



Statens vegvesen

Søknad om fravik

Her finner du [brukerveiledning](#)

Del 1 – søknadsdel

Skal fylles ut av fravikssøker

Region/Fylke: Akershus	
Fravikssøker: Bærum kommune	
Dato: 15.02.2019	
Arkivnr: Skriv arkivnr her	

Prosjekt(navn): Teleplanlokket			
Vegnr: Ev18	Parsell: Hp 83	Brunr ¹ :	Tekst her
ÅDT (i dag): 7 000	Fartsgrense: Varierende	Dim.klasse:	Tekst her
ÅDT (dim. år): 5000	Tegn.nr: Tekst her	Planivå:	Velg plannivå her
Håndbok/dokument det søkes fravik fra (Kryss av for en av normalene)			
Håndbok N100:	Håndbok N101:	Håndbok N200:	Håndbok N300:
Håndbok N301:	Håndbok N302:	Håndbok N303:	Håndbok N400:
Håndbok N401:	Håndbok N500: X	Håndbok N601:	Eventuelle rundskriv:
Type fravik/element det søkes (Det skal bare være ett vegnormalkrav per fraviksskjema): Kryss i tunnel			
Krav:	Beskrivelse, begrunnelse:	Myndighet til fravik ²	
Kryss i tunnel	Utvidelse av Teleplanlokket med en ny konstruksjon mot nord innebærer at en større del av rampene mellom E18 og Rv 190 Snarøyveien blir liggende under lokk	Region	Vegdir. Fylkesk.
			X
Vedlegg som følger saken:	Notat, Grunnlag for fravikssøknad, revidert 13.02.2019 Oversiktstegning B001, Plan- og profiltegninger 10100, 10200, 10300, 10400, 10500 og 10600. Tverrsnitt F1 Samfunnsnytt i realisering av Teleplanbyen. Bærum kommune, Områdeutvikling		
Konsekvenser av fravik			
Konsekvenser for teknisk kvalitet:			
Tiltaket vil ikke ha noen betydning for den tekniske kvaliteten på veianlegget.			
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene):			
Den nye konstruksjonen vil ikke innvirke på sikkerheten, da rampeføringene vil være uendret og iht. reguleringsplanen for E18 Lysaket-Ramstadsletta. Siktforholdene vil ikke påvirkes av tiltaket. Det viser til vedlagte tegninger og notat.			
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:			
Tiltaket vil i svært liten grad ha konsekvenser for disse forholdene.			

¹ Gjelder bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon prosjektert eller forvaltet i samsvar med N400 eller N401

² Se kvalitetssystemet eller vegvesen.no for nærmere beskrivelse av myndighetsroller

Konsekvenser for estetikk:
Tiltaket vil ikke ha noen stor betydning for estetiske forhold knyttet til veianlegget. Den nye konstruksjonen vil være bærende for ny bebyggelse og kan ses i sammenheng med denne.
Konsekvenser for økonomi:
Utbygger vil i hovedsak bekoste tiltaket. Ingen større konsekvenser for Statens vegvesen.
Konsekvenser for drift og vedlikehold:
Litt lengre kulvert vil trolig gi marginalt økte drifts- og vedlikeholdskostnader
Konsekvenser for framkomst (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper):
Det blir ingen endring i fremkommelighet for noen trafikantgrupper på grunn av dette tiltaket.
Andre konsekvenser:
Den geografiske beliggenheten gir området en nøkkelrolle for en framtidsrettet og klimaklok byutvikling. Med realisering av tiltaket kan plangrepet i Teleplanbyen realiseres og mål om samfunnsnyttig byutvikling i området oppfylles.
Forslag til avbøtende tiltak
Det sørges for tilstrekkelig belysning under den nye konstruksjonen iht. vegnormalene

Skal fylles ut av prosjekteier

Prosjekteier: Bærum kommune

Dato: 20.02.2019

Prosjekteier er enig i søknaden

X



Statens vegvesen

Søknad om fravik

Del 2 – behandlingsdel

Skal fylles ut av Regionvegkontoret

<i>Skal fylles ut av Regionvegkontoret</i>		Region: Velg region			
		Saksbehandler region: Skriv navn her			
		Dato: Velg dato			
		MIMEnr: Saks- og dokumentnr			
		Løpenr: Skriv inn løpenr			
Regionvegkontorets begrunnelse for vedtak eller anbefaling:		Godkjent	Ikke godkjent	Anbefalt	Ikke anbefalt
Tekst her		☐	☐	☐	☐
Videre saksgang:					
Sendes til Vegdirektoratet for behandling ³ ☐		Sendes til fylkeskommunen for behandling ⁴ ☐		Melding om fravik til Vegdirektoratet ⁵ ☐	Retur til søker ☐

*Skal fylles ut av
Vegdirektoratet/Fylkeskommunen (Fk)*

<i>Skal fylles ut av Vegdirektoratet/Fylkeskommunen (Fk)</i>		Saksbehandler – Vd/Fk: Skriv navn her	
		Dato: Velg dato	
		Arkiv-/MIMEnr: Skriv arkivnr her	
Vegdirektoratets/fylkeskommunens begrunnelse for vedtak:		Godkjent	Ikke godkjent
Tekst her		☐	☐

Rev. 08.12.2017

³ Brukes ved SKAL-krav: Kravene kan fravikes av Vegdirektoratet. Fravik skal begrunnes. Fravikssøknaden sendes Vegdirektoratet (via MIME360) til Postmottak Vegdirektoratet.

⁴ Brukes kun ved fravikssøknader på fylkesveg. På fylkesveg er fylkeskommunen fraviksmyndighet. Hvis ikke annet er avtalt kan regionene kun gi anbefaling om fravik på fylkesveg (se [avtaleoversikt i kvalitetssystemet](#)).

For normalene N300, N301, N302, N303, N400 og N401 er kun Statens vegvesen fraviksmyndighet, og det skal ikke krysses av ved fravikssøknader knyttet til disse håndbøkene.

⁵ Brukes ved BØR-krav: Kravene kan fravikes av Regionvegkontoret. Fravik skal begrunnes og Vegdirektoratet skal ha melding med mulighet til å gå mot dispensasjonen innen 3 uker. Meldingen sendes til Vegdirektoratet (via MIME360) til Postmottak Vegdirektoratet.

Til: Norconsult AS v/Finn Mellum

Fra:

Dato 2019-02-13

Teleplanlokket. Grunnlag for fravikssøknad

Innledning

Teleplanlokket er kulverten over Snarøyveien sørover fra E18 i retning mot Fornebu. Bærum kommune ønsker at tomteområdene ved siden av og over Teleplanlokket blir utviklet. For å få gjennomført den byutviklingen som er ønsket, med mest mulig boligbebyggelse, er det nødvendig å etablere en støyskjerming mot E18. Det foreslås å sette opp næringsbygg som støyskjerm mot nord.

Næringsbygget foreslås plassert nord for eksisterende kulvertlokk og brukonstruksjon, i praksis blir det bygget en ny konstruksjon med lengde 23 m over Snarøyveien, nord for dagens lokk og bro.

Nåværende kulvert ble bygget på midten av 1980-tallet i et samarbeid mellom Teleplan og Statens vegvesen. Kulverten ble i sin helhet finansiert av Teleplan.

Statens vegvesen mener at den nye konstruksjonen mot nord vil kreve en søknad om fravik fra vegnormalene på grunn av kryss i tunnel og avstand til kryss med E18.

Bærum kommune søker om fravik og oversender søknaden med vedlegg, dette notatet og tegninger, til Statens vegvesen Region øst som videresender søknaden til Vegdirektoratet.

Dagens situasjon

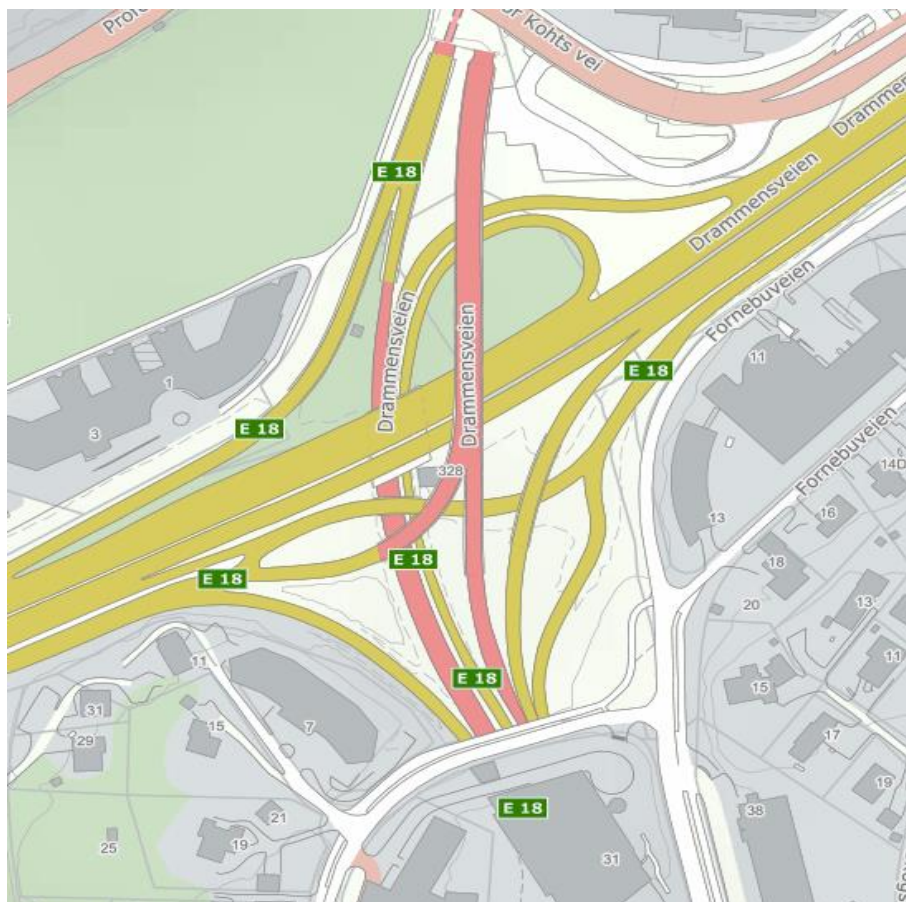
Kulverten har to løp og er ca. 155 m lang.

