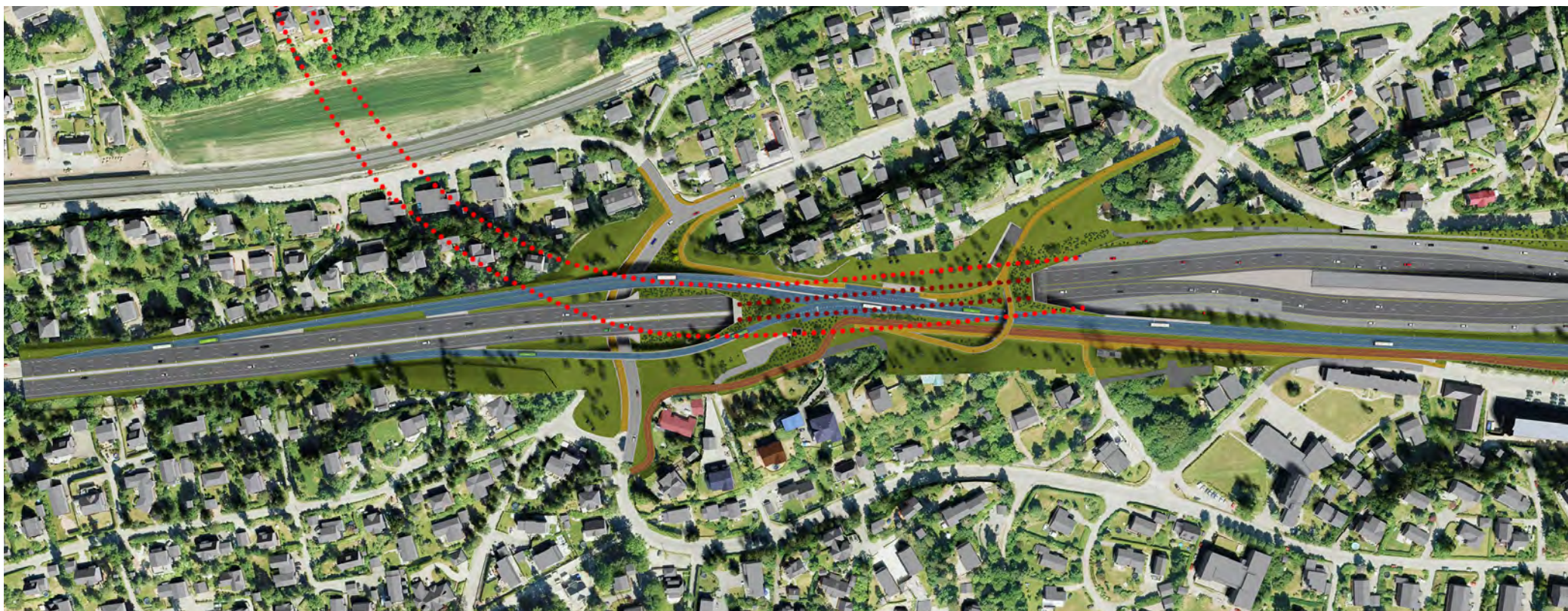




## Beskrivelse av etappe 1 Lysaker - Strand



Strandlokket sett mot Oslo



Strandlokket sett mot Sandvika



Portal Strandlokket sett mot Sandvika



Strandkrysset sett fra Markalleen



## **FORORD**

Reguleringsplanen for Lysaker-Ramstadsletta legger til grunn at hele anlegget mellom Lysaker og Ramstadsletta bygges ut i en samlet etappe. «Revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036 datert 5. juni 2016 innebærer at 1. etappe av E18-utbyggingen skal omfatte Lysaker-Strand med mål om byggestart 2018/2019.

Dette notatet beskriver hva denne etappen omfatter, hvilke arbeider som må utsettes til Høviktunnelen er ferdig og de viktigste konsekvenser en redusert etappe 1 vil ha sammenliknet med full utbygging Lysaker-Ramstadsletta. I tillegg beskrives hvilke reguleringsmessige endringer i plankart/reguleringsbestemmelser etappen medfører.

## INNHOOLD

<b>0 SAMMENDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>1 BAKGRUNN</b> .....	<b>6</b>
<b>2 BESKRIVELSE AV ETAPPE 1</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 Vegsystem i etappe 1</b> .....	<b>8</b>
2.1.1 E18 og lokalvegssystemet.....	8
2.1.2 Bussveg .....	11
2.1.3 Hovedsykkelveg og øvrig gang- og sykkelvegssystem .....	12
<b>2.2 Miljølokk på Strand</b> .....	<b>12</b>
<b>2.3 Luftetårn</b> .....	<b>13</b>
<b>2.4 Teknisk bygg</b> .....	<b>13</b>
<b>3 ENDRINGER I REGULERINGSFORSLAGET</b> .....	<b>14</b>
<b>3.1 Plankart</b> .....	<b>14</b>
<b>3.2 Reguleringsbestemmelser</b> .....	<b>18</b>
<b>4 VIRKNINGER FOR OMGIVELSENE</b> .....	<b>20</b>
<b>4.1 Trafikale konsekvenser</b> .....	<b>21</b>
<b>4.3 Vegtrafikkstøy</b> .....	<b>26</b>
<b>4.4 Luftforurensning</b> .....	<b>26</b>
<b>4.6 Landskap</b> .....	<b>27</b>
<b>4.7 Nærmiljø og friluftsliv</b> .....	<b>29</b>
<b>4.8 Kulturminner og kulturmiljø</b> .....	<b>30</b>
<b>4.9 Naturmiljø</b> .....	<b>30</b>
<b>4.10 Vanmiljø</b> .....	<b>30</b>
<b>4.11 Anleggsperioden</b> .....	<b>31</b>
4.11.1 Trafikale konsekvenser .....	31
4.11.2 Gang- og sykkelveger.....	32
4.11.3 Sikring av skoleveger .....	32
4.11.4 Kollektivruter i anleggsperioden .....	32

4.11.5 Omgivelser .....	32
4.11.6 Støy .....	32
4.11.7 Vannbehandling .....	33
4.11.8 Naturmiljø .....	33
4.11.9 Fremdrift .....	33
<b>4.12 Grunnerverv</b> .....	<b>33</b>

## 0 SAMMENDRAG

### ***Bakgrunn***

Forslag til reguleringsplan for Lysaker-Ramstadsletta legger til grunn at hele anlegget mellom Lysaker og Ramstadsletta bygges ut i en samlet etappe. «Revidert avtale Oslo-pakke 3 for 2017-2036» datert 5. juni 2016 innebærer at 1. etappe av E18-utbyggingen kun skal omfatte strekningen Lysaker-Strand.

Endret etappeinndeling medfører ulike tilpasninger i de fysiske løsningene. Disse tilpasningene gir trafikale og miljømessige konsekvenser og fører også til endringer i plankart og reguleringsbestemmelser.

### ***Vegsystem i etappe 1***

På Strand vil de største endringene ved en etappe 1 bli:

- E18 vil fortsatt gå i dagen fra Strand og vestover.
- Kryss mellom Michelets vei og lokalvegen (eksisterende E18) vil utgå i etappe 1.
- Michelets vei og gang/sykkelveg legges i en felles undergang på tvers av E18.
- Hovedsykkelvegen vil gå fra Lysaker og avsluttes på Strandlokket, og kobles som en etappeløsning til Michelets vei.
- Fra Michelets vei vil det anlegges en ny atkomstvei til Drammensveien 412, 414 og 418 og Hulveien 5 samt Michelets vei 123 og 125. Denne atkomstvegen vil også bli avslutningen av hovedsykkelvegen i vest.
- Sykkelbru over Michelets vei i forslag til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta vil kun benyttes til østgående busser i etappe 1.
- Midlertid omlegging av E18 i anleggsfasen vil medføre riving av tre ekstra hus. Det er Strandalléen 1 og Fagerstrandveien 5 og 7.

- Luftetårn for Bærumsdiagonalen og Høviktunnelen vil få en noe justert plassering.

### ***Endringer i etappe 1 sammenlignet med full utbygging Lysaker - Ramstadsletta***

#### Trafikale konsekvenser

Vest for Strandkrysset blir situasjonen som i dag. Etappe 1 gir ikke mulighet for kryss på Strand. Hensynet til trafiksikkerhet og miljø medfører behov for å stenge Markalleen mellom Strand og Høvik. Deler av lokaltrafikken får dermed betydelige omveier. Dette gir også noe mer trafikk på lokalvegene.

#### Vegtrafikkstøy

- Vest for Strandlokket blir situasjonen som i dag.
- Øst for Strandlokket blir i hovedtrekk situasjonen som beskrevet i reguleringsplanforslaget. Unntaket gjelder for de nærmeste naboene rett øst for Strandlokket. Dette skyldes at E18 blir liggende noe høyere i terrenget fordi E18 må følge ny lokalveg slik den er beskrevet i reguleringsplanforslaget. Dette gir noe dårligere skjermingseffekt til omkringliggende bebyggelse.

#### Luftforurensning

- Vest for Strandlokket vil luftforurensningen forbli som dagens situasjon med E18 i dagen.
- Øst for Strandlokket vil nivået for luftforurensning tilsvare forslaget til reguleringsplan.

#### Nærmiljø

Noe økt trafikk på lokalvegnettet gir negative konsekvenser for nærmiljøet langs lokalvegene sammenliknet med en full utbygging. På Strand innebærer etappe 1 innløsning og riving av 3 ekstra boliger. Denne endringen vil påvirke gjenværende boligmiljø.

### Anleggsperioden

Ved bygging av etappe 1 vil provisorisk trasé for E18 medføre større terrenginngrep i forhold til full regulering. Dette vil medføre innløsning av tre ekstra boliger sør for E18. Anleggsperioden for etappe 1 anslås til en varighet på 5 år tilsvarende full utbygging Lysaker- Ramstadsletta.

Varigheten på neste utbyggingsetappe fra Strand og videre vestover anslås til 5 år, uavhengig av om etappen bygges til og med Ramstadsletta eller til Slepanden.

## 1 BAKGRUNN

Det legges til grunn at innenfor strekningen som 1. etappe omfatter, bygges anlegget i hovedsak slik som planlagt i forslaget til reguleringsplan, men med de tilpassinger som fremgår av avtalen i Oslopakke 3. Anlegget i 1. etappe må være tilpasset både situasjonen når denne etappen åpnes, og den fremtidige situasjonen når neste etappe bygges. Dette innebærer at en senere ikke skal trenge å foreta kostbare ombygginger av anlegget innenfor 1. etappe når den videre utbyggingen skal gjennomføres. Mindre arbeider for å foreta tilpassinger må imidlertid utføres.

I «Oslopakke 3-avtale for perioden 2017-2036» sies følgende:

«Strekningen Lysaker - Strand består av følgende hovedelementer:

- Ny E18 Lysaker – Strand
- Ny separat bussveg Lysaker – Strand
- Ny sykkelveg Lysaker – Strand
- Ny Bærumsdiagonal med tilknytting til E18 og videre til Fornebu via Vestre lenke

Høviktunnelen og Ramstadsletta bygges ikke i 1. etappe.»

Endret etappeinndeling medfører ulike tilpasninger i de fysiske løsningene. Disse tilpasningene gir trafikale og miljømessig konsekvenser og fører til endringer i plankart og reguleringsbestemmelser.

