

Behandling av høringsuttalelser Kommunedelplan med konsekvensutredning Ås kommune

Kommunedelplan med konsekvensutredning har vært ute til høring i perioden 19.mars til 4. mai 2012

Det kom inn 27 uttalelser. Fylkesmannen og fylkeskommunen fikk utsatt høringsfrist til hhv. 7.mai og 4.mai grunnet behandlingstid hos politikere

Generelt: Dette området er et svært utfordrende område å få til en god løsning for ny E18. Prosjektet har prioritert å ha fokus på dyrka mark og kulturminner/kulturmiljø da Statens vegvesen skal bidra til at det bygges ned minst mulig dyrka mark samt unngå ødeleggelser av fornminner.

Ny E18 har følgende målsetting:

- ✓ Bedre trafiksikkerheten
 - Færre ulykker (vi har statistikk fra E-6 gjennom Østfold)
 - Færre viltulykker
 - Farlig gods/tanktransport. 4-felt medfører sikrere veg med liten risiko for uhell som kan påvirke vannmiljøet
- ✓ Sikre fremkommelighet gjennom bedret kapasitet
- ✓ Bedre miljø ved å lede tungtransporten og gjennomfartstrafikken utenom tettstedene
 - Mindre bruk av vegsalt pga gunstig veggeometri
 - Erosjon av bekkesider, erosjonssikring av bekkesider i/langs bekke drag er utført tidligere med gode resultater

Sammendrag av innspill samt svar fra Statens vegvesen

Sveisnr:	2010101749 - 129
Innspill/uttalelse fra	Herman Jan Andriessen, Nygårdsveien 16, 1400 Ski
Innspill/uttalelse	Grunneier ønsker å bygge nytt hus på tomten sin. Dette huset blir liggende tett inntil E18.
Statens vegvesens vurdering	Tomten ligger innenfor 100 m grensen for en ny E18. Dersom KDP blir vedtatt i juni, vil dette området (100 m fra midtstripen) båndlegges – dvs være restriksjoner på tiltak innenfor dette området. Avklaring av formål vil gjøres i reguleringsplanfasen
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 133
Innspill/uttalelse fra	PURA v/ Anita Borge
Innspill/uttalelse	PURA ber om at det utarbeides en egen temarapport for vannmiljø som skal inneholde følgende: <ul style="list-style-type: none">• Nøye beskrivelse av effektene på vannressurser og vannmiljø• Avbøtende tiltak for avrenning til vannforekomstene i anleggsperioden• Håndtering av tunnelvann• Saltproblematikk• Betraktning rundt miljøgifter
Statens vegvesens	Etter alle de innspill omhandlet vannmiljø som har kommet, har Statens

vurdering	<p>vegvesen konkludert med at det skal lages et eget notat omhandlet vannmiljø som legges fram for politikerne i Ås og Ski kommuner. Dette notatet vil være med på å samle de fakta og utredninger som allerede er utført slik at det blir lettere for politikerne i kommunen å se konsekvensene av vannmiljø når det gjelder det valget de skal ta. I tillegg vil vi innarbeide en egen bestemmelse på vannmiljø i kap. 7.3 i KDP-dokumentet</p> <p>Kommunedelplan er et overordnet plannivå med få detaljer utredet og målet er vedtak av en korridor. Neste planfase, reguleringsplanfasen, vil ta for seg mer detaljert vannmiljø og konsekvenser for vannområdet PURA. Ved utarbeidelse av løsninger i reguleringsplanfasen vil det være en egen temarapport som omfatter vannmiljø.</p> <p>Det er mange vassdrag og bekkedrag i planområdet. Slik Statens vegvesen ser på dette, er det ikke til å unngå at en ny E18 vil berøre vassdrag/bekkedragene i området. I kommunedelplanfasen er det viktig at de ulike traseene vurderes opp mot hverandre når det gjelder vannmiljø. I den forbindelse kan ikke Statens vegvesen se at det er stor forskjell når det gjelder konsekvens for dette tema. Vannmiljø er derfor ikke avgjørende for hvilken korridor som skal velges. Avbøtende tiltak skal vurderes i neste planfase.</p>
Konklusjon	<p>Statens vegvesen vil utarbeide et eget notat som omhandler vannmiljø</p> <p>Notatet vil gjelde for hele strekningen.</p> <p>Statens vegvesen vil også innarbeide en egen bestemmelse på vannmiljø i kap. 7.3 i KDP-dokumentet</p>

Sveisnr:	2010101749- 135
Innspill/uttalelse fra	Det kongelige fornyings-, administrasjons- og kirkedepartement, Postboks 8004 Dep, 0030 Oslo
Innspill/uttalelse	Ingen merknader
Statens vegvesens vurdering	
Konklusjon	Ingen endringer av planen

Sveisnr:	2010101749 - 154
Innspill/uttalelse fra	Jørn Johansen, Gamle Kongevei 8, Ski
Innspill/uttalelse	Grunneier er bekymret for utviklingen vedr. veistøy.
Statens vegvesens vurdering	Det vil i reguleringsplanfasen bli foretatt detaljerte utredninger når det gjelder støy. SVV vil ta kontakt med grunneiere som blir berørt av støy fra ny E18..
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 157
Innspill/uttalelse fra	Direktoratet for mineralforvaltning v/ Alf Larsen
Innspill/uttalelse	Har ingen anmerkninger til kommunedelplanen.

