

# SAKSFREMLEGG

Godkjent av:

Arkiv: 143

Saksbehandler: Toril Skovli

Arkivsaksnr.: 11/626

## E18-korridoren i Asker, Slependen - Drengsrud

### Innledende siling av alternativer på parsell Høn-Drengsrud og orientering om konsepter på parsell Slependen-Høn

::: Sett inn innstillingen under denne linja – denne linjen skal ikke fjernes↓

Rådmannen anbefaler plan-, samferdsel- og næringsutvalget å innby formannskapet til å fatte slikt  
**v e d t a k:**

1.	<p><b>Parsell Høn-Drengsrud:</b></p> <p><b>A. Formannskapet anbefaler at alternativene 1.3 (E18 som dagløsning forbi Hagaløkka, tunnel Lensmannslia - Fusdal) og 3.1 (Røykenveien som dagløsning i ny trasé over Fusdal) ikke utredes videre</b></p> <p><b>B. Formannskapet anbefaler at alternativ 1.2 (Tunnel mellom Lensmannslia og Høn) blir med i den videre prosess.</b></p>
2.	<p><b>Parsell Slependen-Høn:</b></p> <p><b>A. Formannskapet tar notat «Vurdering av alternative veikonsepter på parsell Slependen-Høn» til orientering</b></p> <p><b>B. Formannskapet viser til planprogrammets veialternativer og påpeker at en løsning med E18 i dagen mellom Slependen og Høn ikke er ønskelig (alternativ 2.1)</b></p> <p><b>C. Formannskapet viser til innspill fra kontaktgruppe Holmen Slependen og aksjonsgruppe for E18 i tunnel, og har forståelse for ønsket om tunnel i området Slependen-Nesbru, men ser et slikt konsept lite forenlig med planer for E18 gjennom Bærum og øvrige tunnelløsninger i Asker</b></p>

::: Sett inn innstillingen over denne linja – denne linjen skal ikke fjernes↑

... Sett inn saksutredningen under denne linja – denne linjen skal ikke fjernes↓

## 1. Sammendrag og konklusjon

### 1.1 Hva saken gjelder.

Statens vegvesen Region øst startet arbeidet med utarbeidelse av kommunedelplan for veisystemet for E18 gjennom Asker i februar 2011. Planen omfatter E18 og tilliggende veianlegg, blant annet nordre del av Røykenveien, Slemmestadveiens tilkobling til E18 ved Holmen og Fekjan/ Billingstadsletta. I tillegg inngår kollektivterminal i Asker, kollektivtrasé gjennom hele planområdet og tilbud for gående og syklende.

Statens vegvesen ber om en innledende siling av alternativer på parsellen Høn-Drengsrud. Disse alternativene er ferdig utredet i hht krav om konsekvensutredning og vil følge saken som bakgrunnsdokumentasjon. Imidlertid er det ønskelig å redusere antall alternativer som uttegnes som plankart. Med en slik reduksjon står man igjen med to-tre alternative løsninger for hver veilenke. Det endelige trasévalget vil skje i forbindelse med den formelle planbehandlingen som forventes i perioden høst 2014-sommer 2015.

Saken gjelder i tillegg en orientering av vurderte veikonsepter på strekningen Høn-Slependen og en synliggjøring av kombinasjonsmuligheter for E18 mellom Slependen og Drengsrud. Disse veikonsepter er imidlertid foreløpig ikke konsekvensutredet

## 1.2 Rådmannens konklusjon.

### Parsell Høn-Drengsrud

Rådmannen mener at ny E18 må planlegges med flere tunneler gjennom Asker for å redusere barrierer og støybelastning. Det har gjennom planprosessen blitt utredet mange tunnelalternativer med ulik lokalisering (ref politisk behandling av innledende fase i 2012). Statens vegvesen har nå konstruert og utredet konsekvenser for alle alternativer på parsell Høn-Drengsrud. Gjennom dette arbeidet har man erfart at enkelte av alternativene er lite gunstige, og således ikke anbefales fremmet som formelt planforslag. En slik innledende siling er å forstå som en forenkling av det komplette planforslaget som vil bestå av to/tre alternative løsninger for alle veitraseer. Gjennom den formelle planbehandlingen må de ulike tunnel-strekningene gjennom hele planområdet settes opp mot hverandre og vurderes i et helhetlig perspektiv.

