



DET KONGELIGE KOMMUNAL-  
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
Postboks 8111 Dep  
0032 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

17/3054-13

8. september 2017

## **Områderegulering for E18 korridoren Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelse Gjøannes-Fornebu i Bærum kommune. Avgjørelse i innsigelsessak**

Det vises til fylkesmannens brev av 19.06.2017 og sakens dokumenter. Oslo kommune har innsigelse til områderegulering for E18-korridoren Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjøannes i Bærum kommune. Saken er oversendt departementet for avgjørelse etter plan- og bygningsloven § 12-13.

Statsråd Bent Høie er ved kongelig resolusjon 11. august 2017 oppnevnt som settestatsråd for statsråd Jan Tore Sanner ved behandling av innsigelsen fra Oslo kommune. Statsråd Jan Tore Sanner er inhabil fordi han eier grunn innenfor planområdet.

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner reguleringsplan for E18 fra Lysaker til Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjøannes. Departementet legger vekt på at vegløsningen i reguleringsplanen er i samsvar med kommunedelplanen for E18-korridoren fra Lysaker til Slependen som ble vedtatt i 2014. Gjennomføring av planen reduserer støy og luftforurensning langs E18, og har derfor positiv lokal helseeffekt.**

**Departementet legger til grunn at Bærum kommune, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen oppfyller målene i Klimaforliket og Oslopakke 3-avtalen gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, styrking av kollektivtilbudet og trafikantbetaling. Statens vegvesen må kontinuerlig vurdere og regulere bruken av feltene på E18 etter vegtrafikktrafikkloven for å redusere biltrafikken og sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken.**

## **Bakgrunn**

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til områderegulering for ny E18 på strekningen Lysaker-Ramstadsletta inkludert ny tverrforbindelse mellom Gjøannes og Fornebu. Planen legger grunnlag for følgende tiltak:

- Ny E18 med tre felt i hver retning. Det planlegges en 500 m lang tunnel på Stabekk og en 1900 m lang tunnel fra Strand til Høvik (Høviktunnelen). På Ramstadsletta og ved nedre Stabekk blir det dagsoner der E18 kobles sammen med lokalveger.
- På strekningen Strand-Høvik nedgraderes dagens E18 til lokalveg med ett felt i hver retning.
- Ny tverrforbindelse i tunnel fra Gjøannes til E18 ved Strand (Bærumdiagonalen).
- Ny adkomstveg til Fornebu (Vestre lenke)
- Ny separat bussveg på hele strekningen
- Ny separat hovedsykkelveg på hele strekningen

Reguleringsforslaget er utarbeidet med grunnlag i kommunedelplan for E18-korridoren fra Lysaker til Slependen, som ble vedtatt av Bærum kommune 18.06.2014. Kommunedelplanen legger opp til tre felt i hver retning og forutsetter at utbyggingen skal skje i to etapper, der første etappe omfatter strekningen Lysaker-Ramstadsletta og andre etappe omfatter strekningen Ramstadsletta-Slependen.

**Oslo kommune v/bystyret** fremmet innsigelse til reguleringsplanen i møte 16.11.2016. Kommunen mener at den fysiske løsningen på strekningen Strand-Ramstadsletta legger grunnlag for økt biltrafikk inn mot Oslo i strid med nasjonale klimamål, regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Oslo kommunes klimastrategi og revidert avtale om Oslopakke 3. Kommunen mener at det, i tråd med revidert avtale om Oslopakke 3, må utarbeides en alternativ løsning for strekningen Strand-Ramstadsletta som gir reduserte kostnader og som sikrer at veikapasiteten inn til Oslo ikke øker.

**Drøftingsmøte** mellom Oslo kommune og Bærum kommune ble holdt 20.12.2016. Etter møtet foreslo Bærum kommune og Statens vegvesen at ett felt i hver retning ikke skal tas i bruk før E16 er koblet på E18 i tunnel under Sandvika. Oslo kommune foreslo at ett felt i hver retning blir permanent kollektivfelt.

**Bærum kommune** sendte et alternativt planforslag med etappedelning ved Strand på begrenset høring i januar 2017. Forslaget var basert på revidert avtale om Oslopakke 3 av 5. juni 2016, som legger til grunn en etappedelning ved Strand.

**Mekling** ble gjennomført hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus 20.03.2017 uten at kommunene kom fram til en omforent løsning.