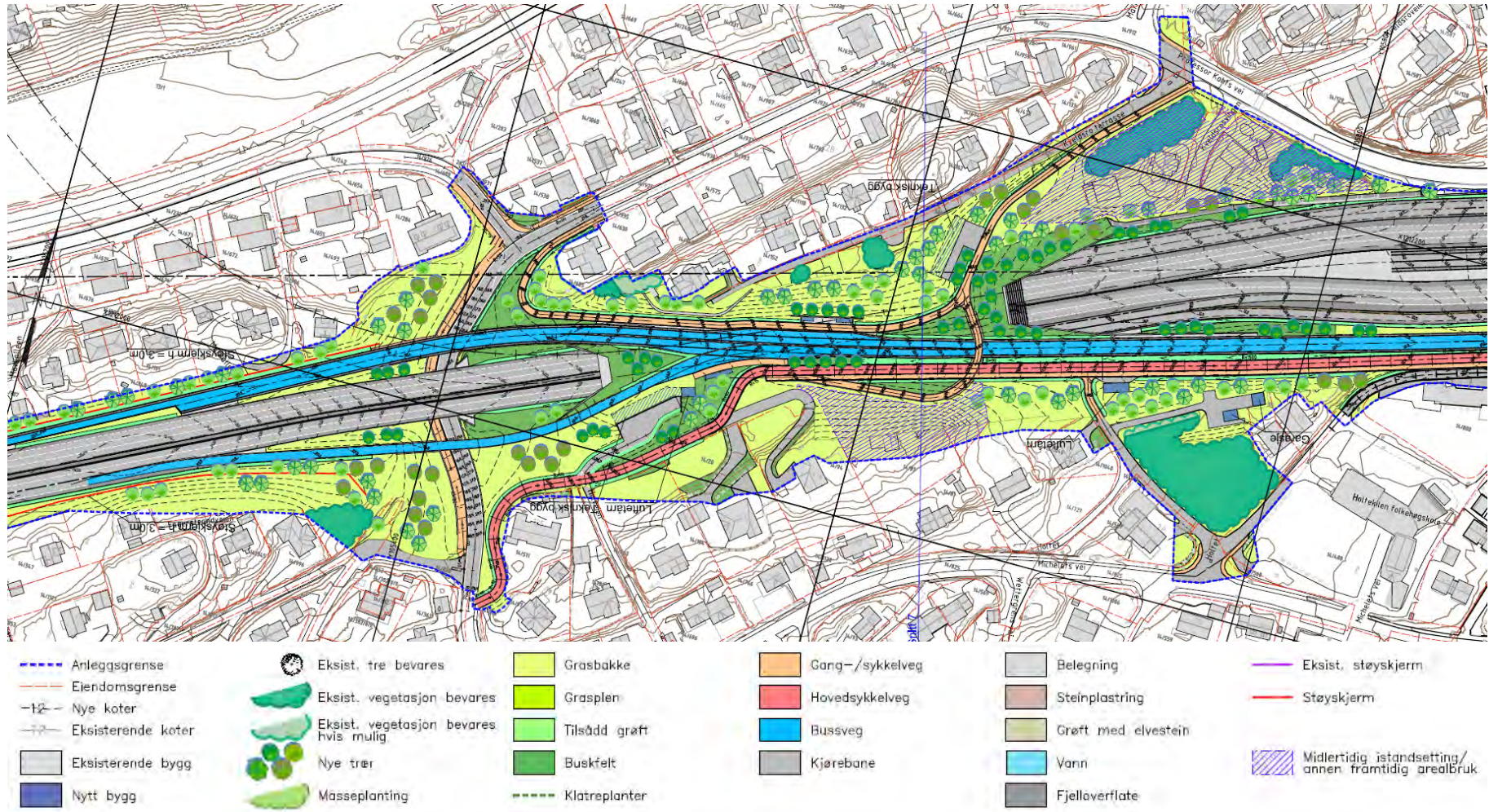
Foreliggende notat beskriver hva 1. etappe innebærer av endringer og virkninger i forhold til planforslaget.

Notatet utgjør sammen med revidert plankart på Strand et informasjons- og beslutningsgrunnlag som skal sendes på begrenset høring til nærmeste naboer, berørte vel, Akershus Fylkeskommune og Fylkesmannen før 2. gangs behandling av planforslaget.



## 2 BESKRIVELSE AV ETAPPE 1

I dette kapitlet beskrives løsningen i etappe 1 sammenliknet med planforslaget Lysaker-Ramstadsletta.



Figur 1: Landskapsplan Strand (O-tegning) for etappe 1 Lysaker-Strand.

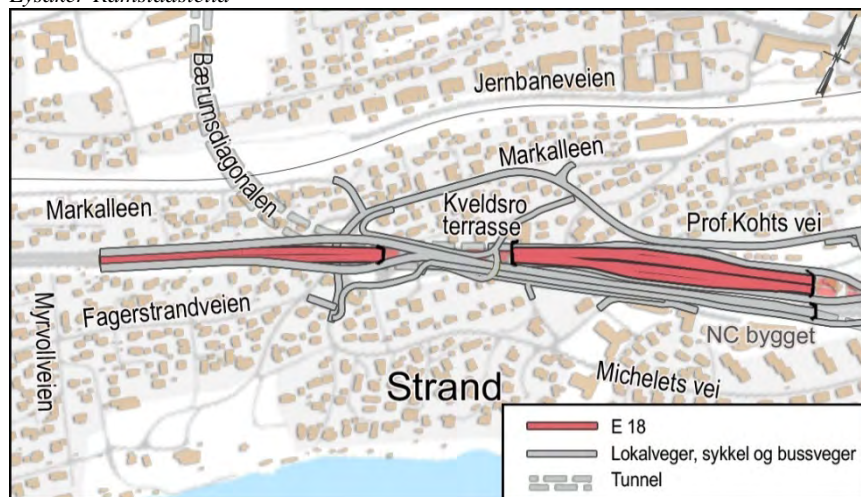


## 2.1 Vegsystem i etappe 1

### 2.1.1 E18 og lokalvegsystemet



Figur 2: Systemtegning som viser løsninger for E18 i forslag til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta



Figur 3: Systemtegning som viser løsninger for E18 i etappe 1

Etappe 1 omfatter bygging av strekningen Lysaker-Strand. Parsellgrensen på E18 blir ca. 200 m vest for dagens Strandkryss hvor ny veg kobler seg til eksisterende E18. Øst for Strandlokket bygges vegen som vist i det opprinnelige forslaget til reguleringsplan, med enkelte tilpasninger i kjørefeltene.

I forslag til reguleringsplan (Lysaker- Ramstadsletta) ligger E18 i fjelltunnel fra øst for Strand til Ramstadsletta (Høviktunnelen).

Sammenlignet med full utbygging medfører etappe 1 følgende endringer i Strandområdet:

- E18 må i etappe 1 føres under Strandlokket og får to gjennomgående felt inn mot Oslo og tre gjennomgående felt mot Drammen. Dette tilsvarer dagens situasjon. I forslag til reguleringsplan Lysaker- Ramstadsletta er det planlagt lokalveg mellom E18 på Stabekk og E18 på Ramstadsletta. Denne lokalvegen er planlagt med 1 + 1 felt fra Høvik til Strand, med 2+2 felt under Strandlokket av hensyn til avvikssituasjoner (når ett løp er stengt i tunnelen). Med bygging av etappe 1 vil det under Strandlokket, i vestgående retning, bli en økning på ett kjørefelt men det vil bli benyttet så smale kjørefelt som mulig. Strandlokket blir tilsvarende bredere.
- I forslaget til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta kommer Bærumsdiagonalen ut øst for Strandlokket med begge kjøreretninger samlet mot midten med E18 og lokalvegen på utsiden. I etappe 1 vil Bærumsdiagonalen komme ut på hver side av E18. Dette er nødvendig fordi E18 som hovedveg har av- og påkjøringsfelter mot den mindre trafikkerte Bærumsdiagonalen. Av- og påkjøringsfelter skal ligge på høyre side av hovedvegen.

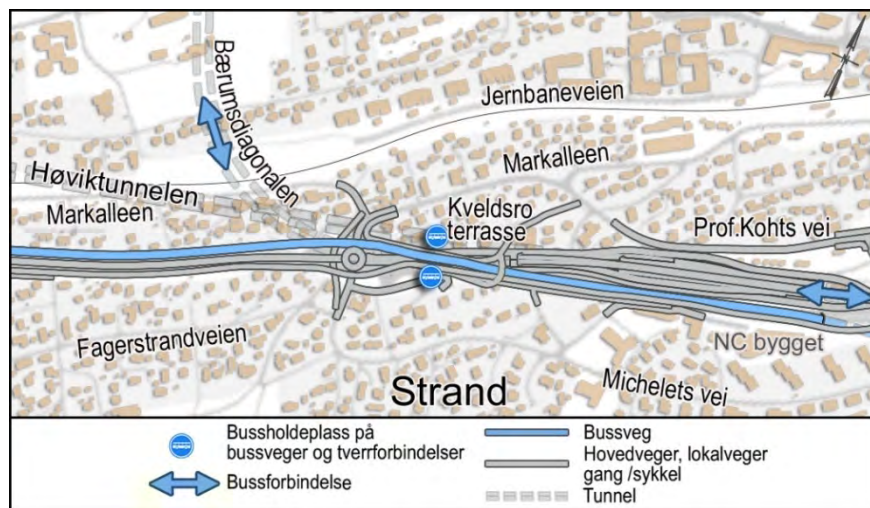


- Den østligste delen av Høviktunnelen må bygges fram til og med kryssingen under Bærumsdiagonalen. Her ligger Høviktunnelen nederst og meget nært Bærumsdiagonalen og må derfor bygges først. Resten av Høviktunnelen må drives vestfra når neste etappe skal bygges.
- Overvann fra deler av E18 og ramper mellom lokkene på Strand og Stabekk får ikke selvfall til kommunal overvannsledning. Når Høviktunnel er ferdig bygget skal overvann føres til pumpestasjon i Høviktunnelen. I etappe 1 må fordrøyningsmagasin og rensekammer for dette vannet senkes, og ny pumpestasjon etableres. Pumpestasjonen vil være i drift inntil Høviktunnelen er ferdig bygd.
- I forslaget til reguleringsplan er det undergang for gang- og sykkelveg under lokalvegen rett vest for den fremtidige rundkjøringen i krysset mellom Michelets vei og ny lokalveg. I etappe 1 bygges det en undergang for Michelets vei og gang- og sykkelveg samlet. Når neste etappe bygges med E18 i Høviktunnelen, vil dagens/etappe 1 trasé for E18 bli gjort om til lokalveg med kryss i plan med Michelets vei. Gang- og sykkelvegen vil gå i kulverten under krysset.
- For å sikre forbindelsen for biler mellom Vestre lenke til/fra Fornebu og Bærumsdiagonalen, er det i forslaget til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta en langsgående tofelts bru midt over E18 fra Stabekklokket Strandlokket. I etappe 1 vil det ikke gå trafikk på denne brua. Denne brua vil likevel bli bygget i etappe 1 fordi det anleggsteknisk og trafikalt vil være svært vanskelig og dyrt å bygge den i neste utbyggingsetappe. Når Høviktunnelen er ferdig bygget, vil lokaltrafikken gå under Strandlokket. Da vil trafikken mellom Vestre lenke og Høvik gå på denne brua.

