



Statens vegvesen

Endring av reguleringsplan for E18 - Strandlokket utgår, del av gnr. 202 bnr.4. Plan ID 2014012

Formannskapet Bærum kommune

24. April 2024

Strandlokket omregulering

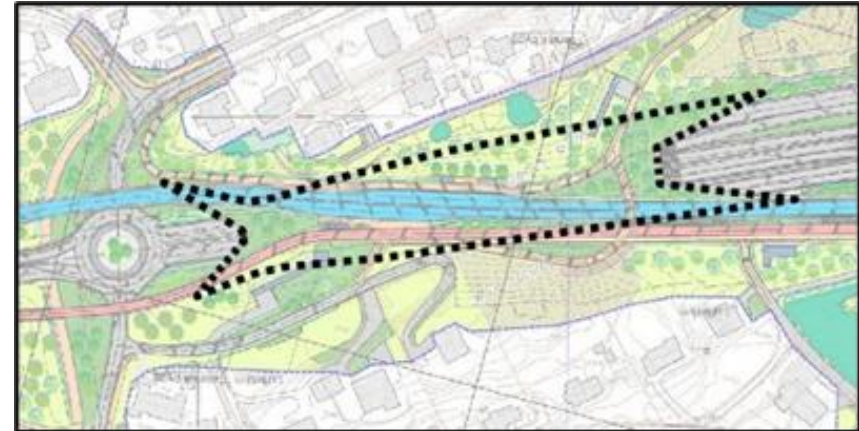
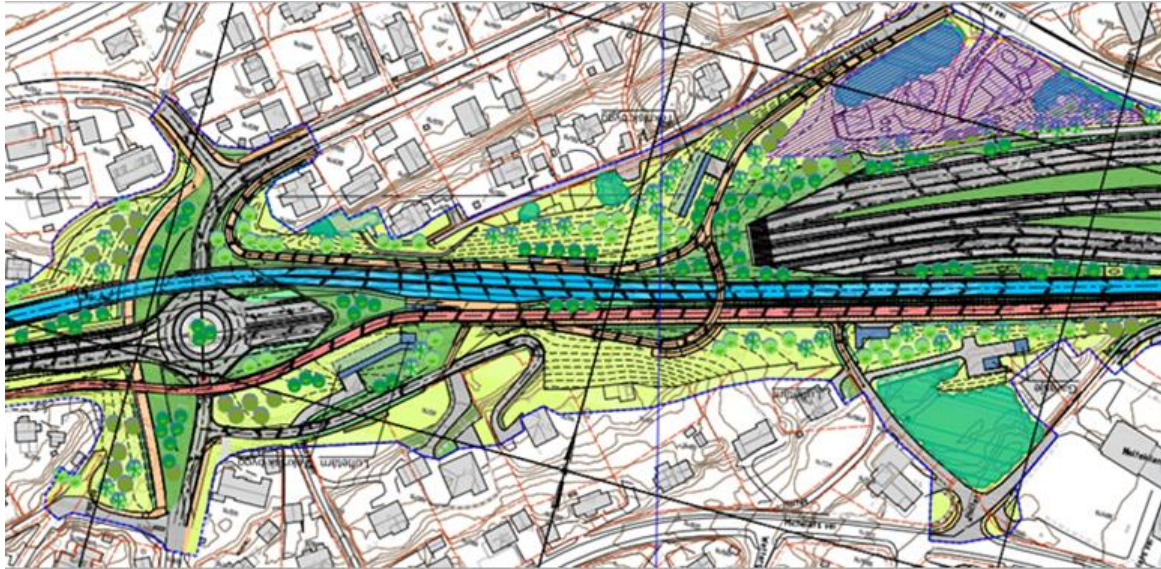


AGENDA

- Gjeldende reguleringsplan
- Bakgrunn for nytt planforslag
- Presentasjon av planforslaget inkl. bilder
- Planforslagets virkninger for støy og luft
- Fremdrift
- Visning fra modell*

*kan også tas underveis etter ønske

Gjeldende reguleringsplan



- Omriss av Strandlokket på figuren over.

- E18 under bakken i Høviktunnelen – uendret i nytt forslag
- Fylkesvegen mot Gjønnes/Bekkestua under bakken i Gjønnestunnelen – uendret i nytt forslag
- Strandlokket i gjeldende plan hadde som funksjon å føre bussveg med holdeplass samt hovedsykkelveg over lokalvegen
- Gang-/sykkelveg på tvers av lokket krysset over bussveg og hovedsykkelveg på egen bru

Gjeldende reguleringsplan



Statens vegvesen



- Strandlokket i gjeldende reguleringsplan sett mot øst



- Strandlokket i gjeldende reguleringsplan sett mot vest

Bussveg vist med blått.

Hovedsykkelveg vist med rødt.



Bakgrunn for nytt planforslag

- Stortingsvedtaket i 2020 stiller krav om kostnadsreduksjon
- Det er senere bestemt at bussvegen ikke skal bygges. Strandlokkets primærfunksjon var å føre bussvegen over lokalvegnettet
- Løsningen på Strand er optimalisert for å oppnå kostnadsbesparelse og reduserte klimagassutslipp