**Bærum kommune** vedtok reguleringsplanen uten etappedelning ved Strand, i møte 31.05.2017. Kommunen viser til forslaget til Nasjonal Transportplan 2018-2029 og forutsetter

en sammenhengende utbygging av E18 i vestkorridoren, slik at negative konsekvenser av en etappedelning ved Strand unngås.

Bærum kommune mener at E18-utbyggingen har overveiende positive sider for innbyggerne. Kommunen fremhever at tett befolkede boligområder i E18-korridoren vil skjermes for høye støy- og luftforurensningsnivåer gjennom høy tunnelandel. Vestre lenke til Fornebu er avgjørende for videre utbygging av Fornebu. Bærumsdiagonalen fra Gjønnes til E18 vil avlaste lokalveger i Østre Bærum, og gi bedre rammer for sentrumsutvikling i Bekkestua og Stabekk. Separat bussveg vil sikre god framkommelighet til Lysaker, som kan bli et sentralt kollektivknutepunkt. Separat sykkelveg skal bidra til at andelen syklende øker og at trafiksikkerheten blir bedre.

For å få en optimal nytte av den nye transportløsningen i E18-Vestkorridoren, sier kommunen at bilbruken må søkes redusert. Kommunen skal sammen med Statens vegvesen vurdere og iverksette tiltak som virker trafikkbegrensende.

**Fylkesmannen** oversendte saken til departementet 19.06.2017 uten anbefaling av løsning. Fylkesmannen har forståelse for Bærum kommunes ønske om å redusere lokal forurensning, bedre kollektivtransporten og legge til rette for byutvikling. Fylkesmannen har også forståelse for innsigelsen fra Oslo kommune og ønsket om en alternativ løsning. Fylkesmannen er usikker på om en mer restriktiv parkeringspolitikk, bompenger/trafikanbetaling og bedre kollektivløsninger vil gi en betydelig reduksjon av biltrafikken fra Asker og Bærum inn til Oslo.

Fylkesmannen anser at vurderingene som Bærum kommune har gjort av virkninger for Tjernsmyrtjern og av faren for spredning av fremmede arter er tilstrekkelige. Hensynet til naturmangfold vurderes å være ivarettatt i reguleringsplanen, jf. naturmangfoldloven §§ 7-12.

**Møte** om saken ble gjennomført 30.06.2017 med representanter fra Bærum kommune, Oslo kommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Akershus fylkeskommune, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet, Statens vegvesen Region Øst og Statens vegvesen vegdirektoratet.

**Samferdselsdepartementet** har uttalt seg til saken i brev av 30.08.2017. Departementet viser til vurderinger fra Vegdirektoratet i brev av 18.08.2017, og anbefaler at innsigelsen ikke tas til følge. Samferdselsdepartementet fremhever at E18 er en av landets viktigste riksveger og en del av korridor 3 som er hovedforbindelsen mellom Oslo og Stavanger via Kristiansand. Utbygging av vegsystemet og oppgradering av transportstandarden i denne korridoren har gitt bedre framkommelighet og trafikkavvikling, færre ulykker og redusert reisetid. Det gjenstår betydelige utfordringer flere steder i korridoren, blant annet rundt Oslo.

Samferdselsdepartementet mener at E18 må bygges ut på en mest mulig rasjonell måte med løsninger som minimerer ekstrakostnader og ikke fører til økte belastninger for naboer og trafikanter. Det vises til at regjeringen har satt av midler til en sammenhengende utbygging av E18 mellom Lysaker og Drengsrud i Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Samferdselsdepartementet fremhever at det ikke kan gjennomføres løsninger som er i strid med EUs tunnelsikkerhetsdirektiv og tunnelsikkerhetsforskriften. Det kan heller ikke legges opp til løsninger som skaper unødige flaskehalsar og dårlig trafikkavvikling.

Statens vegvesen påpeker i sin uttalelse at antall felt i reguleringsplanen har bakgrunn i tunnelsikkerhetsforskriften. Tettheten av tunneler og påkoblingen av E16 på E18 i tunnel under Sandvika innebærer at E18 i retning Oslo må få et ekstra felt mellom Sandvika og Fornebu/Ring 3. Dette gir noe økt kapasitet og bedre trafikkavvikling i Bærum. Beregninger viser at trafikken over bygrensen til Oslo ikke vil øke utover dagens nivå, dersom det innføres nye bomsnitt og høyere bompengesatser i tråd med Oslopakke 3. Andelen tunge kjøretøy går noe opp, men antall personbiler går ned.