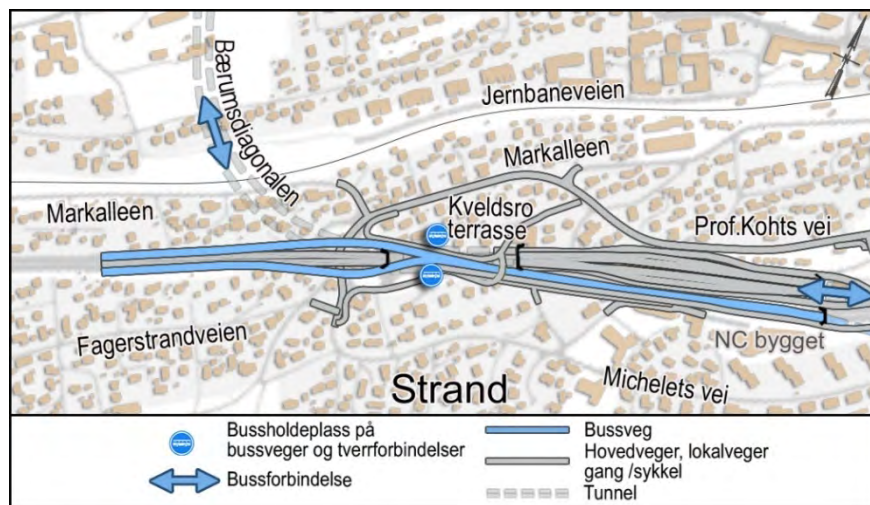
Bruken av de forskjellige kjørefeltene i reguleringsforslaget og i den nye etappeinndelingen øst for Strandlokket er vist i påfølgende oversikt.

	<b>Forslag reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta</b>	<b>Etappe 1 Lysaker-Strand</b>	<b>Strand- Ramstadsletta Høviktunnelen ferdig utbygd</b>
<b>Mot øst (Lysaker)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Venstre felt i Bærumsdiagonalen går direkte til Fornebu på brua som ligger midt over E18 foran NC-bygget.</li> <li>•Høyre felt i Bærumsdiagonalen fletter med venstre felt på lokalvegen fra Høvik og føres til E18.</li> <li>•Høyre felt på lokalvegen går til Fornebu i eget felt på siden av E18.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Høyre felt i Bærumsdiagonalen går direkte til Fornebu på ytterste høyre felt.</li> <li>•Venstre felt i Bærumsdiagonalen går direkte inn på E18 som et ekstra felt i tillegg til de to feltene som kommer fra Høvik.</li> <li>•2 felt på E18 går i midten.</li> </ul> <p>Det er ikke mulig å ta av fra E18 for å kunne kjøre inn på feltet som går til Vestre lenke.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Høyre felt i Bærumsdiagonalen går direkte til Fornebu på ytterste høyre felt.</li> <li>•Venstre felt i Bærumsdiagonalen fletter med høyre felt på lokalvegen fra Høvik og går direkte inn på E18 som et ekstra felt i tillegg til de tre feltene som kommer ut av Høviktunnelen.</li> <li>•Venstre felt på lokalvegen fra Høvik går direkte til Fornebu på brua over midtdeleren foran NC-bygget.</li> </ul>
<b>Mot vest</b>	I vestgående retning er feltbruken tilsvarende	I vestgående retning er feltbruken tilsvarende, men med ett felt ekstra.	I vestgående retning er feltbruken tilsvarende.

## 2.1.2 Bussveg



Figur 4: Systemtegning som viser løsninger for bussveg i forslag til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta



Figur 5: Systemtegning som viser løsninger for bussveg i etappe 1

Øst for miljølokket på Strand går bussvegen i forslaget til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta på sørsiden av E18. Bussvegen krysser over miljølokket (Strandlokket) og går videre på nordsiden av lokalvegen fra Strand og vestover. Det etableres en bussholdeplass for begge kjøreretninger på miljølokket ved Kveldsro terrasse.

**I etappe 1** er løsningen den samme for bussen på Strandlokket og videre østover mot Lysaker. Vest for Strandlokket skal bussene kjøre langs E18 som i dag. Dvs. at bussene har bussfelt mot øst og kjører sammen med biltrafikken mot vest.

Bussbrua over Michelets vei bygges slik som i reguleringsplanen og benyttes av vestgående busser som skal inn på E18 vest for Strandlokket. Østgående busser kjører på det som skal bli fremtidig bru for hovedsykkelvegen over Michelets vei. Bruen forsterkes på grunn av høyere belastninger.

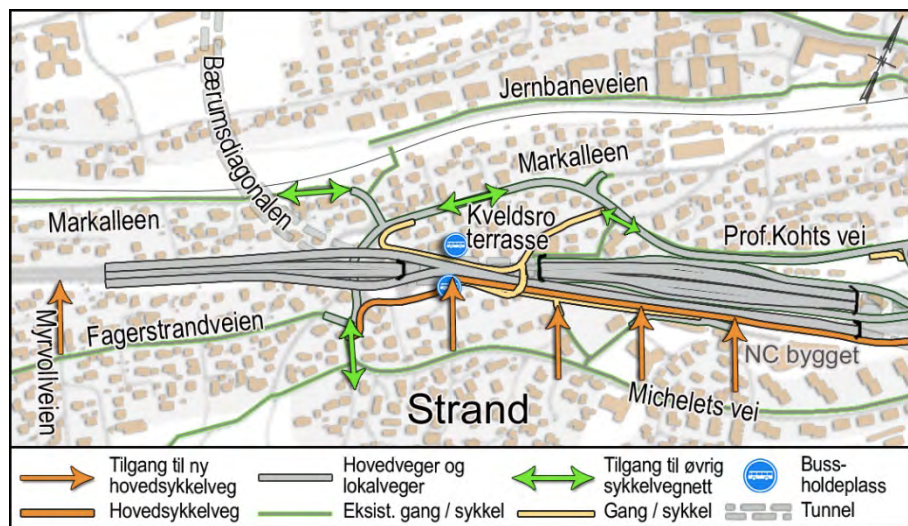
Bussforbindelsen på Bærumsdiagonalen vil gå i høyre felt i tunnelen og videre i ytterste felt fra tunnelportalen ved Strand til Vestre lenke.



### 2.1.3 Hovedsykkelveg og øvrig gang- og sykkelvegssystem



Figur 6: Systemtegning som viser løsninger for gang- og sykkel i forslag til reguleringsplan Lysaker-Ramstadsletta



Figur 7: Systemtegning som viser løsninger for gang- og sykkel i etappe 1

I det opprinnelige forslaget til reguleringsplan ligger hovedsykkelvegen sør for E18 fra Oksenøyveien og fortsetter vestover opp på miljølokket på Strand. Videre vestover mot Høvik ligger hovedsykkelvegen på bru over Michelets vei og videre på sørsiden av lokalvegen. På strekningen fra NC-bygget til bussholdeplassen på Strandlokket vil det være fortau langs hovedsykkelvegen. **I etappe 1** bygges foreslått løsning fra Lysaker til øst for bussholdeplassen på Strandlokket. Herfra etableres det en forbindelse ned til Michelets vei sør for Strandlokket. Videre vestover har man dagens løsning.

Som i det opprinnelige forslaget til reguleringsplan vil det være gangveg fra Prof. Kohts vei over miljølokket med forbindelse til bussvegen og hovedsykkelvegen, Holtet og Michelets vei. Det etableres også en gang-sykkelveg langs Michelets vei i undergangen under E18.

### 2.2 Miljølokk på Strand

Over lokalvegen og portalen for Bærumsdiagonalen sør for Kveldsro terrasse etableres et miljølokk. Miljølokket vil dekke over et forholdsvis bredt vegareal og vil redusere trafikkstøy i området betydelig. På lokket vil en legge hovedsykkelveg, gangforbindelser i alle retninger samt bussveg og bussholdeplass. På miljølokket vil det bli etablert grønne områder mellom vegene og på sidearealene. Denne løsningen er den samme i etappe 1 som i det opprinnelige reguleringsplanforslaget. Imidlertid vil lokket spenne over ett ekstra felt fordi E18 i etappe 1 vil ha ett felt mer enn lokalvegen ville hatt i det opprinnelige reguleringsplanforslaget.

Det blir behov for en mur mot Kveldsro terrasse for å bevare Kveldsro terrasse nr. 13 som er regulert til spesialområde bevaring for sin verdi som kulturminne. Dette er en løsning som opprettholdes i etappe 1.

### 2.3 Luftetårn

Det er utført spredningsberegninger av luftforurensing. Disse viser at i dette området er det behov for ett luftetårn nær enden av østgående løp for Høviktunnelen, samt ett for sørgående løp for Bærumsdiagonalen.

Bærumsdiagonalen inngår i etappe 1 slik at luftetårnet for sørgående løp følgelig må bygges i etappe 1. For luftetårn nær enden av østgående løp for Høviktunnelen, må fundament og delene av anlegget som ligger under bakken også bygges i etappe 1 slik at man unngår kompliserte ombyggingarbeider med problematiske trafikksituasjoner når neste etappe skal bygges.

Utformingen av luftetårnene vil bli som tenkt i det opprinnelige reguleringsplanforslaget, dvs. at bruk av glass vil bli vurdert, og at tårnene vil bli gjenstand for byggesaksbehandling.

Bærumsdiagonalen får en litt annen utforming ved Strand enn i den opprinnelige reguleringsplanen. Derfor må det tilhørende luftetårnet for denne tunnelen flyttes litt mot øst og nærmere hovedsykkelvegen.

Luftetårnet for østgående løp for Høviktunnelen er flyttet til sørsiden av hovedsykkelvegen og noe lengre vestover. Årsaken til dette er det ekstra feltet under Strandlokket forårsaket av etappeinndelingen. Resterende areal ved opprinnelig plassering blir for lite for å kunne drifte og vedlikeholde luftetårnet.

### 2.4 Teknisk bygg

Det er behov for ett teknisk bygg for installasjonene for Høviktunnelen. Dette bygget plasseres og utformes som i den opprinnelige reguleringsplanen.

Teknisk bygg for Bærumsdiagonalen er plassert ved hovedsykkelvegen på sørsiden av bussvegen. Plassering og utforming av dette bygget blir litt endret i forhold til løsningen i det opprinnelige forslaget til reguleringsplan fordi det nærliggende luftetårnet blir lagt litt lenger unna bygget.



Figur 8: Etappe 1: Hovedsykkelveg og bussveg ligger oppå miljøløkket på Strand. Hovedsykkelvegen kobles i etappe 1 til Michelets vei. Bussvegen fortsetter i bru over Michelets vei. Luftetårnet ligger mellom hovedsykkelvegen og bussveg.



Figur 9: Portal for Bærumsdiagonalen og E18 i etappe 1.