Veien under lokket, fv. 166 Snarøyveien, har tre felt i retning sør mot Fornebu. I nordgående retning mot krysset med E18, er det fire felt gjennom kulverten.

Skiltet hastighet gjennom kulverten er 60 km/t

I nord munner kulverten ut i krysset med E18, som vist på figur 1.

Krysset gir tilknytning mot E18 vest, Granfosforbindelsen og E 18 øst. Det er også forbindelse mot lokalveinettet på Lysaker.



Figur 1: Kryss E18/fv. 166 Snarøyveien, dagens situasjon

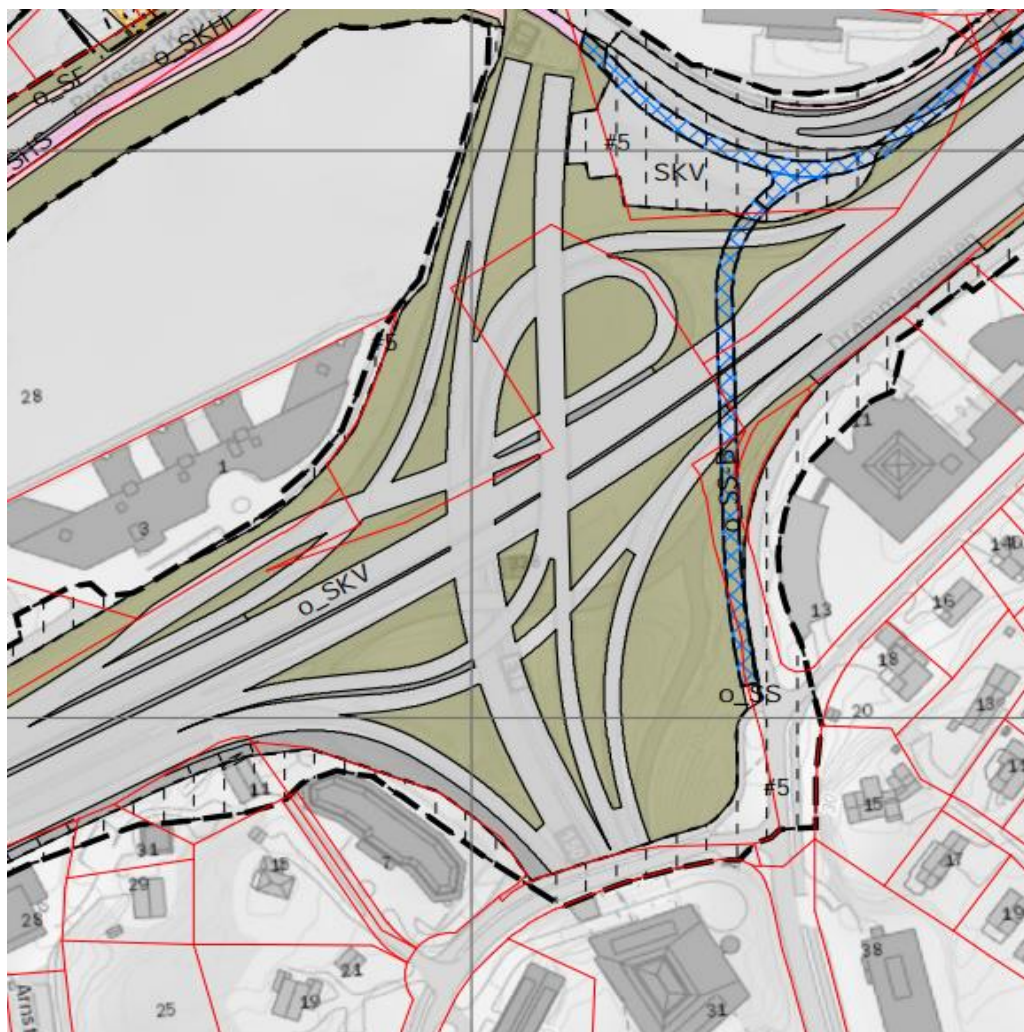
Fremtidig E18-kryss

Statens vegvesen har utarbeidet områdereguleringsplan for E18-korridoen fra Lysaker til Ramstadsletta. Planen ble vedtatt høsten 2017.

Sammenliknet med dagens kryss viser reguleringsplanen at det er to ramper som tas vekk. Det gjelder rampe fra E18 vest mot Lysaker og rampe fra fv. 166 Snarøyveien mot Lysaker.

Det kommer én rampe i tillegg fra E18 vest til avkjøring mot Lysaker. Utsnitt av illustrasjonsplanen er vist på figur 2.

I tunnelens vestre løp, inn mot Fornebu, vil det fortsatt være 3 felt. Nordgående løp vil få tre felt, mot dagens 4 felt, fordi en rampe som går fra Snarøyveien mot Lysaker, blir fjernet på nordsiden av kulverten.



Figur 2: Utsnitt fra illustrasjonsplan, nytt kryss E18

I forbindelse med detaljplanleggingen av E18 arbeides det med endringer i krysset. Ut fra gjeldende regulering og foreløpig byggeplantegninger mottatt fra ViaNova, vil ikke dette være endringer som har direkte betydning for de rampene som omfattes av fravikssøknaden.

I forbindelse med endring av den vedtatte områdereguleringsplanen for E18, vurderes det å flytte hovedsykkelveien, som i den vedtatte reguleringsplanen ligger på nordsiden av E18, til sørsiden. En eventuell ny sykkelforbindelse er foreslått lagt på en brokonstruksjon over rampene på nordsiden av Teleplankulverten, med avstand ca. 50 m til kulvertkanten

Plassering av ny hovedsykkelforbindelse langs E18 er ikke endelig avklart, men den viste sykkelveiløsningen over E18 øst for krysset vil sannsynligvis falle ut.

Dagens kulvert

Bilde 1 viser innkjøringen til dagens kulvert fra E18. Rampen fra vest avsluttes først inne under lokket, det vil si at deler av krysset med E18 i dag ligger innenfor kulverten.

Den vedtatt reguleringsplanen viser ingen endring i føringen av rampene inn mot kulverten fra nord.



Bilde 1: Kulvertmunning sett fra nord (E18-krysset) (Bilde: Google)

Bilde 2 viser nordgående løp i kulverten. Der er det i dag 4 utgående felt. Tre av feltene ligger parallelt til høyre i snittet, mens det 4. feltet, til venstre, skilles fra de øvrige feltene med en trafikkøy. Dette skillet starter ca. 40 m før tunnelmunning



Bilde 2: Nordgående løp i kulverten (Bilde: Google)

Når E18-krysset bygges ut i henhold til reguleringsplanen, vil antall felt i nordgående løp reduseres til 3, da det bare vil være 3 felt videre på nordsiden av kulverten.

Kryssrampene til Fornebukrysset ligger delvis innenfor dagens kulvert, både i dagens og i planlagt situasjon.

Trafikk

Dagens situasjon

Det har vært knyttet noe usikkerhet til størrelsen på trafikken på Snarøyveien gjennom kulverten.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Teleplanbyen ble det derfor høsten 2017 foretatt registreringer av trafikken i krysset mellom Snarøyveien og Oksenøyveien, sør for Teleplankulverten.

Det er dessuten hentet inn data for de to siste årene fra et fast tellepunkt på Snarøyveien sør for krysset med Oksenøyveien.

På grunnlag av disse registreringene er dagens trafikk gjennom kulverten beregnet til 27 700 biler/døgn (ÅDT).

Fremtidig situasjon

Store utbyggingstiltak vil føre til betydelige endringer i trafikksituasjonen i dette området i de kommende årene. Det gjelder utbygging av Fornebubanen og E18 på strekningen Lysaker-Ramstadsletta inkl. ny forbindelse Vestre lenke til Fornebu.

Begge disse tiltakene vil redusere trafikken på Snarøyveien under Teleplanlokket. Spesielt vil åpning av Vestre lenke medføre en stor reduksjon av trafikken mellom Fornebu og E18 vest og fra de nordre deler av Bærum.

Fornebubanen vil føre til at en del av de som i dag kjører bil mellom Fornebu og E18 øst og Ring 3, vil gå over til å benytte banen.

I forslag til kommunedelplan 3 for Fornebu er det lagt inn en økning på 5000 arbeidsplasser, fra 25 000 til 30 000, og en økning i antall boliger fra ca. 2 700 i dag til maksimalt 11 000 boliger.

Utbygging av Fornebu vil føre til økt trafikk, men det legges opp til at trafikkøkningen i hovedsak skal tas med kollektivmidler, sykkel og gange.

Samlet sett innebærer dette at det sannsynligvis vil bli en nedgang i biltrafikken på Snarøyveien gjennom Teleplankulverten med de utbyggingstiltakene som er nevnt over. Spesielt vil det, på grunn av Vestre lenke, bli nedgang i trafikken på rampe fra E18 vest mot Fornebu og fra Fornebu mot E18 vest.

I en fremtidig situasjon vil man kunne regne med en nedgang i trafikken på Snarøyveien gjennom Teleplankulverten.