Statens vegvesen viser til at den foreslåtte vegløsningen på kort sikt vil gi bedre fremkommelighet for bil og busser i Vestkorridoren og avlaste øvrig vegnett i Bærum og Asker. For å sikre god måloppnåelse over tid, må utbyggingen av E18 i Vestkorridoren kombineres med samordnet areal- og transportplanlegging, et bedre kollektivtilbud og sterkere restriksjoner for å begrense biltrafikken. Dette omfatter målrettet trafikantbetaling slik det er besluttet i Oslopakke 3 og parkeringsrestriksjoner. Oslo kommune vil selv ha råderett eller innflytelse over disse virkemidlene.

Statens vegvesen mener også at utslippene av CO<sub>2</sub> og lokal miljøbelastning vil reduseres fordi en stadig større andel av bilparken består av elbiler og andre miljøvennlige biler.

Statens vegvesen mener at forslaget om et permanent kollektivfelt vil innebære stor fare for kø i tunnelsystemet under Sandvika og dårligere trafiksikkerhet i kryssområdene utenfor tunnelen der kollektivfeltet må opphøre. Når E16 kobles sammen med E18 vil det være behov for alle feltene av hensyn til trafiksikkerhet og mulighet for evakuering av tunnelene. Statens vegvesen mener videre at det ikke er riktig med kollektivfelt på E18 på en kort strekning, når det samtidig skal etableres en separat bussveg på den samme strekningen.

Statens vegvesen mener det er mulig å bare ta i bruk to inngående felt i Høviktunnelen inntil Sandvikstunnelen åpner for trafikk, men påpeker at da vil dagens situasjon med forsinkelser for næringstrafikk og busser opprettholdes. Det vil også gi en noe mer komplisert situasjon med vekslende trafikk øst for Høviktunnelen mot Ring 3.

**Klima- og miljødepartementet** har uttalt seg til saken i brev av 01.09.2017. Departementet anbefaler at reguleringsplanen godkjennes, men at det legges inn en rekkefølgebestemmelse om at det tredje feltet i østgående retning på strekningen Strand-Ramstadsletta ikke tas i bruk før tunnelen under Sandvika er ferdigstilt. Etter ferdigstilling av tunnelen må det gjøres en ny vurdering av situasjonen basert på nye trafikk- og utslippstall. Klima- og miljødepartementet mener videre at kommunen og fylkeskommunen gjennom øvrig planlegging og i andre avtaleverk som bymiljøavtalen, må vedta og iverksette nødvendige restriktive tiltak, herunder trafikantbetaling, for å unngå en trafikkvekst mot Oslo.

Klima- og miljødepartementet viser til Norges klimamål for 2030, regjeringens mål om at utslippene fra transportsektoren skal reduseres med 35-40 % i 2030 sammenlignet med 2005, og at transporten skal være tilnærmet utslippsfri/klimanøytral innen 2050.

Departementet viser også til målet om at persontransporten i byvekstområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Departementet fremhever at det i tillegg til overgang til lav- og nullutslippsteknologi, er nødvendig å redusere transportbehovet gjennom en samordnet areal- og transportplanlegging med fortetting i knutepunkter, prioritering av kollektivtrafikken og gjennomføring av bilrestriktive tiltak.

Klima- og miljødepartementet viser til at den planlagte vegløsningen vil bidra til en kapasitetsøkning som vil medføre økt trafikk og økte utslipp av klimagasser dersom det ikke vedtas trafikkregulerende tiltak. Departementet støtter forslaget om at det tredje feltet på strekningen Strand-Ramstadsletta ikke tas i bruk før E16-tunnelen under Sandvika er etablert. Klima- og miljødepartementet mener videre at det må gjennomføres bilrestriktive tiltak som bompenger/vegprising, og at det gjennom lokal og regional planlegging må legges til rette for fortetting rundt knutepunktene, slik at transportbehovet reduseres.

#### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurderinger**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet skal i henhold til plan- og bygningsloven § 12-13 avgjøre om innsigelsen fra Oslo kommune skal tas til følge eller ikke. Departementet kan i den forbindelse gjøre de endringer i planen som finnes påkrevd.