### 3 ENDRINGER I REGULERINGSFORSLAGET

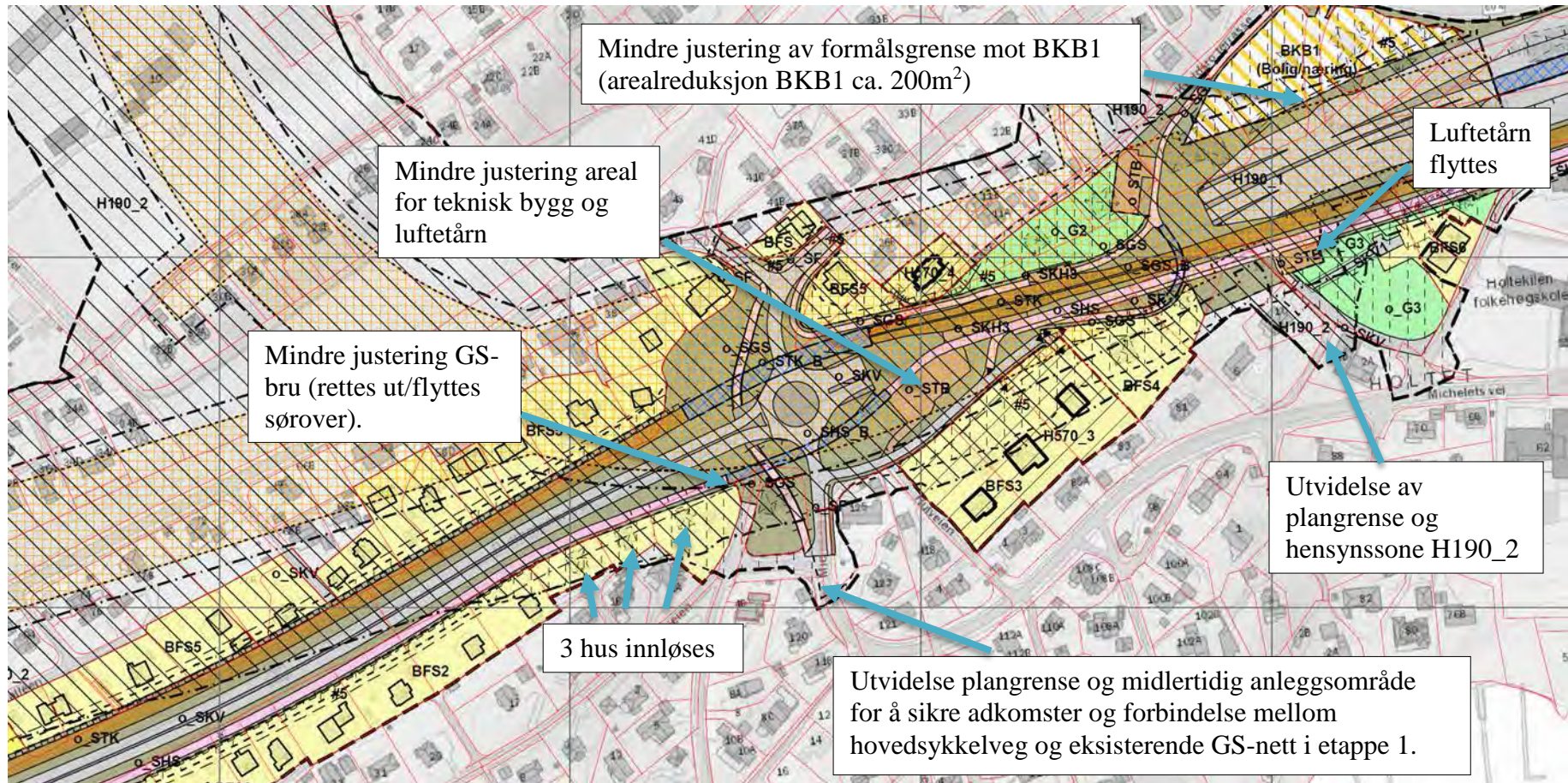
I dette kapitlet beskrives endringer i planforslaget Lysaker-Ramstadsletta som muliggjør gjennomføring av etappe 1.

#### 3.1 Plankart

Gjennomføring av etappe 1 medfører mindre justeringer i plankartet på Strand. Hovedendringene er markert i plankartet i Figur 10 og omfatter følgende:

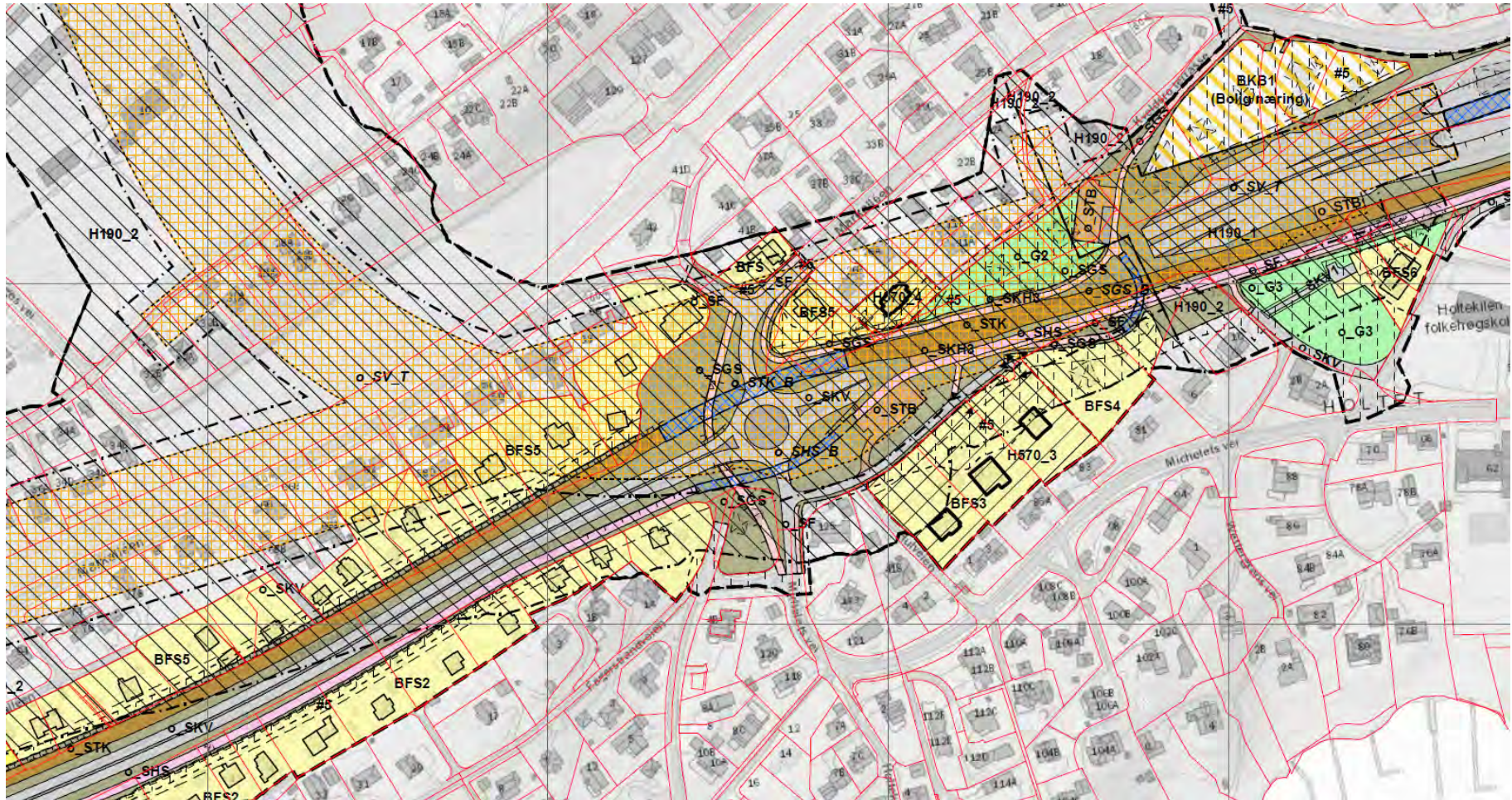
- 3 nye hus innløses (Fagerstrandveien 5 og 7, Strandalléen 1) som følge av midlertidig omlagt E18 i anleggsperioden. På plankartet vises de tre boligene med kryss – bebyggelse som forutsettes fjernet.
- Mindre utvidelse av planområdet ved Michelets vei som reguleres til midlertidig rigg- og anleggsområde. Dette er nødvendig for å sikre adkomstvei til boliger som også benyttes som forbindelse mellom hovedsykkelveg på Strandlokket og eksisterende gang- og sykkelvegnett i Michelets vei i etappe 1.
- Luftetårn for Høviktunnelen flyttes sør for buss- og sykkelveg og plangrense og hensynssone H-190\_2 utvides marginalt.
- GS-bru over Strandkrysset rettes ut og forskyves noe mot sør.
- Mindre justering av formålsgrense mot BKB1 (arealreduksjon for BKB1 utgjør ca. 200m<sup>2</sup>)
- Mindre justering av formålsgrense for teknisk bygg og luftetårn (STB) på Strandlokket.





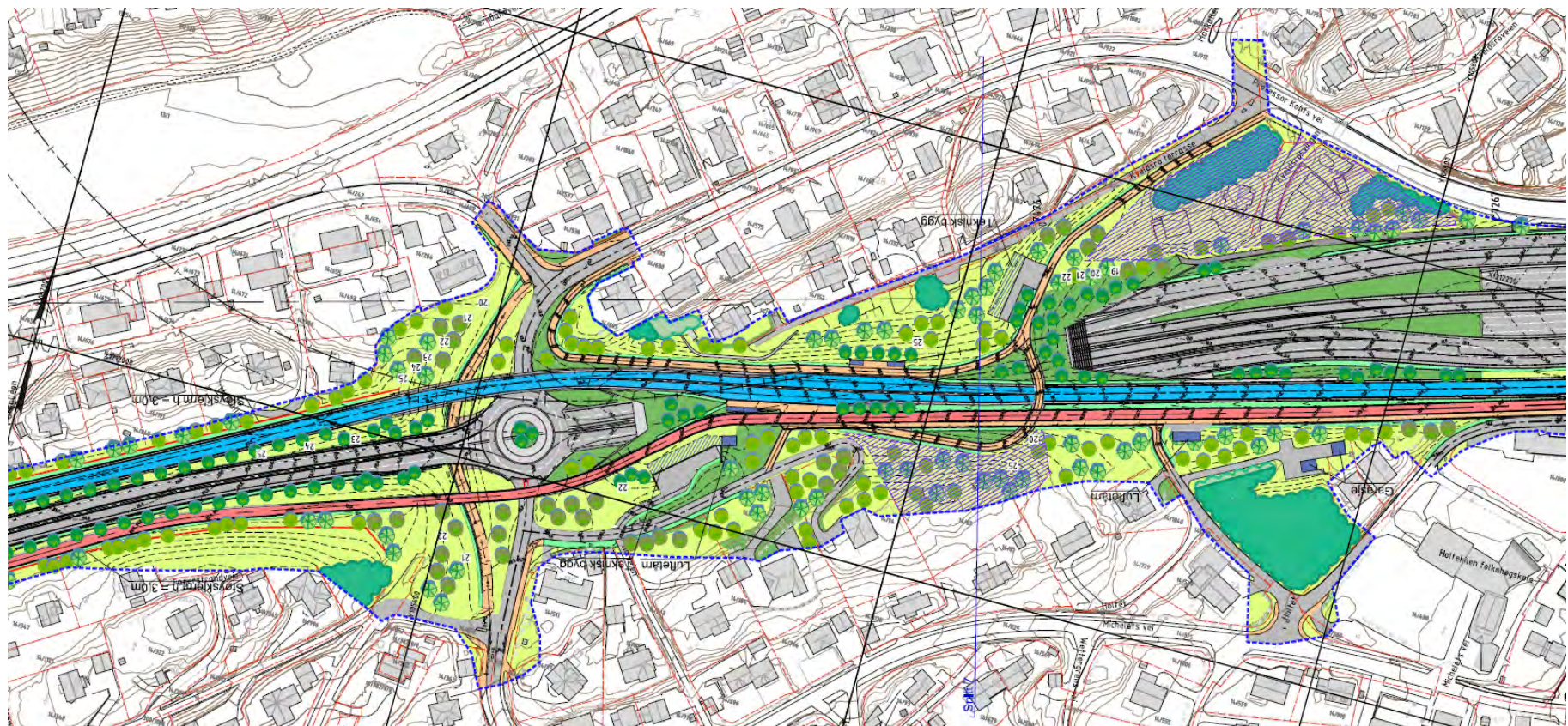
Figur 10: Utsnitt av revidert plankart som muliggjør gjennomføring av etappe 1. Endringer fra det opprinnelige planforslaget er markert med pil og tekstboks.





