for Strand mot Holtet og Folkehøyskolen er allerede skjermet av støyskjermer og støyvoll.</p> <p>5. En forlenget portal for Gjønnestunnelen vil ha lite virkning for utbygging i Holtekilen og boliger opp mot Stabekk sentrum.</p> <p>6. Utnyttelsesgraden på BKB1 vil bli bestemt i forbindelse med en fremtidig detaljreguleringsplan for arealet. Detaljreguleringsplanen for BKB1 vil legge føringer for utforming av terrenget og eventuell støyskjerming av bebyggelsen på arealet.</p> <p>Det er ikke mulig å flytte tunnelportalen for Gjønnestunnelen østover, se pkt. 4. Arealet må benyttes som anleggsområde, se pkt. 3.</p>
11	<p>Simon Wallin, Kveldsro terrasse 3</p> <p>Vi ønsker at Strandlokket bevares. Har slitt med både motorveg og bensinstasjon i mer enn et tiår, og hadde gledet oss til at vegen skulle gå under bakken og gi oss et bedre nærmiljø, med mindre støy, støv og ulemper. I stedet har man nå planlagt å endre til det stikk motsatte, med mindre sammenhengende grøntarealer, mindre tilgang til sjøen enn på foregående plan og mer trafikk, tett opp mot eiendommen vår. Dette vil resultere i en veg rett utenfor huset vårt, med en lavere støyskjermer enn før som i tillegg er høyere i terrenget enn E18 var før byggingen startet.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget.</p> <p>Trafikkmengden forbi deres hus i fremtiden vil utgjøre en mye mindre del av den samlede trafikken. Se kapittel 3.6 Trafikkmengder</p>

 AAS-JAKOBSEN		<small>asplan viak</small> 	Side: 37
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>Lokalvegen vil ligge på samme nivå som dagens E18. Det vil generelt etableres 3 m høye støyskjermer. Støysituasjonen på deres eiendom vil bli bedret i forhold til dagens situasjon og i forhold til gjeldende reguleringsplan.</p> <p>Se snitt i kapittel 3.9 Rundkjøring mellom lokalveg og Michelets vei</p> <p>Se også kapittel 3.7 Støy</p>
--	---

 AAS-JAKOBSEN			Side: 38
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

4.2 Velforeninger

1	<p>Vestre Stabekk Vel</p> <p>Slik vi ser det, var nettopp lokkene over Stabekk og Strand noen av de viktigste av de ”velsignelsene” man brukte for å få et flertall av våre politikere til å bevilge de enorme summene dette prosjektet krever.</p> <p>Hvis man gradvis kutter ut mange av de positive tingene Nye E18 ble pyntet med da det skulle selges inn, fortøner denne prosessen seg mer og mer som et lureri: Her ødsler man bare enorme ressurser til en liten gruppe store entreprenører på et prosjekt som egentlig ikke fører til noen reell forbedring av den gamle E 18 eller for bebyggelsen langs veien. I realiteten burde man vel heller ha brukt disse overdådige økonomiske bidragene på å redusere billettprisene på kollektivtilbudet for den vanlige innbygger, så kunne E18 være som den var - og ville sannsynlig fungere godt nok i mange år fremover med et lavere antall biler.</p> <p>Vestre Stabekk Vel oppfordrer og ber våre politikere, administrasjonen og de som solgte inn & skal utføre prosjektet - at de holder seg til sine fagre løfter - og beholder både Stabekk- og Strandlokket slik det ble beskrevet da planene for Nye E18 ble vedtatt.</p> <p>Kommentarer: Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget. E18-Høviktunnelen og Gjønnestunnelen vil fortsatt gå under bakken som opprinnelig planlagt. Trafikkmengden forbi området i fremtiden vil utgjøre en mye mindre del av den samlede trafikken og en vesentlig endring fra dagens situasjon. Kostnadsbesparelse er en forutsetning for at prosjektet blir gjennomført. Det vises ellers til kapittel 3.1 «Stortingsvedtaket og Strandlokket utgår» og kapittel 3.6 Trafikkmengder</p>
2	<p>Fagerstrand Vel, Østre Stabekk Vel og Holtekilen Vel v/Jens Thommesen,</p> <p>2. Stortingsvedtaket av 19. juni 2020 stiller krav om å gjennomføre hele prosjektet inklusive miljølokket på Strand</p> <p>Statens Vegvesen skriver at «Hensikten med endringene er å følge opp Stortingsvedtaket av 19. juni 2020. Denne setter krav om å optimalisere løsninger som gir økonomisk besparelse i prosjektet.» Det er vanskelig å se at dette kan være korrekt. Stortingsvedtaket gikk nettopp ut på at det ble fattet vedtak om å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta, dvs. utbygging i tråd med planene, der hvor miljølokket på Strand er del av prosjektet. Det ble endog fattet vedtak om finansiering og garanti av prosjektet der miljølokket var inntatt.</p> <p>De endringer og presiseringer til prosjektet som Stortinget fattet vedtak skulle ut av prosjektet, er opplistet i brev av 29. mai 2020 fra Samferdselsministeren. Miljølokket på Strand er ikke omfattet der.</p>

