Statens vegvesen

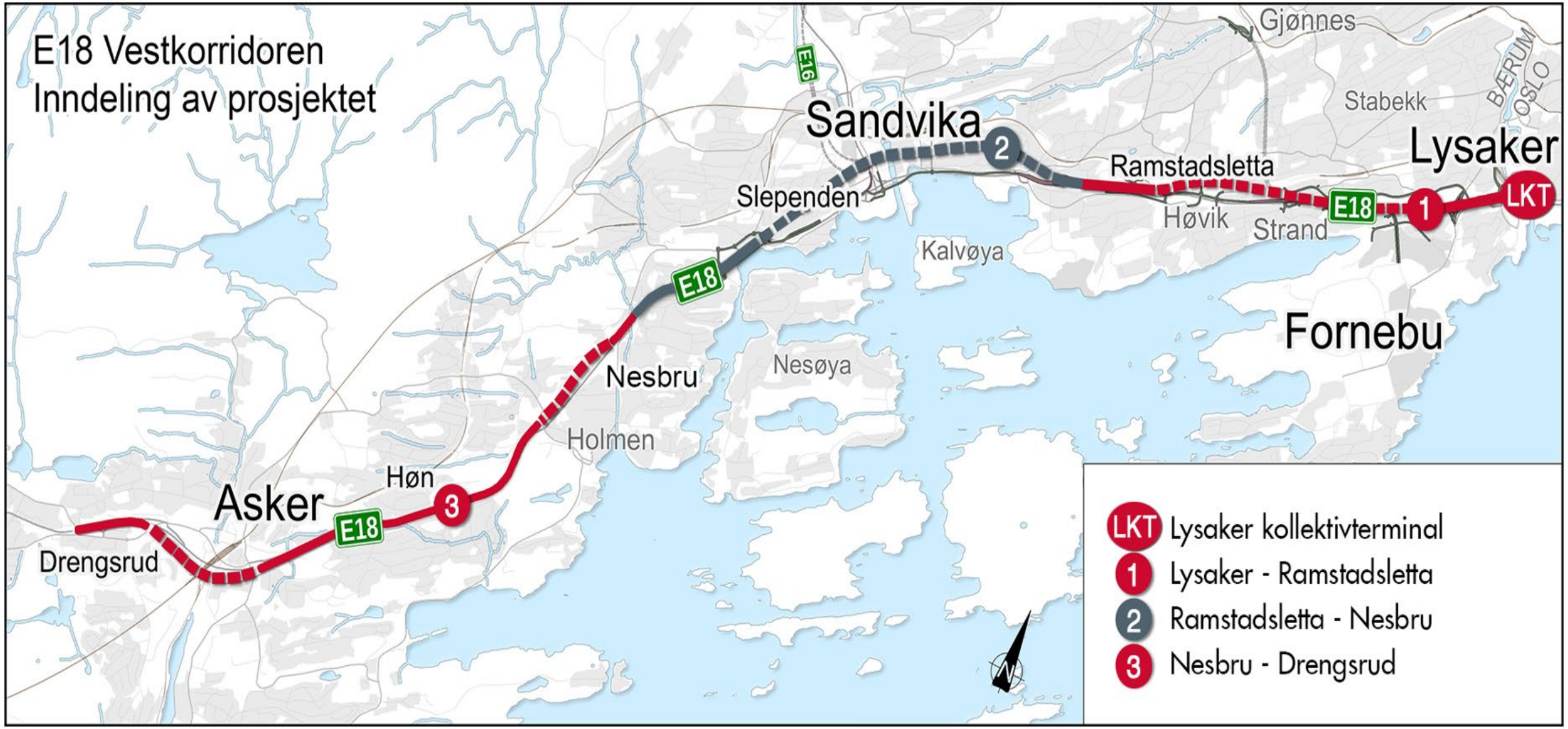
Norconsult

E18 Vestkorridoren, Ramstadsletta–Nesbru

Folkemøte i Asker kommune | 12. mai 2022

Agenda

- Velkommen og intro
- Informasjon om prosjektet v/Torkild Åkerset
- Informasjon om planprosessen v/Christian Trender
- Informasjon om støy og støyskjerming v/Bjørnar Ersvik
- Informasjon om normal grunnervervprosess v/Lars Harald Låhne
- Spørsmål og svar