Trafikksikkerhet

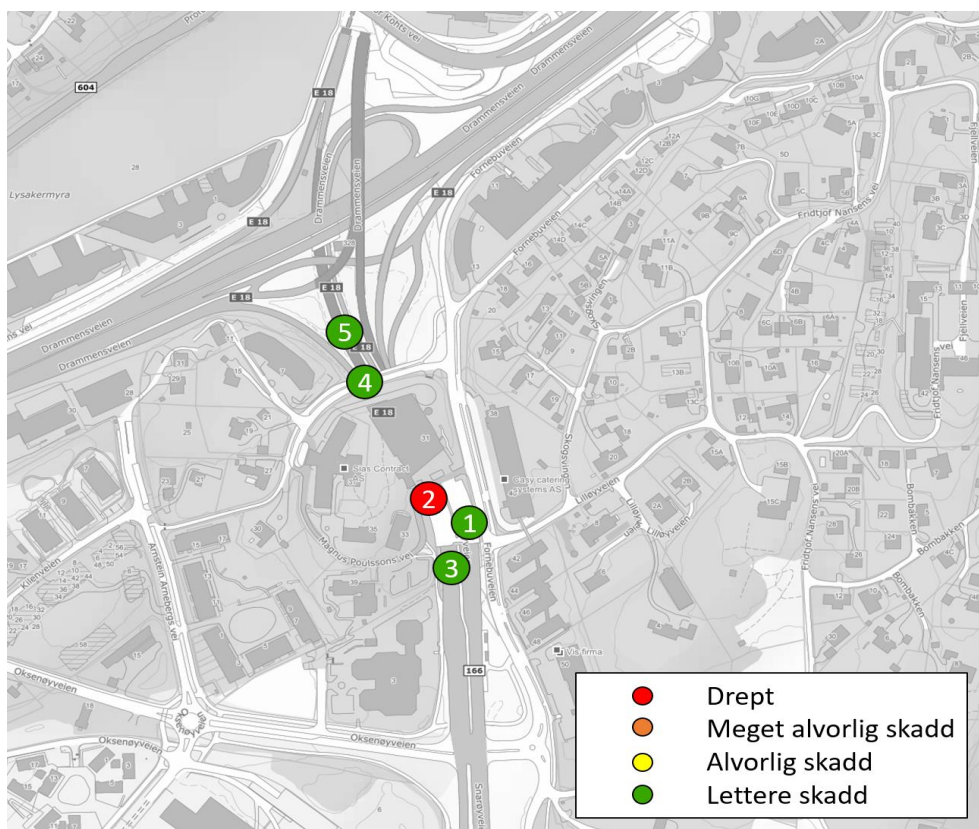
Registrerte trafikkulykker.

En gjennomgang av registrerte trafikkulykker (med personskade) viser at det i perioden fra 1989 til 2017, dvs. en periode på ca. 28 år, er registrert 5 ulykker med personskade i eller i umiddelbar nærhet av Teleplankulverten.

- 1) Bil påkjøring bakfra, lett personskade 2, 2000-07-06
- 2) Bil «utforkjøring» i kulverten, dvs. kjørt i kulvertveggen (?) Singelulykke, Dødsulykke, 1990-03-06
- 3) Bil påkjøring bakfra, lett personskade, 1989-12-10
- 4) Bil påkjøring bakfra, lett personskade 1998-02-27
- 5) Motorsykel skifter felt, kommer fra nord, fra Granfosstunnelen. Lett personskade, 2014-04-22. Utenfor kulvert

Inne i selve kulverten er det ikke registrert trafikkulykker siden år 2000, mens det var en motorsykelulykke nord for tunnelen i 2014. Oppsummert er det inntruffet relativt få trafikkulykker med personskade i eller ved kulverten.

Ulykker som er registrert på E18 og på Snarøyveien, i kryss med Oksenøyveien/Fornebuveien er ikke knyttet til Teleplankulverten.



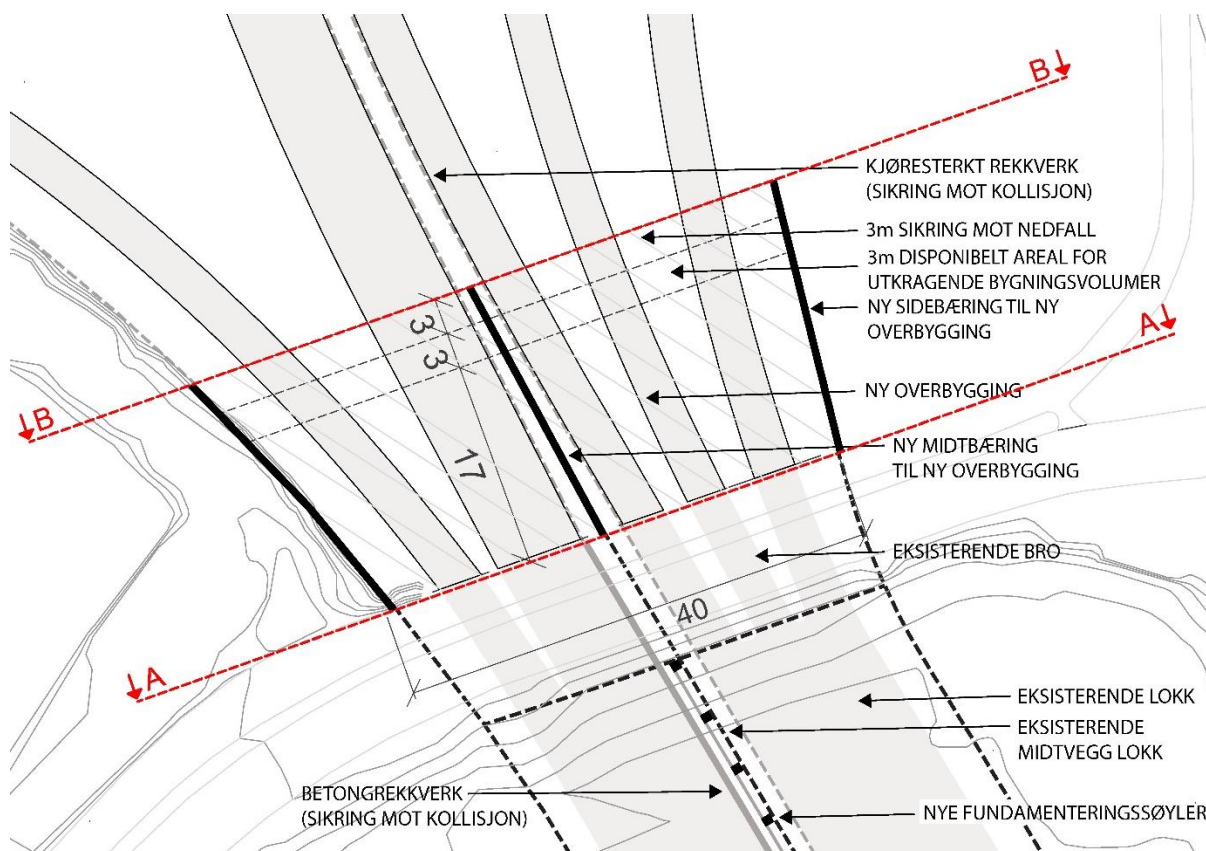
Figur 3, registrerte trafikkulykker i perioden 1989-2016.

Sammenstillingen av registrerte ulykker viser at det er lav ulykkesfrekvens i og i umiddelbar nærhet av Teleplankulverten.

Fremtidig risikoforhold for trafiksikkerheten

Som vist under avsnittet om trafikk er det forventet redusert trafikk i kulverten etter at de planlagte utbyggingstiltakene er gjennomført. Den geometriske utformingen av krysset vil forbli uendret i planlagt situasjon. Så lenge det sørges for riktig belysning under den nye konstruksjonen, og sikten blir uendret, vurderes sikkerhetsforholdene som uendret, men det kan forventes en nedgang i antall ulykker med redusert trafikk

Ny konstruksjon mot nord



Figur 4: Skisseløsning for ny konstruksjon mot nord

Nord for dagens kulvert og bro foreslås en ny konstruksjon som gir plass til næringsbebyggelse med 17 m dybde. I tillegg er det tatt hensyn til krav om variasjon i fasaden med et areal med 3 m dybde for utkragede bygningsdeler og en 3 m bred sone for sikring av nedfall, blant annet for å ivareta sikkerheten i tilknytning til vedlikehold av fasaden.

Det er forutsatt sidebæring for ny bebyggelse på begge sider av kulverten, og en midtbæring som en forlengelse av dagens midtbæring i kulverten. Dette er gjort for å oppnå akseptable spenn mellom midtbæring og sidebæring.

Konsekvenser ved ny konstruksjon på nordsiden av eksisterende kulvert

Den nye konstruksjonen innebærer at bredden på åpningen ved nordenden øker fra ca. 40 m til ca. 50 m brutto bredde. Figur 5 og figur 6 viser tverrsnitt ved nordenden av kulverten, henholdsvis i dagens situasjon, snitt A-A og med ny konstruksjon, snitt B-B.