				Side: 39
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

Hadde Stortinget ønsket å vedta at miljølokket på Strand skulle fjernes, må man legge til grunn at fjerning av dette hadde blitt opplistet på samme måte som de delene av prosjektet som faktisk ble vedtatt tatt ut av prosjektet.

Når Statens Vegvesen opplyser at «Hensikten med endringene er å følge opp Stortingsvedtaket», må det påpekes at ovennevnte viser at det å ta ut miljølokket på Strand, er i strid med vedtaket om å få gjennomført hele prosjektet og kan ikke anses som en lojal oppfølging av vedtaket.

3 Statens Vegvesens egen rapport «Rapport Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak» viser at fjerning av miljølokket på Strand ikke er en nødvendig oppfølging av Stortingsvedtaket.

Statens Vegvesen har selv i 2021 utredet hvilke endringer som er nødvendige som følge av Stortingsvedtaket. Det er intet i Statens Vegvesens rapport som tilsier at fjerning av miljølokket på Strand er en nødvendig følge av Stortingsvedtaket, slik Statens Vegvesen nå gir uttrykk for at er tilfellet.

4.Behov for konsekvensutredning

Det tenkte tiltaket om å fjerne miljølokket på Strand, er ikke i samsvar med tidligere plan og vil få vesentlige virkninger for nærmiljøet. Konsekvensene av å droppe miljølokket på Strand for lokalsamfunnet er ikke konsekvensutredet på et detaljert nivå (tiltaksnivå) i en tidligere plan.

Unntaket fra plikten til konsekvensutredning kommer normalt ikke til anvendelse dersom reguleringsplan for samferdselstiltak legger til grunn en annen trasé eller nye løsninger enn det som er lagt til grunn for utredning i tidligere plan, noe som vel her er tilfellet.

Disse forhold tilsier at det er pliktig å konsekvensutrede etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b og/eller § 8.

5.Det er et miljølokk som Statens vegvesen vil la utgå av prosjektet

Statens vegvesen har helt siden de foretok områderegulering i 2017 benyttet betegnelsen «miljølokket»/«miljølokket på Strand» om det området som de nå har endret til å omtale som «Strandlokket». Det er påfallende at Statens Vegvesen bruker betegnelsen «miljølokk» når de vil ha et prosjekt vedtatt og fullstendig dropper denne betegnelsen når de arbeider for at miljøtiltaket skal utgå. Er det fordi at det kanskje ikke høres så bra ut å kutte ut et «miljølokk»? Oppfordringen får bli at Statens Vegvesen er ærlige og kaller en spade for en spade og et miljølokk for et miljølokk når denne saken skal behandles videre.