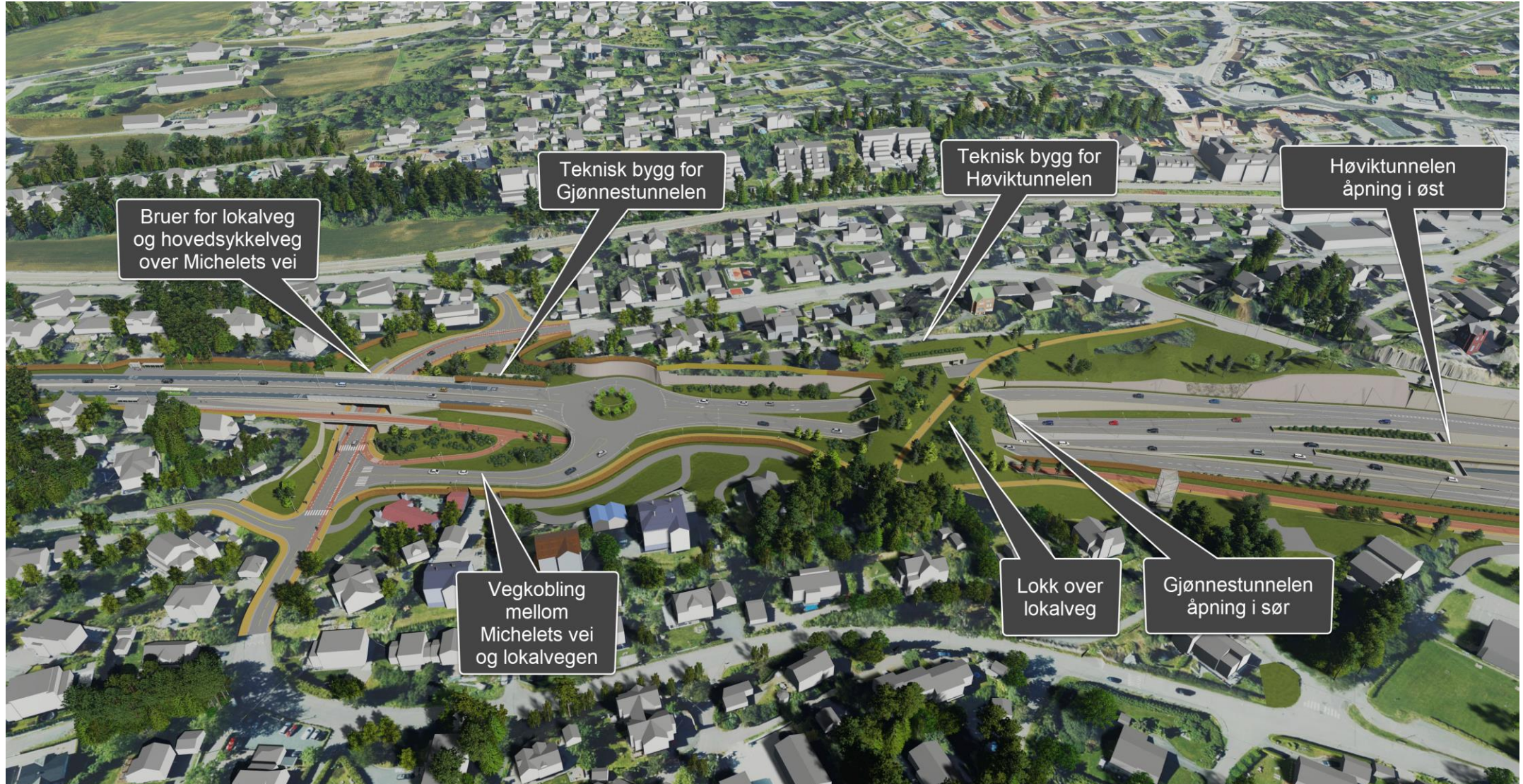


Oversikt over forslag til nytt planforslag





Presentasjon av forslag til nytt planforslag

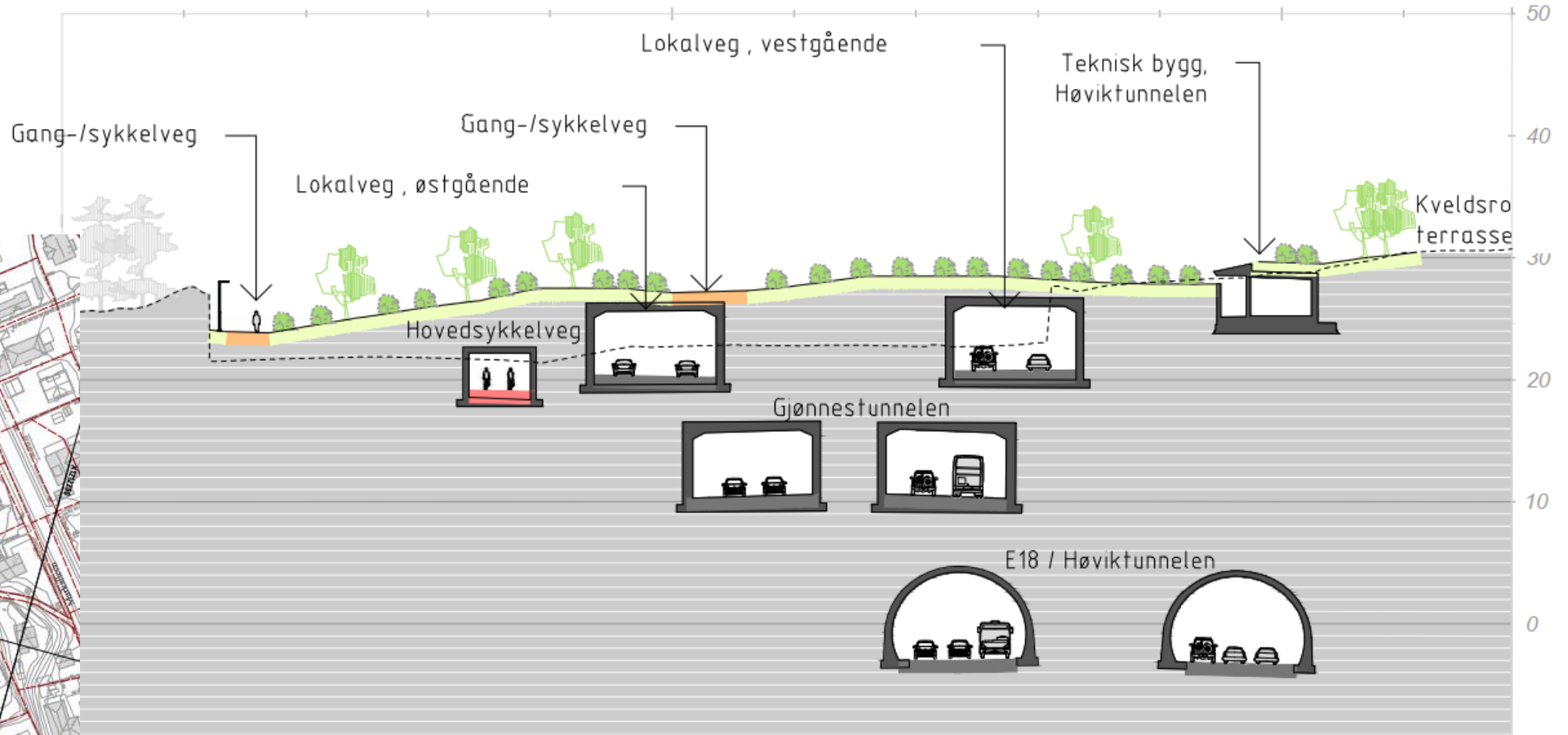
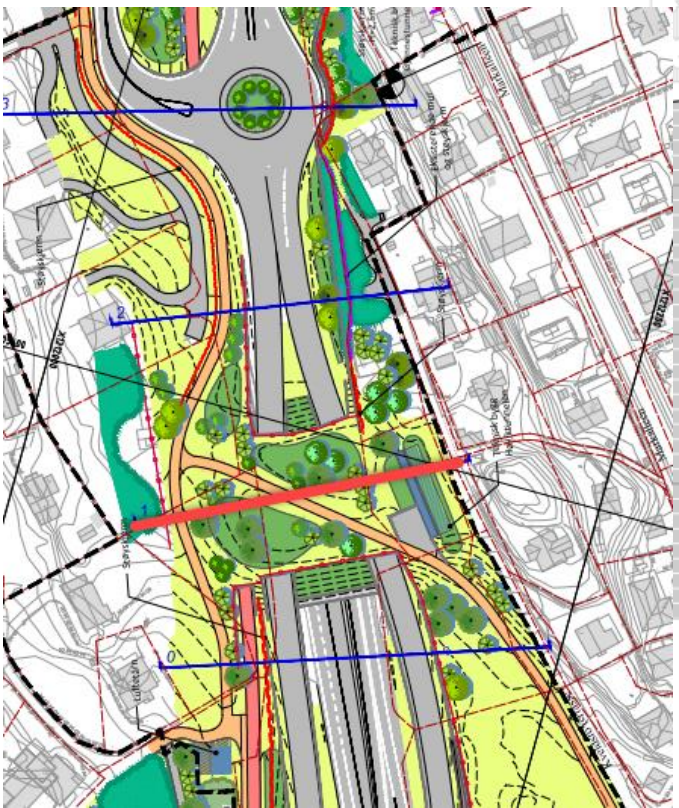