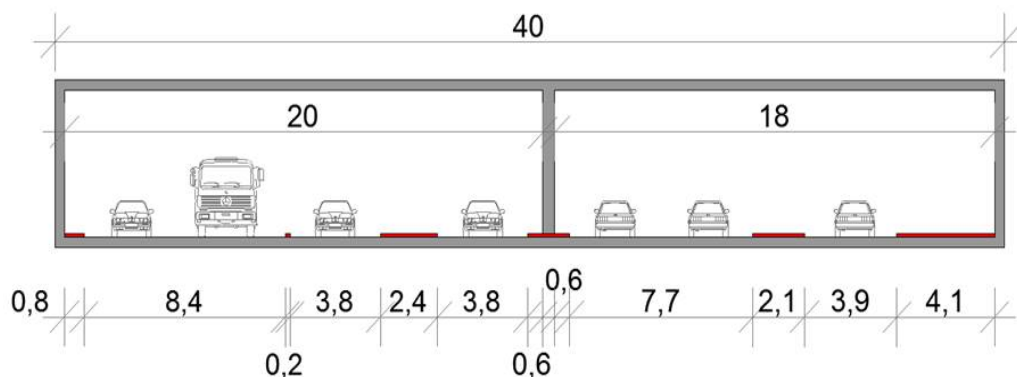


Fig 5: Snitt A-A, kulvertmunning, dagens situasjon, sett fra E18

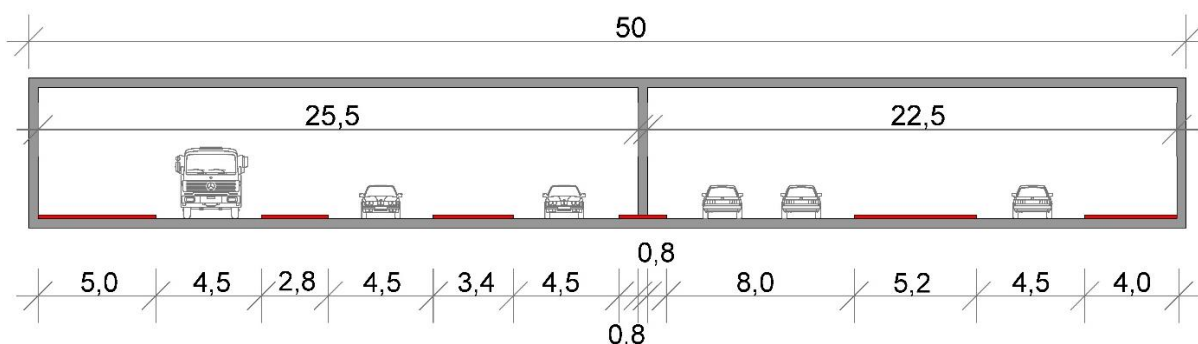


Fig 6: Snitt B-B. Tverrsnitt med ny konstruksjon i nord.

Ved å forlenge Teleplankulverten med en 23 m konstruksjon mot nord, vil tilsvarende lengde av rampene bli liggende under konstruksjonen, slik at den delen av krysset (rampene) som blir liggende innenfor kulverten, vil bli forlenget fra ca. 40 til ca. 63 m.

Det innebærer også at avstanden mellom rampene ved kulvertmunningen blir større. Dette fremgår av figur 4.

Figur 5 viser snitt A-A ved nordenden av kulvert i dag. Tilsvarende snitt med ny konstruksjon mot nord, er vist på snitt B-B på fig. 6.

Det vises også til vedlagte tegning F001.

Siktforhold

Da den geometriske utformingen på rampene i hovedsak blir uendret fra dagens situasjon vil det bli marginale endringer i siktforholdene med en ny konstruksjon mot nord. Den vedtatte reguleringsplanen for E18-utbyggingen viser heller ingen endringer på utformingen av de aktuelle rampene inn mot Teleplankulverten.

Forlenget midtvegg under konstruksjonen mot nord vil ikke påvirke sikten i kryssområdet.

Siktforholdene på den enkelte rampe omtales i avsnittet «Ramper kulvert nord»

Brannrisiko

Den foreslåtte konstruksjonen nord fra dagens kulvertmunning vil ikke endre forutsettingene for vurdering av brann. Brannrisikoen påvirkes ikke i forhold til dagens situasjon.

Fravik fra bestemmelsene i vegnormalene

Søknad om fravik

I dette tilfellet har Statens vegvesen definert fravikene som «kryss i tunnel» og «avstand fra tunnel til kryss».

Det gjelder følgende bestemmelser i vegnormalene:

1. Pkt. 2.7 i håndbok N500 Vegtunneler. Kryss i forbindelse med tunnel:

«Kryss skal ikke anlegges i tunnel»

2. Punkt E.9 i håndbok N100 Veg- og gateutforming: Overgang mellom veg og tunnel:

«Avstand fra tunnelåpning til start på retardasjonsfelt, slutt på akselerasjonsfelt eller sideanlegg, skal være minst lik stoppsikt».

1. Kryss i tunnel

I dette tilfellet bygges ikke et nytt kryss i tunnel, men det bygges en konstruksjon over deler av et eksisterende kryss, slik at de deler av kryssrampene som ligger innenfor kulverten, blir forlenget med 23 m fra ca. 40 m til ca. 63 m. For øvrig blir det kun mindre forandringer i krysset.

2. Avstand fra tunnel til kryss

I henhold til vegnormalene skal avstanden fra tunnel til start retardasjonsrampe eller avslutning akselerasjonsrampe være minimum stoppsikt. Dette gjelder for kryss der en akselerasjonsrampe skal inn på et gjennomgående felt før tunnel og retardasjonsfeltet tar av fra et gjennomgående felt etter tunnel.

I Fornebukrysset er imidlertid alle de aktuelle rampene direkteførte uten konflikter. Vi har imidlertid vurdert rampene mellom Snarøyveien og E18/ Rv 191 Ring 3 med hensyn til lengde på akselerasjonsfelt og retardasjonsfelt og avstand til tunnelmunning. Dette er omtalt for de enkelte rampene i neste avsnitt.

Ved vurdering av rampene i krysset er gjeldende reguleringsplan lagt til grunn.

Ramper mot kulvert nord

Ramper inn mot kulverten

De aktuelle rampene er nummerert på figur 7 og på vedlagte tegning B001.

Rampe 1: Fra E18 vest mot Snarøyveien

Rampen går som eget retardasjonsfelt parallellfelt med E18 i ca. 150 m før den svinger mot høyre i en kurve med horisontalradius $R = 65\text{ m}$. Videre mot kulverten retter rampen seg ut og får en radius på 160 m og går under kulvertlokket etter ca. 140 m fra start kurve ved E18. Med ny konstruksjon vil avstanden på 140 m reduseres til ca. 115 m. Rampe 1 faller med ca. 2,2 % før den flater ut der den går inn under ny konstruksjon.

På grunn av fundamentering av bebyggelse på den nye konstruksjonen, er det satt av plass til søyler og nytt rekkverk langs vestsiden av midtveggen. Det medfører at kjørebane i vestre kulvertløp blir forskjøvet med ca. 0,9 m mot vest. Dette innebærer at avstanden fra kjørebane kant til kulvertvegg vest blir tilsvarende redusert. Det vil dermed bli ca. 3,3 m fra kjørebane kant til kulvertvegg mot vest, 1,5 m av dette er satt av til skulder.

Høyden fra kjørebane til underkant ny konstruksjon blir ca. 7,7 m ved kulvertkanten.

På tegning 10100 er vist rampe 1 med sikt langs rampen i tre punkter. Ved starten av avrampen er sikten ca. 55 m. Dette tilsvarer omtrent krav til stopsikt ved hastighet 55 km/t. Nærmere kulverten blir svingen mindre krapp og sikten øker til ca. 80 og senere 100 m før innkjøring under kulverten, som vist på tegning.

Fartsgrensen på E18 er 80 km/t. På grunn av liten horisontalkurvatur i starten av rampen mot Snarøyveien, ca. 65 m, blir farten kraftig redusert i løpet av retardasjonsfeltet, ned mot ca. 50 km/t, før bilene kommer inn i den krappe delen av kurven. Det innebærer at den kritiske strekningen for sikt, er der rampen svinger av fra E18, og ikke inn mot den nye konstruksjonen.

Krav til stoppsikt er 45 m ved 50 km/t, 70 m ved 60 km/t. og ca. 90 m ved 70 km/t. Det innebærer at Den foreslåtte nye konstruksjonen vil ikke påvirke sikten på denne rampen.

Rampe 2: Fra Granfosstunnelen mot Snarøyveien

Denne forbindelsen starter fra venstre felt i Granfosstunnelen og separeres fra feltet mot E18 vest ca. 225 m fra dagens kulvertmunning og går deretter i en slak venstre kurve med radius 250 m inn mot kulverten. Med ny konstruksjon mot nord vil denne avstanden reduseres til ca. 220 m, Rampen har en stigning på ca. 6,9 % inn mot kulverten.

Det er god sikt på denne rampen.

Høyden mellom kjørebane og underkant ny konstruksjon blir ca. 8,5 m ved kulvertkanten.

Rampe 2 er vist på vedlagte tegning 10200

Rampe 3: Fra E18 øst mot Snarøyveien

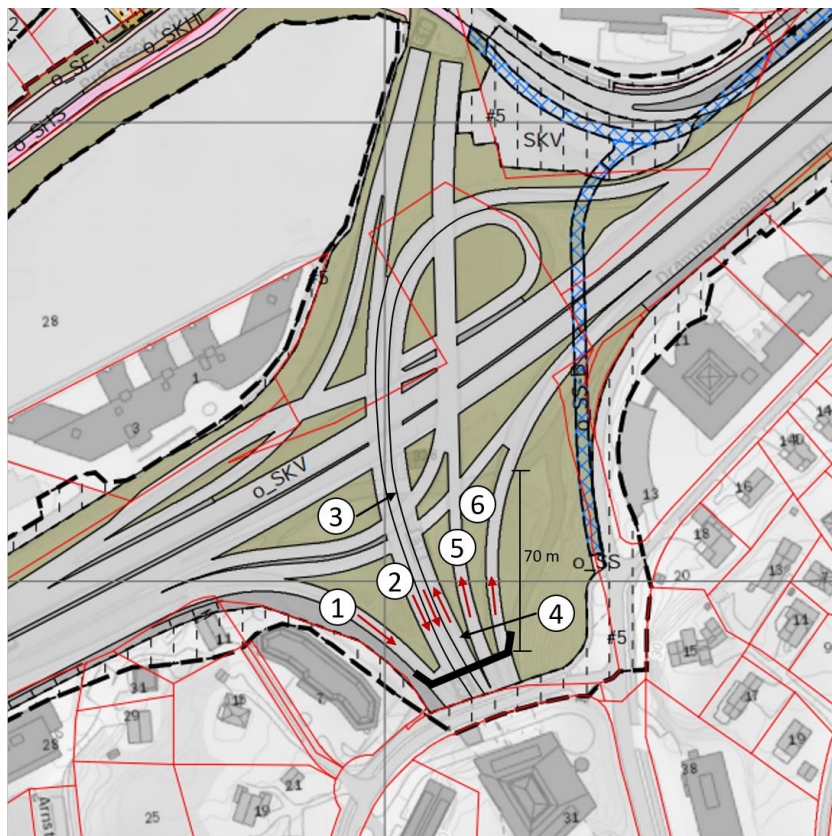
Denne rampen ligger først i et separat retardasjonsfelt langs E18 fra øst i ca. 250 m før den svinger av fra E18 og går direkte over i en høyresving med radius $R = 90\text{ m}$, og deretter i en venstre kurve med radius $R = 55\text{ m}$ under E18, og legger seg parallelt med rampe 2 fra Granfosstunnelen. Avstanden fra start retardasjonsfelt vil reduseres til ca. 225 m med ny konstruksjon mot nord.