Statens vegvesens vurdering	
Konklusjon	Ingen endringer av planen

Sveisnr:	2010101749 - 169
Innspill/uttalelse fra	Terje Alfnes, Grusveien 16A, 1430 Ås
Innspill/uttalelse	<p>Innspillet omfatter følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Utredningene er dårlig koordinert med den overordna prioriteringen fra samferdselsetaten (henviser til NTP) 2. Mener at Follobanen må bygges før ny E18 3. Etterlyser veiteknisk og kostnader på å bygge ut strekningen fra Nygårdskrysset til Vinterbrokrysset 4. Kobling Vassum (Rv. 23) til E18 må utredes 5. Fv. 152 – omlegging av denne 6. Opprusting av Rv. 120 da det nå sees på forbindelser med bro mellom Moss og Horten 7. Ønsker ikke kryss på Holstad 8. Tekniske løsninger og kostnader for å sikre de kryssende vassdragene mot forurensning fra en 4-felt motorveg 9. Hvor mye vil Follobanen avlaste E18 for økt trafikkvekst. 10. Ønsker at SVV bruker denne strekningen som pilotprosjekt på 3-felt-løsning. 11. Det må anmerkes at vegvesenets anbefalte løsning for E18 gjennom Ski og Ås er anslått til dobbelt så høg pris pr. løpemeter som den sist åpnete E6-parsellen nord for Gardermoen. 12. Mener at SVV må kunne planlegge med avvik fra SVVs håndbøker. Vegvesenet i Aust-Agder gitt uttrykk for at de ikke har kunnet vente på utredninger og bevilgninger som strikt fulgte vegvesenets håndbøker og derfor hadde tatt "skeia i egen hånd" for å få ned ulykkestallene. I gjennomsnitt for de ferdigbygde og planlagte E18-parsellene i Aust-Agder til 2-felt, 90 km/t med midtdeler og omkjøringsfelt, har de anslått kostnadene til bare 15 % av kostnadene med 4-felts vei. Samtidig anførte de at forbikjøringsfeltene helst burde være minimum 2 km lange og ikke bare 1 km som er minimum iht. vegvesenets håndbok. Det er uforståelig når vegvesenet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet har utredet en slik moderne norsk 2-feltsvei (alt. 1A) og de så i pkt. 4.2 i høringsutkastet skriver at alternativ 1A ikke vil gi noen kapasitetsforbedring. Med så stor reservekapasitet og økt fartsgrense til 90 km/t fra utgangspunktet på 80 og dels 60 km/t, er det vanskelig å forstå at 1A ikke vil gi noen tidsgevinster for trafikkantene, den viktigste faktoren for å få positiv transportbrukernytte. Men alternativ 1A er ikke godskrevet noen slik gevinst i sammenligningen mellom alternativene for de prissatte konsekvensene. Tilsvarende er 1A det alternativ som er kreditert minst for positiv ulykkesforbedring. Dette til tross for at vi har presentert vegvesenet sammenligninger som viser at 3-felts vei er minst like sikker som 4-felts hva angår trafikkulykker. I Sverige har de fått redusert trafikkulykkene med nærmere 80 % etter overgangen til

	<p>sine 3-felts veier. Med til historien hører også at siste gang vegvesenet presenterte sammenlignende ulykkestall, lå E18 gjennom Folle med noen av de laveste tallene i forhold til trafikkmengden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 13. I KS1-rapport av 12.1.2009 skrev Dovre Group AS og Transportøkonomisk institutt f.eks. med referanse til vegvesenets Handbok 017: "Vi kan sette dette i perspektiv ved å merke oss at det ikke finnes noen køproblemer på tofeltsvegen i dag. Det er heller ikke ventet køproblemer før ÅDT har vokst til 50 % mer enn dagens trafikk. Overgangen til firefelts veg skal altså skje i god tid før det i det hele tatt vil kunne oppstå køproblemer på tofeltsvegen. Dette virker ekstravagant, og er neppe samfunnsøkonomisk forsvarlig." 14. Kommenterer at 4-felt i dagens trase skulle utredes med 90 km/t og ikke 100 km/t slik som nå står i rapportene. 15. Mener SVV ikke har brukt de nyeste og mest hensiktsmessige kartene som grunnlag for beregning av nedbygging av dyrka og dyrkbar jord. 16. Oppsiktsvekkende at nedbygging av utmark og skog ikke er kvantifisert bedre i utredningen 17. På de gjennomførte folkemøtene har vegvesenet overhode ikke vært interessert i forslag til innspill til alternativene 1A og 1B, alt har dreid seg om 4-felt i ny trasé.
<p>Statens vegvesens vurdering</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hva som skal utredes er bestemt av Samferdselsetaten gjennom vedtak av KVVU. Dette er bestillingen til prosjektet, og det er dette vedtaket vi jobber etter 2. Se pkt. 1 3. Fra Nygårdskrysset til Vinterbrokrysset er det gjennomført en behovsanalyse i form av ideseminar med bred deltakelse av fagpersoner. I rapporten framgår to alternative løsninger og konklusjonen er at endelig valg av løsning gjøres gjennom reguleringsplanarbeid. 4. Koblingen mellom Vassum og E18 er ikke en del av bestillingen fra Samferdselsdep. Det er likevel gjennomført en trafikkanalyse (beregning) for å se på trafikkstrømmene. Trafikkberegninger gjort i forbindelse med kommunedelplanarbeidet viser at det er behov for firefelts E18 fra Nygårdskrysset til Vinterbro (Pga. trafikk fra Sk sentrum som skal mot Oslo) uavhengig av om man bygger en forbindelse fra Holstad til Vassum. Behovet for firefelts E18 fra Nygård til Vinterbro skyldes altså trafikk fra Ski sentrum mot Oslo, og er uavhengig av gjennomgående standard på rv 23. 5. Se pkt 1. Trafikkberegningene viser at trafikken på fv 152 i liten grad er gjennomkjøringstrafikk mellom E18 og E6, men i hovedsak trafikk til og fra Ås sentrum. I bestemmelsene til kommunedelplan er det sagt at tilkobling av framtidig fv 152 skal vurderes som en del av reguleringsplanarbeidet. 6. Se pkt. 1. Det foreligger ingen konkrete planer eller finansiering av opprusting av FV 120 mellom Moss og Lillestrøm. 7. Det henvises til trafikkrapporten (kap 3.3.2) som viser at dagens E18 vil få mye mindre avlastning dersom man ikke bygger kryss ved Holstad. Dette gjelder spesielt på strekningen nord for Holstad og mellom Kråkstad og Elvestad. Fv 27 Audenbølveien og veiene

gjennom Kråkstad får en stor trafikkøkning dersom man ikke bygger kryss ved Holstad.