6.Utred nærmere og presenter de samlede negative effekter for nærmiljøet

I opprinnelig forslag til områderegulering fra Statens vegvesen (2016), beskrives blant annet effekten av miljølokket på følgende måte:

Se refererte sitater i det originale høringsinnspillet, vedlagt

Mindre trafikk på overflaten gir redusert barrierevirkning og øker tilgjengeligheten til nærområdene langs vegen.» « E18 i tunnel og miljølokk over lokalvegen og Bærumsdiagonalen vil redusere eksponeringen av veganlegget, og knytte terrenget på

				Side: 40
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803			Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00	

	<p>begge sider av vegen bedre sammen. Lokket gir mulighet for et sammenhengende grøntdrag langs bussvegen og gang-/sykkelvegssystemet.»</p> <p>Miljøeffekter som redusert barrierevirkning, økt tilgjengelighet for nærområdene, knytte terreng sammen, grønt preg, sammenhengende grøntdrag, betydelig reduisering av trafikkstøy, redusert luftforurensing og styrking av Strand som boligområde, ble altså trukket frem av Statens Vegvesen og departementet da planen for prosjektet ble vedtatt.</p> <p>Man må kunne legge til grunn at disse nærmiljøeffektene i all vesentlig grad vil bortfalle dersom miljølokket utgår.</p> <p>Det synes følgelig ubalansert og underkommunisert når Statens Vegvesen ikke omtaler disse negative sidene i sitt «Varsel om planoppstart for endret reguleringsplan, Strandlokket utgår» og i øvrig kommunikasjon (bla. i media og på informasjonsmøte) som har vært gitt etter deres beslutning om at miljølokket skal utgå.</p> <p>De negative følgene for nærområdet må uansett konsekvensutredes og også ses i sammenheng med øvrige miljøtiltak som har bortfalt fra prosjektet (grøntområdet på Lysaker, forkorting av Stabekklokket, bortfall av egen buss- og sykkeltrasé), herunder den samlede negative effekt av disse.</p> <p>Statens Vegvesen uttaler riktignok i varselet at «Det totale omfanget av grøntareal vil likevel bli tilnærmet likt.» Dette er ikke nærmere begrunnet, men det må understrekes at grønt sideareal og grønt areal mellom veibaner, på langt nær har den samme verdi for nærområdene som et grønt miljølokk</p> <p>Det totale omfanget av bortfall av grøntareal, må også ses i sammenheng med ovennevnte fjerning av grøntareal på Lysaker og Stabekklokket som ble forkortet.</p> <p>Når man så skal sammenligne løsninger, må man sammenligne med status quo-løsningen, nemlig den som per i dag er aktuell, dvs. den løsning som er tegnet inn i illustrasjon 3.19 i Statens Vegvesens egne rapport «Rapport Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak» (dok. C_520, se bilde ovenfor).</p> <p>Siden dette allerede er utredet av Statens Vegvesen, er det naturlig at det tas utgangspunkt i de vurderinger Statens Vegvesen selv har gjort i punkt 3.6.2 «Virkninger»</p> <p>7.En optimalisering betyr å gjøre noe bedre – ikke bare billigere</p> <p>Statens vegvesen skriver at hensikten med endringene er:</p> <p>«å følge opp Stortingsvedtaket av 19. juni 2020. Denne setter krav om å optimalisere løsninger som gir økonomisk besparelse i prosjektet.»</p> <p>At miljølokket på Strand utgår, er svært uheldig for nærområdet og innbyggerne i Bærum kommune. Dette vil resultere i at vegbanen i mye større grad vil virke som en kontinuerlig og fortsatt barriere. Alle vet at en dropping av miljølokket på Strand vil føre til økt støy og støv for store deler av nærområdene. De samme nærområdene vil miste et sårt tiltrent grøntområde i en ellers jungel av asfalt og kjørebane. Dette er svært uheldig sett i et nærmiljøperspektiv og lite rettet mot fremtiden. Dette vil medføre en markant svekkelse av Strand og nedre Stabekk som boligområde.</p>
--	---

 AAS-JAKOBSEN		asplan viak 	Side: 41
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

Når man skal vurdere om noe er en optimalisering, altså den beste løsningen, må man se på helheten i en løsning, inkludert nærmiljø- effektene. Alt som innebærer en økonomisk besparelse, er ikke nødvendigvis en optimalisering.

8.Hvis det skal jobbes mot kostnadskutt må det kuttes i annet enn nærmiljøtiltakene

Hvis det til tross for at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av hele prosjektet, likevel er påkrevd med kostnadskutt i etappe 1 av E18 utbyggingen, kan det ikke være slik at det er de sårt tiltrengte nærmiljøtiltakene som må kuttes ut.