Rampen faller først med ca. 5,7 % før den flater ut og deretter stiger med ca. 7 % de siste 50 m inn mot dagens kulvert.

Høyden fra kjørebane til underkant ny konstruksjon blir ca. 8,6 m ved ny kulvertkant.

Kjørebane i eksisterende kulvert vil bli forskjøvet ca. 1 m mot vest på grunn av plassering av søylerekke vest for midtvegg

Rampen er vis på tegning 10300, som også viser sikt på ca. 90 m inn mot forlenget kulvert. Som i rampe fra E18 vest, vil det også her være kurven på 55 m som vil bestemme farten inn mot kulverten. Det viste sikten er tilstrekkelig for fartsnivået på denne delen av rampen.



Figur 7: Ramper med nummerering og kjøreretning. Kryssutforming som i vedtatt reguleringsplan

Ramper ut fra kulverten

Rampe 4 mot E18 vest

Rampe 4 går ut fra kulvertmunningen i en svak høyrekurve og deretter inn i en krappere høyrekurve $R = \text{ca. } 20 \text{ m}$, før den legger seg inn i et akselerasjonsfelt langs E18 mot vest. Avstand fra kulvertmunning til start akselerasjonsfelt/vekslingsfelt er i dag ca. 300 m, som blir redusert til ca. 275 m med ny konstruksjon mot nord.

Fra kulvertmunningen faller denne rampen med ca. 6 % ned mot bunnpunktet under E18, før den stiger med ca. 5,5 % mot E18 vestover.

Høyde fra kjørebane til underkant ny konstruksjon blir ca. 8,9 m.

Plan og profil for rampen er vist på tegning 10400

Rampe 5: Fra Snarøyveien mot Granfosstunnelen

Denne rampen, som vist på tegning 10500, går i en svak høyresving fra kulvertmunningen og går etter ca. 110 m i eget felt, parallelt med rampe fra E18 vest, inn mot Granfosstunnelen. Stigningen ut fra kulverten er ca. 4,5 %, som øker til ca. 6,8 % før den passerer E18.

På denne rampen er det varslingsblink, overhengende variable skilt og bom før innkjøringen til Grannfosslinjen. Dette utstyret aktiveres dersom det er hendelser inne i Grannfosstunnelen. Med ny konstruksjon, vil avstanden til variable skilt bli ca. 10 m og til bom ca. 20. Ny konstruksjon vil ikke hindre sikt eller endre forholdene knyttet til varsling av hendelser i Grannfosstunnelen.

Høyden fra kjørebane kant til underkant ny konstruksjon blir ca. 5,8 m ved kulvertmunningen

Rampe 6: Fra Snarøyveien mot E18 øst

Rampen går i svak kurve mot høyre og legger seg parallelt med rampe fra E18 vest ca. 200 m fra kulvertmunning. Deretter er det et akselerasjonsfelt/vekslingsfelt på ca. ca. 200 m.

Høyden mellom kjørebane og underkant konstruksjon blir ca. 6.25 m ved kulvertmunning

I tillegg går det i dag en rampe ut fra kulverten mot Lysaker. Denne rampen er tatt vekk i den vedtatte reguleringsplanen.

Konklusjon:

Ny konstruksjon nord for kulverten vil ikke reduserer sikten på de aktuelle rampene i krysset inn mot eller ut fra kulverten.

På grunnlag av den gjennomførte vurderingen av kryssrampene vil det både i dagens og planlagt situasjon være tilstrekkelig avstand mellom kulvert og akselerasjonsstrekninger/- felt og retardasjonsstrekninger/-felt.

Da rampelengder og siktforhold for de aktuelle rampene i krysset vurderes å ligge innenfor kravene i vegnormalene, synes det ikke å være grunnlag for å søke om fravik for «avstand til kryss»

Søknad om fravik omfatter derfor «kryss i tunnel.»

Saksbehandling fravikssøknader.

Det skal søkes om fravik dersom en løsning ikke er i overensstemmelse med Statens vegvesens håndbøker, vegnormalene. Det er to grader av fravik. Den mildeste er fravik som ikke tilfredsstiller et «bør» krav, mens det alvorligste fraviket er løsninger som ikke tilfredsstiller et «skal»-krav.

Fravik fra et «bør-krav» avgjøres av regionvegkontoret mens fravik fra et «skal-krav» avgjøres av Vegdirektoratet, etter innstilling fra Regionvegkontoret.

Statens vegvesen har bedt om at skjema: «Søknad om fravik, Del 1-søknadsdel» sendes inn sammen med vedlegg.

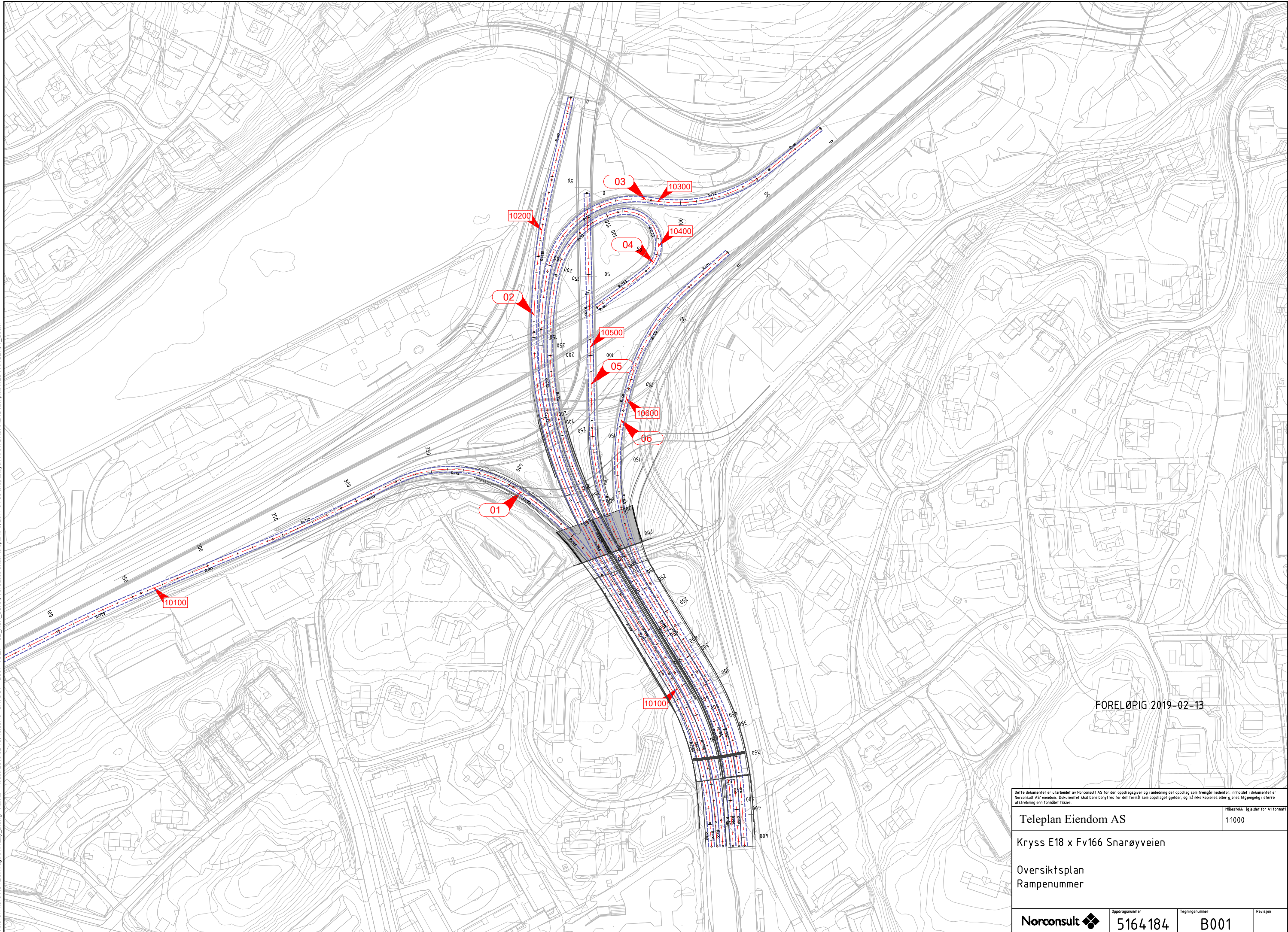
Vedlegg:

Tegning B001	Oversiktstegning
Tegning 10100	Rampe 1, Plan og profil
Tegning 10200	Rampe 2, Plan og profil
Tegning 10300	Rampe 3, Plan og profil
Tegning 10400	Rampe 4, Plan og profil
Tegning 10500	Rampe 5, Plan og profil
Tegning 10600	Rampe 6, Plan og profil
Tegning F	Tverrsnitt F001

5	2019-02-13	Sluttnotat	FM	KBØ	BEB
4	2018-03-21	Revidert notat	FM	KBØ	BEB
3	2018-03-15	Til fagkontroll	FM		BEB
2	2018-03-14	Til gjennomsyn	FM		BEB
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

N:\5164\15164\BIM\Veget\Kart\lay_B.dwg - Plottet: 2019-02-13, 15:56:15 - LAYOUT = B001 - XREF = 3D_KON_LOKK_Vei trasse under teleplanbro 2017-04-05 teleplanbyen KARTGRUNNLAG komplett MED FARGER, T_Geom"