Rådmannen anbefaler at alternativ 1.3 og 3.1 ikke utredes videre. Alternativ 1.4 (tunnel under Hagaløkkka og mellom Lensmannslia og Fusdal) er en god erstatning for 1.3. Når det gjelder alternativ 3.1 med ny trasé for Røykenveien over Fusdal som dagløsning, vurderes den som et dårlig alternativ. Rådmannen har forståelse for at dagløsning i form av alternativ 3.0+ ønskes utredet, men påpeker at tunnelloøsning for Røykenveien er den beste løsningen for lokalmiljøet. En slik løsning kan også videreutvikles i form av tunnel til Skytterveien, noe som er i tråd med kommuneplanens Nye Røykenvei.

Rådmannen ønsker imidlertid ikke å sile ut alternativ 1.2 (tunnel Lensmannslia-Høn) nå. Dette begrunnes med ønsket om full fleksibilitet når løsning for E18 gjennom hele Asker skal vurderes. Rådmannen anbefaler en helhetlig vurdering når alle alternativer er ferdig utredet, gjennom den formelle planbehandlingen høst 2014.

### Parsell Slependen-Høn og notat om vurdering av veikonsepter

Statens vegvesen synliggjør gjennom notatet at 9 ulike konsepter er vurdert på parsell Slependen-Høn. Tre av konseptene er definert som alternative løsninger i revidert planprogram. Notatet legges frem til orientering for å synliggjøre løsningsvurderingene som er gjort i innledende fase på strekningen Slependen-Høn. Rådmannen anbefaler imidlertid at Asker kommune allerede nå gir til kjenne to prinsipielle holdninger til strekningen Høn – Slependen.

Det er fra Asker kommunes side ønskelig at E18 i størst mulig omfang legges i tunnel. E18 som en gjennomgående dagstrekningen er ikke ønskelig. Rådmannen aksepterer imidlertid at løsningen utredes videre.

På denne parsellen er Holmen definert som tettsted og Nesbru som nærsenter. Rådmannen mener at tunnelloøsninger forbi Sandvika, Nesbru og Holmen må prioriteres, da det store utviklingspotensialet ligger til disse tettstedene. Notatet viser at det ikke er mulig å kombinere tunnel under Sandvika med tunnel forbi Holmen kirke og videre til Holmenkrysset.

Rådmannen anbefaler derfor at konseptene 2.1 (dagløsning), 2.2 (tunnel Holmen-Nesbru) og 2.3 (tunnel Hofstad-Nesbru) utredes som planforslag med konsekvensvurdering og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Oppsummert står man igjen med at følgende alternativer utredes videre og fremlegges til politisk behandling i form av forslag til kommunedelplan for E18 med tilhørende konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse:

- 1.2 (Tunnel mellom Lensmannslia og Høn)
- 1.4 (Tunnel under Hagaløkka og tunnel mellom Lensmannslia og Fusdal)
- Lokal hovedsamlevei i dagens E18-trasé mellom Drengsrud og Høn
- Lokal hovedsamlevei som ringvei (i tunnel under Hagaløkka, ny bro over jernbanen og via en utvidet Lensmannslia)
- 3.0+ (Røykenveien som dagløsning i dagens trasé, supplert med kollektivfelt)
- 3.2 (Røykenveien i tunnel)
- 2.1 (E18 som dagløsning mellom Høn og Slependen)
- 2.2 (E18 i dagløsning Høn- Holmen, tunnel Holmen-Nesbru, dagsone Nesbru-Slependen)
- 2.3 (E18 i dagløsning Høn-Hofstad, tunnel Hofstad-Nesbru, dagløsning Nesbru-Slependen)

## **2. Bakgrunn for saken. Saksopplysninger**

### **2.1 Alternative løsninger**

Arbeidet med parsellen Holmen-Drengsrud startet i 2011. I juli 2013 ble planområdet utvidet til også å omfatte Holmen-Slependen. Pga denne tidsforskyvningen, er løsningene på parsell Høn-Drengsrud nærmest ferdig utredet, mens det på parsell Slependen-Høn foreligger et notat som viser ni løsningskonsepter. Tre av konseptene anbefales utredet.