Hadde Statens Vegvesen virkelig vært opptatt av å kutte kostnader/få inntekter i prosjektet, burde de ha lagt et sammenhengende lokk mellom Stabekklokket og Strandlokket og ikke fjernet/reduisert disse. Det flate sjønære arealet like ved Oslogrensen, ville det nok vært svært god betalingsvilje for både hos utbyggere av boliger og næring samt trolig også hos Bærum kommune.

Det bør uansett ikke være slik at man vedtar kostnadskutt i den ferdig vedtatte og finansierte etappe 1 av E18 utbyggingen til fordel for å overføre reduserte kostander til annet delprosjekt av utbyggingen eller annet vegprosjekt.

Kommentarer:

Det vises til «Stortingsvedtaket og Strandlokket utgår», se kapittel 3.1. Etter høringsperioden for varsel om oppstart av planarbeid har Statens vegvesen sett videre på en løsning med et kort lokk som nå ligger til grunn for planforslaget.

2.Stortingsvedtaket av 19. juni 2020 stiller krav om å gjennomføre hele prosjektet inklusive miljølokket på Strand

Se kapittel 3.1.

3 Statens Vegvesens egen rapport «Rapport Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak» viser at fjerning av miljølokket på Strand ikke er en nødvendig oppfølging av Stortingsvedtaket.

I 2021 da rapporten ble utarbeidet var det ikke endelig fastsatt at bussvegen skulle utgå på permanent basis. Planene knyttet til dispensasjonsløsningen var basert på en midlertidig løsning med et Strandlokk hvor det i fremtiden kunne bygges en bussveg og bussholdeplasser. Etter at det er fastsatt at bussvegen ikke skal bygges, er forutsetningene for Strandlokket borte.

4.Behov for konsekvensutredning

Se kapittel 3.3

5.Det er et miljølokk som Statens vegvesen vil la utgå av prosjektet

Miljølokk er en fellesbetegnelse for en overbygning over en hovedveg. I prosessen har det omtalte miljølokket blitt omtalt med stedsnavn, dvs. Strandlokket tilsvarende som vi omtaler miljølokket på Stabekk som Stabekkløkket.

Utgangspunktet for lokket var at bussvegen med bussholdeplasser skulle ligge på lokket i gjeldende reguleringsplan.

6.Utred nærmere og presenter de samlede negative effekter for nærmiljøet

Virkningene av reguleringsendringen på Strand vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.

 AAS-JAKOBSEN			Side: 42
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>Dispensasjonsløsningen er ikke aktuell siden den var basert på en midlertidig løsning inntil bussvegen ble bygget. Etter at det er fastlagt at bussvegen utgår permanent og ikke skal bygges, faller dette alternativet bort. Forslag til ny løsning vil i hovedsak bli sammenliknet med virkningene av gjeldende reguleringsplan. Dispensasjonsløsningen vil bli sammenliknet med ny løsning i temarapport for støy og luftforurensning (X_526 og X_527). Disse temarapportene vil bli vedlagt planendringen.</p> <p>7. En optimalisering betyr å gjøre noe bedre – ikke bare billigere Her viser Statens vegvesen til å optimalisere løsninger som gir økonomisk besparelse i prosjektet. Dvs. løsninger for vegtiltaket som er knyttet til kostnadsreducerende tiltak. Optimaliseringen forutsetter at tiltaket ivaretar fremkommelighet for buss, sykkel og andre myke trafikanter, støy og luftkvalitet for nærmiljøet ihht. gjeldende retningslinjer mm.</p> <p>8. Hvis det skal jobbes mot kostnadskutt må det kuttes i annet enn nærmiljøtiltakene Et sammenhengende lokk mellom Stabekklokket og Strandlokket er ikke aktuelt. Statens vegvesen ønsker på generell basis ikke at arealer over veganlegget benyttes til utbyggingsområde. Dette skyldes behov for fremtidige endringer og rehabilitering av de konstruksjonene man i så fall trenger å ha over veganlegget, noe som bebyggelse over vegen vil være til hinder for. Det er derfor vanskelig å se at noe utbyggingspotensial foreligger. Det er ikke overføring av midler fra bevilgninger knyttet til etappe 1 av E18 utbyggingen til andre vegprosjekter.</p>
--	---