Figur 11: Utsnitt fra det opprinnelige reguleringsplanforslaget for Lysaker-Ramstadsletta





Figur 12: Landskapsplan (O-tegning) for Strand som viser løsningen etter utbygging av Strand-Ramstadsletta.



### 3.2 Reguleringsbestemmelser

Det foreslås følgende tilføyelser og endringer i reguleringsbestemmelsene for å ivareta gjennomføringen av etappe 1 (se gråmarkering over tekst som viser endringene). *Kun reguleringsbestemmelser hvor det foreslås endringer, beskrives i dette notatet.*

#### § 2.12 Plan for anleggsfasen:

Det skal utarbeides plan for anleggsfasen. Planen forelegges Bærum kommune. Planen skal redegjøre for (jf. § 9.2):

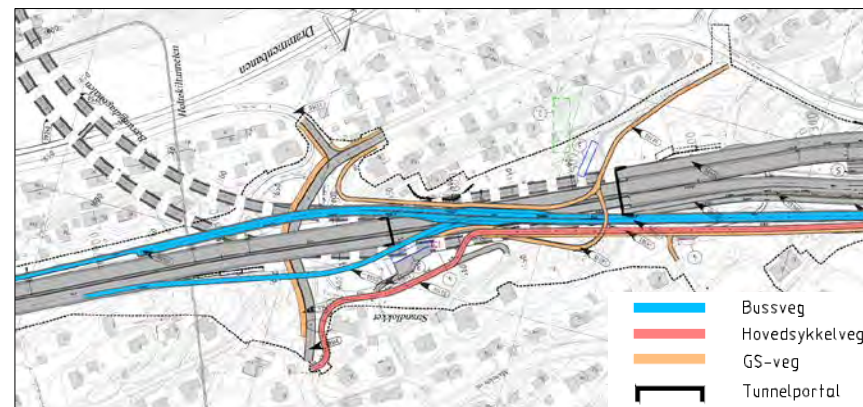
- Utbyggingsfaser/etapper og gjennomføring.
- Midlertidig omlegging av teknisk infrastruktur, inklusiv busstraseer og gang-/ sykkelveger
- Massedeponering
- Luftoverført støy i anleggsfasen
- Støv i anleggsfasen
- Rystelser i anleggsfasen
- Utslipp til grunn og vann
- Anleggstrafikk
- Forhold til eksisterende bebyggelse og anlegg
- Forhold til bevaringsverdig vegetasjon

#### § 9.2 Midlertidige rigg- og anleggsområder #5-6:

Anleggsarbeidene gjennomføres slik de er beskrevet i Plan for anleggsfasen (jf. § 2.12). Disse bestemmelsene faller bort når tiltaket er gjennomført og tatt i bruk.

Arealer merket #5 er alle rigg- og anleggsområder unntatt område o\_GF1 som er merket #6.

#5 Veganlegg etappe 1 – Strand: Veganlegg og tilkobling til eksisterende E18 ved Strand bygges slik det er vist i figur 3. Veganlegget fjernes/bygges om ved fullføring av hele tiltaket.



Figur 3: Løsning for veganlegg etappe 1 - Strand

#6 skal istandsettes i henhold til Landskapsplan (O-tegning) (jf. § 2.6) og omfattes ikke av krav til opparbeidelse i § 7.2. Det skal etableres trekker mot tilliggende gang- og sykkelveger. Det skal etableres en ballbane innenfor området.

9.2.1 På områder som på plankartet er markert som rigg- og anleggsområde tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av E18 Lysaker – Ramstadsletta. Rigg- og anleggsområder kan benyttes inntil tiltaket er gjennomført og er tatt i bruk.

9.2.5 Midlertidig omlegging av teknisk infrastruktur. Veger/turveger/gang- og sykkelveger/kollektivtraseer som berøres av tiltaket skal sikres mot konflikt med anleggstrafikk.

Gang- og sykkelveger, veger mv. som midlertidig må legges om skal kun benyttes til det formål som er angitt. Unntak fra dette gjelder løsning i etappe 1 ved Strand der hovedtrasé for sykkel kan anvendes som adkomst til boliger og vegteknisk anlegg inntil Høviktunnelen er tatt i bruk.

Gang- og sykkelveger, veger mv. som midlertidig må legges om skal holdes åpne gjennom hele anleggsperioden med tilfredsstillende standard.

Omkringliggende virksomheter skal sikres atkomst. Kollektivtrafikk skal sikres fremkommelighet i anleggsfasen.

Midlertidige omlegging av veger /gang- og sykkelveger skal tilbakeføres/ istandsettes umiddelbart etter at det tiltaket som krevde omleggingen er gjennomført eller avsluttet.



## 4 VIRKNINGER FOR OMGIVELSENE



Figur 13: Illustrasjon av etappe 1 på Strand.

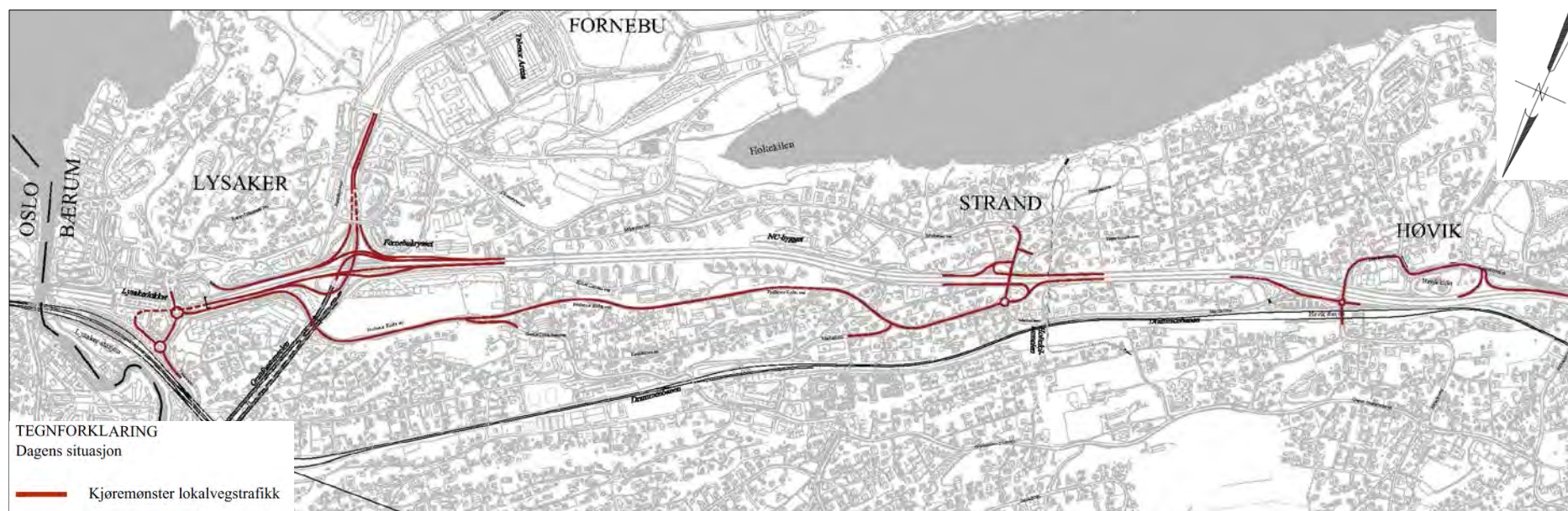


## 4.1 Trafikale konsekvenser

Strekningen Lysaker – Ramstadsletta bygges ut i etapper med en 1. etappe Lysaker – Strand. I hovedtrekk får strekningen Lysaker – Strand de forbedringer som er beskrevet i forslaget til reguleringsplan, mens forholdene på resten av strekningen blir som i dag. Imidlertid er det to viktige forbindelser som ikke kan etableres / tas i bruk før full utbygging:

- Dagens kryss på Strand blir fjernet og det er ikke mulig å etablere nytt kryss før Høviktunnelen er bygd. Det betyr at det ikke blir kobling mellom lokalvegsystemet og E18 mellom Lysaker og Høvik.
- Vestre lenke kan ikke kobles til E18 før Høviktunnelen er bygd.

Begge disse forholdene vil ha konsekvenser for trafikken på lokalvegene, både sammenlignet med dagens situasjon og med reguleringsplanforslaget fullt utbygd. For å få oversikt over dette er det gjort trafikkberegninger for dagens situasjon, reguleringsplanforslaget, 1. etappe med Markalléen åpen og 1. etappe med Markalléen stengt med bom. Figurene i det følgende viser lokalvegsystemet i de ulike situasjonene.



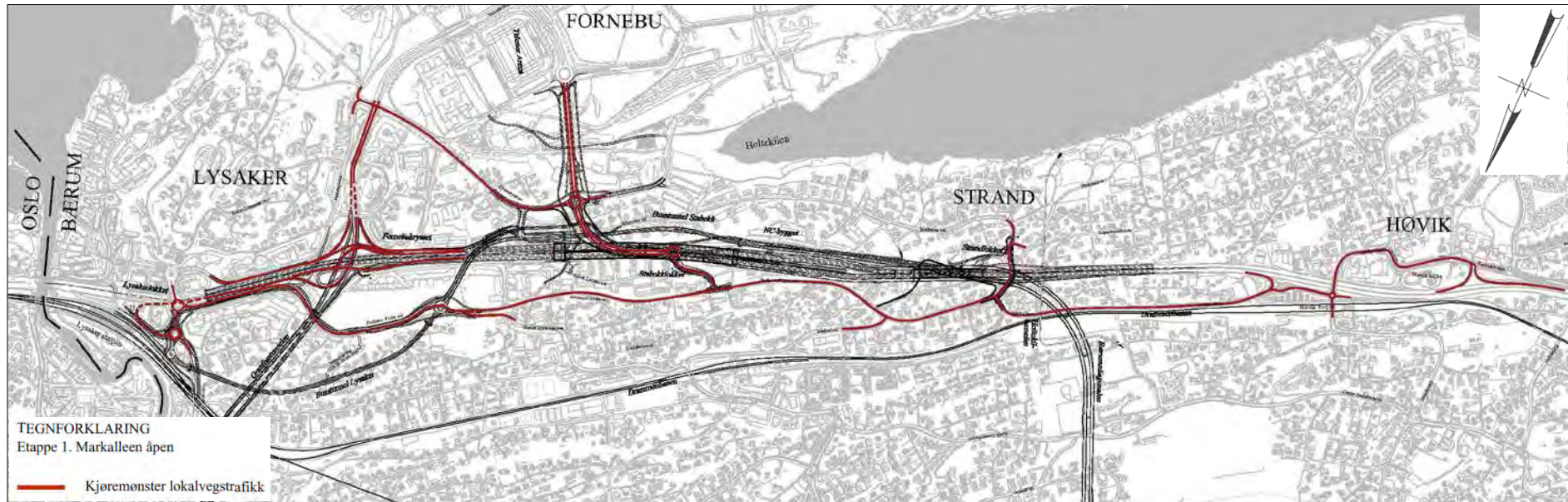
Figur 14: Lokalvegsystem i dagens situasjon