I planprogrammet datert 24.2.2014 er følgende alternativer definert for strekningen Slependen-Drengsrud:

- Tre ulike traséalternativer for E18 mellom Drengsrud og Høn (1.2, 1.3 og 1.4).
- To varianter for ny hovedsamlevei gjennom Asker sentrum
- Tre alternativer for E18 mellom Høn og Slependen
- To alternativer for Røykenveien mellom Lensmannslia og E18
- To alternativer for Slemmestadveiens tilkobling til E18

For hovedtrasé E18 på parsell Høn-Drengsrud, ønsker Statens vegvesen å sile ut alternativ 1.2 (tunnel Lensmannslia-Høn) og 1.3 (tunnel Lensmannslia-Fusdal), noe som betyr at man står igjen med kun ett alternativ forbi sentrum, nemlig 1.4 (tunnel under Hagaløkka og tunnel Lensmannslia-Fusdal). I tillegg ønsker vegvesenet å sile ut alternativ 3.1 (Røykenveien i dagen, ny trasé) og erstatte det med alternativ 3.0+ (Røykenveien i dagens trasé med kollektivfelt).

På parsell Slependen-Høn synliggjøres vurderte konsepter i notat datert Multiconsult 16.12.2013. Tre av konseptene er definert i planprogram (2014). De øvrige konseptene legges frem for formannskapet til orientering.

De ulike veialternativer og konsepter gir forskjellige kombinasjonsmuligheter for ny E18 gjennom Asker kommune, se punkt 2.4

2.2 Mål og hensikt med kommunedelplan E18-korridoren i Asker, Slependen-Drengsrud  
Ny E18 gjennom Asker er en del av E18 Vestkorridoren, fra Framnes til og med Drengsrud vest for Asker sentrum. En samlet planlegging og gjennomføring av E18 Vestkorridoren gir optimal effekt for

det totale transportarbeidet så vel som stedsutvikling i Asker og Bærum. Formålet med planarbeidet er å få til et langsiktig grep basert på samordnet areal- og transportplanlegging, med spesielt fokus på en langsiktig utvikling av hovedveisystemet i Askers del av Vestkorridoren inklusiv tverrforbindelsene Fv167 Røykenveien og Fv165 Slemmestadveien.

Prosjektet E18-korridoren i Asker er et miljøprosjekt som tilrettelegger for et bedre transportsystem, med fokus på kollektiv- og sykkeltransport langs korridoren og byutvikling rundt kollektivknutepunktene. Prosjektet skal redusere barriere-effekt, støy og lokal forurensing, samt:

- Ny løsning for E18 skal gi bedre fremkommelighet og bedre flyt for næringstrafikken.
- Ny løsning for E18 skal sikre god fremkommelighet for sykler og busser, inn til jernbanestasjonene og parallelt med E18. Løsningen skal bidra til en bedre trafikkfordeling og samhandling mellom sykkel, buss og tog.
- Ny E18 skal sikre en aktiv byutvikling, med handel, service, bolig og arbeidsplasser i Holmen og Asker sentrum i den hensikt å overføre vesentlige deler av transportbehovet fra privatbil til buss / jernbane. Løsninger forutsetter å redusere barriereeffektene slik at flere ønsker å gå, sykle og ta i bruk et bedret kollektivtilbud.
- Ny E18 og nye lokalveier skal i størst mulig grad redusere støy, forurensning og barriereeffekter som er skapt av veitrafikk.

Krav til god beredskap ved et stengt hovedveinett skal oppfylles.

### 2.3 Medvirkning

I samarbeid med Asker velforbund, er det etablert to kontaktgrupper med basis i berørte velforeninger. Gruppene fungerer som kontaktledd mellom Statens veivesen, Asker kommune og innbyggerne for å sikre god medvirkning og informasjonsflyt i de ulike planarbeidene for E18 gjennom Asker kommune. Det er avholdt til sammen 7 møter med kontaktgruppene siden 2012. I tillegg har Asker kommune i samarbeid med Asker næringsråd avholdt et møte med næringsbedrifter langs E18-traseen. Informasjon om E18 har en egen nettside: [www.aker.kommune.no/E18](http://www.aker.kommune.no/E18) hvor blant annet presentasjoner og referater legges tilgjengelig.

I forbindelse med offentlig ettersyn av revidert planprogram har enkelte kontaktgrupper og velforeninger kommentert veialternativene direkte. Innspillene er ikke gitt med bakgrunn i silingsnotatet, men rådmannen mener det er riktig å synliggjøre innspillene i denne sak. Innspillene gjengitt kort nedenfor, mens sammendrag av innspillene kan ses i vedlegg 4.