Statens vegvesen

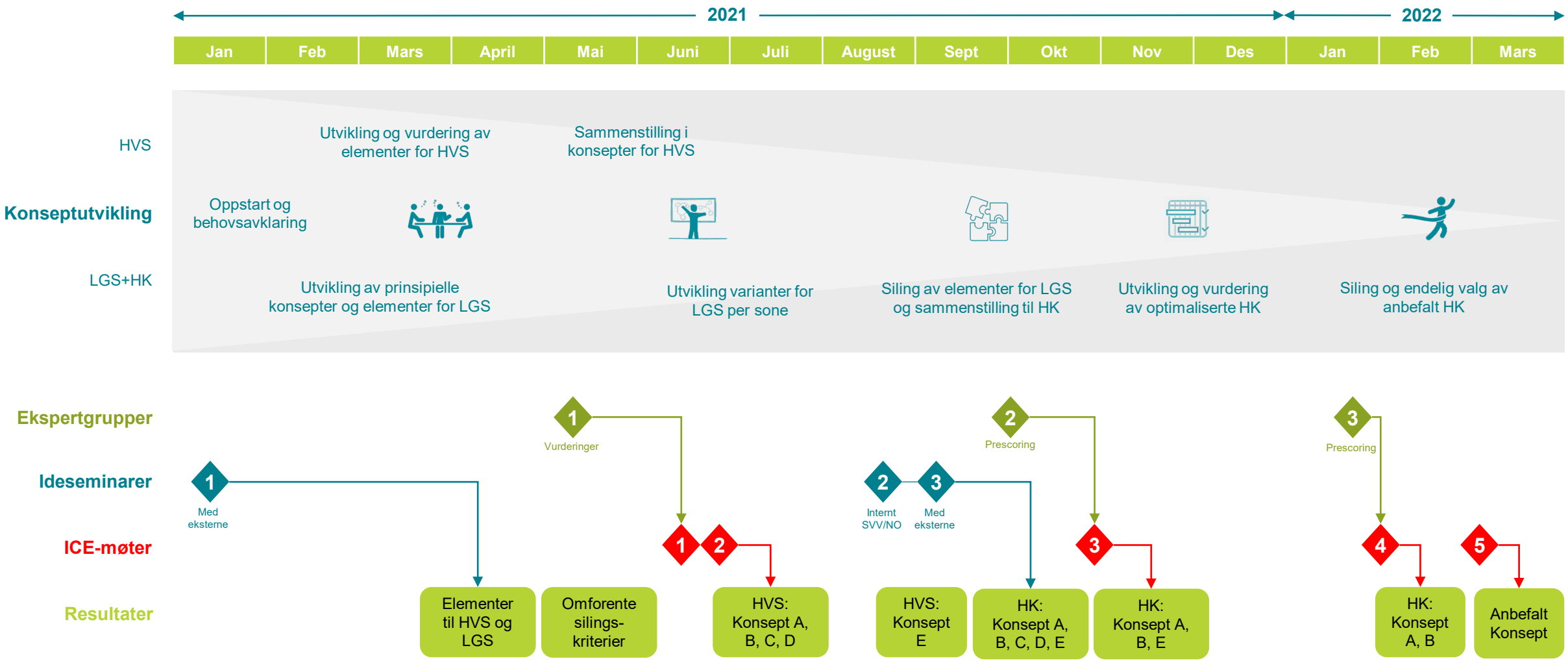
Norconsult

Norconsult

Konseptutviklingsprosessen

Konseptutviklingsprosess

HVS: Hovedvegsystem
LGS: Lokalvegsystem
HK: Helhetlige konsepter



Statens vegvesen

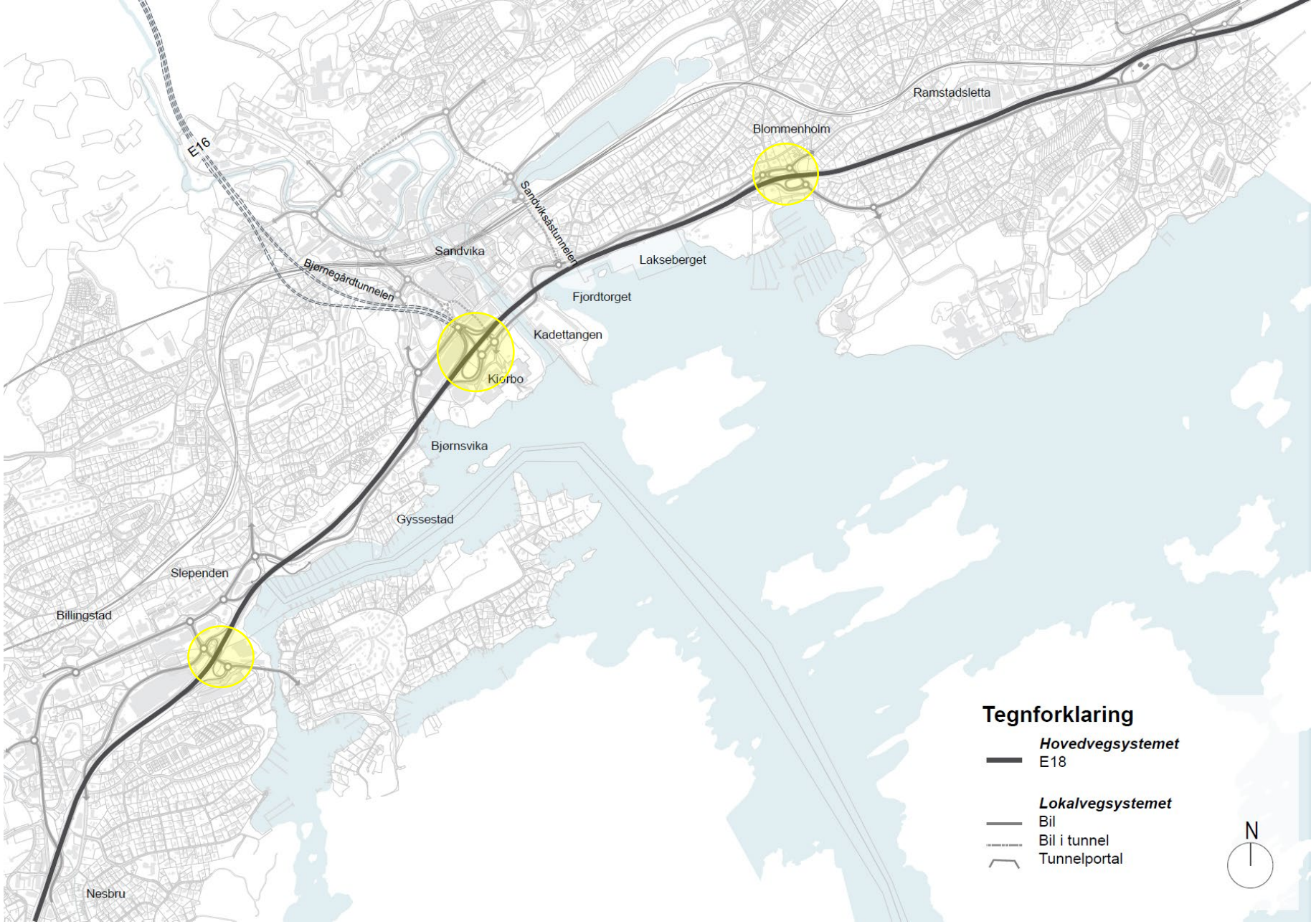
Norconsult

Norconsult

Konsepter

Dagens situasjon

- E18 ligger i dagen og har tre kryss på strekningen:
  - Blommenholm
  - Sandvika (forbindelse E16)
  - Slependen
- Prosjektets effektmål (i uprioritert rekkefølge):
  - Redusere rushtidsforsinkelser. Næringslivet og kollektivtransport skal prioriteres.
  - Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportformer (kollektiv, sykkel og gange).
  - Transportsystem som håndterer regional og lokal transport.
  - Redusere luftforurensning og støyplage for «naboene».
  - Redusere barrierer som hindrer ferdsel og øke opplevelsesverdier.
  - Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.