4.3 Offentlige instanser

1	<p>Ruter As, v/Astri Heill Paaske, Plan og infrastruktur Vest</p> <p>Vi ber om at det i planen velges løsninger som sikrer bussen god og pålitelig fremkommelighet. Ruter ønsker å involveres i det videre planarbeidet for E18.</p> <p>Kommentar: Generelt vil ikke dette bety endringer for fremkommelighet for buss. Dette har blitt belyst i rapport C_511 – Virkninger for buss. Ruter har vært involvert i arbeidet med rapport C_511.</p> <p>Ruter vil få reguleringsplan med bestemmelser på høring når planforslaget er ferdig utarbeidet.</p>
2	<p>NVE</p> <p>Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert https://nve.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=66271d2e94014aff80fc065a18ad1f50</p> <p>Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. http://publikasjoner.nve.no/veileder/2017/veileder2017_02.pdf</p>

 AAS-JAKOBSEN			Side: 43
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet. NVE prioriterer å gi innspill der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger.</p> <p>Kommentar: Tas til orientering.</p>
3	<p>Statsforvalteren</p> <p><u>Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:</u> Det er et nasjonalt mål å hindre at vekst i persontransport skjer med bil og bidrar til økt forurensning og dårligere framkommelighet. Veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det er positivt at trafikale konsekvenser skal utredes i planarbeidet, og vi mener det er svært viktig at det ses på alternative løsninger som fortsatt sikrer nasjonale mål om økt bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.</p> <p><u>Støy:</u> Innenfor planområdet er det en rekke boligområder som er utsatt for støy. De aller fleste boligene ligger i rød støysone. Vi mener det derfor er særlig viktig at støyen reduseres i tilstrekkelig grad. Oppføring av støyskjermer bør sikres i bestemmelsene gjennom rekkefølgekrav.</p> <p>Kommentar: I forslag til ny løsning foretas det ikke prinsipielle endringer av det trafikale systemet i forhold til løsningene som ligger i gjeldende reguleringsplan. Dermed endres ikke forholdene knyttet til andel av persontransport som skjer med bil.</p> <p>Plankartet vil vise de støyskjermene som er lagt til grunn for støyberegninger. Reguleringsbestemmelsene vil bygge på gjeldende reguleringsbestemmelser. Disse sikrer at støyskjermer bygges som en del av anlegget, se kapittel 3.7 om støy og støyrapport X_526 som vil vedlegges planforslaget.</p>
4	<p>Bane NOR</p> <p>Bane NOR har ingen merknader til varsel om oppstart. Planavgrensningen strekker seg opp til Drammensbanen i nord. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: https://www.banenor.no/Omoss/sikkerhet/Veileder-for-god-planlegging/ samt i vårt tekniske regelverk: https://trv.banenor.no/wiki/Forside</p> <p>Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.</p> <p>Kommentar: Det var kun varslingsgrensen som strekker seg opp til Drammensbanen. Plangrensen vil ikke strekke seg så langt nord.</p>
5	<p>Viken Fylkeskommune</p> <p>Viken fylkeskommune viser til løpende tilbakemelding til saken i møtene med E18-prosjektet og forutsetter at de involveres i det videre planarbeidet. De tegningene som utarbeides og som berører eksisterende og framtidig fylkesvegnett må sendes til Viken fylkeskommune for godkjenning.</p>

 		Side: 44
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803	Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN Rev.: 00