Hovedtrekk for ny løsning

- Lokalveg omtrent på nivå med dagens terreng
- Lokalvegen og hovedsykkelvegen krysser over Michelets vei på bruer med full frihøyde
- Ca. 50 m langt lokk over lokalvegen tilrettelegger for gang-/sykkelforbindelser fra Michelets vei i vest over lokket til Prof. Kohts vei og til Holtet.
- Østre ende av lokket sammenfaller med portalen til Gjønnestunnelen
- Trafikksikkerhet krever god avstand mellom rundkjøringen og vestre ende av lokket
- Kollektivfelt og ett bilfelt i hver retning mot Høvik vest for rundkjøringen
- Hovedsykkelvegen krysser under koblingen mellom Michelets vei og lokalvegen, og videre under lokket, i en ca.190m lang sykkel tunnel.
- Tomten for Drammensveien 410 inngår i grøntområdene tilknyttet lokket

Prinsippsnitt – midt på lokket



Området sett mot vest



- Høviktunnelen(E18) og Gjønnestunnelen er på samme sted som i gjeldende reguleringsplan, og er ikke berørt av reguleringsendringen

Lokk over lokalvegene



- Ca. 50 m langt lokk over lokalvegen tilrettelegger for gang-/sykkelforbindelser. Gir en grønn forbindelse gjennom området og reduserer barrierewirkning.
- Ny løsning har regulert ca. 1900 m² mer til annen veggrunn og grønt sammenlignet med gjeldende regulering.