8. Tiltak for å sikre at vassdrag vil utredes mer detaljert i reguleringsplanfasen.
9. Ferdig utbygd Follobane er lagt til grunn i transportmodellberegningene.
10. 3-felt er ikke i henhold til Statens vegvesens vegnormaler. Trafikkgrunnlaget inkludert trafikkveksten for strekningen viser at det er behov for 4-felts motorveg.
11. Høy løpemeterpris på E18 i Follo skyldes vanskelige grunnforhold og tunneler. I kostnadsoverslaget er det vektlagt å få så realistiske priser som mulig for å forsøksvis unngå at kostnadene «vokser» i seinere planfaser.
12. Generelt har Statens vegvesen som praksis at håndbøker skal legges til grunn i for all vegplanlegging. På overordnet nivå når arbeidsoppgaven er å velge en trase er det spesielt viktig at alle alternativer behandles likt og derfor må vegnormalenes krav legges til grunn for alle alternativer.

Rv 3 gjennom Østerdalen har en ÅDT på mellom 2 – 4000 kjt/døgn (kilde: NVDB), E6 ved Stjørdal har en ÅDT på 8900 (kilde: reguleringsplan for E6 Forbord – Tiller), I reguleringsplan for E6 Sparbu – Vist, Midtdeler, lokalveg og gang- sykkelveg framgår at trafikkmengden er 8000 ÅDT og av vegnormalens standardklasse S5 skal legges til grunn. Noen av de andre tiltak som er gjennomført på E6 mellom Verdal og Steinkjer de seinere år har vært midlertidige trafikksikkerhetstiltak (sette opp midtdeler på spesielt ulykkesbelastede strekninger).

Avsnittet over viser at både Rv 3 i Østerdalen og E6 i Nord-Trøndelag har en annen trafikkmengde enn E18 i Follo, og dermed andre krav til vegstandard.

For E 18 Langangen – Grimstad vedtok Samferdselsdepartementet i 2010 at i den videre planleggingen skal legges til grunn at dagens tofeltsvei skal utvides til fire felt. Trafikkmengden på E18 i dette området er i størrelsesorden 9000 – 14.000 ÅDT (kilde: Konseptvalgutredning E18 Langangen – Grimstad, rapport Statens vegvesen 2008). Det pågår pt et arbeid med kommunedelplan for firefelts E18 mellom Tvedestrand og Arendal, og planforslag har nettopp vært ute til offentlig ettersyn

(http://www.vegvesen.no/_attachment/317398/binary/558736)

Tilsvarende pågår reguleringplanarbeid for E18 Rugtvedt- Dørdal (Bamble kommune) hvor det også planlegges ny firefelts E18.

Denne firefeltsvegen vil ha en trafikkmengde på i størrelsesorden 10.000 ÅDT.

Temarapporten Nytte/kostnadsvurderinger (tabell 3-2) viser at alt 1A har en tidsgevinst for trafikantene, men at tidsgevinsten er lavere i alternativ 1A enn i de øvrige alternativene som er utredet. Den ulykkesnedgangen det henvises til fra Sverige, antar vi gjelder for overgang fra 2-felts til 3 felts-vei. I nytte/kostnadsberegningen legges veggeometrien inn i beregningsprogrammet, og dette sammen med ulykkesfrekvenser (basert på foreliggende ulykkedata) danner grunnlag for beregning effekt på ulykker. 3-feltsveier har høyere ulykkesfrekvens enn firefeltsveier, og dermed

	<p>blir resultatet som presentert i temarapport nytte/kostnadsanalyse.</p> <p>13. Håndbok 017 legges til grunn for vegplanlegging. Dimensjonerer for trafikkprognoser er 25 år fram i tid. Se også pkt. 12</p> <p>14. HB 017 Veg- og gatenormal skal legges til grunn for planleggingen. Alle 4-feltsalternativer for E18 i Follo er prosjektert med standardklasse S8 stamveg med ÅDT 12-20.000 og fartsgrense 100 km/t. Det er ingen standardklasse for firefeltsvei med 90 km/t i vegnormalene og dermed hadde man ingen kurvaturkrav å forholde seg til. Økt kjørehastighet gir økt trafikantnytte.</p> <p>15. De nyeste AR5-data (oversendt fra kommunene 1.mars 2011) er brukt som grunnlag for arealbeslagsberegningene. Dette er standard framgangsmåte på overordnet plannivå som kommunedelfplanarbeid her. Under arbeidet har det vært kontakt med Skog og landskap ved UMB for å klarlegge premisser i datagrunnlaget for å beregne «dyrkbar» mark. Resultatene fra arealbeslagsberegningene har i flere møter blir presentert og diskutert med fylkesmannens landbruksavdeling og landbrukssjefen i Follo. Det har vært enighet om at all dyrka mark innenfor planområdet har like stor verdi. Fylkesmannen har i sin høringsuttalelse ingen merknader til selve framgangsmåten for arealbeslagsberegningene.</p> <p>16. SVV mener utredningene er på et nivå som er riktig for å kunne vedta en korridor på kommunedelfplannivå</p> <p>17. SVV mener alle alternativene har vært faglig konsekvensutredet med like mye fokus.</p>
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 170
Innspill/uttalelse fra	Ås Nordre Elglag v/ Trygve Sørbø
Innspill/uttalelse	Det er mye elg i planområdet, og det er mange påkjørsler av vilt på strekningen fra Øvre Holstad til Langli. Forventer at det etableres viltgjerder langs hele strekningen og at det etableres minst 2 viltoverganger, sør ved Øvre Holstad og ved Langli (vekta) Elglaget vil gjerne bistå med kunnskap om vilt i området
Statens vegvesens vurdering	Det skal være viltgjerde langs hele linja. I neste planfase (reguleringsplanfasen) vil plassering av viltkryssing tas hånd om. SVV ønsker dialog med elglag, fagmedarbeidere og viltforvalter om plassering av viltkryssing.
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 171
Innspill/uttalelse fra	Holstad grendelag, Haugerudveien 23, 1430 Ås
Innspill/uttalelse	Grendelaget er godt fornøyd med tunnelforslaget, men ber om noen justeringer: <ol style="list-style-type: none"> 1. Påpeker at veglinja ligger meget høyt gjennom store deler av Ås kommune. Oppfatter også at linja ligger høyt gjennom skogsterrenget