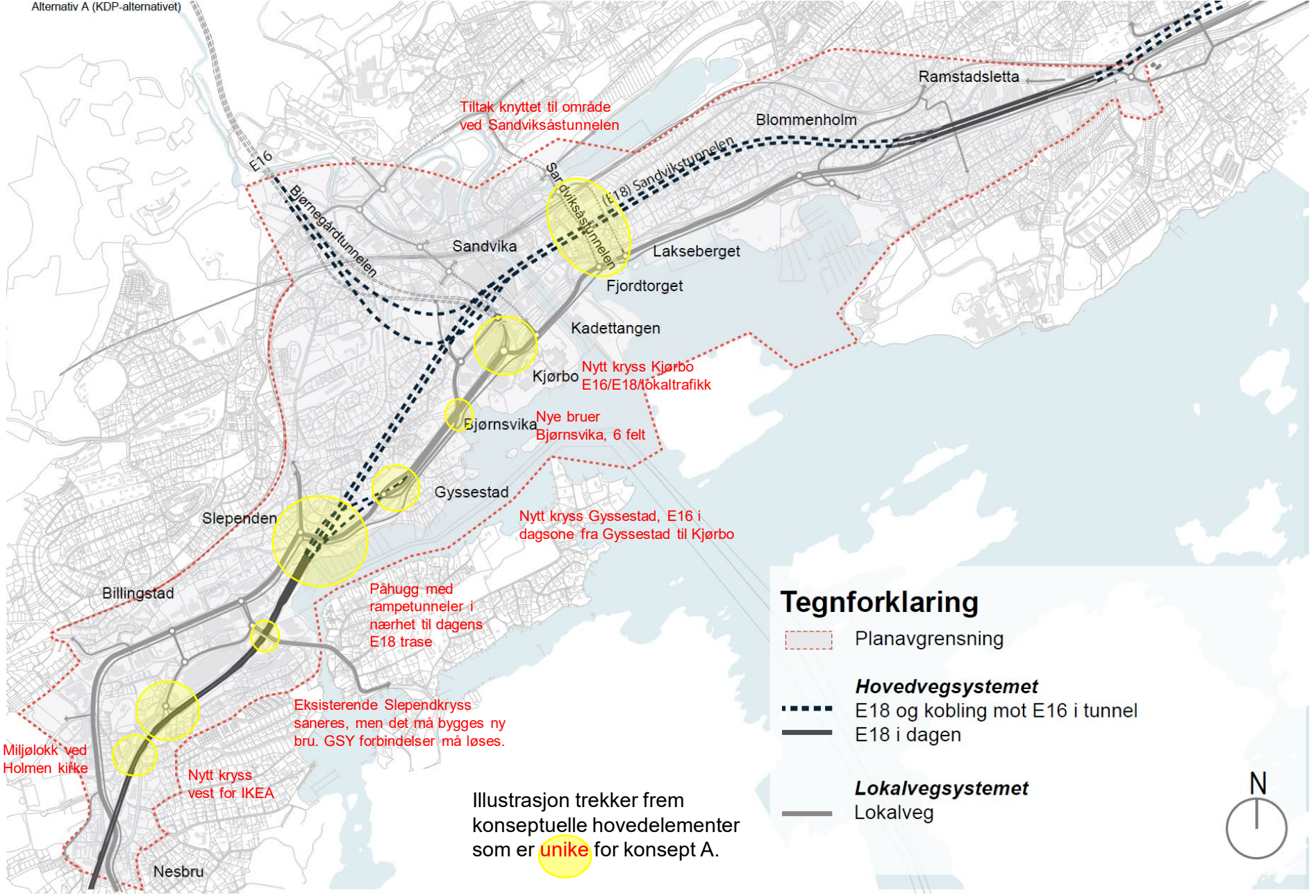
Statens vegvesen

Norconsult

Konsept A

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

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



Statens vegvesen

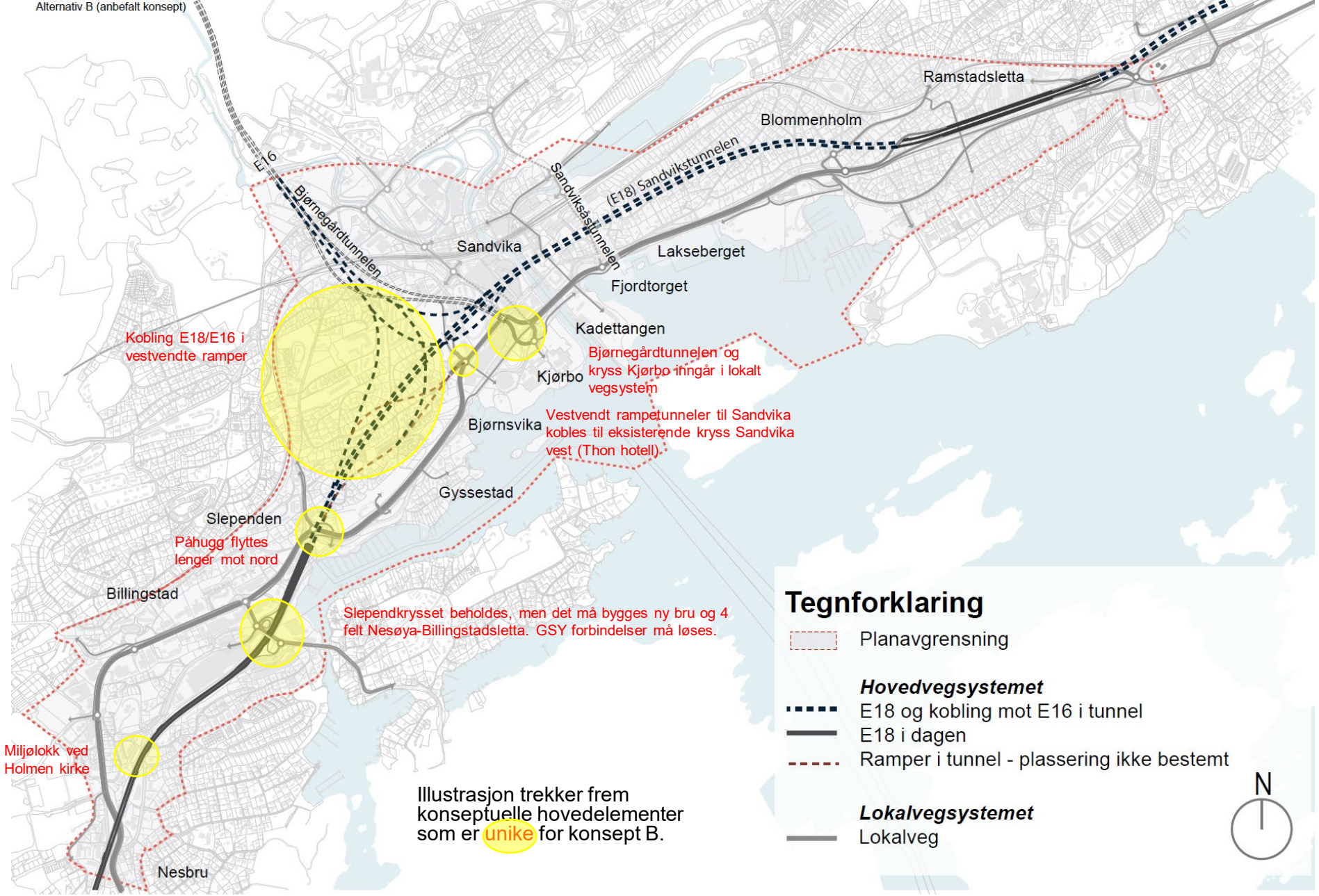
Norconsult

Konsept B

Konsept B er en optimalisering av A (KDP).

Lokalvegsystemet for konsept B definert slik:

- Lokalvegsystemet: Fire felt (hvorav to felt for kollektiv).



Statens vegvesen

Norconsult

Lokalvegsystem – konseptuavhengig

Lokalvegsystem

Gjennom forprosjektfasen er alternative konsepter for lokalvegsystem utforsket. Lokalvegsystemet er hovedsakelig konseptuavhengig for hovedvegsystemet.

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

Samlet trasé for bil, buss, sykkel og fotgjengere

Prinsippsnitt

Statens vegvesen

Norconsult

Reguleringsplan for E18 Ramstadsletta – Nesbru

21. mars 2022

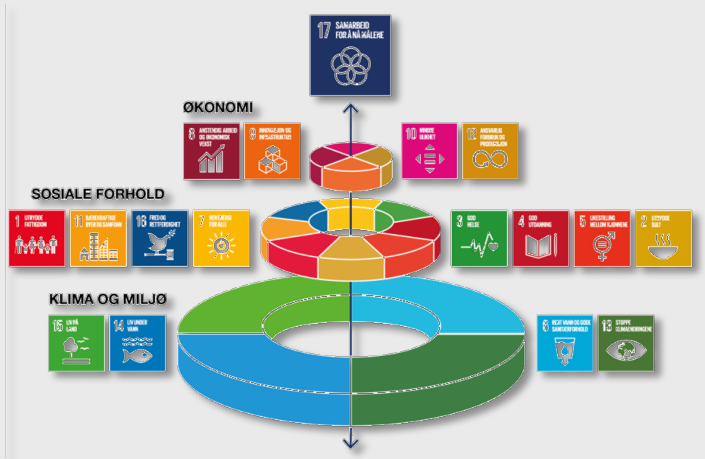
- Kartfortelling: https://storymaps.arcgis.com/stories/dd0290eb8c6a4d23acb2e9681d444952
- Medvirkningsportal: www.e18vkp2.no

Bakgrunn og formål | Prosjektets effektmål | Anbefalt konsept | Ønsker du å vite mer?

Norconsult

Resultater av silingsprosess

Silingssystem basert på modellen for FNs bærekraftsmål



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

Statens vegvesen

Norconsult

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

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

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

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

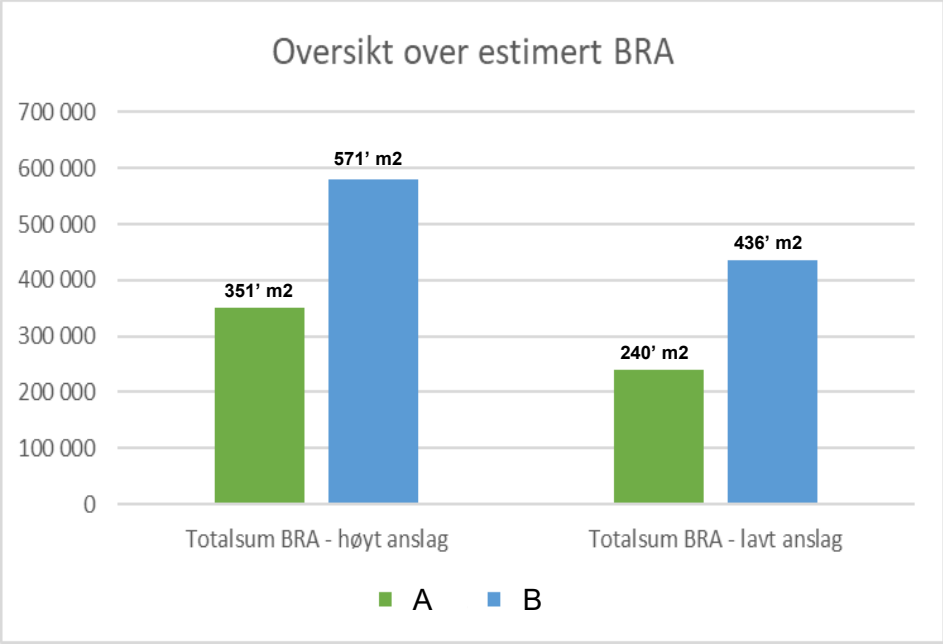
Vegvesenets tradisjonelle metode med sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (forenklet metode) gir samme konseptrangering

Norconsult

Viktige forutsetninger og forbehold

Kostnader

- Kostnadsberegninger er gjennomført av Statens vegvesen basert på prosjektets modenhetsnivå per 1. mars 2022
  - P50 Styringsmål er 11,535 mrd. (2021-priser)
  - Gjennomførte beregninger viser at vi ligger noe over dette.
  - Det er en klar føring at kostnadene må reduseres gjennom det videre arbeidet med detaljering og optimalisering av løsninger.
  - Konsept B har et betydelig potensial for arealutvikling og mulig tilleggsfinansiering (grunneierbidrag). Grovt anslåtte arealer vist nedenfor.