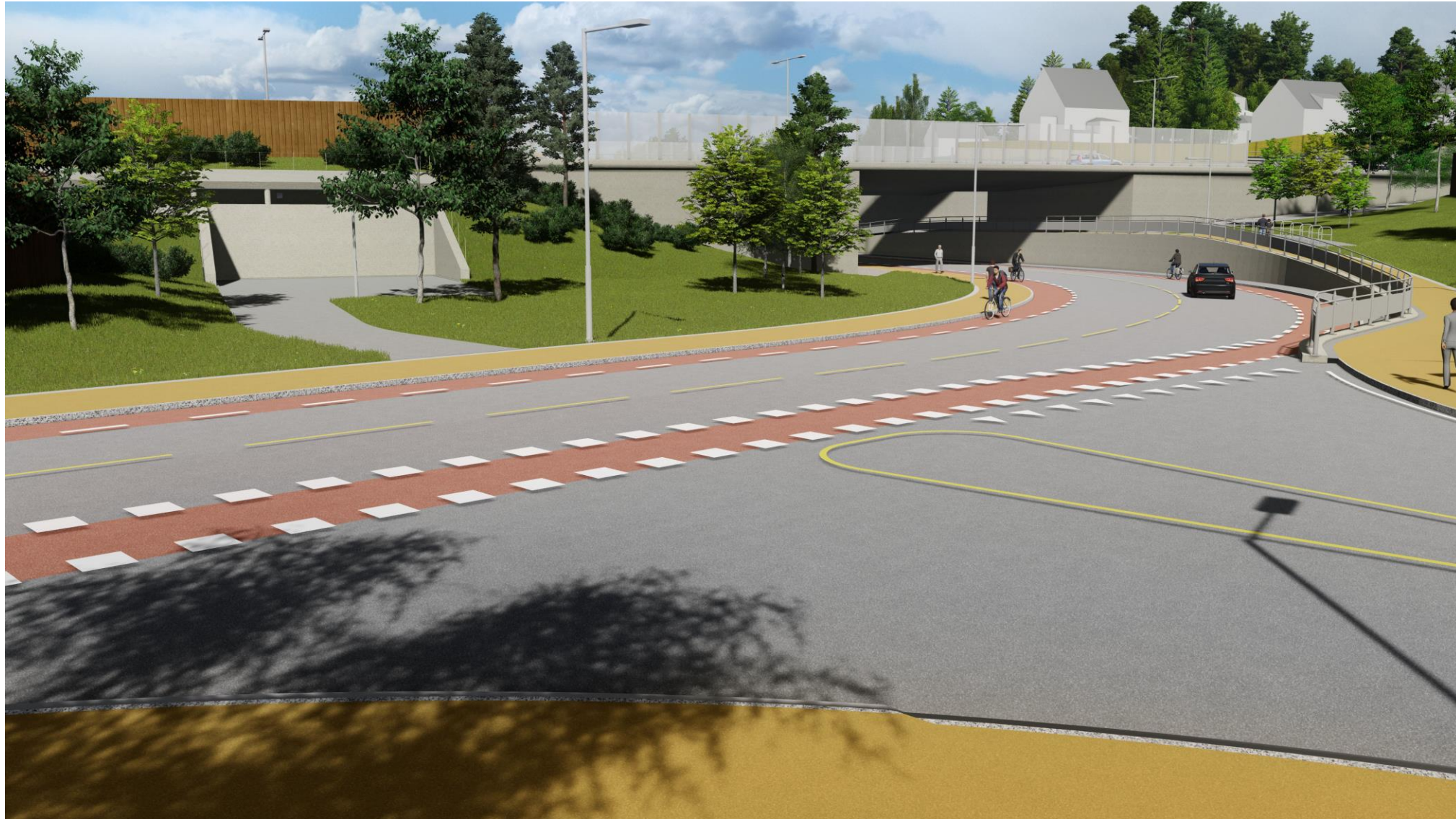
Området sett mot øst



Vestligste del av området, sett mot øst



Michelets vei krysser under bruer for lokalvegen

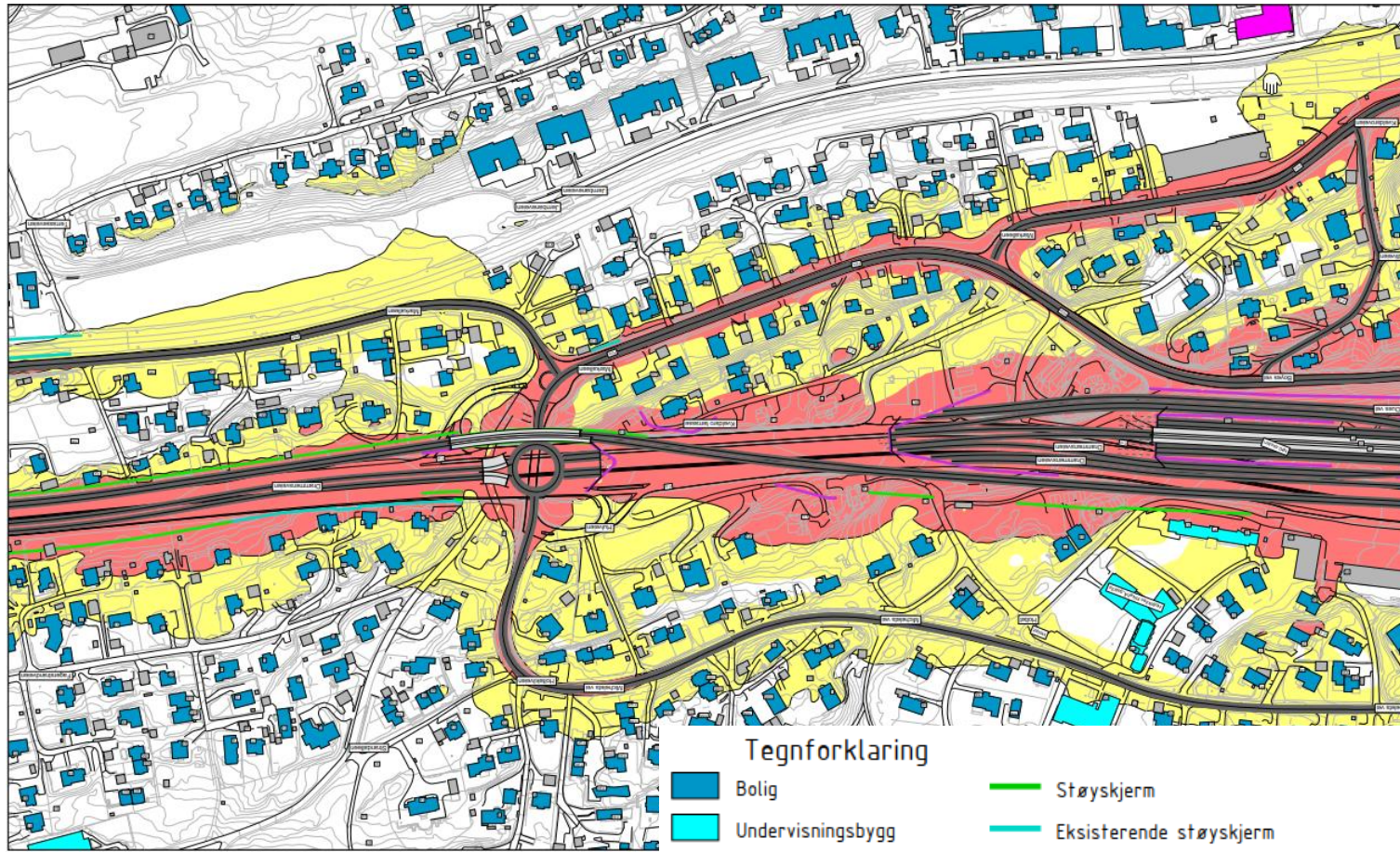







Planforslagets virkninger - oppsummert

- Planforslagets virkninger beskrives i planbeskrivelsen for følgende tema:
 - Trafikale virkninger
 - Trafikksikkerhet (ulykker)
 - Trafikkmengder
 - Vegtrafikkstøy
 - Luftforurensing
 - Landskapsbildet
 - Sykkel og gange
 - Nærmiljø
 - Kulturmiljø
 - Kostnader
 - Klimagassutslipp
- Vegtrafikkstøy reduseres i hovedsak i området og for luftforurensing er resultatene omtrent som for gjeldende reguleringsplan. Se neste slide.