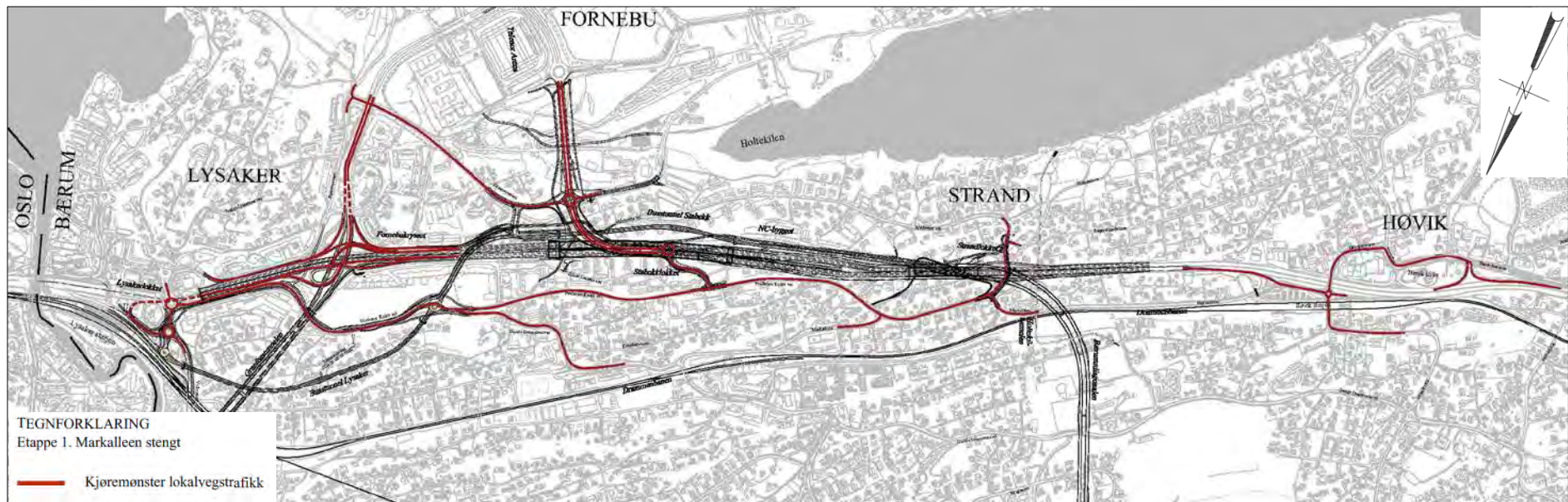


Figur 15: Lokalvegssystem i regulert løsning Lysaker-Ramstadsletta





Figur 16: Lokalvegssystem i etappe 1. Markalleen er åpen.



Figur 17: Lokalvegssystem i etappe 1. Markalleen er stengt.



I dag er Markalléen stengt for gjennomkjøring i rushtiden om morgenen ved Høvik. Dette er nødvendig for at gjennomgangstrafikken mot øst skal følge E18. Denne trafikkreguleringen er forutsatt opprettholdt i reguleringsplanforslaget der lokaltrafikken mellom Høvik – Strand – Fornebu følger den nye lokalvegen som er planlagt der E18 ligger i dag. I begge disse situasjonene er det fullt kryss ved Strand.

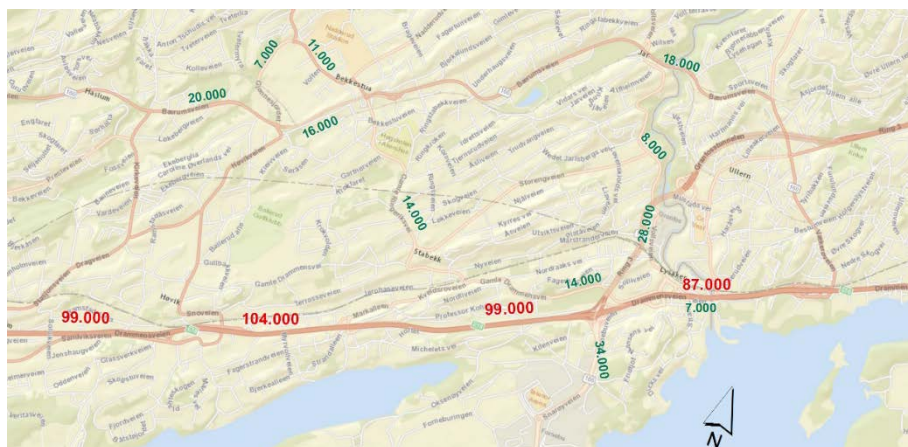
Etter ferdig utbygd 1. etappe står man overfor valget om å ha Markalléen åpen eller regulert med bom. Fra trafikkmodellen RTM23+ er det utført beregninger for de fire situasjonene. I beregningen er det forutsatt bompenger i samsvar med Oslopakke 3-avtalen, samt nødvendige bompenger for å finansiere etappen. Beregningene er utført for år 2030 og resultatene er vist i det følgende.

Tabell 1: Beregnet trafikkmengde for lokalveger

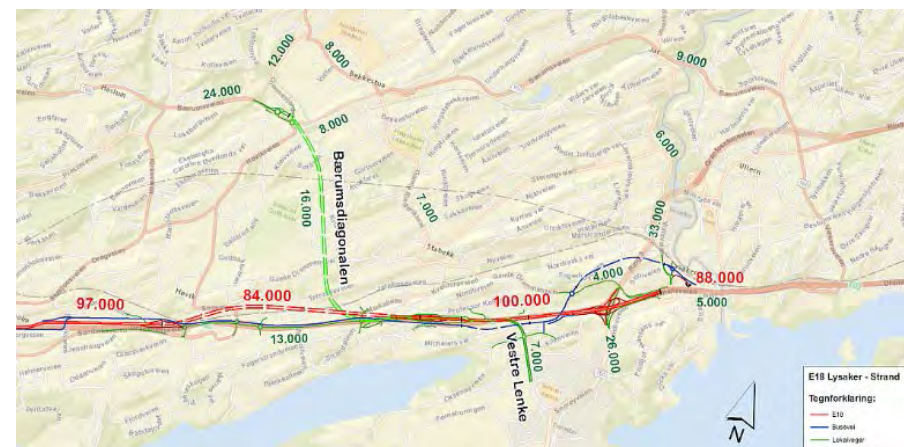
1) I beregningsmodellen kodes en veg enten som åpen eller strengt. Aktuelle tiltak som f. eks. bom i rushtiden medfører kun delvis stenging av veien. Effekten av dette vil ikke kunne beregnes, men må vurderes ut fra resultatene fra åpen og stengt veg. Tabellen nedenfor viser de teoretiske resultatene fra modellen.

2) Referanse er beregnet trafikk i 2030 på dagens vegsystem.

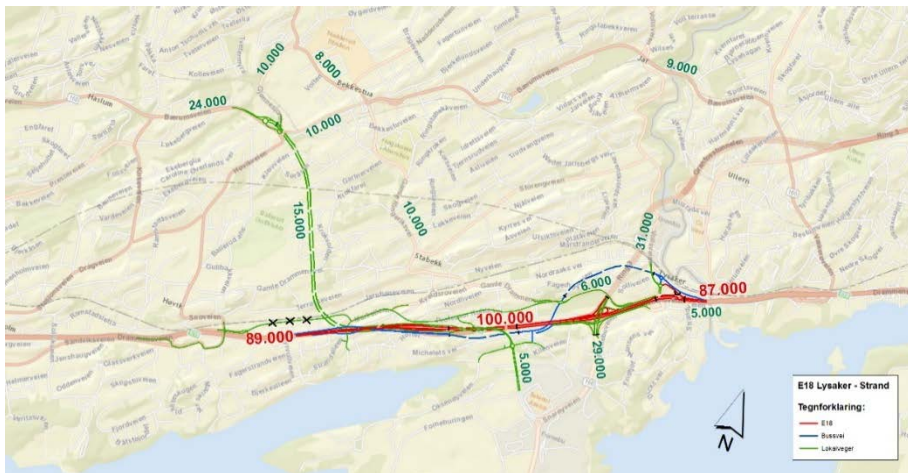
	Dagens (2010)	Referanse 2)	Regulert løsning	Etappe 1 med åpen Markalléen	Etappe 1 med stengt Markalléen
Markalléen mellom Høvik og Strand 1)	0	0	0	11 000	0
Markalléen mellom Michelets vei og Kveldsroveien	6 000	6 000	7 000	11 000	2 000
Prof. Kohts vei vest	1 000	1 000	2 000	6 000	4 000
Prof. Kohts vei øst	11 000	14 000	4 000	5 000	6 000
Vestre lenke	-	-	7 000	7 000	5 000



Figur 18: Referanse, dvs. dagens vegnett inkl. nye veganlegg som er igangsatt.



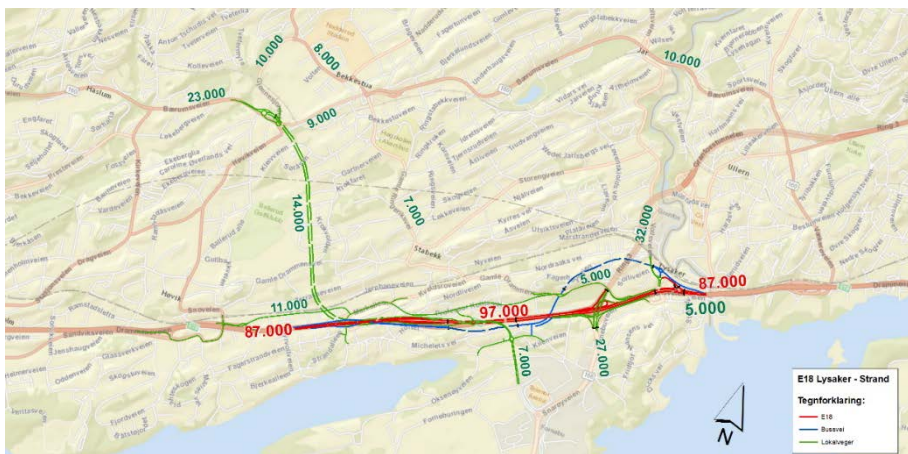
Figur 19: Regulert løsning Lysaker - Strand.



Figur 20: Etappe 1 Lysaker - Strand. Markalleén er stengt.

Markalleén er en boliggate, og økt trafikk er ikke ønskelig ut fra hensynet til trafiksikkerhet og miljø. Eventuelle avbøtende tiltak med f. eks. sanering av avkjørsler og støyskjerming er ikke mulig uten store inngrep i boligeiendommene. Det anbefales derfor at vegen stenges med bom. De 11 000 bilene som ikke kan bruke Markalleén fordeler seg på E18 og på lokalveger i og utenfor planområdet. Vest for Strandkrysset blir da trafikksituasjonen som i dag. Øst for krysset blir trafikken på lokalvegene vesentlig redusert til et nivå ikke langt fra reguleringsplanforslaget.

