

1. *Hva er trafikkmengden i Bærumstunnelen i dag?*
Før stengningen den 7.april gikk det daglig 388 tog gjennom tunnelen. I dag går det i gjennomsnitt 461 tog daglig.
2. *Hvordan kommer personalet seg til og fra de hensatte togene?*
Personalet som parkerer tog på Høvik stasjon får sin egen avlåste serviceatkomst fra undergangen til de tre midterste sporene, og vil ikke gå over skinnegangen.
3. *Kan man sette opp flere avganger på Løkebergbussen?*
Dette innspillet er formidlet til NSB/Ruter.
4. *Hvor slutter de midterste sporene på vestsiden av stasjonen?*
Det lengste av vende- og hensettingssporene (dvs.de tre midterste) avsluttes 250 meter vest for Høvik bro. Deretter fortsetter kun de to sporene som brukes til gjennomgående togtrafikk.
5. *Hvor stor blir parkeringsplassen?*
Det blir plass til 75 biler, inkludert 3 HC-plasser og 4 oppstillingsplasser for el-biler. I tillegg er det plass til ca. 100 sykler.
6. *Er det vurdert et parkeringshus i to etasjer?*
Den planlagte parkeringsplassen dekker parkeringsbehovet ved Høvik stasjon, og det ligger utenfor prosjektets mandat å vurdere et parkeringshus. Prosjektet vil optimalisere antall p-plasser på tilgjengelig areal og imøtekomme kravene i reguleringsplanen om parkering. Det vil trolig bli en ordning med oblatparkering for å sikre at bilparkeringsplassene kun benyttes av togpassasjerer.
7. *Kan plassen bak ST1-stasjonen brukes som parkeringsplass?*
Dette er et areal som i kommunedelplanen er regulert til fremtidig vegareal. Framtidig bruk må sees i sammenheng med fremtidig utbygging av E-18 og kollektivtrasé.
8. *Hvordan har NSB kommet frem til at de vil henvise til Ruters busstilbud og ikke sette inn egne tiltak?*
Bakgrunnen for at NSB har valgt å inngå dette samarbeidet med Ruter istedenfor å tilby egne busser for tog, er at man ikke ønsker å presse flere busser inn i bussystemet i Bærum, som allerede er overbelastet. På enkelte avganger vil Ruter sette inn ekstrabusser, og det blir gjort fortløpende kapasitetsvurderinger for å kunne treffe flere tiltak om nødvendig.
9. *Kommer det flere busser om morgenen?*
Ja, det vil bli satt inn flere busser på enkelte avganger i rushtiden. I tillegg vil det bli satt opp en ekstra avgang fra Stabekk til erstatning for det første toget som hadde avgang kl. 05.30.
10. *Hvorfor blir det ikke støyskjermer mellom sporene?*
I merknadene til reguleringsplanen for Nye Høvik stasjon fremmet beboere i Markalleen et ønske om bedre vurdering av spornære skjermer på Høvik. Jernbaneverkets rådgiver Norconsult vurderte dette nærmere, og disse vurderingene ble oppsummert og oversendt Bærum kommune 11.01.2011. Dette ble brukt som grunnlag og innspill til rådmannens kommentarer til merknadene i reguleringsplanen.

Konklusjonen var at det på store deler av strekningen på Høvik ikke var plass å montere spornære skjermer pga. mange sporveksler . Norconsult beregnet den støyskjemende effekten av spornære skjermer, der det var plass å montere disse, og konkluderte med en

knappt merkbar støyskjermingseffekt (1-2 dB på de mest utsatte boligene i den østre del av strekningen). Spornære skjærmer ble derfor ikke vurdert nærmere. Økonomi var ikke et tema i vurderingen.

11. Hva vil skje når Markalleen stenges og folk skal fylle bensin på ST1-stasjonen?

For beboerne i Markalleen blir det selvfølgelig sørget for adkomst til den enkeltes eiendom i hele byggeperioden. På tilsvarende måte vil vi så langt praktisk mulig sørge for adkomst til ST1 stasjonen, slik at næringsvirksomheten blir minst mulig skadelidende.

Vi tror ikke det blir særlig mer kø ut på E-18 grunnet biler som skal til ST1 stasjonen, fordi:

- I store deler av anleggsperioden vil antall biler som vil bruke avkjøringen fra E18 bli redusert i forhold til dagens nivå, pga. redusert kapasitet på rampe opp til rundkjøring og på brua over jernbanen.
- Antall biler som vil benytte ST1-stasjonen forventer vi også blir redusert, både pga. anleggsarbeidene generelt og fordi Markalleen blir stengt rett øst for stasjonen.
- For biler som skal til/fra ST1-stasjonen er det kun adkomst til eller fra øst, som blir påvirket pga. stenging av Markalleen. Utkjøring fra ST1 vestover på E18, opp til bru over E18 og over jernbanen vil i store deler av anleggsperioden være som i dag.

12. Hvordan blir situasjonen for skolebarna som skal passere anleggsområdet?

Sikkerhet og framkommelighet for gang- og sykkeltrafikk, inkludert skolebarn, har høyeste prioritet. Vi har stilt krav til entreprenøren om å fremlegge planer for avvikling av gang/sykkeltrafikk i hele anleggsperioden. Det er gitt føringer for hvordan dette skal gjøres, og planene skal godkjennes av bl.a. Statens vegvesen.