Statens vegvesen

Norconsult

Avvikssituasjoner

Frekvensen av planlagte hendelser

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

Frekvensen av ikke-planlagte hendelser

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

Norconsult

Særskilt om trafikk

Trafikkgrunnlag i forhold til nullvekstmålet

Nullvekstmålet:

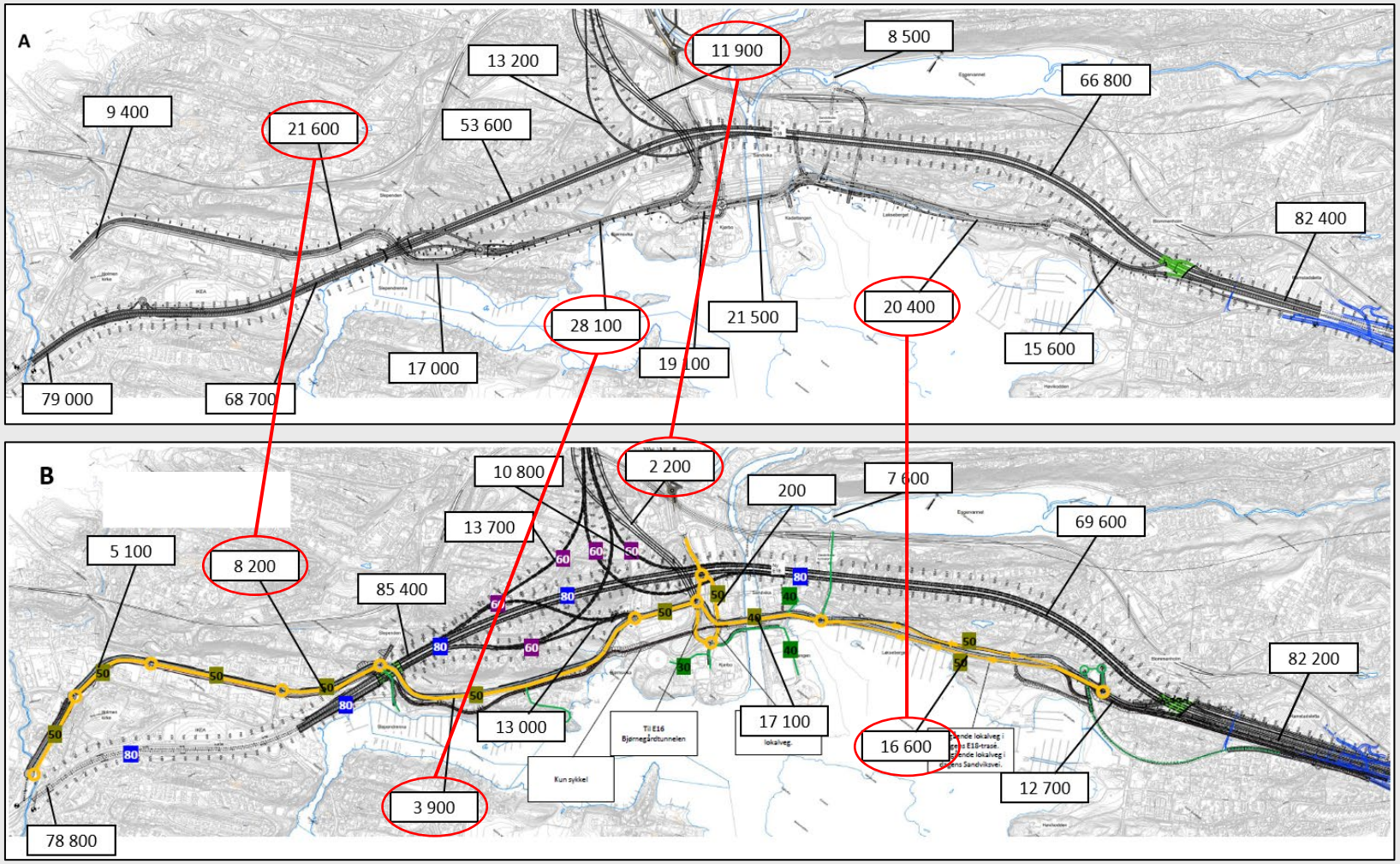
- Det er en viktig nasjonal målsetting at lokale reisende i større grad benytter kollektivtrafikk, sykler og går.
- I byvekstavtalen for Oslo og Akershus er det forutsatt at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- Det legges til grunn i prosjektet at nullvekstmålet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

Beregninger for dette prosjektet:

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

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

Dimensjonerende trafikktall (ÅDT)



Konsept A

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

Konsept B

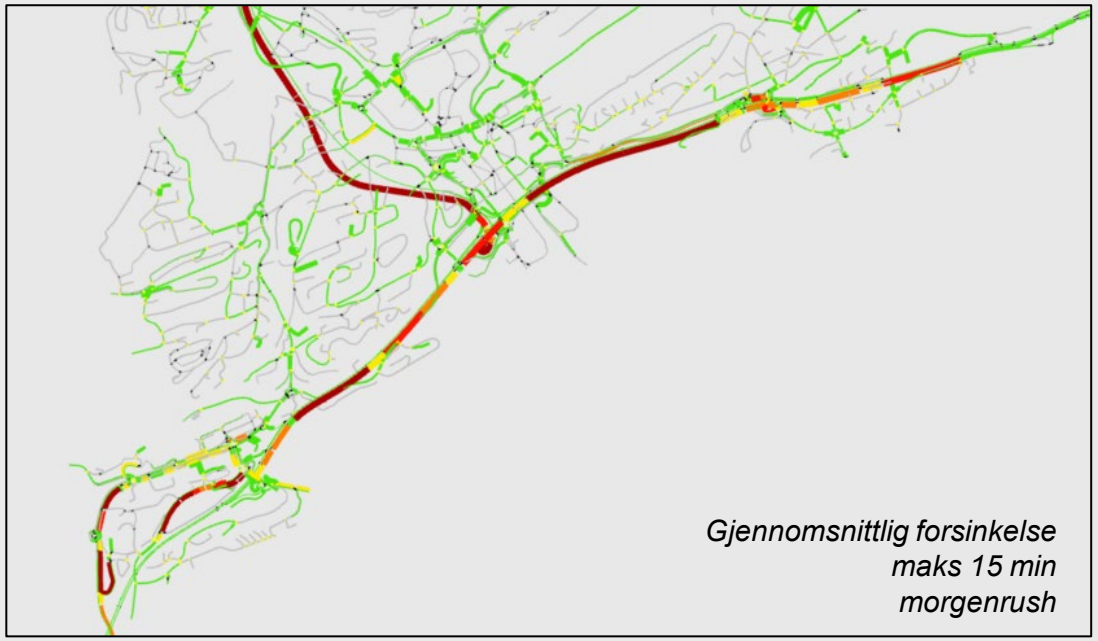
- Mer rampetunnel og sammenkoblinger gir flere mulige konfliktpunkter i tunnel
- Skiller lokaltrafikk og E18/16 trafikk godt fra hverandre