Professor Kohts vei øst, det vil si på strekningen Gamle Drammensvei – Vollsveien, får en reduksjon fra 14000 til 6000 ÅDT. Ved full utbygging er det beregnet 4000 ÅDT. Forskjellen på 2000 ÅDT gjelder langs hele Professor Kohts vei.



Figur 21: Etappe 1 Lysaker – Strand. Markalleén er åpen.

Strekningen Michelets vei – Kveldsroveien av Markalleén får redusert trafikk i etappe 1 sammenlignet med reguleringsplanforslaget. Reduksjonen er på 5000 ÅDT fra 7000 ÅDT i reguleringsforslaget til 2000 ÅDT i etappe 1. Årsaken til reduksjonen er at i etappe 1 blir denne vegen en ren atkomstveg til bebyggelsen i området, i regulert løsning blir den også en forbindelse til det nye Strandkrysset.

Enkelte får vesentlig lengre kjøreveg når Markalleén stenges. Det kan derfor være gunstig at bommen er åpen til bestemte tider utenom rush eller er åpen for enkelte brukergrupper. Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet.



### 4.3 Vegtrafikkstøy

Generelt for strekningen er det E18 i dagsonen som er dominerende støykilde. Mindre endringer i trafikk tall på lokalveger i nærheten av anlegget vil derfor ikke medføre vesentlig endring i støybelastning.

Det er beregnet noe høyere støy nivå til de nærmeste naboene rett øst for Strandlokket i etappe 1-løsningen enn i regulert løsning. Dette fordi E18 blir liggende noe høyere i terrenget for å kunne tilpasses dagens situasjon. Dette gir noe dårligere skjermingseffekt til omkringliggende bebyggelse.

Generelt vil løsningen vest for Strandlokket være lik dagens situasjon og følgelig ikke medføre vesentlige endringer i støysituasjonen. Det er imidlertid gjort enkelte endringer i geometri de første 200 m etter lokket, før man går over til eksisterende anlegg. Støytiltakene her er enda ikke justert fra regulert løsning. Dette må gjøres i byggeplanfasen. Støynivåene her regnes i hovedsak å bli som for i dagens situasjon. Overgang til etappe 1-løsning har ellers liten støymessig konsekvens for øvrige områder.

### 4.4 Luftforurensning

Tilsvarende som beskrevet for vegtrafikkstøy blir forholdene for luftforurensning vest for Strand uendret, mens øst for Strand blir forholdene som beskrevet i reguleringsplanforslaget. I forhold til reguleringsplanforslaget blir endringene i trafikk på lokalvegene øst for Strand så liten, og hastigheten er så lav, at det ikke har noen virkning på luftforurensningen.

Ved Strand går det mer trafikk i dagen enn i reguleringsplanforslaget. For denne trafikken vil imidlertid kjørehastigheten reduseres slik at samlet utslipp langs vegtraséen er nær uendret, og beregningen av forurensning i området viser samme utbredelse av røde og gule soner som i reguleringsplanforslaget.

## 4.6 Landskap

Fra Lysaker til Strand blir konsekvensene for landskap i etappe 1 i hovedsak de samme som i forslag til reguleringsplan. Endringene som etappe 1 medfører, skjer først og fremst i området på Strand. Vest for Strand blir terreng og landskap i etappe 1 tilsvarende dagens situasjon.

Lufttårnet ved østre portal på Strand, som tidligere var plassert mellom E18 og bussvegen, blir flyttet rett sør for sykkelvegen. Ny plassering vurderes som en estetisk og landskapsmessig bedre løsning. Tårnet blir omgitt av et større grøntareal som gir rom for mer vegetasjon rundt tårnet.

Plassering av lufttårn med tilhørende teknisk bygg ved vestre portal på Strand har fått en ubetydelig justering.

E18 må i etappe 1 føres under Strandlokket med tre gjennomgående felt mot Drammen. Lokket må derfor bygges med større bredde enn i reguleringsforslaget. Tunnelportalen blir ca. 3 meter bredere enn i opprinnelig løsning, men dette vurderes ikke å gi vesentlig negative konsekvenser for landskapet.

Som følge av at E18 føres under lokket og opp på eksisterende E18 må rundkjøringen i krysset mellom Michelets vei og lokalvegen utgå i etappe 1. Michelets vei med tilhørende gang-/sykkelveg legges i etappe 1 i kulvert under E18/fremtidig lokalveg. Undergangen vil ligge dypere, blir bredere og noe mer dominerende i etappe 1.



Figur 22: Reguleringsforslagets løsning: Vestre portal Strandlokket med bussveg og gang-/sykkelsystem som møtes oppå lokket, mens lokalveg føres fra portal inn i rundkjøring. Transparent lufttårn for Bærumsdiagonalen til høyre for portal.



Figur 23: Etappe 1. Vestre portal Strandlokket med bussveg oppå lokket, mens E18 kommer ut av portalen og Michelets vei føres under E18.



Ved bygging av etappe 1 vil provisorisk trasé for E18 medføre større terrenginngrep i forhold til om hele strekningen Lysaker-Ramstadsletta hadde blitt bygget ut i samsvar med opprinnelig planforslag. Dette vil også medføre innløsning av tre ekstra boliger sør for E18 (Strandalléen 1 og Fagerstrandveien 5 og 7).

I anleggsperioden vil provisorisk E18 bli liggende tett opp mot gjenstående boliger i Fagerstrandveien 1A, 1B og 9. Ved avsluttet anleggsperiode vil terrenget bli istandsatt med en skråning fra sykkelveg/bussveg i etappe 1 og opp til eiendommene. Som følge av det utvidede arealet i forbindelse med provisorisk trasé for E18 har det vært naturlig å gi hovedsykkelveg i bru/bussbru i etappe 1 en noe justert, bedre linjeføring langs eiendommene. Linjeføringen var i opprinnelig planforslag tilpasset bevaring av eksisterende granittmur.

Som beskrevet i reguleringsforslaget vil miljøløkket ved Kveldsro terrasse knytte sammen terrenget på begge sider av vegkorridoren. Store vegetasjonsarealer langs bussvegen og over tunnelportalen vil gi området et grønt preg. Dette vil også gjelde for etappe 1.



Figur 24: Reguleringsplanens løsning: Hovedsykkelveg og bussveg ligger oppå miljøløkket på Strand og fortsetter i bru over Michelets vei. Videre mot Høvik går hovedsykkelvegen på sørsiden av lokalvegen, mens bussvegen går på nordsiden.



Figur 25: Etappe 1. Strandløkket sett mot vest.



#### 4.7 Nærmiljø og friluftsliv

Fra Lysaker til Strand blir de direkte, arealmessige konsekvensene for nærmiljø og friluftsliv de samme i etappe 1 som om hele strekningen Lysaker-Ramstadsletta hadde blitt bygget ut.

På Strand innebærer etappe 1 innløsning og riving av 3 ekstra boliger. Denne endringen vil påvirke gjenværende boligmiljø.

Luftetårnet ved østre portal for Strandlokket er foreslått flyttet på yttersiden av sykkelvegen. Dette er en permanent flytting og gjelder følgelig ikke bare etappe 1. Med ny plassering kommer tårnet noe nærmere boligene i Holtet. Dette vurderes til å ha mindre betydning for boligene og områdets attraktivitet.

Framtidig sykkelveg langs sørsiden av E18 vil i etappe 1 bli benyttet som bussveg for østgående busser på strekningen fra dagens E18 og opp på Strandlokket. Forbindelse fra hovedsykkelveg på Strandlokket til eksisterende vegnett sikres ved å etablere en tilkobling mellom hovedsykkelvegen og Michelets vei som en etappeløsning.

I forhold til fremtidig situasjon, når utbygging er foretatt for hele strekningen, vil etappe 1 medføre noe økt trafikk på enkelte lokalveger som f.eks. Lysaker-Strand og Prof. Kohts vei. Dette vil være negativt for beboere og gående/syklende langs de berørte lokalvegene. Trafikkøkningen er beskjeden og hastigheten er lav, og dermed er forskjellene små.

I etappe 1 opprettholdes E18 i dagens trasé vest for Strand. Forholdene for nærmiljø og friluftsliv blir dermed de samme som i dag på denne strekningen. Reguleringsplanens positive virkninger for nærmiljø knyttet til at E18 føres i tunnel mellom Strand og Ramstadsletta oppnås derfor ikke før neste etappe er ferdig utbygget.



Figur 26: Reguleringsforslagets løsning. Illustrasjon av miljølokket på Strand



Figur 27: Illustrasjon av miljølokket på Strand i etappe 1.





Figur 28: Reguleringsforslagets løsning. Strandkrysset sett sørover fra Markalléen. Det blir undergang under lokalvegen for gang- og sykkeltrafikk. Hovedsykkelveg og bussveg går i bru over krysset.



Figur 29: Strandkrysset sett sørover fra Markalléen i etappe 1. Michelets vei føres under E18/fremtidig lokalveg. Når neste etappe bygges, flyttes E18 ned i Høviktunnelen. Deretter flyttes Michelets vei opp fra undergangen og føres gjennom rundkjøringen i krysset med lokalvegen.

#### 4.8 Kulturminner og kulturmiljø

Endringen gir i hovedsak ingen virkning for kulturminner og kulturmiljøer utover det som allerede er beskrevet i det opprinnelige planforslaget. Flytting av luftetårn medfører større nærføring til bygg med kulturhistorisk verdi (Holtet 10), og vil kunne virke visuelt dominerende på dette.



Figur 30: Holtet 10

#### 4.9 Naturmiljø

Etappe 1 gir ingen virkning for naturmiljø utover det som allerede er beskrevet i det opprinnelige reguleringsplanforslaget.

#### 4.10 Vannmiljø

Påvirkningen fra tiltaket på vannmiljø vil være knyttet til avrenning fra vegflater. Vaskevann fra tunneler føres til kommunal avløpsledning etter nødvendig behandling, og påvirker i liten grad vannmiljøet lokalt. Løsningen for oppsamling og overføring av vann må tilpasses i etappe 1. Det må bygges en pumpestasjon i

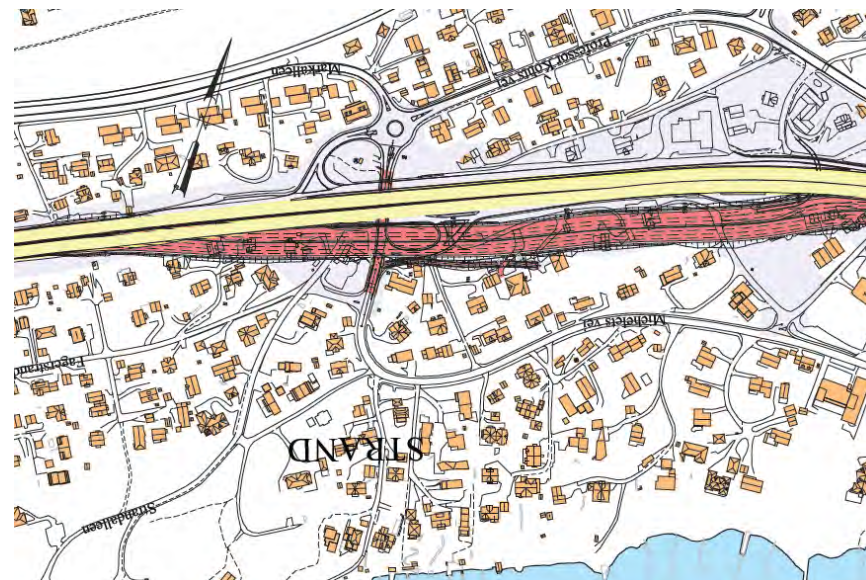
etappe 1 for å klare å rense alt overvannet før utslipp til fjorden. Videre vil noe av overvannet vest for Strandlokket som var tenkt behandlet ved rensing og infiltrasjon i grøfter, nå måtte føres til renseskammer øst for Strandlokket. Oppsummert vil det etter tilpasning av teknisk løsning ikke være vesentlig endret påvirkning på vannmiljøet i resipientene som følger av etappe 1.