Støy fra vegtrafikk, gjeldende reguleringsplan



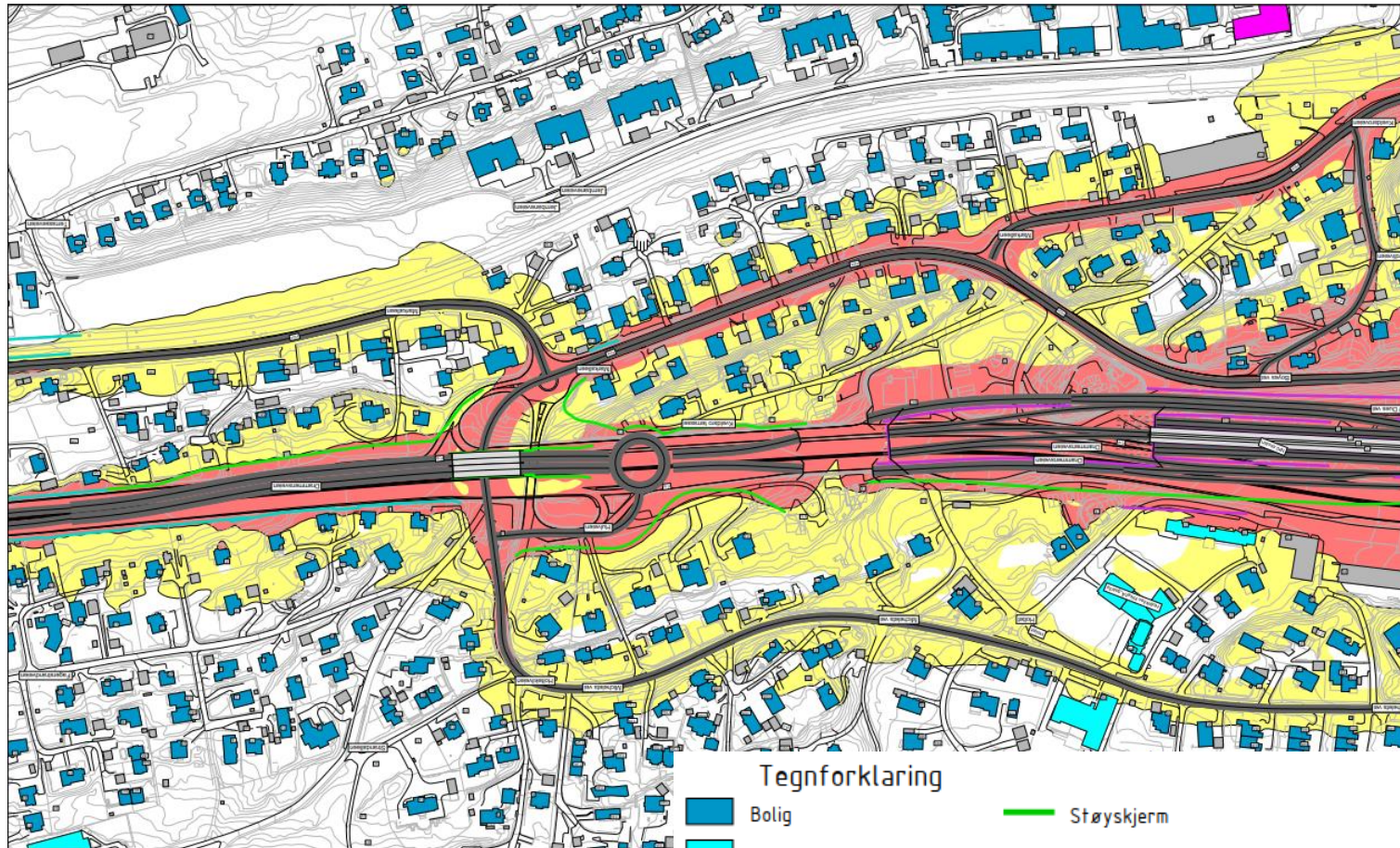
Tegnforklaring	
	Bolig
	Undervisningsbygg
	Helsebygg
	Andre bygg
	Veg
	Støyskjerm
	Eksisterende støyskjerm
	Støttemur

Lydnivå - Veg	
L_{den} dB	
	$65 \leq$
	$55 \leq$ < 65
	< 55

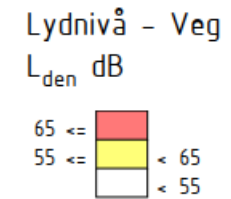
Støy fra vegtrafikk
E18VK Byggeplan, Alternativ 1