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

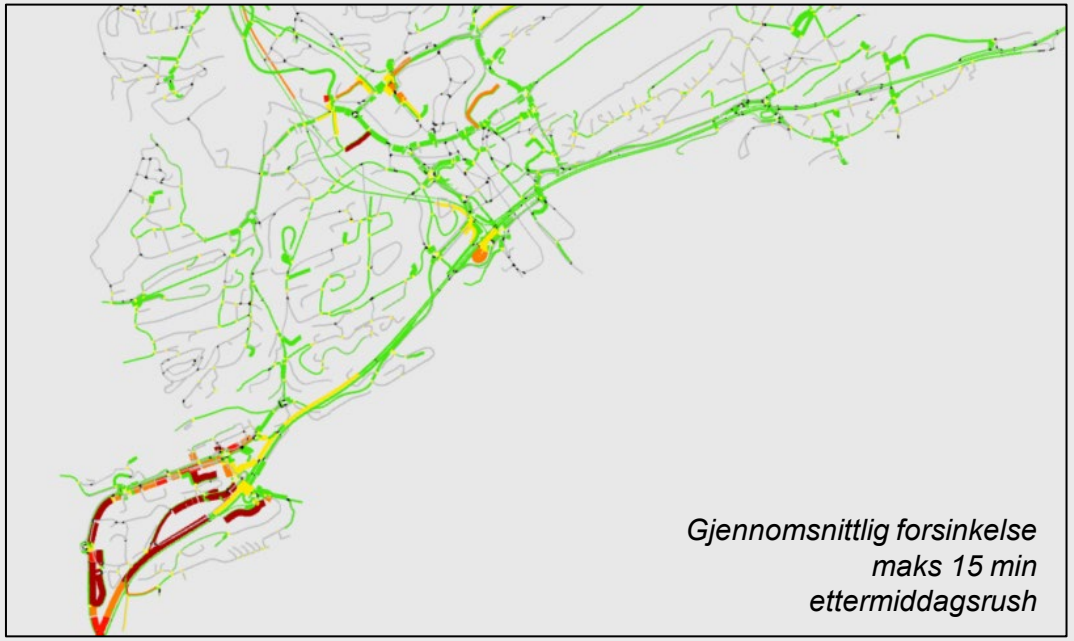
Statens vegvesen

Norconsult

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



Gjennomsnittlig forsinkelse maks 15 min morgenrush

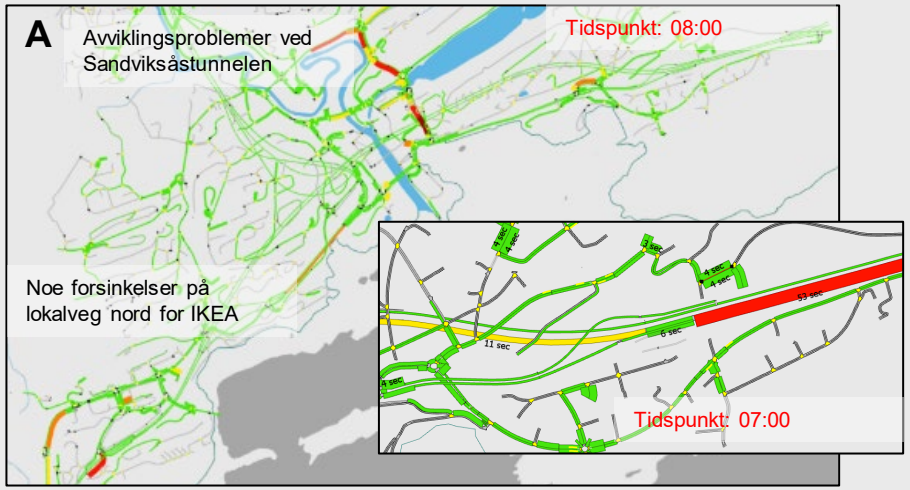


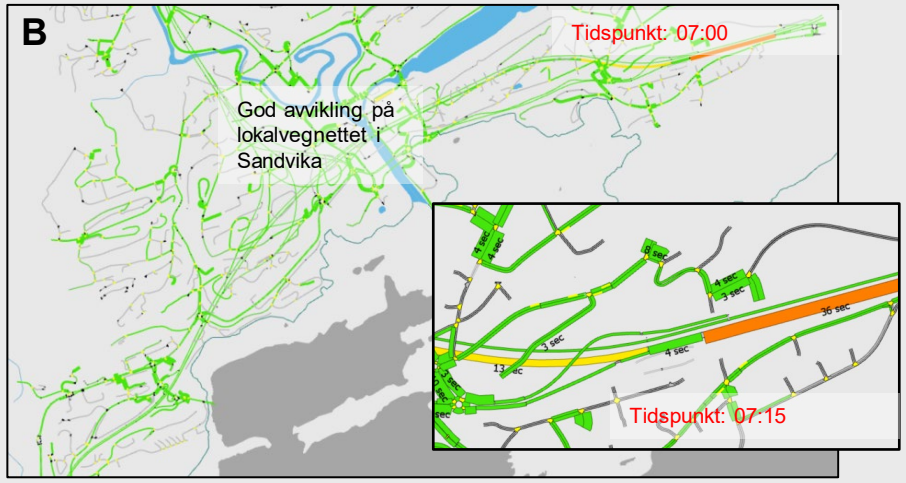
Gjennomsnittlig forsinkelse maks 15 min ettermiddagsrush

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

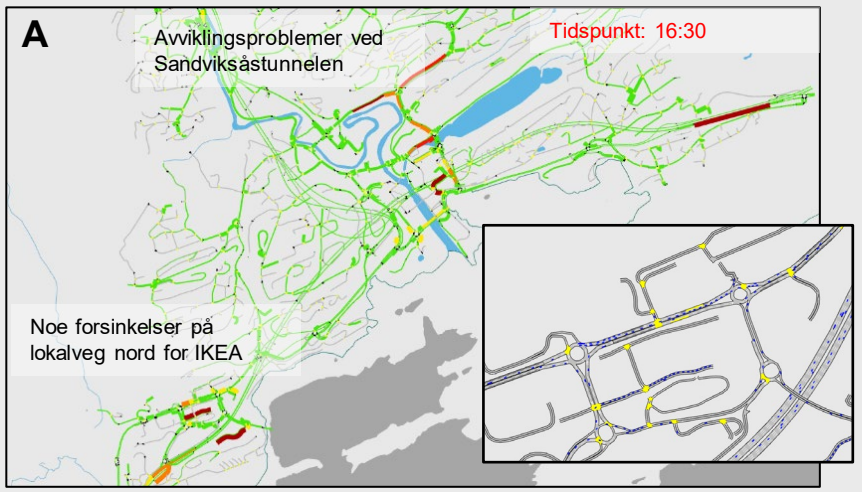
Beregnet avvikling og kapasitet – 2050-tall

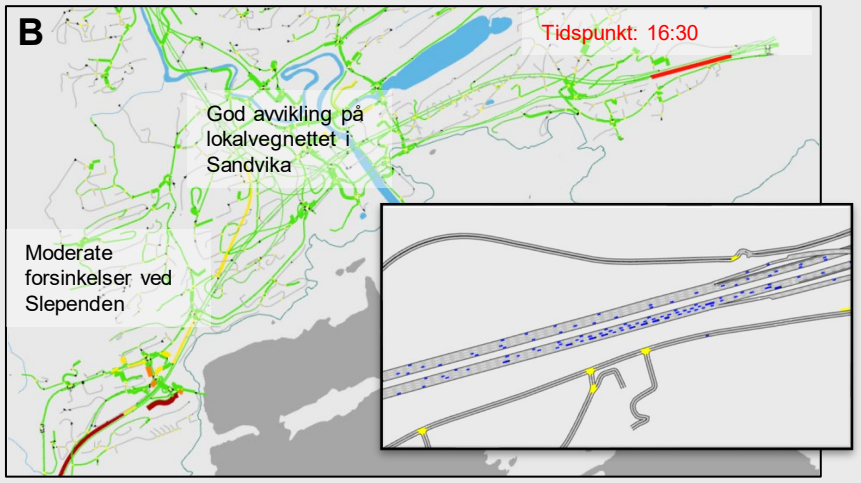
Gjennomsnittlig forsinkelse – maks 15 min – morgenrush