#### 4.11 Anleggsperioden

Anleggsperiodens varighet er ca. 5 år.

Anlegget kan bygges omtrent slik som forutsatt i forslaget til reguleringsplan for Lysaker-Ramstadsletta, men midlertidig omlagt E18 vil beslaglegge mer areal på Strand. I området ved Strandlokket innebærer det at E18 flyttes over på en provisorisk trasé sør for byggeområdet på Strand. Dette gjør det mulig å gjennomføre storparten av anleggsarbeidene. Det er bare noen mindre konstruksjoner som må bygges etter at E18 er flyttet tilbake til sin nye trasé.

I forslaget til reguleringsplan for Lysaker-Ramstadsletta ble E18 flyttet inn i Høviktunnelen når lokalvegen skulle bygges om der Strandkrysset nå ligger. Med etappeløsningen må disse arbeidene utføres uten at trafikken legges om i Høviktunnelen. Dette medfører behov for mer plass på siden av dagen E18 slik at vegen kan flyttes midlertidig sørover også ved Strandkrysset mens det nye veganlegget bygges. Det er utarbeidet en revidert anleggsgjennomføringsrapport som viser løsningene i mer detalj, se B-104 «Anleggsgjennomføring», kap. 18. Figuren nedenfor viser med rød farge den omlagte E18 på Strand.



Figur 31: Midlertidig omlagt E18 på Strand er vist med rød farge

I portalområdet foran Høviktunnelen, øst for Strandlokket må det etableres en midlertidig fylling slik at E18 kan gå på samme nivå som de fremtidig rampene. Denne opprampingen medfører også at øvre del av murene langs disse rampene ikke kan bygges før Høviktunnelen er bygd og skal åpnes.

##### 4.11.1 Trafikale konsekvenser

I anleggsperioden vil trafikken gå på tilsvarende måte som om det var hele strekningen Lysaker-Ramstadsletta som skulle bygges ut. Dette med unntak av at det med etappeløsningen selvsagt ikke blir noen vegomlegginger på Høvik og Ramstadsletta.

Trafikalt vil antall felt og feltbruken på E18 være den samme som i dag også i anleggsperioden. Hastigheten vil imidlertid stedvis bli satt ned til 50 eller 60 km/t på grunn av endret kurvatur og smalere kjørefelt enn ved full utbygging. Dette vil føre til litt lengre reisetid når det ikke er kø og hastigheten kunne ha vært 80 km/t. I



russtimene vil den reduserte fartsgrensen ha liten betydning fordi farten likevel er lav på grunn av kø.

Det vil ikke være andre omkjøringsmuligheter ved ulykker under Strandlokket enn det er på E18 for øvrig.

#### **4.11.2 Gang- og sykkelveger**

I anleggsperioden for etappe 1 vil løsningene for gående og syklende være de samme som om det var strekningen Lysaker-Ramstadsletta som skulle bygges ut.

Gang- og sykkelveger vil i all hovedsak bli opprettholdt i anleggsperioden. Bare noen få av disse blir direkte berørt. Dette gjelder hovedsakelig kryssinger over eller under dagens E18 på følgende steder:

- Undergang under E18 ved Oksenøyveien. Denne tenkes erstattet med provisorisk bru.
- Fotgjengerbru over E18 ved Holtet. Denne rives og fortau langs Michelets vei benyttes i stedet.
- Undergang under E18 langs Michelets vei. Denne søkes opprettholdt lengst mulig. Når den ikke kan benyttes, etableres en erstatning.

Det er regulert nye sykkelfelt langs Prof. Kohts vei mellom Markalléen og Gamle Drammensvei. Disse er tenkt bygget før anleggsarbeidene for ny E18 starter.

#### **4.11.3 Sikring av skoleveger**

I anleggsperioden for etappe 1 vil skolevegene og sikringen av disse være de samme som om strekningen Lysaker-Ramstadsletta skulle bygges ut. Det er bare Lysaker skolekrets som ligger på begge sider av E18 i etappe 1, og som krever at det opprettholdes kryssing av E18 for skoleveg. Denne kryssingen ivaretas av

provisorisk kryssing ved Oksenøyveien og langs Michelets vei som nevnt i forrige kapitel.

#### **4.11.4 Kollektivruter i anleggsperioden**

I anleggsperioden for etappe 1 vil kollektivtraséene og kollektivrutene være de samme som om det var strekningen Lysaker-Ramstadsletta som skulle bygges ut. Alle kollektivruter er tenkt opprettholdt i hele anleggsperioden. Som tidligere nevnt vil også bussene kunne kjøre på E18 som i dag.

Langs E18 er det i dag bussholdeplasser ved Oksenøyveien og ved Holtet innenfor utbyggingsetappe 1. En tar sikte på at disse bussholdeplassene i prinsippet opprettholdes i hele anleggsperioden. Løsningene vil være litt forskjellige i de enkelte byggefasene ved at de kan bli flyttet noe og vil få en noe annen adkomst enn i dag. Dette vil bli detaljert utformet i neste planfase. Bussholdeplassene ved Holtet vil sannsynligvis bli flyttet nærmere kryssingen med Michelets vei.

#### **4.11.5 Omgivelser**

Endret provisorisk trasé for E18 medfører innløsning og riving av tre eiendommer i tillegg til de som var forutsatt ved utbygging av hele den regulerte strekningen. I tillegg vil provisorisk trasé få nærføring til noen gjenstående boliger. Ut over dette blir påvirkningen på omgivelsene på strekningen fra Lysaker til Strand den samme som om det var hele den regulerte strekningen som skulle bygges ut.

#### **4.11.6 Støy**

I anleggsperioden vil det bli økt støy i områder tilgrensende anleggsvirksomhet og fra midlertidig omlagt veg. Midlertidig omlagt veg bygges med støyskjermer. Detaljering av disse gjøres i

byggeplanfasen. Lavere hastighet (50-60 km/t) på omlagt E18 vil redusere støyen utenom rushtidene.

Det skal i forkant av anleggsdrift utarbeides støyprognoser og handlingsplan for bygg- og anleggsstøy skal beskrives i Plan for ytre miljø. Ved overskridelse av grenseverdier i T-1442, skal det iverksettes avbøtende tiltak. Alle berørte naboer skal varsles og holdes løpende orientert om støyforhold i anleggsfasen.

#### **4.11.7 Vannbehandling**

Vannbehandling i anleggsperioden vil være den samme som om det var hele den regulerte strekningen som skulle bygges ut. Drenasje fra omlagte veger vil i hovedsak bli knyttet til drenasjesystemet for eksisterende veger. Vann i byggeproper og fra drivingen av tunneler vil bli behandlet etter gjeldende rutiner før utslipp til resipient.

#### **4.11.8 Naturmiljø**

Hensynet til naturmiljø i anleggsperioden vil være den samme som om det var hele den regulerte strekningen som skulle bygges ut. Likevel vil den økte anleggsperioden som følge av at planen utføres i to etapper gi en økt total belastning på vannmiljøet.

#### **4.11.9 Fremdrift**

Det er utarbeidet fremdriftsplaner både for løsningen hvor E18 bygges fra Lysaker til Ramstadsletta i én omgang, og løsningen hvor en i etappe 1 kun bygger E18 fra Lysaker til Strand. Begge løsninger tar like lang tid å bygge, ca. 5 år. Årsaken til at det ikke er noe tid å spare på å bygge en kortere strekning, er at strekningen Strand-Ramstadsletta kan bygges parallelt med arbeidene på strekningen Lysaker-Strand.

Når man i fremtiden skal bygge videre vestover fra Strand, vil varigheten på neste etappe være litt avhengig av hva denne etappen vil omfatte. De mest sannsynlige løsningene er enten å bygge fra Strand til og med Ramstadsletta, eller fra Strand til og med Slepanden. Foreløpige vurderinger viser at i begge tilfeller vil byggetiden være omtrent 4 ½ til 5 år.

#### **4.12 Grunnerverv**

Etappeløsningen innebærer at 3 boliger må innløses i tillegg til det som kreves for det opprinnelige reguleringsplanforslaget. Det er Strandalléen 1 og Fagerstrandveien 5 og 7. I tillegg blir det i anleggsperioden noe økte inngrep på enkelte eiendommer enn det det opprinnelige reguleringsplanforslaget krevde.

Grunnerverv vil bli foretatt etter samme opplegg som beskrevet i det opprinnelige planforslaget. Dette er som følger:

Grunnerverv er en privatrettslig prosess mellom grunneier og Statens vegvesen. Det skilles mellom de eiendommer Statens vegvesen må erverve/innløse for å gjennomføre anlegget, og de eiendommene Statens vegvesen kan erverve.

Erverv av eiendom må gjennomføres av Statens vegvesen for de arealer som beslaglegges, og bygninger som må rives fordi de ligger i traséen for nytt veganlegg eller inngår i midlertidige rigg- og anleggsområder. Disse eiendommene må ligge innenfor planens avgrensning markert med samferdselsformål eller bestemmelsesområde for rigg- og anleggsområde. Erverv kan være både permanent eller midlertidig.

Statens vegvesen kan erverve boliger der støy- og forurensningsforhold vurderes som uforsvarlige i anleggsperioden og/eller etter at ny E18 er tatt i bruk. Disse eiendommene kan ligge utenfor planavgrensningen, men forutsetter enighet med grunneier om erverv. Eiendommer som etter de utførte støy- og



forurensningsvurderinger får forhold som er forsvarlige, har vegvesenet ikke anledning til å innløse.

Behovet for å innløse eiendom som følge av utbygging av E18, er blant de mest omfattende grunnervversprosessene som er gjennomført i Norge. Ved ordinære planprosesser igangsettes ikke grunnerverv før reguleringsplanen er vedtatt. I dette planforslaget har regjeringen åpnet for at grunnerverv kan igangsettes på bakgrunn av vedtatt kommunedelplan, forutsatt enighet gjennom en minnelig avtale mellom grunneier og Statens vegvesen. Hvis det ikke oppnås enighet, kan ekspropriasjon først gjennomføres når reguleringsplanen er vedtatt.

Eiendommer som må innløses som følge av tiltaket vil få full erstatning når innløsning skjer. Vegvesenet ønsker å komme til enighet med eierne om erstatningen ved minnelige løsninger, slik at det ikke blir nødvendig å anvende tvangsprosesser. Vegvesenet har igangsatt grunnerverv langs deler av strekningen på bakgrunn av vedtatt kommunedelplan, og vil fortsette innløsning av boliger ut fra bevilgninger som foretas. Bevilgninger til grunnerverv skjer årlig over statsbudsjettet, og det er foreløpig ikke klart når innløsning av de enkelte bygningene vil skje.