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Grendelaget ønsker at traseen går under jernbanen og veien skyves nord-øst. 3. Ønsker at dagens E18 justeres med gang- og sykkelveg da framtidens bruk endres 4. Foreslår at kryss/avkjøring på Holstad tas ut av kommunedelplan og flyttes til Ski kommune 5. Ber om bedre miljø og landskap, en veitrase uten bro, lengre tunnel og lavere trase uten kryss i Ås kommune 6. Ønsker dialog i tiden framover for å få fram de beste løsningene
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veglinja skal optimaliseres (justeres) slik at vi får en tilfredsstillende løsning. Dette gjøres i neste planfase. 2. I kommunedelplandokumentet kap. 7.3 er det planbestemmelser som omhandler tunnel under jernbanen. SVV skal vurdere mulighetene for å forlenge tunnelen under Holstad til vest for jernbanen i reguleringsplanfasen. 3. Gang- og sykkelveger langs eksisterende trase er ikke en del av prosjektet. Det vil gjennomføres en behovsanalyse i forbindelse med omklassifisering av eksisterende E18 i neste planfase. 4. Det er gjennom utredningsarbeidet kommet fram til at det er behov for kryss på Holstad grunnet trafikkstrømmene (jfr. Trafikkanalyserapport). Det er samtidig ingenting som tyder på at trafikken på Rv. 152 gjennom Ås vil øke på grunn av kryss her. 5. Se pkt. 1-4 over 6. SVV stiller seg positiv til dialog i arbeidet med reguleringsplanen
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 172
Innspill/uttalelse fra	Framtiden i våre hender, Ås lokallag v/ Frode Emil Fagerjord
Innspill/uttalelse	<ol style="list-style-type: none"> 1. Foreslår at 0-alternativet velges fordi alle alt. Har negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi. Mener en buktende vei (med 60-70 km/t) i kulturlandskapet vil berike kjøreopplevelsen, skjerpe sjåførene og bedre trafiksikkerheten 2. Utsett utbygging og planlegg trase for høyhastighetstog og E18 med felles utbygging 3. Effektiv støyskjerming, landskaps-gjennopprettende tiltak iverksettes. Bedre belter av skog langs veien må etableres i samråd med lokale grunneiere og naboer. Dyrt mark må i størst mulig grad vernes. Redusere støy og verne natur og vilt. Lange tunneler og viltoverganger vil være bra tiltak 4. Vann og våtmark må unngås. Nye våtmarksområder må opparbeides ved nedbygging
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alt. 3A-4 er det alternativet som samlet sett er best for Follo-regionen ut fra konsekvensutredningene som er gjennomført. En ny E18 bygges først og fremst for å bedre trafiksikkerheten og framkommelighet 2. Hva som skal utredes er bestemt av Samferdselsetaten gjennom vedtak av KVU. Dette er bestillingen til prosjektet, og det er dette vedtaket vi jobber etter 3. I reguleringsplanfasen vil veglinja optimaliseres slik at bla. Støy, landskap og jordvern kan ivaretas

	4. Tiltak for å ivareta vassdragene vil være en del av reguleringsplanarbeidet.
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 173
Innspill/uttalelse fra	Grunneierlag E18 – Ås kommune
Innspill/uttalelse	<p>Grunneierlaget E18 er godt fornøyd med tunnelforslaget, men ber om noen justeringer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Påpeker at veglinja ligger meget høyt gjennom store deler av Ås kommune. Oppfatter også at linja ligger høyt gjennom skogsterrenget 2. Grunneierlaget E18 ønsker at traseen går under jernbanen og veien skyves nord-øst. 3. Ønsker at dagens E18 justeres med gang- og sykkelveg da framtidens bruk endres 4. Foreslår at kryss/avkjøring på Holstad tas ut av kommunedelplan og flyttes til Ski kommune 5. Ber om bedre miljø og landskap, en veitrase uten bro, lengre tunnel og lavere trase uten kryss i Ås kommune 6. Ønsker dialog i tiden framover for å få fram de beste løsningene
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veglinja skal optimaliseres (justeres) slik at vi får en tilfredsstillende løsning. Dette gjøres i neste planfase. 2. I kommunedelplandokumentet kap. 7.3 er det planbestemmelser som omhandler tunnel under jernbanen. SVV skal vurdere mulighetene for å forlenge tunnelen under Holstad til vest for jernbanen i reguleringsplanfasen. 3. Gang- og sykkelveger langs eksisterende trase er ikke en del av prosjektet. Det vil gjennomføres en behovsanalyse i forbindelse med omklassifisering av eksisterende E18 i neste planfase. 4. Det er gjennom utredningsarbeidet kommet fram til at det er behov for kryss på Holstad grunnet trafikkstrømmene (jfr. Trafikkanalysereport). Det er samtidig ingenting som tyder på at trafikken på Rv. 152 gjennom Ås vil øke på grunn av kryss her. 5. Se pkt. 1-4 over 6. SVV stiller seg positiv til dialog i arbeidet med reguleringsplanen
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 174
Innspill/uttalelse fra	Bærekraftig Follo v/ Sylvi Ofstad Samstag, Badehusgata 15, 1440 Drøbak
Innspill/uttalelse	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bærekraftig Follo finner ingen gode argumenter for at SVV skal anbefale 3A-4 når prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er negative for hele traseen. 2. SVV har innsigelse mot alt. 1A – Bærekraftig Follo mener SVV er korttenkt når man trekker fram utfordringer i anleggsperioden som hovedargument 3. Det er ingen konklusjon i rapporten om at alt. 1A er utilstrekkelig for å håndtere trafikkmengden i overskuelig framtid 4. Mener å bygge større, raskere veier er ingen god løsning på samfunnsutfordringen. Konkluderer med at 1B og 3A alt strider

