



Statens vegvesen

PLANPROGRAM REGULERINGSPLANER



Prosjekt: E18 Retvet-Vinterbro

Ski og Ås kommuner

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Statens vegvesen Region øst
Rapporttittel: E18 Retvet – Vinterbro: Planprogram for reguleringsplaner
Utgave/dato: 01 / 2014-04-04
Arkivreferanse: [2013-046361](#)

Lagringsnavn: Planprogram for reguleringsplaner_009_01
Oppdrag: 532554 – E18 Retvet – Vinterbro
Oppdragsbeskrivelse: Utarbeidelse av reguleringsplan inkl. teknisk grunnlag for E18 gjennom Ås og Ski kommuner. Opsjon på byggeplan

Oppdragsleder: Aase Eivind
Fag: Samferdsel
Tema: Reguleringsplan
Leveranse: Rapport

Skrevet av: Ane Fyksen
Kvalitetskontroll: Jan Martin Ståvi / Kristin Strand Amundsen

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Statens vegvesen har i samråd med berørte kommuner Ås og Ski, satt i gang arbeidet med detaljregulering for strekningen E18 Retvet – Vinterbro. Planarbeidet bygger på kommunedelplanene som ble vedtatt i kommunene høsten 2012.

E18 Riksgrensen – Oslo er en del av stamvegnettet, og en av de viktigste utenlandsforbindelsene i transportsystemet i Norge. Vegen er spesielt viktig for godstransporten til/fra Sverige og videre til Finland og de baltiske stater. Ny E18 gjennom Østfold og Akershus fylkesgrense er en del av det «Nordiske triangelet».

Behovet for ny trasè på strekningen skyldes lav vegstandard i forhold til vegens funksjoner og dårlig trafikkisikkerhet. E18 gjennom Østfold blir i hovedsak bygget østfra. Det vil sannsynligvis være sammenhengende motorvegstandard fra riksgrensen til Akershus fylkesgrense på tidspunktet for mulig byggestart for parsellen mellom Vinterbro og Retvet.

Strekningen er delt opp i 3 delstrekninger som hver utgjør egen reguleringsplan. Inndelingen er gjort på grunn av politisk behandling i Ås og Ski kommuner. Planprogrammet omfatter 4 reguleringsplaner:

- Strekningen E18 Vinterbro – Nygård med konsekvensutredning i Ås kommune
- Strekningen E18 Nygård – kommunegrensa i Ås kommune
- Strekningen E18 kommunegrensa – Retvet i Ski kommune
- "Ny jord- prosjektet" i Ås og Ski kommuner, reguleringsplan med konsekvensutredning

Gjennom planarbeidet skal korridoren som ble fastsatt i kommunedelplanene forbedres med tanke på plassering i terrenget, alle vegens konstruksjoner skal utformes, kryssenes plassering og utforming skal detaljeres.

Plan- og bygningslovens (pbl) § 4-1 stiller krav om at det utarbeides et planprogram for tiltak som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. For strekningen E18 Nygård - Retvet er det nylig gjennomført en konsekvensutredning som en del av kommunedelplanarbeidet. For strekningen E18 Vinterbro- Nygård og «Ny jord»-prosjektet er det ikke gjennomført konsekvensutredning. Dette gjøres som en del av reguleringsplanarbeidet.

Selv om det foreligger en konsekvensutredning for store deler av strekningen vurderer Statens vegvesen at det er hensiktsmessig å starte reguleringsplanprosessen med et samlet planprogram for hele prosjektet for å definere premissene for det videre planarbeidet. For den delen av strekningen som ikke skal konsekvensutredes (Nygård – Retvet) fastsettes utredningsoppgavene som er krevd igjennom kommunedelplanens bestemmelser.

Planprogrammet presiserer utredningsoppgavene for konsekvensutredningen for strekningen E18 Vinterbro – Nygård og «Ny jord»-prosjektet. Vedtatt planprogram legger premisser for videre arbeid med reguleringsplan for E18.

Planprogrammet har vært ute til høring/offentlig ettersyn i perioden 16.01. – 17.03.2014. Endringer i planprogrammet etter offentlig ettersyn er markert med **gult**.

Planprogrammet med tilhørende dokumenter kan også finnes på www.as.kommune.no, ski.kommune.no og prosjektets hjemmeside www.vegvesen.no/vegprosjekter/e18ostfold

Det er utarbeidet en ordliste over de mest brukte vegtekniske og planfaglige begrepene i dokumentet. Denne finnes i kap. 8.

Kontaktperson for prosjektet er planleggingsleder Lisa Rø, tlf. 41 67 51 86, e-post: lisa.ro@vegvesen.no.