Det opprettes dessuten et forum med representanter fra bl.a. velforeningen og FAU ved skolene som skal gi prosjektet råd og innspill om trafikkavviklingen i anleggsperioden.

13. Hva er framdriften for prosjekt E-18/vestkorridoren?

Statens vegvesen sendte over forslag til kommunedelplan til Bærum kommune 25. april 2013. Denne blir lagt ut på høring før sommeren, og høringsperioden vil vare til ut på høsten en gang. (Datoer ikke fastsatt enda.)

Deretter skal Bærum kommune behandle denne og vil komme med sitt svar første halvdel av 2014. Se mer på Statens vegvesens prosjektsider:

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e18framnesaker>

14. Oppgradering av Høvik bro er sårt tiltrengt.

Det er kun broen over jernbanen som blir oppgradert i denne omgang, brua over E18 blir det ikke gjort noe med.

15. Blir det rekkverk mellom fortauet og veibanen på broen?

Gangtrafikken vil gå på eksisterende opphøyd fortau på vestsiden når vi rehabiliterer/utvider fortauet på østsiden av brua. Når vi deretter rehabiliterer/utvider fortauet på vestsiden, vil gangtrafikken gå på det ferdig utvidede østre fortau.

På grunn av innsnevring av kjørebanearealet for å utføre rehabilitering av fortau, er det ikke plass til rekkverk mellom fortauet og veibane i tillegg.

16. Hvilke tiltak blir gjort for å avbøte overtredelser av fartsgrensen i forbindelse med Høvik bro?

Det er ikke planlagt spesifikke tiltak for dette. Vi forventer generelt at fartsnivået vil bli redusert pga. de innsnevringene av kjørebane som må gjøres for å få gjort anleggsarbeidene.

17. *Når skal arbeidene på broen gjøres?*

Rehabilitering/utvidelse av østre og vestre fortau og rehabilitering av undersiden av broen skal etter planen utføres i perioden 29/4-2013 til 20/12-2013. Rehabilitering/asfaltarbeider på veien, og i tillegg ved landkar på nordsiden av sporområdet, er planlagt i perioden 5/7-2014 til 3/8-2014.

18. *Kan gangbroen som nå rives i forbindelse med Høvik stasjon gjenoprettes?*

Det er ikke mulig med ny stasjonsløsning hvor adkomst til stasjonen er annerledes. Gående som brukte denne brua må nå bruke de utvidede fortauene på eksisterende kjørebri, evt. undergangen under sporområdet.

19. *Spørsmål om lokal trafikkavvikling i anleggsperioden.*

Det kom en rekke forslag fra salen om lokale endringer i trafikkbildet i anleggsperioden. Det ble foreslått å åpne bommen mellom Gamle Drammensvei og Høvik vei og bom mellom Høvik bro og Snoveien, og å åpne Kirkeveien. Det var også generell bekymring om trafikkavviklingen i anleggsperioden. Dette er et samlesvar for disse spørsmålene.

Da planene for trafikkavvikling i anleggsperioden ble laget, var det et nært samarbeid med trafikkeksperterne både i Statens vegvesen og i Bærum kommune. Konsekvenser og mulige tiltak på veier i nærområdet ble vurdert, og man besluttet at åpning av de aktuelle bommene og veier ikke var formålstjenlig ut fra en totalvurdering.

Foruten trafiksikkerhet og trafikkavvikling har det også vært en målsetting at vi skal forandre minst mulig på eksisterende trafikkforhold da disse gjerne har sin begrunnelse fra før av.

Når det gjelder bommen i Snoveien er denne blant annet en del av bomsystemet i forhold til den tidsstyrte bommen i Gamle Drammensvei. En åpning av denne vil punktere dette bomsystemet. Snoveien mellom Høviksvingen og Gamle Drammensvei er også stedvis svært smal og vil ikke takle de trafikkmengdene som en åpning vil medføre, verken trafiksikkerhetsmessig eller avviklingsmessig,

I tillegg vil en åpning av denne veien også ha noe negative konsekvenser for selve anleggsarbeidene da det blir mindre areal igjen til bruk som anleggsområde.

Mange av de samme momentene gjelder også for nederste del av Kirkeveien. Dette er en vei med svært mange skolebarn som stedvis er trang og ellers har et forholdsvis dårlig tilbud til de gående. Det er av den grunn ikke ønskelig med flere biler igjennom Kirkeveien.

Både Snoveien mellom Høviksvingen og Drammensveien og nedre del av Kirkeveien er kommunale veier. Vi fikk i den forbindelse tidlig beskjed om at det ikke var ønskelig med noe mer trafikk i noen av disse veiene fra kommunens side. Statens vegvesen har sluttet seg til dette som en viktig forutsetning.

Det foreligger etappevise trafikkavviklingsplaner som legger forutsetningene for trafikkavviklingen i anleggsfasen. Basert på disse skal entreprenøren utarbeide enda mer detaljerte og konkrete forslag til trafikkavvikling som skal godkjennes av Statens vegvesen i god tid før iverksettelse.