	<p>mot nasjonale mål lagt fram i klimaforliket i 2008</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Er uenig i at alt 3A2-5 har stor positiv konsekvens for delområde 9 (Kråkstad) i Nærmiljø og friluftsliv. Mener bedre veier gjør at kjøretøykilometrene av lokalbefolkningen blir flere enn før byggingen. 6. Raserer flott kulturlandskap ved Glennetjern som også er et viktig nærmiljø for Ås og Ski 7. Spørsmål: er det helt nødvendig at ny lokalveg må ligge stedvis ved siden av E18? Kunne man funnet en bedre løsning? 8. Mener det er mange svakheter i rapportene (vannmiljø, klimagassutslipp og biologisk mangfold) samt justering av E18 trase + lokale veier for å redusere restareale 9. Har samme forslag til løsning som grunneiere i Ski kommune, naturvernforbundet i Ski og Norsk ornitologisk forening 10. Oppfordrer til mer bruk av tunnel og kulvert på strekningen
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det skal mye til for at totale netto/nytte skal blir positivt (får man kun dersom man får mye kortere veitrase i ny løsning). En 4-felts motorveg har som regel negativ konsekvens når det gjelder ikke-prissatte konsekvenser. Formålet med utredningen er å få til en løsning som gjør minst mulig «skade» i det område en ny veg skal bygges gjennom. I tillegg er poenget å få fram hvilke konsekvenser det er når vi bygger vei og kan gjøre tiltak for å bøte på eller redusere «skaden» 2. Hovedårsaken til at 1A ikke er aktuell er at den tilfredsstillende ikke vegnormalene da trafikkmengden i dag og i framtiden tilsier at behovet er 4-felt. 3. Se pkt 2 4. Hva som skal utredes er bestemt av Samferdselsetaten gjennom vedtak av KVVU i 2009. Dette er bestillingen til prosjektet, og det er dette vedtaket vi jobber etter 5. SVV mener utredningene i rapport om Nærmiljø- og friluftsliv er riktige. 6. Verdi- og sårbarhet for Glennetjern kommer fram i landskapsrapporten, samt naturmiljø og nærmiljø/friluftslivrapporten. 7. Løsninger for lokalvegene vil være en del av reguleringsplanarbeidet. De forslagene som ligger inne i planen er kun ment som illustrasjon/skisser for å vise at det lar seg gjøre 8. Veglinja skal detaljeres og optimaliseres i neste planfase 9. Se sak 2010101749 – 148. 10. Det er mange utfordringer rundt det å legge en ny 4-felts motorveg i dette området. Det betyr ikke at tunnel er det riktige løsningen på de utfordringene vi møter. Tunnel løser ikke alle problemene, men har stor negativ effekt på bla. Naturmiljø når det gjelder driving av tunnel, vasking av tunnel, drift- og vedlikehold samt noen trafiksikkerhets-utfordringer
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 175
Innspill/uttalelse fra	Håvard Stensholt, Skogfaret 14, 1430 Ås
Innspill/uttalelse	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mangler informasjon om kryssninger, skjæringer, fyllinger og sidevegsanlegg 2. Sidevegsnett vises ikke på kart 3. Mener talloppstillingen for arealforbruk er beheftet med så stor usikkerhet at presentasjonen må betraktes som villedende informasjon. Ingen saklig grunnlag for rangering av forskjellige alternativ 4. Virkningene er ikke illustrert godt nok, og mangelen på dette må bero på en saksbehandlingsfeil. 5. Mener alternativet som er anbefalt er «kastet inn på overtid» for deretter å bli «prestisje-alternativet». Mener saken er så dårlig opplyst at dokumentasjonen ikke bør aksepteres som grunnlag for noe kommunedelplanvedtak 6. Mener det ikke er behov for noe 4-felt, men mer tiltak for myke trafikanter og gode kollektivløsninger. 7. Når det ikke finnes penger til bygging bør det heller ikke planlegges nå, men vente til formen for gjennomføring er realistisk 8. Krysset på Holstad vil bli synlig fra Ås sentrum – øst om Østensjøgrenda og helt til Ski. Det skapes alltid utbyggingspress i forbindelse med kryssområder. 9. Spørsmål: Hvorfor dreies ikke tunnelen på Holstad lenger inn mot dagens landskapsvennlige trase øst for Aschjem? 10. Mener landskapet ved Kråkstad Kirke ikke burde få så stor vektning da det er et blandingslandskap (kirke, E18, jernbanen) 11. Mener det ikke er tillagt noe vekt at landskapet i Ski kommune som foreslått trase skal gå gjennom, er blant de sjeldne når det gjelder inngrepsfri landskap 12. Et tungt veiinngrep gjøres i Holstadmarka, kloss inntil Salstein. Støy og bruk av friluftsområder er ikke problematisert.
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunedelplan er et overordnet plannivå der målet med planarbeidet er å finne en korridor for ny E18. Det er laget egne tekniske tegninger for de ulike traseene, men det vil foretas justeringer/optimalisering av vegtrase i neste planfase for deretter å detaljere veglinja. Løsninger for lokalvegene vil være en del av reguleringsplanarbeidet. De forslagene som ligger inne i planen er kun ment som illustrasjon/skisser for å vise at det lar seg gjøre. 2. Se pkt. over. 3. Arealbeslaget for de ulike traseene sammenliknes med hverandre, og det er dette som er beslutningsrelevant. Når vi justerer en korridor, må vi gjøre nye beregninger og se på konsekvensene. Justering av veglinja gjøres for å optimalisere og forbedre situasjonen (minimere konsekvensene) 4. SVV mener virkningene er beskrevet godt nok til å få fram hvilket alternativ som er best for Follo og for å gjøre et vedtak. 5. Alt. 3A-4 har vært med i konsekvensutredningene helt fra kreativ fase. Dette er dokumentert i rapport for Kreativ fase. Hva som skal utredes er bestemt av Samferdselsetaten gjennom