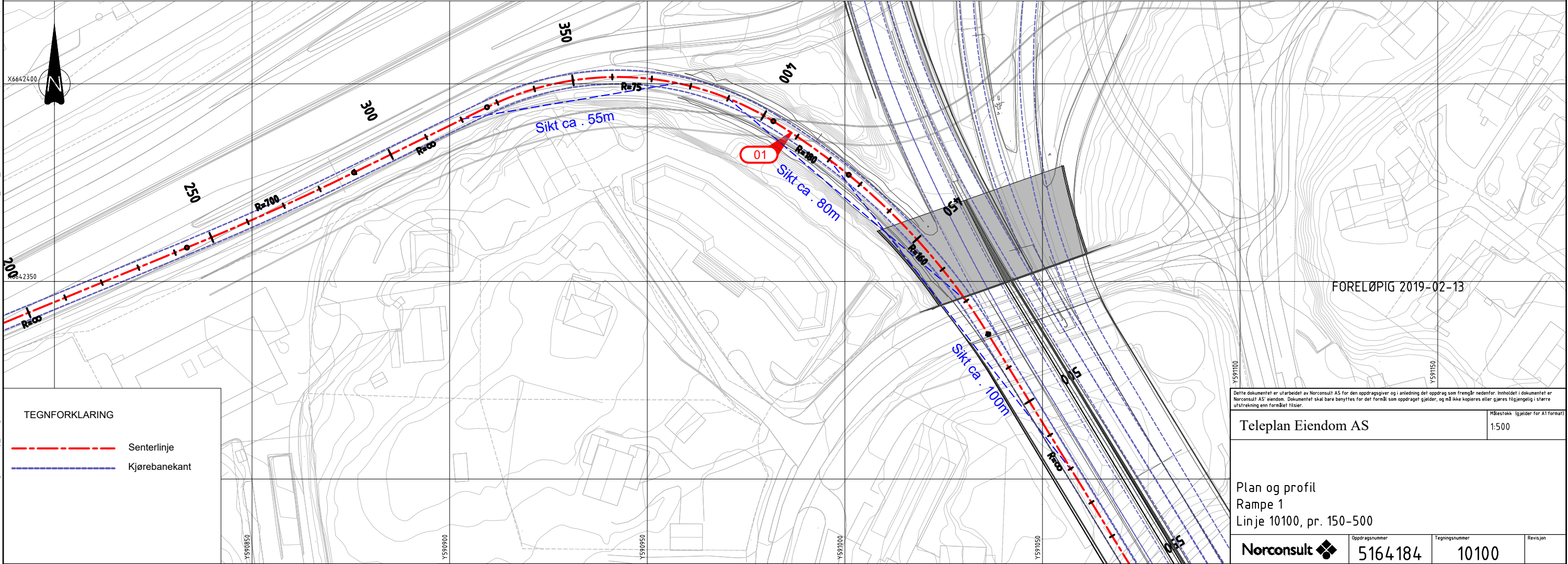
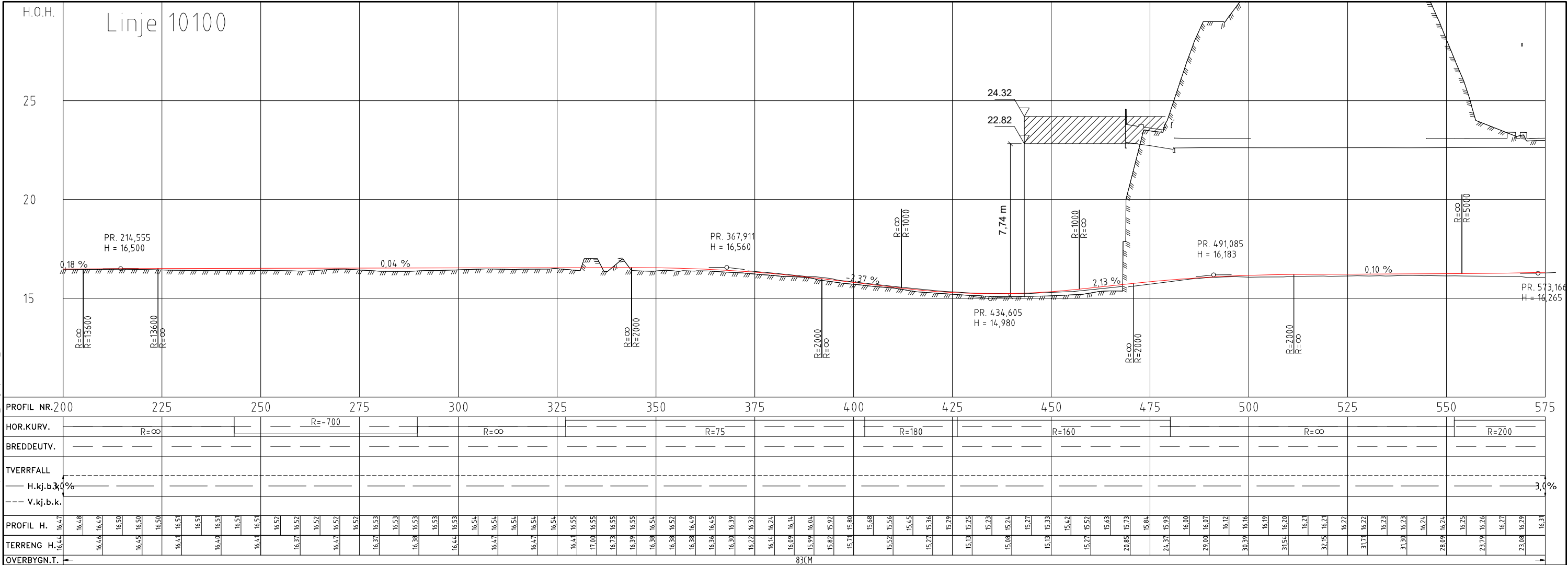


FORELØPIG 2019-02-13

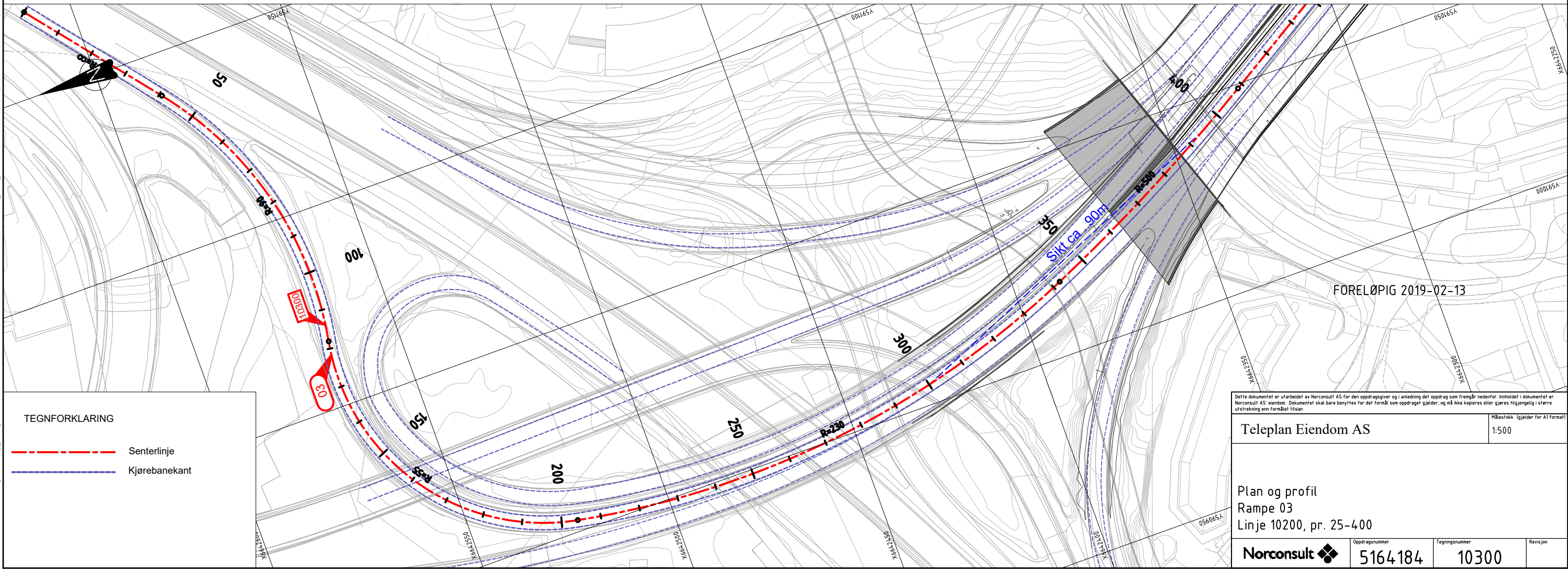
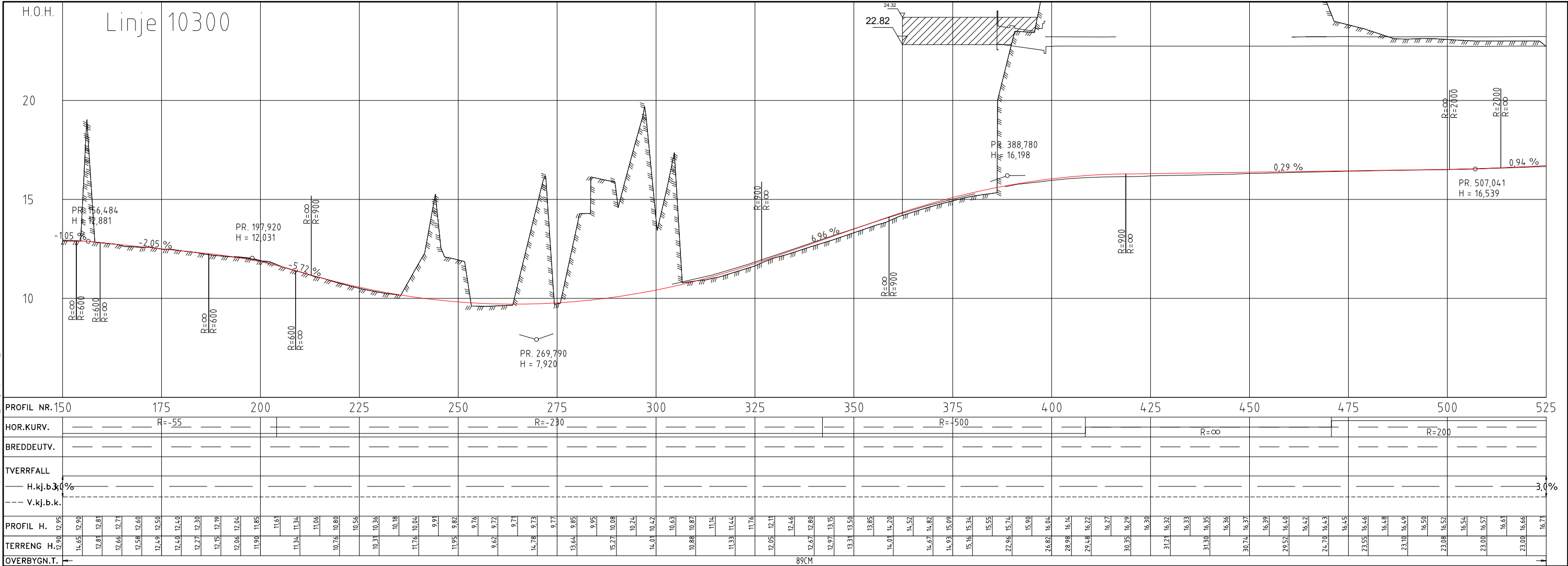
Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS for den oppdragsgiver og i anledning det oppdrag som fremgår nedenfor. Innholdet i dokumentet er Norconsult AS' eiendom. Dokumentet skal bare benyttes for det formål som oppdraget gjelder, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig i større utstrekning enn formålet tilsier.				Målestokk (gjelder for A1-format)
Teleplan Eiendom AS				1:1000
Kryss E18 x Fv166 Snarøyveien				
Oversiktsplan Rampenummer				
Norconsult	Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon	
	5164184	B001		