Den vedtatte reguleringsplanen legger grunnlag for bygging av ny E18 på strekningen Lysaker-Ramstadsletta i en etappe, samt ny tverrforbindelse mellom Gjønnnes og E18. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har forståelse for Bærum kommunes ønske om en ny E18-løsning som reduserer lokal støy- og luftforurensning i E18-korridoren, avlaster lokalvegnettet og legger grunnlag for byutvikling på Lysaker, Fornebu, Høvik og Sandvika. Dette er i tråd med kommunens langsiktige utviklingsstrategi og føringer i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Den planlagte vegløsningen sikrer også bedre fremkommelighet for kollektivtransporten og for syklistene gjennom separate buss- og sykkelveger. Dette er viktig for å redusere bruken av privatbiler og øke andelen som går, sykler og bruker kollektivtransport, jf. klimaforlikets målsetting om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling. Prosjektet vil ha en stor helsemessig forbedringseffekt langs E18-korridoren.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har også forståelse for Bærum kommunes ønske om en sammenhengende utbygging av E18 på den aktuelle strekningen, og viser til at det er avsatt midler til gjennomføring av planen i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Oslo kommune begrunner sin innsigelse med at vegløsningen vil bidra til økt trafikk, økte utslipp av klimagasser og dårligere luftkvalitet i Oslo. Kommunen mener det er avvik mellom antall felt inn mot Oslo som ble avtalt i Oslopakke 3 og antall felt i reguleringsplanforslaget. Oslo kommune mener derfor at ett av feltene må være et permanent kollektivfelt.

Det fremgår av planbeskrivelsen til reguleringsplanen at den nye E-18 løsningen vil føre til økt kapasitet på E18, men at man gjennom økt bompengavgift ikke vil få økt trafikk over grensen til Oslo kommune. Beregninger foretatt i forbindelse med Oslopakke 3-avtalen viser at trafikken kan reduseres med 14 % med vedtatte bompengesatser.

Statens vegvesen har i dialogen med Oslo kommune foreslått at det tredje feltet inn mot Oslo ikke tas i bruk før E16 er koblet på E18 i tunnelen under Sandvika. Dette vil imidlertid redusere positive gevinster av den planlagte vegløsningen, som bedre flyt for kollektivtrafikken og næringstrafikken og mindre trafikk på lokalvegene. Klima- og miljødepartementet støtter forslaget om at det tredje feltet ikke tas i bruk nå, og viser til at det er viktig å unngå en kapasitetsøkning som fører til økt trafikk og økte utslipp av klimagasser.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner det vanskelig å overprøve de trafikkfaglige vurderingene til Statens vegvesen. Heller ikke Samferdselsdepartementet støtter innsigelsen. Departementet ser det derfor som lite hensiktsmessig å regulere bruken av feltene gjennom bestemmelser etter plan- og bygningsloven.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner etter en samlet vurdering å kunne godkjenne reguleringsplanen med tre felt i hver retning. Departementet legger vekt på at vegløsningen i reguleringsplanen er i tråd med kommunedelplan for E18-korridoren Lysaker-Slependen.

For å unngå at framkommelighetsgevinstene ved den nye vegløsningen spises opp av økt trafikk, må det gjennomføres trafikkreduserende tiltak. Dette er også nødvendig for å nå nasjonale, regionale og kommunale mål for utslipp av klimagasser og reduksjon av helseskadelig forurensing. Kommunal- og moderniseringsdepartementet forutsetter at Bærum kommune, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen gjennomfører tiltak for å oppfylle Klimaforlikets målsetting om nullvekst i personbiltrafikken og Oslopakke 3-avtalens mål om 15 % reduksjon i biltrafikken. Aktuelle tiltak omfatter samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, styrking av kollektivtilbudet og trafikantbetaling. Departementet legger videre til grunn at Statens vegvesen kontinuerlig vurderer og regulerer bruken av feltene på E18 etter vegtrafikktrafikkloven for å redusere biltrafikken og sikre god framkommelighet for kollektivtransporten.

## Vedtak

**Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-13 godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet områderegulering for E18 Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjønnnes med plankart dokument 3600283 og bestemmelser dokument 3600009.**

Departementets vedtak er endelig og kan ikke påklages.

For kunngjøring av planen gjelder plan- og bygningsloven § 12-12.

Bærum kommune er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen



Bent Høie

Kopi:

Bærum kommune

Oslo kommune

Akershus fylkeskommune

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Klima- og miljødepartementet

Samferdselsdepartementet

Miljødirektoratet

Statens vegvesen, vegdirektoratet

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*