Kontaktgruppe Holmen Slepnden har gitt innspill til planarbeidet generelt og påpeker viktigheten av at ideene i Mulighetsstudien videreføres. Det bes om at løsning i Slepndkrysset, med påkjøringsramper retning Drammen endres for å muliggjøre tunell med påhugg rett inn i Grønsundåsen. Gruppen ønsker at støpt betongtunnel under Neselven vurderes.

Nedre Slepnden vel påpeker at løsning på Slepnden er et resultat av løsning for E18 forbi Sandvika og videre østover i Bærum kommune. Dette høres i sin tur ut til å ha konsekvenser for mulighetene for forbedringer for lokalmiljøet i forhold til dagens E18-situasjon i hele området fra grensen til Bærum helt frem til Neselven.

Undelstad vel påpeker at løsninger med korte tunneler vil medføre betydelige og uakseptable støybelastning for boliger i tiliggende område).

Undelstad Vels område blir sterkt berørt særlig av alternativ 1.3 og 1.4. Vellet hevdet at mesteparten av eksisterende bebyggelse i Undelstadlia må innløses pga høy støybelastning. Krever støyberegninger (og beregninger av svevestøv) for hvert alternativ.

Vipeveien og omegn vel ber om at direkte adkomst mellom hovedsamlevei og Høn/ Landåsjordene synliggjøres i planene. Ber om at både direkte berørte og beboere i randsonen får tilbud om innløsning. Ber om at det blir avsatt tilstrekkelig arealer til støyskjerming.

Aksjonsgruppen for E18 i tunnel mellom Holmen og Slependsen kommenterer alternativene 2.1, 2.2 og 2.3, hvor kan 2.3 betegnes som brukbar. Gruppen foreslår endring av alternativ 2.3: Traseen endres slik at den kommer ut på Hønsjordene vestover og ved IKEAs varemottak østover. Videre foreslås et tredje løp med 2 felt, det går mot Oslo om morgenen, stenges kl.13.00 og åpnes for trafikk ut fra Oslo kl.14.00.

Beboere i Fredtunveien påpeker at Ny E18 kommer svært nær innpå eiendommene med de fysisk og psykisk uheldige følgene for bomiljøet i form av støy- og støvplager, samt den estetiske forringelsen av nærmiljøet. Alternativ 1.2 og 1.3 vil få sterke negative konsekvenser for beboernes livskvalitet, mens alternativ 1.4 med sentral hovedsamlevei betegnes som minst ødeleggende. Alternativ 1.4 med ringvei via Lensmannslia vil ha store negative konsekvenser for Ferdtunveien.

#### 2.4 Alternative løsninger og kombinasjonsmuligheter

Det pågår nå et samlet planarbeid for E18 gjennom Asker og Bærum. Kommunedelplan E18 Lysaker-Slependsen har vært til offentlig ettersyn og Bærum kommune har mål om vedtaksbehandling sommer 2014. Bærum kommune har blant annet stort fokus på tunnel under Sandvika, noe som åpner opp for fremtidsrettet tettstedsutvikling og betydelig miljøforbedringer. Planlagt tunnel under Sandvika ender på Slependsen, hvor ny E18 og samlevei vises som dagløsning. Tekniske og sikkerhetsmessige krav tilsier at motorveikryss må ligge i dagen. I tillegg er det krav om minimum 1 kilometer dagsone mellom tunneller. Disse sikkerhetskravene begrenser kombinasjonsmulighetene:

- Tunnel forbi Hønsjordet (alt 1.2) kan ikke kombineres med tunnel mellom Hofstad og Nesbru.
- Tunnel under Sandvika medfører at ny tunnel vestover først kan starte ved Nesbu.
- Røykenveien som dagløsning kan ikke kombineres med hovedsamlevei som ringvei sør for Asker sentrum.
  
- + Tunnel forbi Hønsjordet (alt 1.2) kan kombineres med tunnel mellom Holmen og Nesbru (alt 2.2) og dagløsning videre østover.
- + Tunnel Lensmannslia-Fusdal (alt 1.4) kan kombineres med tunnel mellom Hofstad og Nesbru (alt 2.3).
- + Røykenveien i tunnel kan kombineres med alle alternativer.
- + Hovedsamlevei-alternativene i Asker sentrum kan kombineres med alle alternativer.
- + Tverrforbindelse Slemmestadveien syd for Syverstad kan kombineres med alle alternativer.
- + Slemmestadveien i kulvertløsning under Holmen kan kombineres med alle alternativer.