	<p>vedtak av KVV i 2009. Dette er bestillingen til prosjektet, og det er dette vedtaket vi jobber etter</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Henviser til vedtak av KVV og trafikkberegningene 7. For å få finansiering til utbygging av ny E18 gjennom Nasjonal Transportplan, kreves det vedtak av kommunedelplan. I tillegg er det viktig å få «reservert» en korridor for ny E18 8. Plasseringen av krysset på Holstad vil være en del av reguleringsplanarbeidet. 9. Akershus fylkeskommune har gjennom hele arbeidet opplyst at området mellom Kråkstad kirke og Glennemorenen er av nasjonal betydning. Dette gjør at valget på å justere linja inn på eksisterende trase utelukkes da Fylkeskommunene har innsigelse her. 10. Se pkt. 9 11. Ved utredning må de ulike tema vurderes opp mot hverandre. I denne konsekvensutredningen har SVV hele tiden vært tydelig på at hensynet til dyrka mark (jordvern) og kulturminner/kulturmiljø skal telle mer enn eks. hensynet til landskapet. 12. Støy er et tema som skal utredes videre i neste planfase. Tilgang på friluftsområdene vil løses også i neste planfase
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 176
Innspill/uttalelse fra	Jernbaneverket, Postboks 4350, 2308 Hamar
Innspill/uttalelse	JBV arbeider med reguleringsplan for forbikjøringsspor sør for foreslått trase. JBV tekniske regelverk forutsettes fulgt.
Statens vegvesens vurdering	SVV ønsker at JBV er med i Ekstern samarbeidsgruppe i neste planfase
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 – 177/186
Innspill/uttalelse fra	Atrium AS, Postboks 1284, 0111 Oslo
Innspill/uttalelse	Ny veitrase kan ha konsekvenser for enkelte av Shell stasjonene. Ber om at dagens trafikkbilde og arealdisponering beholdes da dette fungerer på en god måte. Ber om adkomstene til stasjonen bevares. Det er ikke ønskelig med vesentlige endringer som vil kunne medføre dårligere drift for stasjonene. Sikten rundt stasjonen ønskes bevart.
Statens vegvesens vurdering	Statens vegvesen bygger ny E18 for å øke trafikkikkerheten og for å lede gjennomgangstrafikken utenom tettstedene. SVV har ikke oversikt over hvor mange besøkende Shell-stasjonen i Ås har. Shell må basere sine planer på endringer i vegnettet. Dagens kryss på Nygård skal opprettholdes
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 178
Innspill/uttalelse fra	Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA), Postboks 8111 Dep, 0032 Oslo
Innspill/uttalelse	Ny E18 gjennom Ås og Ski kommuner kan få store negative konsekvenser for noen av landets viktigste sammenhengende kornområder, for

	<p>naturreservatet Østensjøvannet ved Ski og for viktige drikkevannsvassdrag. Flere steder er det svært krevende grunnforhold som utfordrer samfunnssikkerhet.</p> <p>Fylkesmannen varsler innsigelse til følgende alternativer til kommunedelplaner for E18 dersom de vedtas:</p> <ol style="list-style-type: none"> alternativer med meget stor/stor negative konsekvens for jordbruksområder av nasjonal og regional verdi for matproduksjon og kulturlandskap <ul style="list-style-type: none"> Ås kommune – delstrekning A: Innsigelse til 1B, 3A2 og 3A5 Ås kommune – delstrekning B: Innsigelse til 1A, 1B, 3A1 og 3A2 Ski kommune – delstrekning B: Innsigelse til alle alternativene unntatt 1A Ski kommune – delstrekning C: Innsigelse til 1A, 1B, 3A2, 3A3 og 3A5 Alternativer med nærføring til Østensjøvannet naturreservat – naturmangfold av nasjonal og regional verdi <p>Ås kommune – delstrekning B: Alternativ 1A, 1B, 3A1 og 3A2</p>
Statens vegvesens vurdering	<p>Innsigelsen har ingen konsekvens for Ås kommune da FMOA ikke har innsigelse mot anbefalt alternativ 3A-4 i Ås.</p> <p>SVV har vært i et oppklaringsmøte med FMOA 10.mai 2012 angående innsigelsen i Ski kommune. Det er pr. i dag ikke enighet om løsning. Neste steg er mekling i saken så snart Ski kommune har behandlet saken i Ski formannskap.</p>
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 – 179
Innspill/uttalelse fra	Tormod Rønningen
Innspill/uttalelse	Bekymret over planene der Holstadmarka «beskjæres» av ny E18. En ny E18 tar deler av marka og vil ødelegge et mye benyttet friluftsområde med støy. Henstiller om at dette alt. Velges bort
Statens vegvesens vurdering	Et inngrep der 4-felts motorveg bygges, vil ha negativ effekt på området. Mulighetene for å senke veglinja vil vurderes i neste planfase som tiltak på reduksjon av støy. I tillegg vil det legges til rette for kryssing av ny E18 slik at friluftsområdet blir tilgjengelig.
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 180
Innspill/uttalelse fra	Olav Skuterud, Nordre Skuterudvei 29, 1430 Ås
Innspill/uttalelse	<p>Alt. 3A-4 vil berøre grunneiers eiendom i stor grad. Noen spørsmål/innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> Veien kommer svært nært tunet slik at flytting av tunet kan bli aktuelt. Er det hensyntatt at nytt tun kan komme i konflikt med fornminner. Tar det for gitt at slike konflikter blir avklart før endelig vedtak blir gjort.

	<ol style="list-style-type: none"> 2. I perioden fra KDP blir vedtatt til reguleringen blir lagt fram, har grunneier forstått det slik at det ikke vil være mulig å utvikle gårdsdriften i og med at tunet ligger innenfor planområdet. 3. Ønsker tunnel under jernbanen og kutte ut kryss på Holstad 4. Se på gang- og sykkelveier fra Holstad til Kråkstad langs dagens E18 og fra Steinerskolen mot Ås langs Rv. 152 5. Ønsker god dialog og at man får en rask avklaring på hvordan fremtiden blir. Ønsker ikke å bli satt «på vent» 6. Gjøre det som er mulig for å spare dyrka mark
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunedelplan er et overordnet plannivå der målet med planarbeidet er å finne en korridor for ny E18. Det vil foretas justeringer/optimalisering av vegtrase i neste planfase for deretter å detaljere veglinja. Når SVV har fått plassert linja, vil vi kunne se på 1) om tunet må flyttes 2) evt. sted på hvor dette er egnet 2. Når KDP blir vedtatt vil område på 100 m fra senterlinje på veg båndlegges. SVV ønsker dialog med grunneier dersom det skulle oppstå utfordringer rundt dette. 3. I kommunedelplandokumentet kap. 7.3 er det planbestemmelser som omhandler tunnel under jernbanen. SVV skal vurdere mulighetene for å forlenge tunnelen under Holstad til vest for jernbanen i reguleringsplanfasen. Det er gjennom utredningsarbeidet kommet fram til at det er behov for kryss på Holstad grunnet trafikkstrømmene (jfr. Trafikkanalysereport). 7. Gang- og sykkelveger langs eksisterende E18 er ikke en del av prosjektet. Det vil gjennomføres en behovsanalyse i forbindelse med omklassifisering av eksisterende E18 i neste planfase. Gang- og sykkelveg som mangler mellom Holstad og Ås sentrum skal vurderes i neste planfase 4. SVV ønsker god dialog med berørte og grunneier Målet for prosjektet er å lage en løsning som ivaretar totalbildet på en god måte. SVV har som mål å erstatte 100% av all dyrka mark som bygges ned av ny E18. Dette vil gjøres i reguleringsplanfasen. Plassering av områder for nydyrking ønsker SVV å gjøre i samarbeid med grunneierne.
Konklusjon	Statens vegvesen vil innarbeide en egen planbestemmelse på nydyrking av dyrka mark i kap. 7.3 i KDP-dokumentet. Prosjektets mål vil være en del av planbestemmelsen