Trafikktall for år: 2045
Beregningshøyde: 4,0 m

Støy fra vegtrafikk, forslag til ny løsning



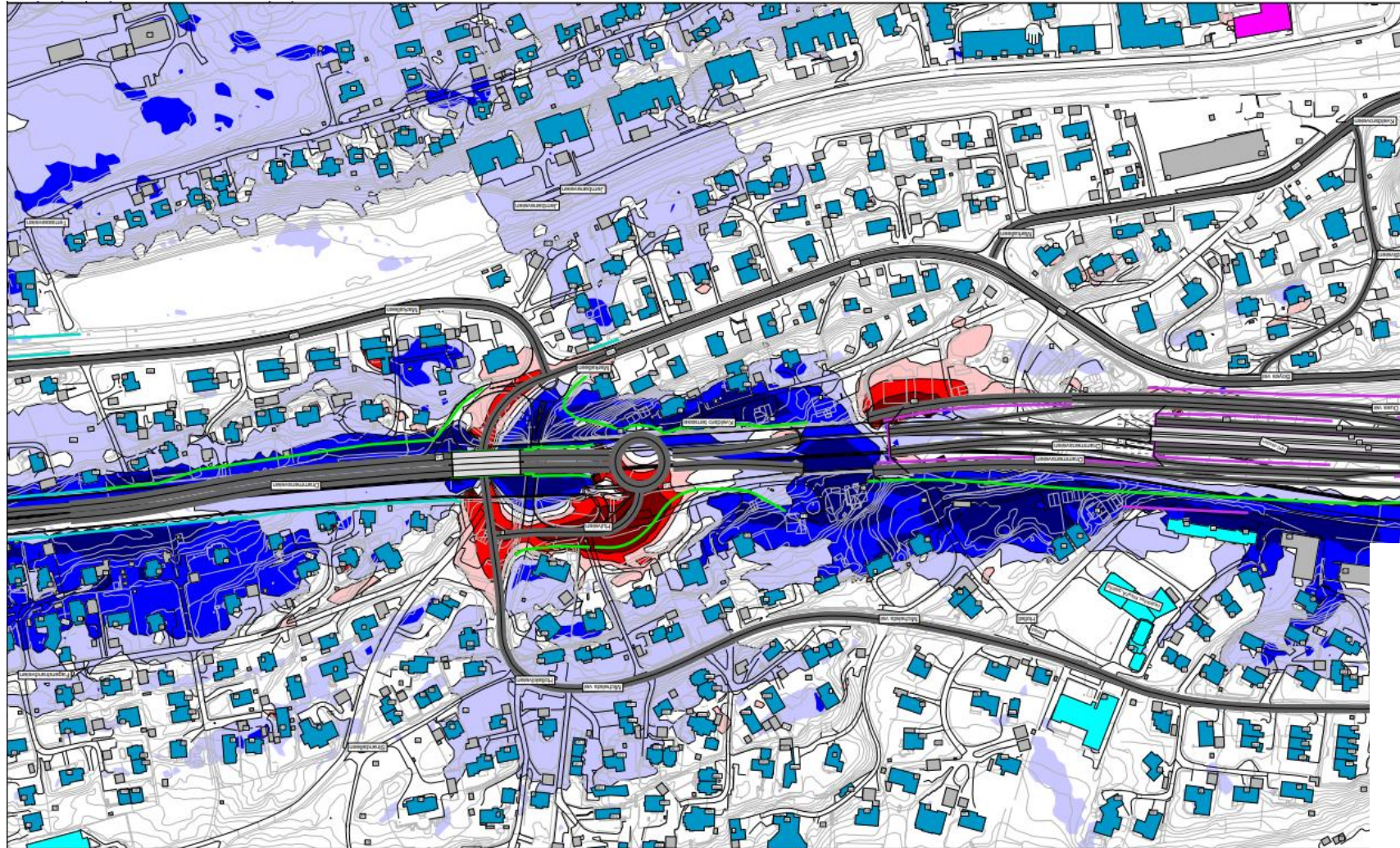
- Tegnforklaring**
- Bolig
 - Undervisningsbygg
 - Helsebygg
 - Andre bygg
 - Veg
 - Støyskjerm
 - Eksisterende støyskjerm
 - Støttemur



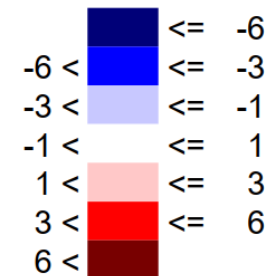
Støy fra vegtrafikk
E18VK Byggeplan, Alternativ 1

Trafikktall for år: 2045
Beregningshøyde: 4,0 m

Støy fra vegtrafikk, forslag til ny løsning sammenlignet med gjeldende reguleringsplan



Støydifferanse i dB(A)