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS for den oppdragsgiver og i anledning det oppdrag som fremgår nedenfor. Innholdet i dokumentet er Norconsult AS' eiendom. Dokumentet skal bare benyttes for det formål som oppdraget gjelder, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig i større utstrekning enn forårlig tillat.			
Teleplan Eiendom AS			Målestokk: 1:500 (gjelder for A1 format)
Kryss E18 x Fv166 Snarøyveien			
Oversiktsplan			
Rampenummer			
Norconsult 	Oppdragsnummer 5164184	Tegningsnummer B002	Revisjon

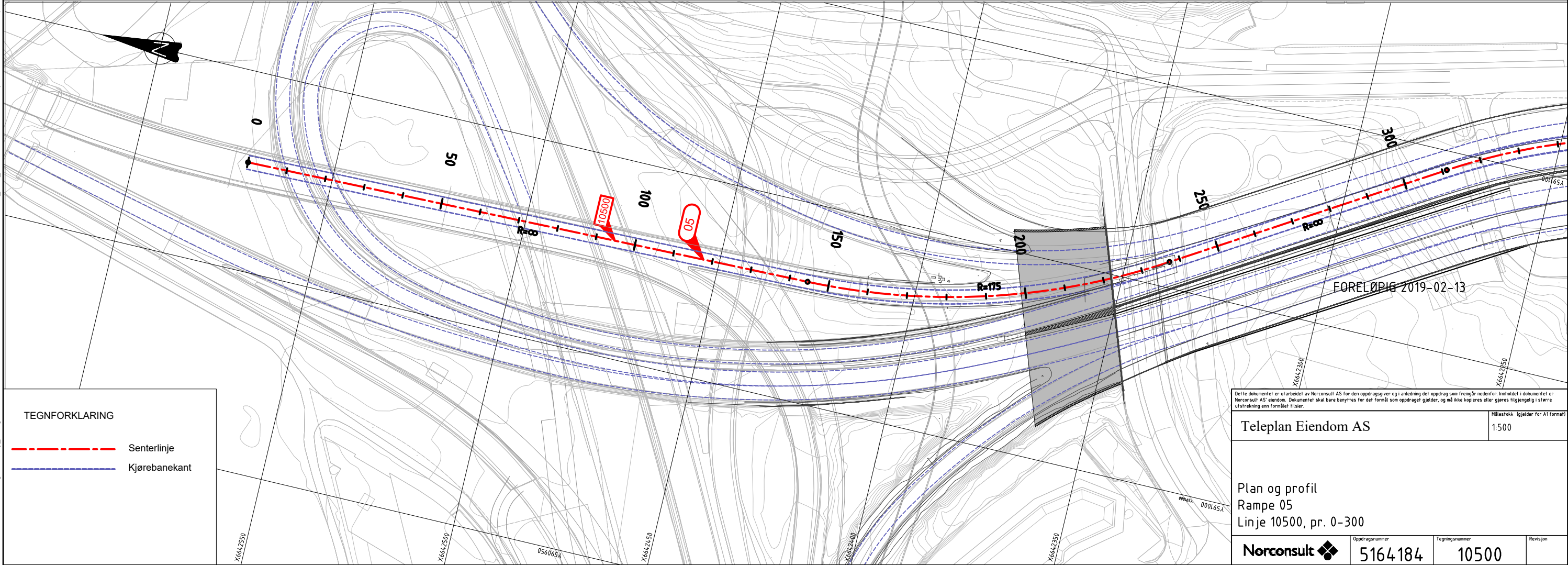
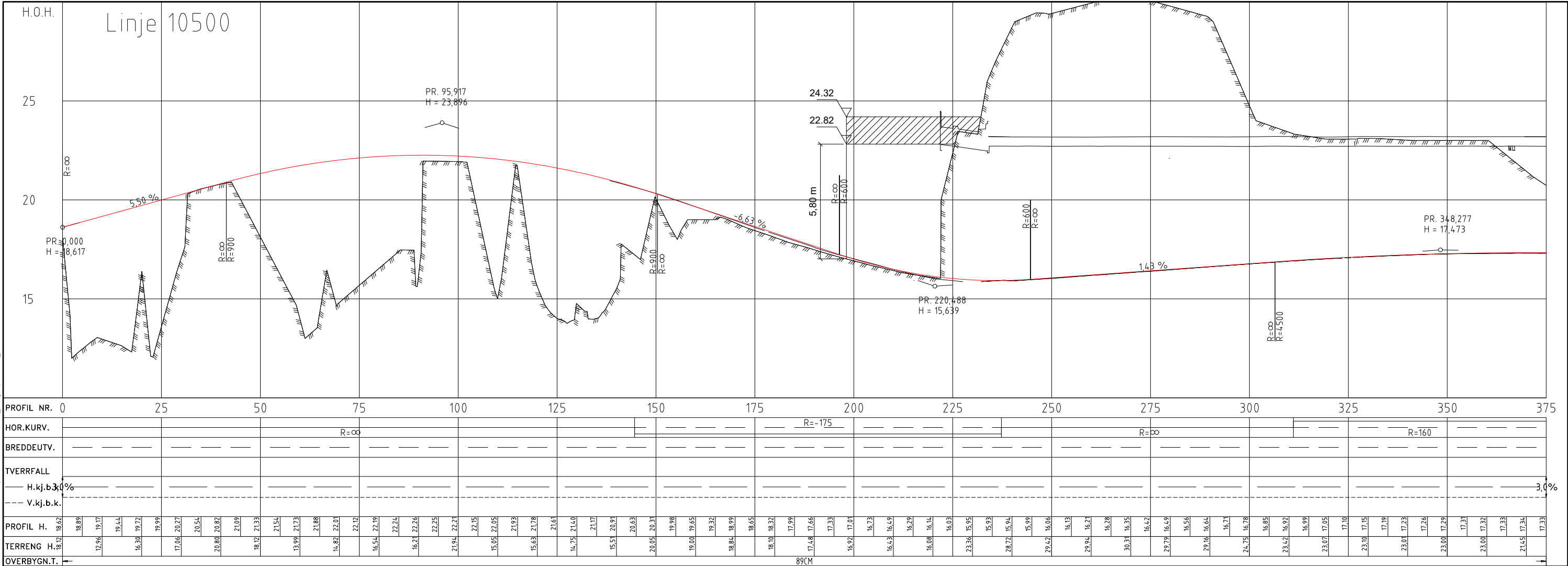
"N:\516\4115164184\BIM\Ve\Ark\B\Lay_C.dwg - NmTel - Plottet: 2019-02-13, 16:05:45 - LAYOUT = 10100 - XREF = 3D_KON_LOKK, Vei trasse under teleplanbro, 2017-04-05 teleplanbyen KARTGRUNN AG komplett MED FARGER, A. Lengdeprofiler, T. Geom"