	<p>Kommentar: Viken Fylkeskommune vil bli løpende informert om det videre planarbeidet i møter med E18-prosjektet. Aktuell dokumentasjon vil bli sendt til Viken fylkeskommune for godkjenning.</p> <p>Fylkeskommunen vil få reguleringsplanen av fremtidig fylkesveg på høring.</p>
6	<p>Plan- og bygningsetaten Plan- og bygningsetaten mener at det er viktig at reiser med kollektiv, sykkel og gange inn til Oslo ivaretas. Kollektivtrafikkens fremkommelighet må ivaretas når bussvegen ikke bygges og holdeplasser med god kapasitet og gode ventarealer er svært viktig. Vi ønsker samtidig høy standard på gangarealer og god tilrettelegging for både gående og syklende.</p> <p><u>Bymiljøetaten</u> BYM er bekymret for at endringen vil føre til en redusert attraktivitet i sykkel- og kollektivtilbudet på strekningen, og at dette igjen vil få konsekvenser for andelen trafikanter som velger å reise med sykkel og buss til Oslo. Vi forutsetter at det i det videre planarbeidet sannsynliggjøres at sykkelløsningene blir minst like trafiksikre og effektive som i gjeldende plan, og at koblingene mot det øvrige sykkelveinettet blir gode. Det må også vises at bussens fremkommelighet ikke blir dårligere enn hva gjeldende plan legger opp til, og at de kollektivreisende får god tilgjengelighet til bussholdeplassene</p> <p><u>Vann- og avløpsetaten</u> Avløpsrensing og infrastruktur knyttet til VEAS må ivaretas, i den grad det er relevant innenfor planområdet. Offentlige aktører langs indre Oslofjord har et felles ansvar for å begrense forurensning til fjorden, og vi forutsetter at planen ikke medfører økt tilførsel av forurenset vegvann.</p> <p>Kommentarer: Fremkommelighet for buss ivaretas med kollektivfelt i begge retninger langs lokalvegen mellom Strand og Ramstadsletta ihht. stortingsvedtaket. Bussholdeplassen planlegges med universelt tilgjengelige ramper til/fra fortau langs Michelets vei. Det blir tilrettelagt med sykkelparkering ved bussholdeplassene. Det tilrettelegges for god tilgjengelighet med høy standard på traseer for gang- og sykkel. Se kapittel 3.10 Fremkommelighet for myke trafikanter.</p> <p><u>Bymiljøetaten:</u> Konsekvenser av stortingsvedtaket av juni 2020 er utredet tidligere. Det henvises til følgende rapporter når det gjelder fremkommelighet for buss og forholdene for gående og syklende:</p> <p style="padding-left: 40px;">C_520 «Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak» C_511 «Virkninger for buss som følge av stortingsvedtak» C_512 «Virkninger for sykkel og gange som følge av stortingsvedtak»</p> <p>De spesifikke virkningene for buss, sykkel og gange vil også omhandles i planbeskrivelsen for reguleringsendringen på Strand.</p>

 AAS-JAKOBSEN		<small>asplan viak</small> 	Side: <div style="text-align: right;">45</div>
Prosj. nr 11850	Endring av reguleringsplan for E18 -Strandlokket utgår, del av gnr.202 bnr. 4. plan ID 22/23803		Dato: 24.04.2024
Dok. nr PLM_161	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid	Sign MS/TN	Rev.: 00

	<p>Det at Strandlokket ikke bygges, vil ikke medføre endringer av vegsystemet som endrer bussens fremkommelighet vesentlig. Bussholdeplassen og adkomstforholdene til denne vil også bli omtrent de samme. Når det gjelder hovedsykkelvegen, har den kryssinger med andre myke trafikanter innenfor planområdet i gjeldende reguleringsplan. Dette kunne skapt farlige situasjoner. I forslaget til ny løsning har hovedsykkelvegen ingen kryssinger med andre myke trafikanter i plan. Dette er en klar forbedring både for sykkelistene på hovedsykkelvegen og for de andre myke trafikantene som slipper å krysse denne.</p> <p><u>Vann- og avløpsetaten:</u></p> <p>Generelt er løsninger for vann- og avløp for E18-prosjektet avklart med Bærum kommune og Akershus Fylkeskommune, nødvendige utslippstillatelser er innhentet fra Statsforvalteren, og forholdet til VEAS er tatt hensyn til. Dette gjelder også for det aktuelle planområdet.</p> <p>Denne planendringen vil ikke i noen særlig grad endre på løsningene for vann- og avløp for det aktuelle planområdet. Totalentreprenøren for entreprisen E18 Fornebukrysset – Strand vil ha som ansvar å detaljprosjekttere vann- og avløpsløsningene innenfor planområdet. Dersom det i denne detaljprosjekteringen likevel viser seg å være behov for endringer som krever godkjenninger, vil dette bli tatt opp med relevante myndigheter.</p>
--	---