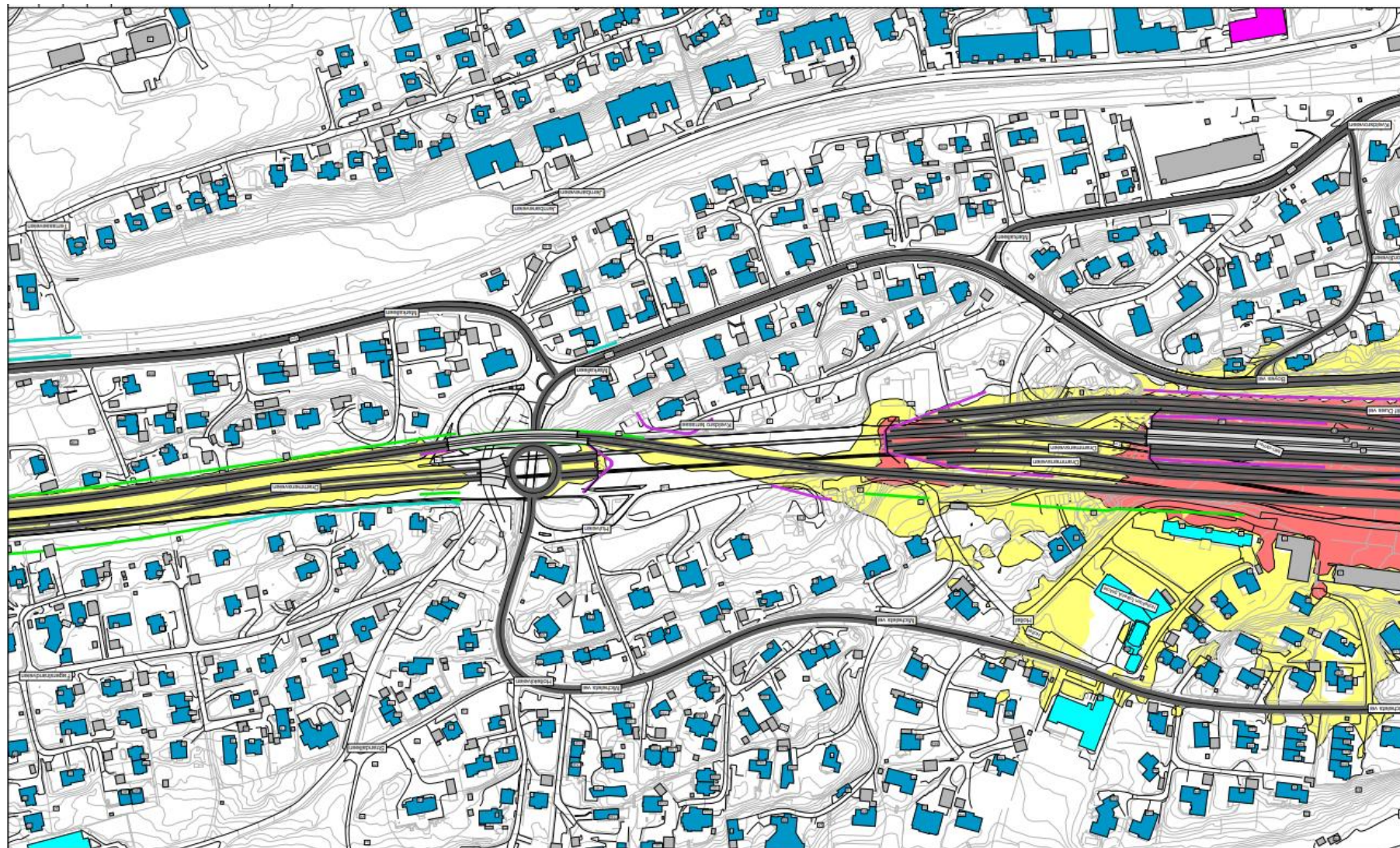




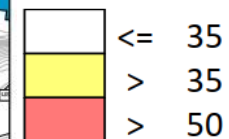
Vegtrafikkstøy

- Forslaget inneholder 3 m høye støyskjermer langs veganlegget for å begrense støy
- Sammenlignet med regulert løsning gir nytt forslag til løsning i hovedsak et lavere støynivå til omkringliggende boliger, og reduserer utbredelsen av rød støysone
- Enkelte eneboliger får et økt støynivå med nytt forslag til løsning, sammenlignet med regulert løsning, alle andre boliger får uforandret eller lavere støynivå.
- De boligene som ville blitt mest støyutsatt med regulert løsning får et betydelig lavere støynivå med ny foreslått løsning. 8 boliger går fra rød til gul støysone og 8 boliger går ut av gul støysone.
- 33 boliger innenfor varslingsgrensen får et merkbart redusert støynivå.
- Alle boliger med støy over grenseverdiene vil få tilbud om lokale støytiltak.