Gjennomsnittlig forsinkelse – maks 15 min – ettermiddagsrush





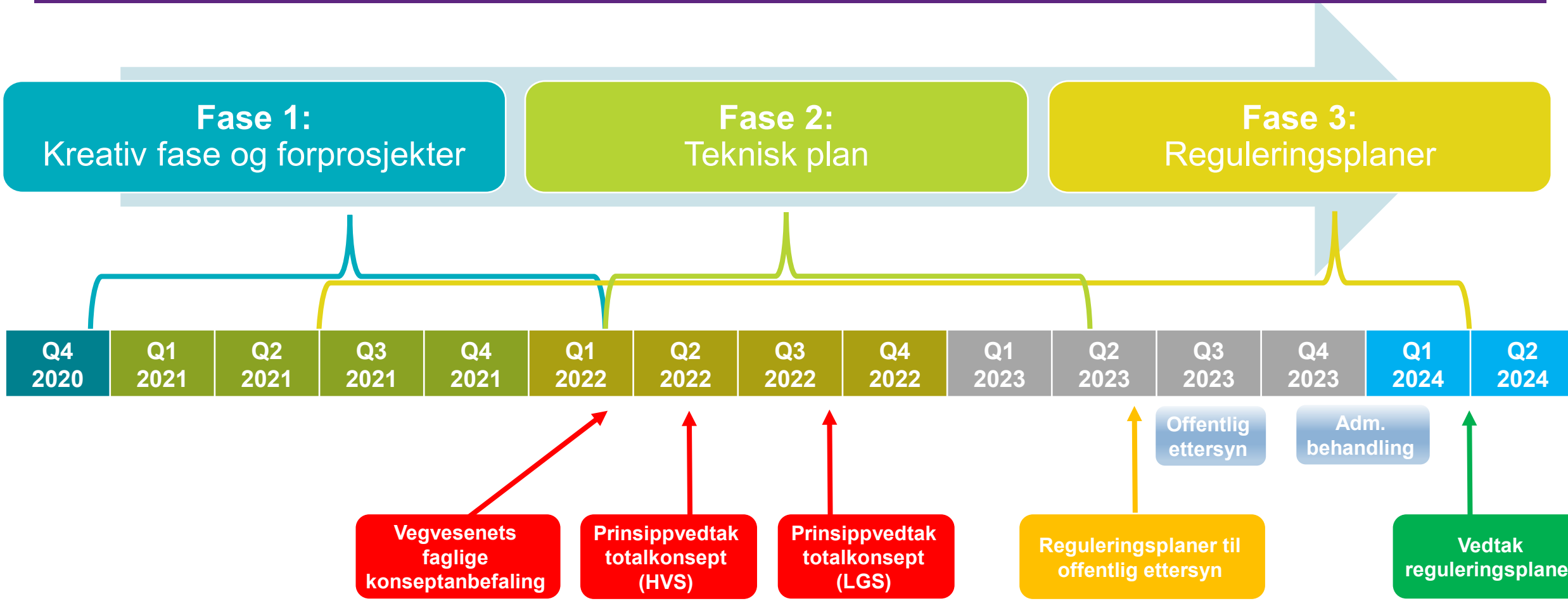
Felles begge konsepter:

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

Norconsult

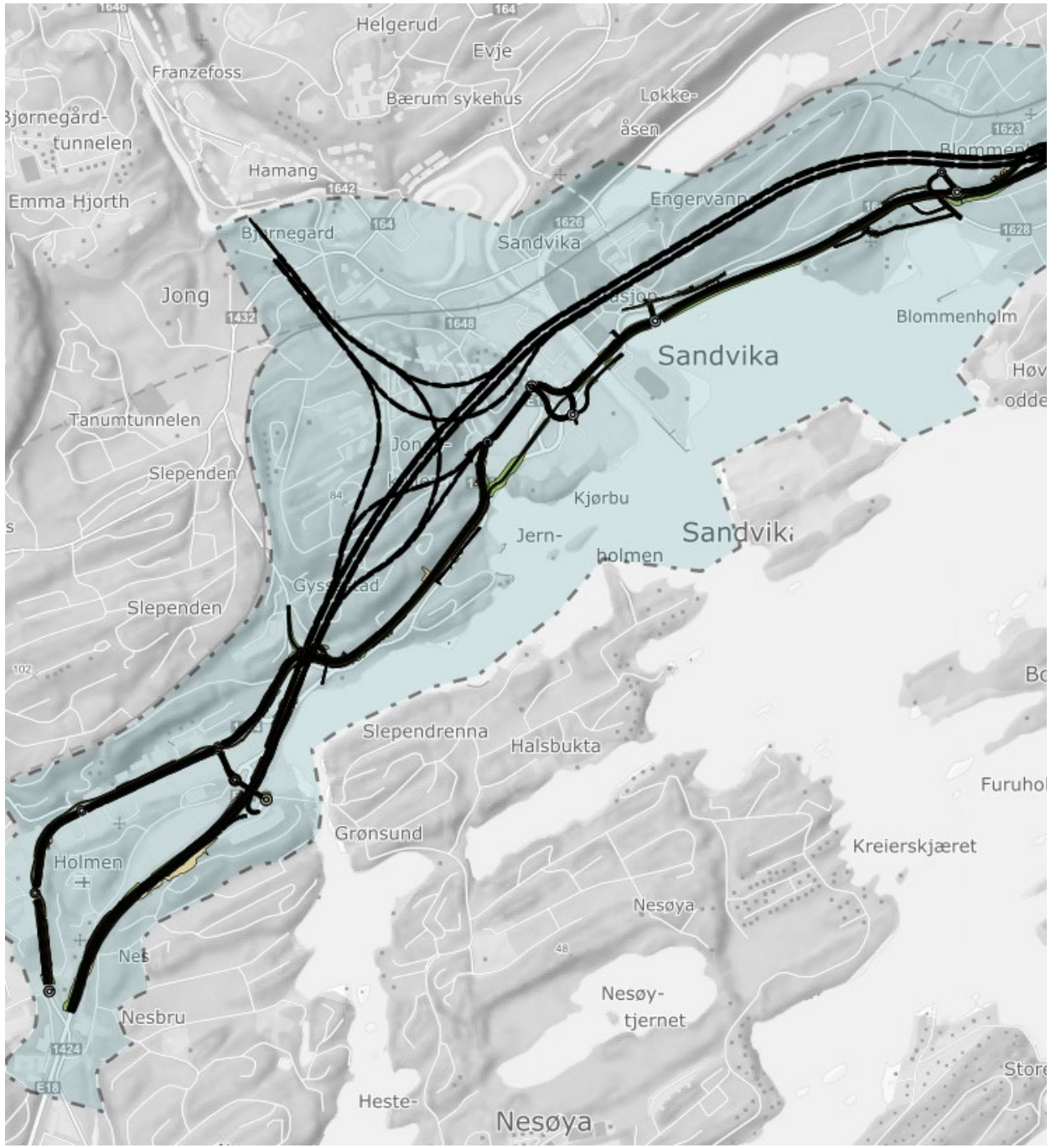
Statens vegvesen ønsker god involvering og medvirkning i den videre prosessen