Sveisnr:	2010101749 - 181
Innspill/uttalelse fra	Eli Moe og Ken Olaf Storaunet, Haugerudveien 47, 1430 Ås
Innspill/uttalelse	<p>Vil bli sterkt berørt av anbefalt trasevalg både pga støy og visuell foruresning</p> <p>Støtter SVVs anbefalt trase. Mener kulturlandskapet på Sneis bør tillegges stor vekt i de videre vurderingene (til dels ivaretatt ved å legge veien i kanten av Holstadmarka).</p> <p>Brua over Bølstadbekken vil få konsekvenser for kulturlandskapet og bli godt synlig fra hele Sneissletta i tillegg til veistøy</p> <p>Ønsker at veien legges under jernbanen og bekken. Dersom dette ikke gjennomføres ber grunneier om at framtidig detaljreguleringsplan må</p>

	omfatte eiendommen deres.
Statens vegvesens vurdering	I kommunedelplandokumentet kap. 7.3 er det planbestemmelser som omhandler tunnel under jernbanen. SVV skal vurdere mulighetene for å forlenge tunnelen under Holstad til vest for jernbanen i reguleringsplanfasen. Støy vil være en del av utredningene i reguleringsplanfasen. Alle berørte grunneiere vil kontaktes i neste planfase
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 182
Innspill/uttalelse fra	Thorvald Sverdrup, Riis gård, Kongeveien 197, 1407 Vinterbro
Innspill/uttalelse	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grunneier stiller spørsmåltegn ved at strekningen Nygård – Vinterbro ikke er med i utredningen og kommunen må behandle saken i flere omganger 2. Etterlyser en helhetlig planlegging av veien syd for Oslo 3. Påpeker at veien inn til Oslo ikke er 4-felt. Stiller spørsmålstegn ved at veien ikke har helhet 4. Når må Nordbytunnelen få 2 nye løp for kapasitets- og driftssikkerhet? 5. Grunneier lurer på når ny vei utenom Ås sentrum og direkte mot UMB kommer? 6. Tverrforbindelsen E6-E18; er dette aktuelt? Hvordan kan man planlegge nytt vegkryss på E18 uten å ha dette klart? Kan en slik vei avlaste trafikk gjennom Ås og lede trafikken til UMB? 7. Follokommunene bør kreve at E18 må vente til det er foretatt en helhetlig og sammenhengende planlegging 8. Follobanen bør komme først 9. Overordnet struktur bør være på plass først 10. Er E18 Holstad – Vinterbro endelig fullverdig løsning?
Statens vegvesens vurdering	Punktene over er ikke relevant da formålet med prosjektet er å finne en korridor for ny E18 fra Akershus grense til Vinterbro. Samferdselsdepartementet har bestilt en plan gjennom vedtak av KVVU. Strekningen mellom Nygård og Vinterbrokrysset vil være en del av reguleringsplanen som kan starte opp så snart vi får vedtak av kommunedelplan
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 183
Innspill/uttalelse fra	Thor Arne og Kari Irene Aalhus Rugsveen, Rombekkveien 27, 1400 Ski
Innspill/uttalelse	Støtter SVVs anbefaling, er svært fornøyd med valg av trase. Overasket over at kryss på Holstad er plassert så tett inntil boligområdet på Sneissletta. Overasket over hvor mye hensyn det blir tatt til jorder, kulturminner og Østensjøvannet. Hensynet til boligområdene er lite ivaretatt. Krever at veien blir skikkelig støydempet.
Statens vegvesens vurdering	Plassering av kryss på Holstad skal sees nærmere på i neste planfase. Videre støyutredninger vil tas med i arbeidet i reguleringsplanfasen
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 184
Innspill/uttalelse fra	Solbjørg og Alf Rune Nilrud, Rombekkveien 18, 1400 Ski
Innspill/uttalelse	Støtter SVVs anbefaling, er svært fornøyd med valg av trase. Overasket over at kryss på Holstad er plassert så tett inntil boligområdet på Sneissletta. Overasket over hvor mye hensyn det blir tatt til jorder, kulturminner og Østensjøvannet. Hensynet til boligområdene er lite ivaretatt. Krever at veien blir skikkelig støydempet.
Statens vegvesens vurdering	Plassering av kryss på Holstad skal sees nærmere på i neste planfase. Videre støyutredninger vil tas med i arbeidet i reguleringsplanfasen
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 189
Innspill/uttalelse fra	Ås Senterparti v/ Kjell Thirud, Østensjøveien 60, 1430 Ås
Innspill/uttalelse	I hovedsak positiv til SVVs forslag til ny 4-felt motorveg gjennom Ås. Ønsker veien under jernbanen i tunnel. Ved kryssløsning må det brukes minimum av areale for å spare dyrka mark. Ås senterparti tror at kryssløsning vil medføre mulighet for større gjennomgangstrafikk gjennom Ås. Forslag – sett opp skilt til Drammen via Vinterbro. Dagens E18 bør få gang- og sykkelveg der det mangler i Ås (gjerne helt fra Elvestad). Også gang- og sykkelveg langs dagens trase. Gangveisystemet langs Rv. 152 bør utbedres.
Statens vegvesens vurdering	I kommunedelplandokumentet kap. 7.3 er det planbestemmelser som omhandler tunnel under jernbanen. SVV skal vurdere mulighetene for å forlenge tunnelen under Holstad til vest for jernbanen i reguleringsplanfasen Plassering av kryss på Holstad skal sees nærmere på i neste planfase (tatt med i bestemmelsene i kap. 7). Det er gjennom utredningsarbeidet kommet fram til at det er behov for kryss på Holstad grunnet trafikkløstømmene (jfr. Trafikkanalyserapport). Rapport om trafikkanalyse viser at det er ingenting som tyder på at trafikken på Rv. 152 gjennom Ås vil øke på grunn av kryss her. Gang- og sykkelveg langs Rv. 152 skal vurderes i neste planfase. Omdisponering/nedgradering av eksisterende E18 er ikke en del av E18 prosjektet. Det vil gjennomføres en behovsanalyse i forbindelse med omklassifisering av eksisterende E18 i neste planfase.
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 185
Innspill/uttalelse fra	Oppegård kommune, Postboks 510, 1411 Kolbotn
Innspill/uttalelse	Porsjektet berører områder som har avrenning til kommunens drikkevannskilder. Opppegård kommune opplyser at dette ikke er en formell høringsuttalelse da saken ikke har vært til behandling i formannskapet.