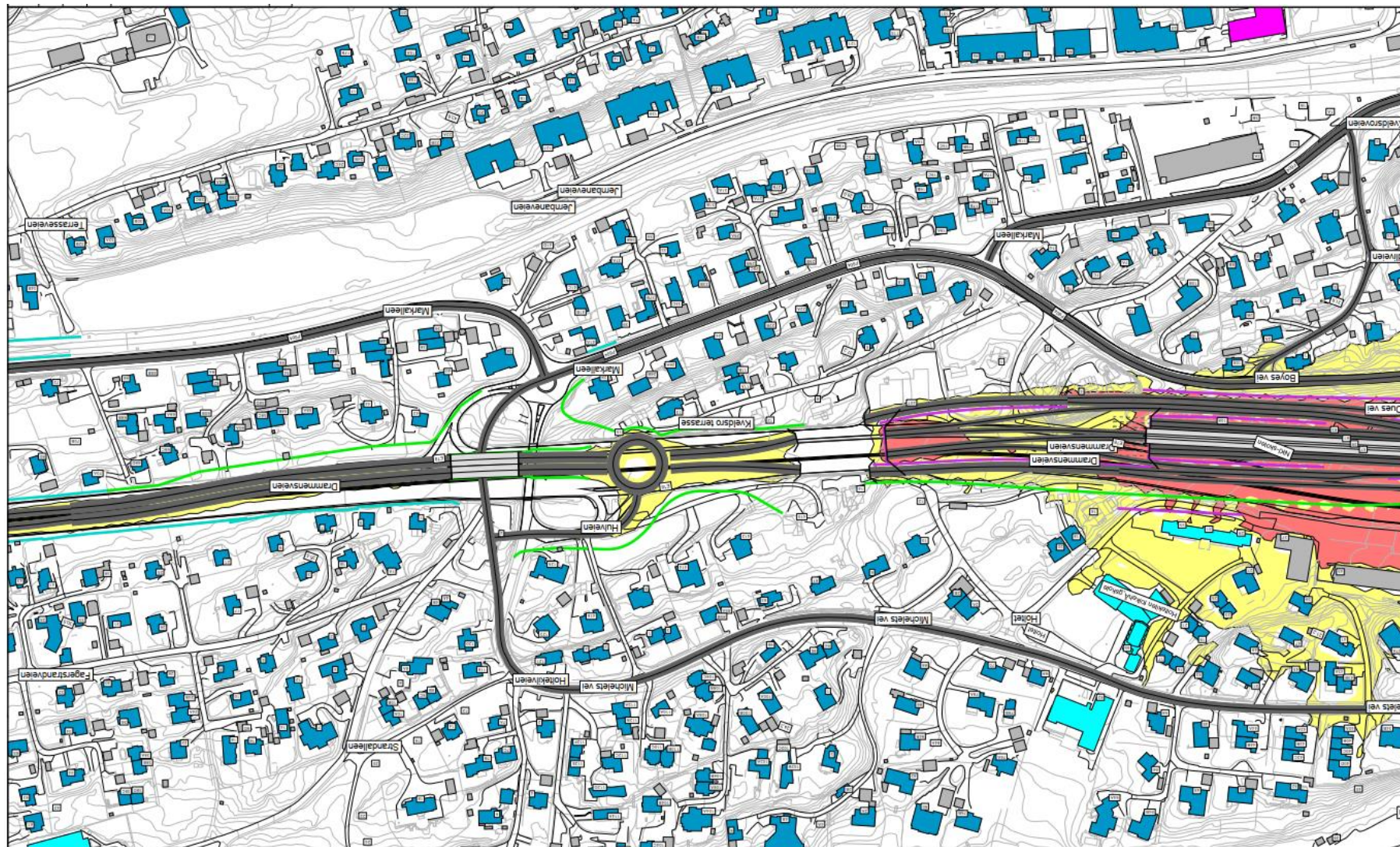
Luftkvalitet, gjeldende reguleringsplan



Anbefalte grenseverdier (T-1520)
Maks 7 overskridelser
PM₁₀ i µg/m³



Luftkvalitet, forslag til ny løsning

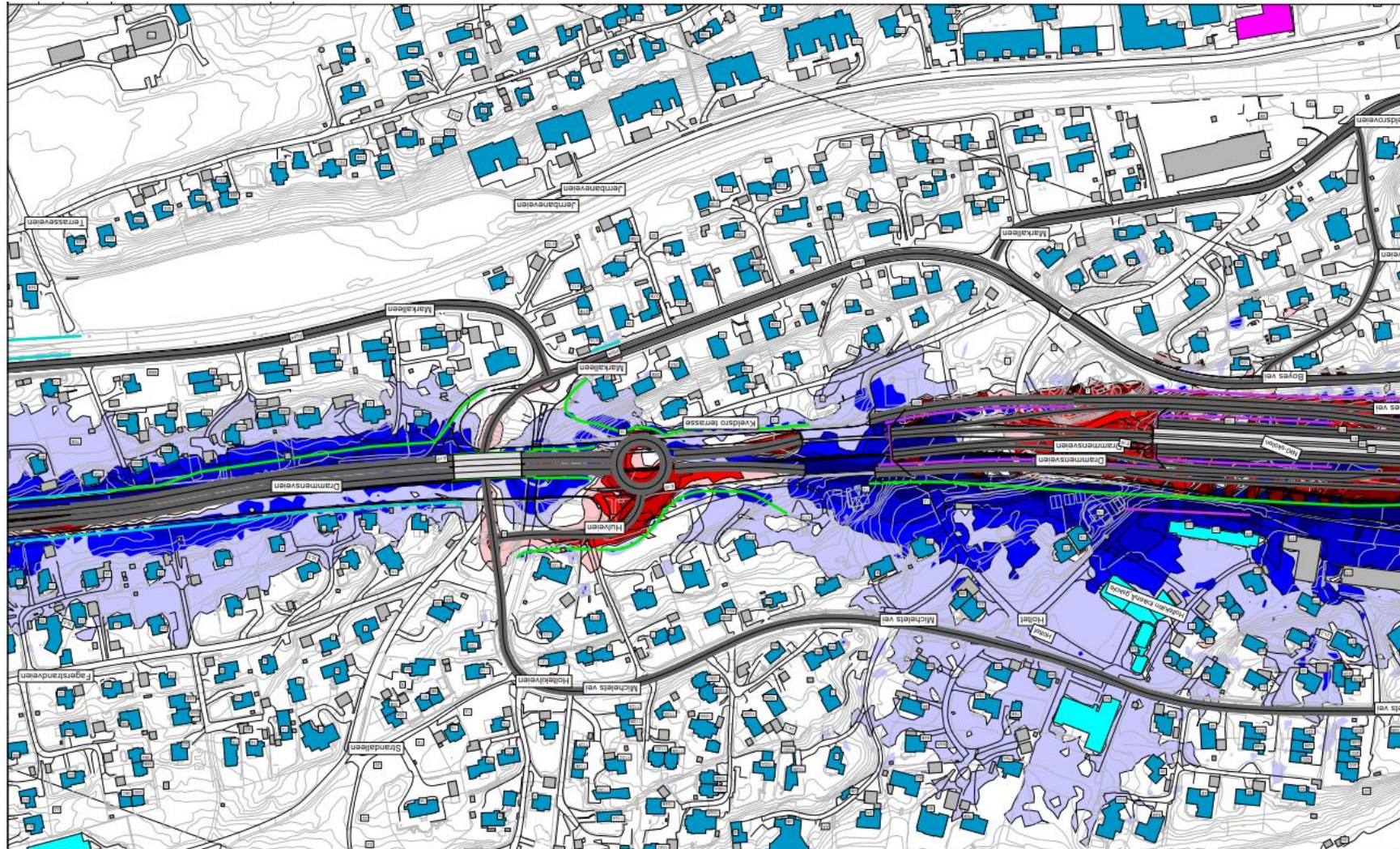


Anbefalte grenseverdier (T-1520)
Maks 7 overskridelser
 PM_{10} i $\mu\text{g}/\text{m}^3$

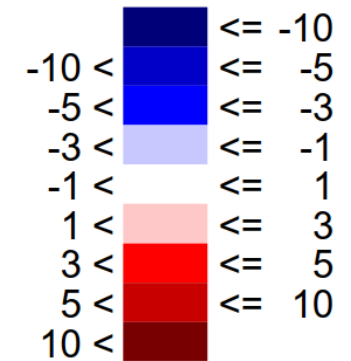


Luftkvalitet

- forslag til ny løsning sammenlignet med gjeldende reguleringsplan



Differanse i PM₁₀ µg/m³





Luftkvalitet

- Luftkvaliteten påvirkes i liten grad av endringene på Strand fordi trafikkmengden på lokalvegen blir relativt liten
- De største endringene kan sees der ny veg etableres, men heller ikke der blir det luftforurensning av betydning
- Beregnet luftkvalitet er innenfor grenseverdiene i retningslinje T-1520 for alle boligene i området



Fremdrift

Foreslått fremdrift omregulering

- Vedtak om offentlig ettersyn i møte i planutvalget medio juni
- Vedtak i januar 2025

Bygging:

- Anlegget planlegges ferdigstilt senest i 2029