Faser i oppdraget og overordnet fremdriftsplan



Norconsult

Om planprosessen

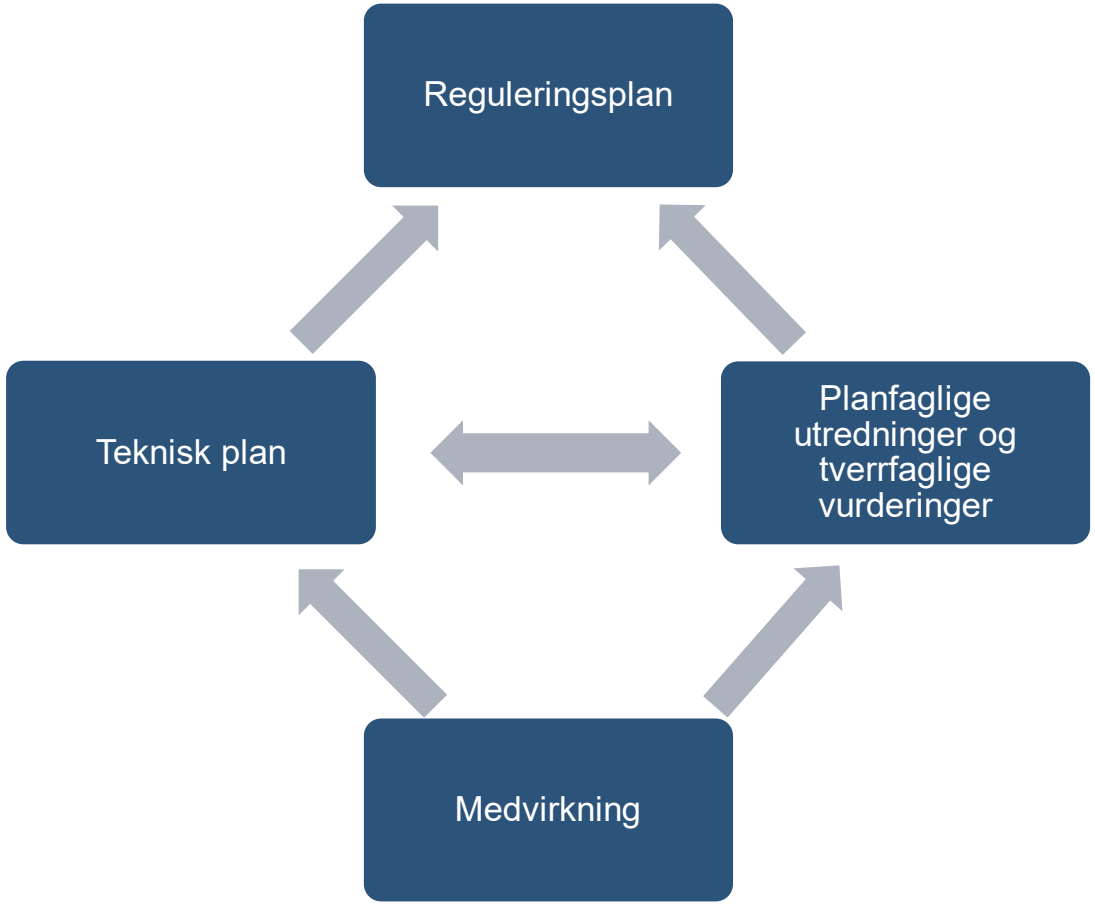


Hva er en reguleringsplan?

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

Hva danner grunnlaget for reguleringsplanen

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



Statens vegvesen

Norconsult

Tema som skal vurderes i plansaken

- Naturmiljø (på land og i vann)
- Kulturarv
- Friluftsliv (herunder barn og unges interesser)
- Landskapsvirkning
- Støy
- Luftforurensing
- Massehåndtering
- Anleggsgjennomføring
- Trafikale virkninger
- Klimagass
- Risiko og sårbarhet (ROS)

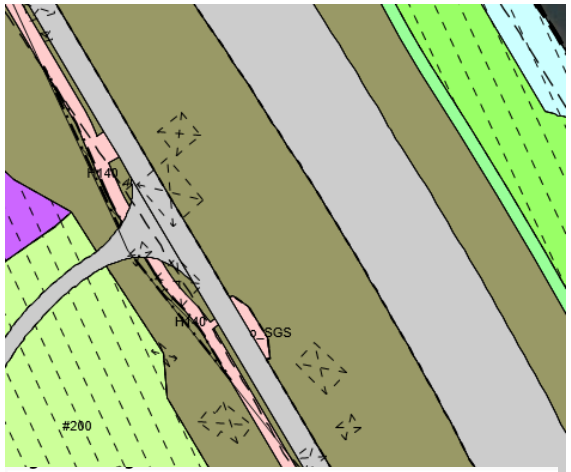
Dokumenter som vil kunne gis juridisk virkning gjennom reguleringsplanen

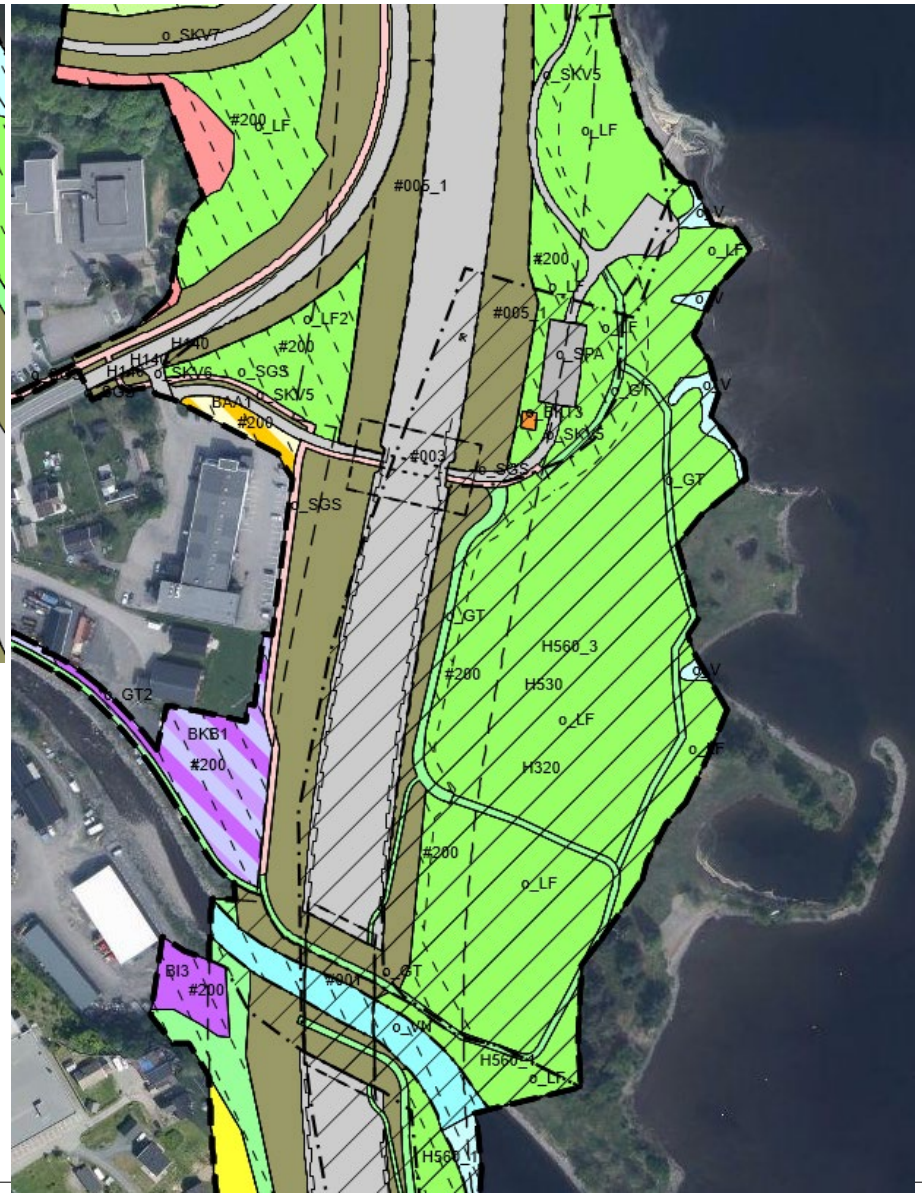
- Estetisk veileder
- Ytre miljøplan

- Utredningene vil påvirke hvordan løsningene i den endelige reguleringsplanen blir
- YM-plan og estetisk veileder vil legge føringer for videre prosjektering og løsningsutvikling i byggeplan og byggefase.