	<p>Opptatt av drikkevannskilden Gjersjøen da følgende er viktig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avrenning fra vei samles opp og behandles, eks rensedam • Avrenning fra vann skal ikke føres direkte i Vassflobekken/Fåleslora • Det skal ikke frigis forurenset vann, verken i anleggsperioden eller driftsperioden
Statens vegvesens vurdering	<p>Det vil være tette grøfter langs hele traseen. Grøftene vil samle opp overflatevannet og ende i sedimentasjonsbasseng før rensedam blir sluppet ut i terrenget.</p> <p>Tiltak for håndtering av forurenset vann i anleggsperioden vil sees nærmere på i neste planfase</p>
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 190
Innspill/uttalelse fra Innspill/uttalelse	<p>Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo</p> <p>Innstilling</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fylkesutvalget er enig i vurderingene og konklusjonene fra Statens vegvesen mht valg av trase, og anbefaler at kommunedelplan for ny E18 i Ski og Ås kommune vedtas med trasealternativ 3A-4. <p><i>Fylkesutvalget slutter seg til vegvesenets innsigelser og frarådingen til de delstrekningene som er markert «røde» i samleskjemaet tiltakshavers anbefaling. Det er traseer som ikke ivaretar overordnede nasjonale mål og føringer. Bl.a alternativene 1A, 1B og 3B-1 på delstrekning B, som i størst grad berører kulturlandskapet ved Kråkstad kirke.</i></p> <p><i>På delstrekning C, lengst i øst, er det flere delstrekninger som er markert med «gult», bl.a. med kostbare tunnelløsninger. Fylkesutvalget kan ikke se at det er godt dokumenterte behov som løses og kan forsvare disse merkostnadene, og vil derfor fraråde at Ski kommune vedtar kombinasjonsløsninger med de «gule» delstrekningene , 3A-1, 3A-2 og 3A-3.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Fylkesutvalget er bekymret over at utbyggingen av E18 mangler finansiering, og dette må avklares parallelt med rullering av NTP 2014 – 2023. 3. E18 er i dag en av de viktigste europavegene mellom Sverige og Norge og er stamvegen fra Stockholm til Stavanger via Oslo. Det bør vurderes nærmere om en forlengelse av Oslofjordforbindelsen til E18 øst (Follo) og E18 vest (Drammen) kan utgjøre en del av en trafikkavlastende «Ring 4» syd for Oslo. <p><i>Fylkesutvalget mener derfor at E18 bør knyttes til E6 ved Vassum</i></p>
Statens vegvesens vurdering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statens vegvesen takker for støtten 2. Statens vegvesen jobber med å få til finansiering slik at ny E18 kan bygges. For at E18 Akershus grense – Vinterbro skal kunne bli

	<p>realisert, må vi ha vedtak av kommunedelplan</p> <p>3. Det pågår planleggingsarbeid for en ny Oslofjordforbindelse fram til Vassum. En kobling mellom ny E18 og Rv. 23 bør rapporteres videre i systemet slik at det kan evt. tas med i NTP-arbeidet</p>
Konklusjon	Ingen endring i planen

Sveisnr:	2010101749 - 194
Innspill/uttalelse fra	NVE
Innspill/uttalelse	<p>Mener grunnforhold må avklares så tidlig som mulig i planprosessen, helst i forkant av reguleringsplanen. Krav bør innarbeides som egne bestemmelser i KDP</p> <p>NVE forutsetter at kvikkleiresoner avmerkes med hensynssoner med tilhørende planbestemmelser som ivaretar disse forholdene. NVE har forlag til tekst</p> <p>Alt. 1A, 1B, 3A-1 og 3A-2 foreslår å legge fylling over Bølstadbekken I alt. 3A-3, 3A-4 og 3A-5 vil veien gå i bro framfor fylling over bekken. NVE anbefaler generelt ikke å legge bekker i rør, og mener Bølstadbekken bør krysses med bro i alle alternativene.</p> <p>Inngrep i vassdrag som kan gi negative konsekvenser for andre allmenne interesser i vassdrag skal utredes og dokumenteres tilstrekkelig i reguleringsplanen.</p>
Statens vegvesens vurdering	<p>Det er gjennomført grunnundersøkelser for å kunne få en viss pekepinne på områder med ustabile masser. Når korridor er vedtatt, vil det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser slik at vi får optimale løsninger i reguleringsplanfasen.</p> <p>SVV vil se på løsninger for kryssing av Bølstadbekken i neste planfase.</p> <p>Videre utredninger av vassdrag som berøres av tiltaket vil være en del av reguleringsplanfasen.</p> <p>Hensynssoner for kvikkleire vil avmerkes i planen med tilhørende planbestemmelse som foreslått av NVE</p> <p>I områder hvor grunnundersøkelser viser at løsmassene er karakterisert av bløt noe sensitiv til kvikk marin leire, må det gjennomføres en geoteknisk vurdering av faren, inkludert en dokumentasjon av områdestabiliteten for faresonen, som en del av reguleringsplanarbeidet. Konkret gjelder dette alternativ som går langs Østensjøvannet fram til Grytlandsbekken (1A, 1B, 3A-1 og 3A-2).</p>
Konklusjon	<p>En egen bestemmelse for krav om geotekniske undersøkelser og dokumentasjon av områdestabilitet i KDP-dokumentet innarbeides. Undersøkelsene gjøres i reguleringsplanfasen.</p> <p>Hensynssoner for kvikkleire vil avmerkes i planen med tilhørende planbestemmelse som foreslått av NVE</p>