#### 2.5 Lokal og regional utvikling

Befolkningsutviklingen i Oslo og Akershus medfører økt transportbehov. Veksten i transportbehovet må i stor grad løses ved kollektivbruk, sykkel og gange. Utbygging av E18 sikrer en forbedring av det samlede transporttilbudet for alle trafikantgrupper. Ny E18 tilrettelegger også for en betydelig vekstmulighet i knutepunktene Sandvika, Holmen og Asker sentrum. Høy tetthet av næring, service og bolig nær kollektivknutepunktene gir mindre transportehov, noe som i neste rekke gir bedre fremkommelighet for blant annet næringstransport på hovedveiene. I Asker kommune fremstår dagens E18 som en betydelig barriere, både miljømessig og arealmessig. Med E18 i tunnel forbi tettstedene, frigjøres arealer til utvikling i tillegg gjør forbedrete støyforhold at

utbygging kan skje tette på samleveien. Fra statlig og regionalt hold er det en forventning at Asker og Bærum tar sin andel av befolkningsveksten, noe E18 i tunnel forbi tettstedene muliggjør.

### 3. Tidligere behandling

#### 3.1 Historikk

E-18 og trafikkutviklingen i Vestkorridoren har stått høyt på den politiske dagsorden i Asker og Bærum i mange år. I Asker har det pågått utrednings- og planleggingsarbeid siden 2006:

- 2006 Idéstudie, Askers del av Vestkorridoren
- 2008 Konseptstudie, E-18 forbi Asker sentrum, grunnlag for k.delplan E-18 Asker sentrum
- 2009 Systemanalyse, E-18 gjennom Vestkorridoren, grunnlag for k.delplan E-18 gjennom Bærum
- 2012 Mulighetsstudie
- 2012 Supplement til Mulighetsstudien
- 2012 Løsningsutvikling og optimalisering i innledende fase

#### 3.2 Tidligere behandlinger

Formannskapet behandlet rapport fra innledende fase i møte 18.12.2012 (parsell Holmen-Drengsrud) og fattet følgende vedtak:

1.	Rapporten «Løsningsutvikling og optimalisering», datert Statens vegvesen september 2012, tas til orientering.
2.	Konseptene 1.1, 1.3, 2.1, 3.1, 3.3 og 3.5 anbefales ikke tatt med i den videre planleggingen.
3.	Asker kommune forutsetter at fremtidig veikapasitet korresponderer med Regjeringens mål om redusert CO <sub>2</sub> -utslipp og satsing på miljøvennlig transport.
4.	Planen skal legge til rette for at vekst i persontransport i hovedsak skal løses med kollektivtrafikk og sykkel.
5.	Asker kommune forutsetter kollektivfelt gjennom Asker sentrum. Løsning med kollektivgate kan imidlertid velges utenfor sentrumskjernen.
6.	Asker kommune ber om avklaring på krav til kapasitet på omkjøringsveier. Det forutsettes en optimalisering som sikrer at max 4 felt inklusiv kollektivfelt planlegges gjennom tettstedene (Asker sentrum og Holmen).
7.	Asker kommune ber om at det utarbeides alternativer der Røykeveiens av- og påkjøring til E18 legges i tunnel.
8.	Asker kommune forutsetter at løsningene for veisystemet på parsellen Holmen-Drengsrud inklusiv Røykenveien og Slemmestadveiens tilkoblinger til E18, bidrar positivt til stedsutviklingen av både Holmen og Asker sentrum.

### 4. Statens vegvesens anbefaling

Staten vegvesen anmoder ved brev datert 9.12.2013 at alternativene 1.2 (Tunnel Lensmannslia-Høn), 1.3 (E18 som dagløsning forbi Hagaløkka, tunnel Lensmannslia-Fusdal) og 3.1 (Røykenveien som dagløsning) ikke utredes videre. Statens vegvesen anbefaler også at alternativ 3.1 erstattes med dagløsning i dagens trasé supplert med kollektivfelt.

Vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser synliggjør at alternativ 1.2 kommer dårlig ut, til tross for at dette alternativet har lengst tunnel. Dette er også det dyreste alternativet for E18. Alternativ 1.2 kan dermed ikke anbefales av Statens vegvesen.

Alternativ 1.3 er pr i dag det rimeligste alternativet, knappe 200 millioner kroner billigere enn alternativ 1.4. Dette forutsetter imidlertid at veien går i dagen ved Hagaløkka. Med miljølokk forbi Hagaløkka vil alternativ 1.3 bli dyrere enn alternativ 1.4, samtidig som 1.4 kommer bedre ut med hensyn til ikke-prissatte konsekvenser. Dersom man forutsetter lokk eller tunnel ved Hagaløkka er med andre ord alternativ 1.4 vurdert som det beste alternativet.

Foreløpig konklusjon med hensyn til Røykenveien er at alternativ 3.1 synes å være et miljømessig dårlig alternativ. Som et alternativ til tunnelloøsningen er det derfor ønskelig å belyse en videreutvikling av dagens vei med kollektivfelt.

## **5. Rådmannens vurderinger**

Planarbeidet med ny E18 omfattet opprinnelig strekningen Holmen og Drengsrud. I 2013 ble planen utvidet til Slependen. E18 gjennom Bærum strekker seg fra Lysaker til Slependen (inkl Slependenkrysset i Asker). Statens vegvesen ber i denne sak om en innledende siling ved å kvittere ut tre alternativer på parsell Høn-Drengsrud. Dette for å forenkle kommende planbehandling av kommunedelplan E18 Slependen-Drengsrud, som vil bestå av to alternative løsninger for alle veilenker. I den formelle kommunedelplanbehandlingen (høst 2014) vil endelig traséavklaring skje. Ikke alle tunnelalternativene kan kombineres, man må derfor sette tunnelalternativene opp mot hverandre og vurdere konsekvensene samlet gjennom hele Asker.

### Parsell Høn-Drengsrud

Planprogrammet definerer to alternativer for Røykenveien nord, 3.1 (vei i dagen over Fusdal) og 3.2 (tunnel). Statens vegvesen foreslår at alternativ 3.1 går ut og erstattes med 3.0+ (dagløsning i eksisterende trase supplert med kollektivfelt). Rådmannen vurderer alternativ 3.1 som et dårlig alternativ og samtykker i at denne erstattes med alternativ 3.0+. Rådmannen vil imidlertid påpeke at tunnelloøsning for Røykenveien er en klart bedre løsning for lokalmiljøet enn utbedring av dagens fylkesvei. Røykenveien i tunnel inn mot E18 kan også kombineres med en videreføring av Røykenveien i tunnel til Skytterveien, noe som er i tråd med kommuneplanens Nye Røykenvei.

Planprogrammet definerer tre ulike alternativer for E18 forbi Asker sentrum. Statens vegvesen anbefaler at to alternativ ikke utredes videre (1.2 og 1.3), slik at man bare står igjen med alternativ 1.4; tunnel under Hagaløkka og tunnel mellom Lensmannslia og Fusdal. Rådmannen er enig i at alternativ 1.3 (dagløsning forbi Hagaløkka, tunnel Lensmannslia-Fusdal) ikke utredes videre. Alternativ 1.4 (tunnel under Hagaløkka og mellom Lensmannslia og Fusdal) er en god erstatning for 1.3. Alternativ 1.4 gir åpenbare miljøkvaliteter ved Hagaøkka, samtidig som alternativet gir gode utviklingsmuligheter for sentrum. Rådmannen ønsker imidlertid ikke å sile ut alternativ 1.2 (tunnel Lensmannslia-Høn). Dette begrunnes med ønsket om full fleksibilitet når løsning for E18 gjennom hele Asker skal vurderes. Rådmannen anbefaler en helhetlig vurdering når formelt planforslag for E18 mellom Slependen og Drengsrud foreligger sommer 2014.

### Parsell Slependen-Høn

Statens vegvesen synliggjør gjennom notatet (vedlegg 2) at 9 ulike konsepter er vurdert på parsell Slependen-Høn. Tre av konseptene er definert som alternative løsninger i revidert planprogram. Notatet legges frem til orientering for å synliggjøre løsningsvurderingene som er gjort i innledende fase på strekningen Slependen-Høn. Rådmannen ser det imidlertid hensiktsmessig allerede nå å gi enkelte tilbakemeldinger også på konseptene mellom Høn og Slependen.