Viktige plandokumenter

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse

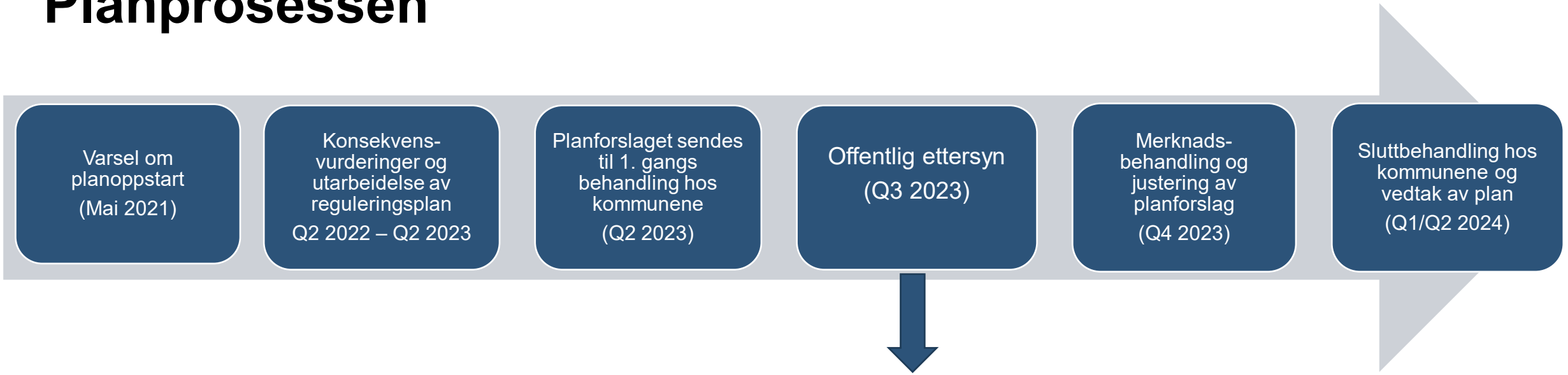




Statens vegvesen

Norconsult

Planprosessen



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

Norconsult

Behandling av støy i reguleringsplaner

Støy i reguleringsplanen

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

Mulige avbøtende støytiltak

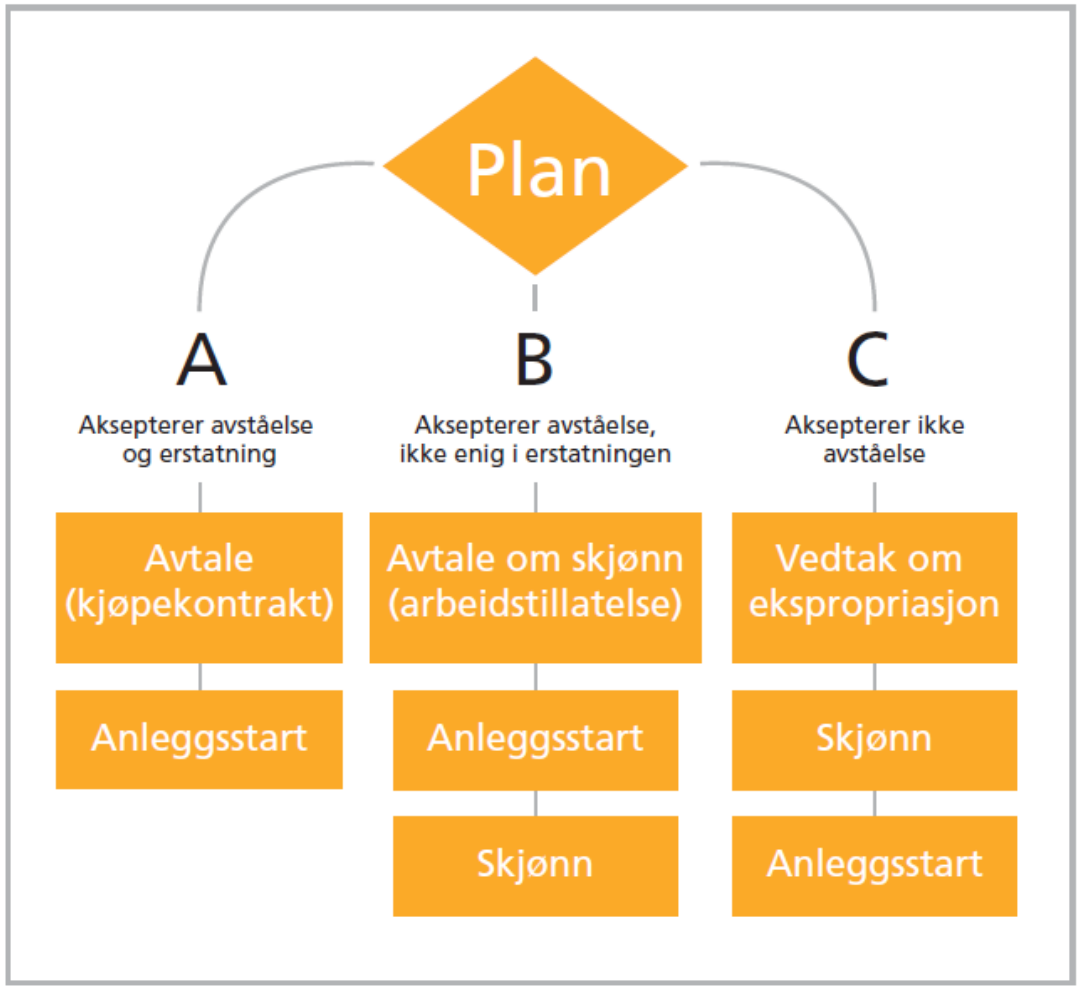
- **Ved kilden**
  - Bruke naturlig skjerming i terreng og næringsbebyggelse
  - Støyskjermer og støyvoller

- **Ved støyfølsom bebyggelse**
  - Lokal skjerming av én uteplass
  - Utbedring av fasade, skifte vinduer og ventiler m.m

Grunnerverv

- **Forhandlinger/Ekspropriasjon**
  - Reguleringsplan og bevilgning/finansiering
  - Hvem blir part – grunneier, fester, leietakere mv.
  - Erstatning – dekke det økonomiske tap
  - Alminnelige ulemper
  - Nabolovens tålegrense
  - Advokatbistand

Forenklet oversikt over hvordan grunnervervet skjer



Statens vegvesen

Norconsult

Anleggsskader?

- Tilstandsdokumentasjon bygg
- Setningsmålinger
- Rystelsesmålinger
- Poretrykksmålinger
- Salverapporter
- Støvmålere
- Online måling av svevestøv fra E18 ved Høvik kirke

Nabolovens tålegrense

L16.06.1961 nr. 15 Lov om rettshøve mellom grannar (grannelova). (*)

§ 2. (2)

Note (2)
Ved Ernst Nordtveit. Noten er sist hovedrevidert 26.11.2014.

Paragrafen fastset den sentrale og allmenne regelen om grensa kva skade og ulemper ein eigar gjennom utøving av for råderetten over eigen eigedom, kan påføra granneeigedomar. Sett frå den andre sida vil dette seia grensa for kva ulemper eigaren av ein fast eigedom må finna seg (tola) i frå ein granneeigedom («tolegrensa»). Paragrafen vart endra ved lov 16. juni 1989 nr. 67, i tilknyting til skadebotreglane for forureiningsskade i forurl. kap. 8, sjå NOU s. 157 flg. og s. 262-267. Etter forurl. § 56 kan skadebot for forureining som er lovleg etter forureiningslova (jf. forurl. §§ 8-9 og forurl. § 11), berre krevjast der skaden eller ulempa overstig tolegrensa i gl. § 2. Ved lov 19. juni 2009 nr. 100 (naturmangfaldlova) vart omsynet til naturmangfaldet sett inn som ei vurderingskriterium i andre ledd, sjå nærare note 5 nedanfor.

- Utgangspunkt, SVV kan påføre ulemper/skader
- For store offentlige anlegg skal de mye til før tålegrensen er brutt
- Tålegrensen er høyere i allerede støyutsatte områder
- Spesielt for prosjektet
  - Lang varighet
  - Eksisterende E18 skal være i drift hele tiden
  - Skjønn i delparsell E18 Lysaker - Ramstadsletta

Husk

- Bruk reguleringsplanfasen til å komme med forslag/innvendinger til reguleringsplan (gjerne i forbindelse med offentlig høring)

Informasjon på nett - generell

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

Presentasjoner legges på medvirkningsportalen

www.e18vkp2.no

Spørsmål og svar

Takk for i dag!