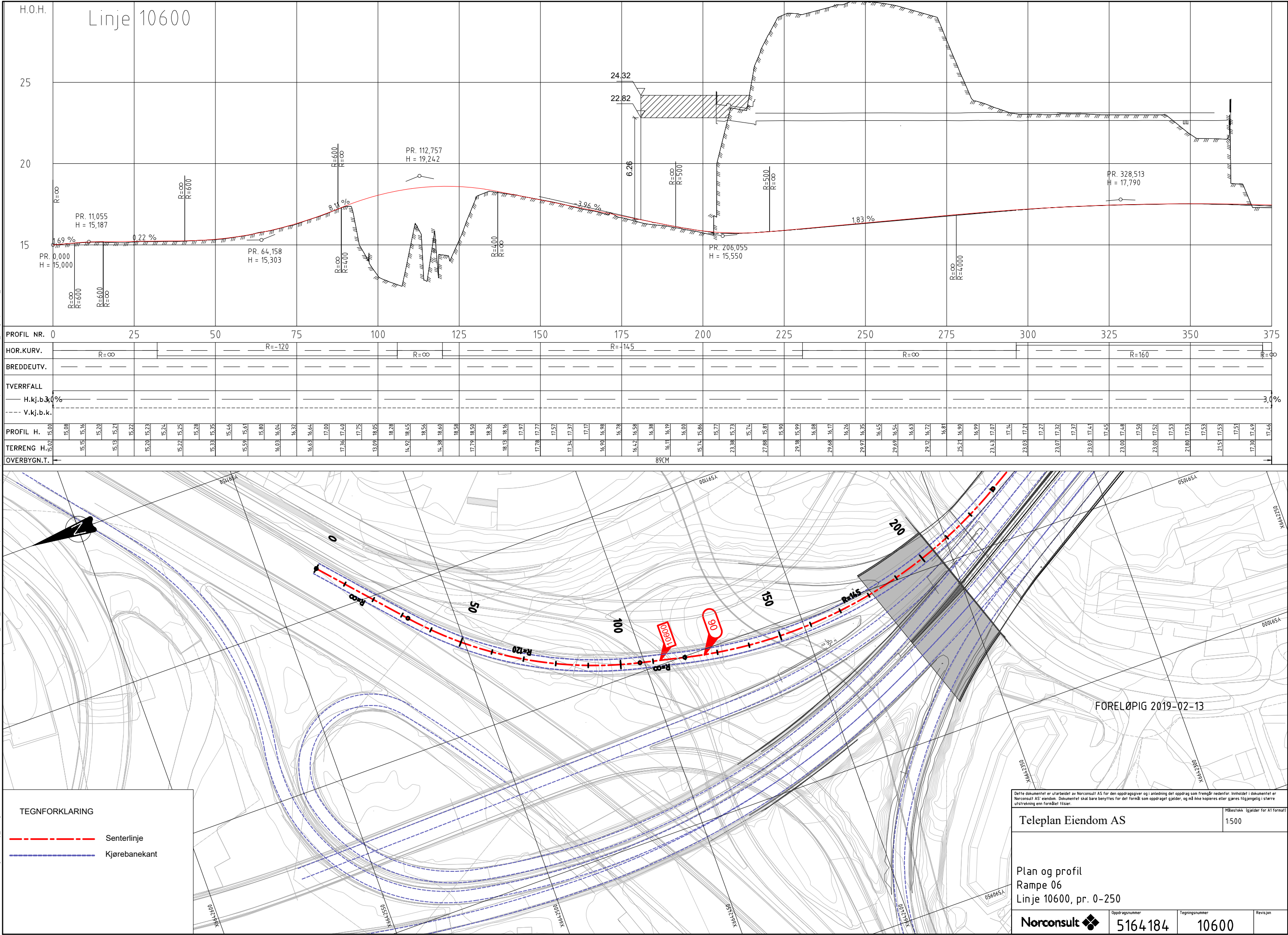
"N:\51614\51614184\BIM\Veget\Ark\B\Lay_C.dwg - NmMol - Plottet: 2019-02-13, 16:10:07 - LAYOUT = 10300 - XREF = 3D_KON_LOKK_Vei trasse under teleplanbro, 2017-04-05 teleplanbyen KARTGRUNN AG komplett MED FARGER, A. Lengdeprofiler, T. Geom"



"N:\51614\15164184\BIM\Ve\Ark\MLay_C.dwg - NæMæl - Plottet: 2019-02-13, 16:13:15 - LAYOUT = 10500 - XREF = 3D_KON_LOKK_Vei trasse under teleplanbro, 2017-04-05 teleplanbyen KARTGRUNN.LAG komplett MED FARGER, A_Lengdeprofiler, T_Geom"



N:\51614\151614\BIM\Veget\Kart\GRUNN\AG komplett MED FARGER, A. Lengdeprofiler, T. Geom"
Plottet: 2019-02-13, 16:18:13 - LAYOUT = 10600 - XREF = 3D_KON_LOKK, Vei trasse under teleplanbro, 2017-04-05 teleplanbyen KARTGRUNN\AG komplett MED FARGER, A. Lengdeprofiler, T. Geom"



FORELØPIG 2019-02-13

TEGNFORKLARING

- Senterlinje
- Kjørebaneant

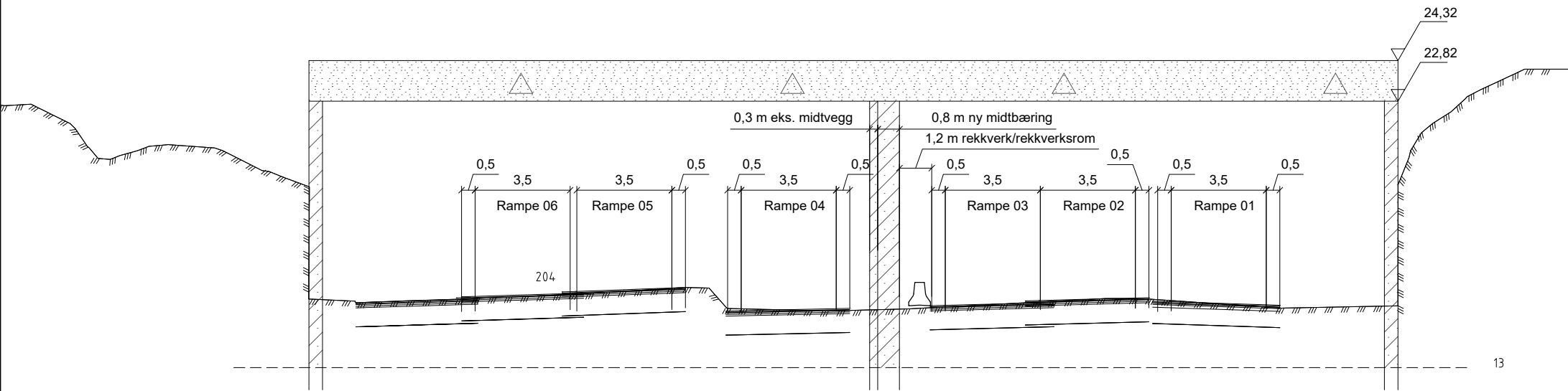
Teleplan Eiendom AS

Plan og profil
Rampe 06
Linje 10600, pr. 0-250

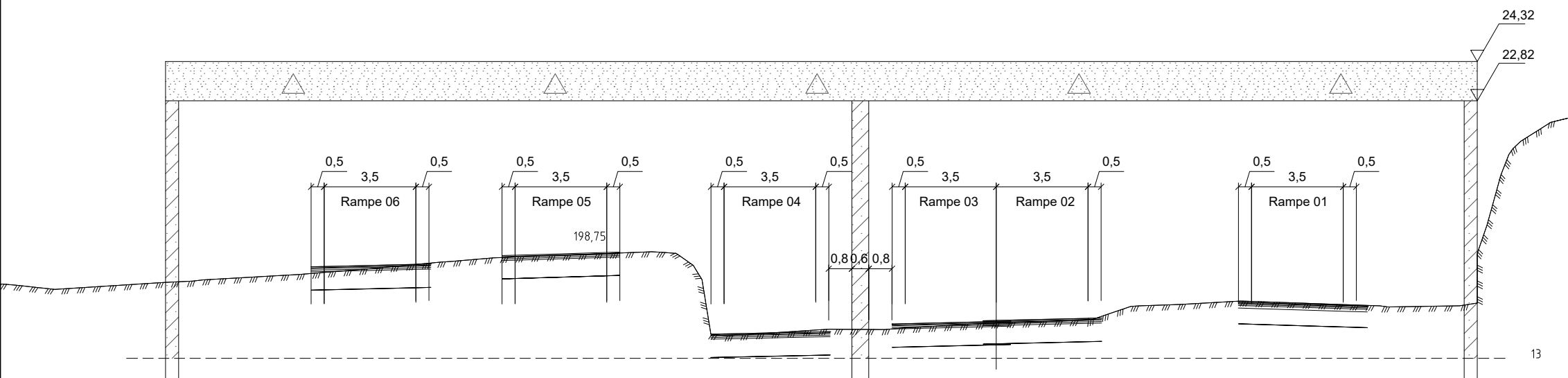
Norconsult

Oppdragsnummer: 5164184
Tegningsnummer: 10600
Revisjon

Eksisterende kulvert. Tverrsnitt åpning nord med ny midtbæring

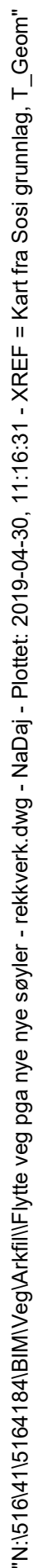


Ny konstruksjon. Tverrsnitt åpning nord



FORELØPIG 2019-02-14

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS for den oppdragsgiver og i anledning det oppdrag som fremgår nedenfor. Innholdet i dokumentet er Norconsult AS' eiendom. Dokumentet skal bare benyttes for det formål som oppdraget gjelder, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig i større utstrekning enn formålet tilsier.		Målestokk (gjelder for A1 format)
Teleplan Eiendom AS		1:100
Kryss E18 x Fv166 Snarøyveien		
Typiske snitt		
Norconsult	Oppdragsnummer	Tegningsnummer
	5164184	F001
		Revisjon



Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS for den oppdragsgiver og i anledning det oppdrag som framgår nedenfor. Innholdet i dokumentet er Norconsult AS' eiendom. Dokumentet skal bare benyttes for det formål som oppdraget gjelder, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig i større utstrekning enn formålet tilsier.			
Teleplan Eiendom AS			Hålestokk: (Gjelder for A1 format) 1:200
Forlengelse av Teleplantokket Ny linjeføring, sikt			
Norconsult 	Oppdragsnummer 5164184	Tegningsnummer C200	Revisjon