Kontaktgruppe Holmen Slependen har i møter etterspurt en løsning med tunnel gjennom Grønsundåsen og under Neselven, i tillegg påpeker de gjennom innspill (vedlegg 4) viktigheten av at ideene i Mulighetsstudien videreføres.

I forbindelse med kommunedelplan Holmen-Slependen, ble det utarbeidet en Mulighetsstudie (2012). Hensikten var å sikre at arealplanen Holmen Slependen, som også omfattet E18, var robust i forhold til ulike fremtidige løsninger for E18. Studien viser ulike ideer for hovedveisystemet mellom Holmen og Slependen i form av tunneler og miljølokk, og er utarbeidet som et grunnlag for videre drøfting av vei- og miljøtiltak. Statens vegvesen påpeker at rapporten ikke er foreslått, vurdert eller godkjent av dem. Studien viser til at tunnel under Neselven kan være teknisk utfordrende, i tillegg er det ikke funnet noen god løsning for påkobling til eksisterende E18.

Senere i 2012 ble Supplement til Mulighetsstudien utarbeidet. Denne ble utarbeidet av Multiconsult på oppdrag fra Statens vegvesen. Studien tar utgangspunkt i Mulighetsstudien, utvidet til strekningen Slependen-Høn. Notatet synliggjør tekniske vurderinger i tillegg til kombinasjonsmuligheter, men gjør ingen anbefalinger. Notatet viser en tunnel mellom Slependen og Ravensborg, men løsningen beskrives som lite realistisk pga vanskelig kryssing av Neselven.

Vegvesenet har, etter innspill i kontaktgruppemøter, skissert tunnel mellom Slependen og Nesbru i notat 2 (vedlegg 2). Løsningen fordrer omlegging av Sandvikstunnelen, noe som ikke er vurdert eller tatt opp med Bærum kommune. Kryssløsning, kapasitet og trafiksikkerhet blir dårlig i tillegg til at dagsonen må lokaliseres tett innpå leilighetsbygg (Lundekroken) på Slependen. Dagstrekning mellom Nesbru og Holmen er krevende støymessig, i tillegg til å redusere utviklingsmulighetene på Nesbru. En slik tunnelloøsning kan heller ikke kombineres med tunnel mellom Nesbru og Hofstad. Rådmannen har stor forståelse for nabolagets ønske om en tunnelloøsning mellom Slependen og Nesbru, men løsningen får direkte konsekvenser i forhold til tunnelloøsninger forbi tettstedene Sandvika, Holmen og Nesbru. Rådmannen kan derfor ikke anbefale at Statens vegvesen går videre med konseptet tunnel Slependen - Nesbru.

I henhold til strategi for areal- og transportutvikling i regionen, er det et definert mål å legge til rette for betydelig befolkningsvekst i kollektivknutepunktene Sandvika og Asker. Kommunedelplan Holmen Slependen avsetter Holmen som et fremtidig tettsted, basert på en omlagt E18. I tillegg er Nesbru definert som nærsenter, tilrettelagt med miljøgate og høyere utnyttelse av nærings- og boligformål. Rådmannen er av den oppfatning at Sandvika, Asker sentrum og Holmen har det største utviklingspotensialet, og at det derfor er riktig å prioritere tunnel forbi disse stedene. Det er en kjensgjerning at man må sette tunnellokaliseringene opp mot hverandre, og i henhold til prinsippene om samordnet areal- og transportstrategi, er det riktig å satse på kollektivknutepunktene og definerte sentrumsområder.

Rådmannen anbefaler derfor at alternativene 2.1 (dagløsning), 2.2 (tunnel Holmen-Nesbru) og 2.3 (tunnel Hofstad-Nesbru) utredes som planforslag med konsekvensvurdering og risiko- og sårbarhetsanalyse for parsell Slependen-Høn.

Lars Bjerke (sign.)  
Rådmann

Vedlegg:

1. Brev fra Statens vegvesens og notat 1, datert 9.12.2013
2. Notat 2, vurdering av alternative veikonsepter datert Multiconsult 16.12.2013
3. Oppsummering av veikonseptene



4. Sammendrag av innspill
5. Skisser av kombinasjonsmuligheter

... Sett inn saksutredningen over denne linja – denne linjen skal ikke fjernes↑