Elvestad, 04.04.2014

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	PLANFORUTSETNINGER	7
1.1	Planprosess	7
1.2	Prosjektets målsetning	7
1.3	Planprogram	8
1.4	Planområdet og planens avgrensning	8
1.5	Inndeling i delprosjekter	11
1.6	Premisser fra vedtatt kommunedelplan	12
1.7	Konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden	12
1.8	Behovsanalyse ny fv. 128 (dagens E18)	13
1.9	Lokalveger	13
1.10	Vegserviceanlegg.....	14
1.11	Premisser for tekniske løsninger	15
1.12	Massehåndtering.....	18
1.13	Barn og unge interesser i planleggingen	19
1.14	Vegbelysning og lysforurensning	19
2	ÅS KOMMUNE.....	21
2.1	Ny E18 gjennom Ås kommune	21
2.2	Vinterbrokrysset og strekningen Vinterbro - Nygård	22
2.3	Sneissletta	24
2.4	Holstadsområdet.....	24
3	SKI KOMMUNE.....	29
3.1	Ny E18 i Ski kommune	29
3.2	Glenneområdet	30
3.3	Kryssing av Kråkstaddalen	30
3.4	Tilkobling til E18 Skaug – Bergerveien	31
4	«NY JORD» - REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENsutredning	33
4.1	Forutsetninger	33
4.2	Innledende arbeider	33
4.3	Videre arbeid.....	33

5	UTREDNINGSOPPGAVER I PLANARBEIDET	35
5.1	Oppfølging av vedtatt kommunedelplan	35
5.2	Utredningsoppgaver for strekningen Vinterbro – Nygård (Ås kommune)	40
5.3	Utredningsoppgaver for reguleringsplan for «Ny jord».....	43
6	INFORMASJON OG MEDVIRKNING	45
7	FRAMDRIFT OG PLANPROSESS.....	47
8	ORDLISTE	49
9	VEDLEGG.....	51

1 PLANFORUTSETNINGER

1.1 Planprosess

Det skal utarbeides reguleringsplan for ny E18 mellom Retvet og Vinterbro. Reguleringsplanen skal gi nødvendig grunnlag for gjennomføring og utbygging av ny E18. Planen skal avklare arealbruken for utbyggingen, både for midlertidig arealbruk i anleggsfasen og for ferdig utbygd anlegg.

Statens vegvesen er tiltakshaver, og kommunene Ås og Ski er ansvarlig myndighet for planprogrammet.

Etter avtale med kommunene utarbeider Statens vegvesen et forslag til reguleringsplan som etter offentlig ettersyn og bearbeiding av innspill i høringsperioden oversendes kommunene for behandling og vedtak av kommunestyrene.

Vedtatt reguleringsplan gir hjemmel til ekspropriasjon av arealer for gjennomføring av veganlegget.

1.2 Prosjektets målsetning

Prosjektets effektmål

Prosjektet inngår i hovedprosjektet for ny E18 fra Ørje til Vinterbro og skal bidra til at følgende hovedmålsettinger nås fra den dagen traseen er ferdig utbygd:

- Økt trafiksikkerhet, spesielt nedgang i de mange alvorlige møteulykkene.
Prosjektets effektmål: 0 drepte eller hardt skadde på strekningen, 0 møteulykker.
- Økt framkommelighet gjennom økt kapasitet.
Prosjektets effektmål: Ved å øke fra to til fire felt reduseres kjøretid fra Retvet til Vinterbro med ca. 6 minutter.
- Miljøgevinst ved at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder, blant annet for å unngå konflikt med lokaltrafikk.
Prosjektets effektmål: Redusert konflikt med lokaltrafikk og bebyggelse ved Kråkstad, Nygård og Sneissletta.

Prosjektets resultatmål er:

- Vedtatt reguleringsplan for E18-trasé Retvet-Vinterbro i Ski og Ås kommune. Reguleringsplanen skal bestå av planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser.
- Pilotprosjektet «Ny jord» er gjennomført på best mulig måte med egen reguleringsplan og grundig beskrivelse av prosessen i en rapport.
- Tilfredsstillende grunnlag for en KS2-behandling både når det gjelder reguleringsplanens innhold og framdrift.

1.3 Planprogram

Hovedhensikten med planprogrammet er å redegjøre for den kommende planprosessen, samt fastsette utredningsprogrammet for E18 Vinterbro – Nygård og «Ny jord»-prosjektet. Planprogrammet fastsetter forutsetningene for prosjektet, samt behovet for ytterligere utredninger som ble identifisert i kommunedelplanfasen.

Når tiltaket er i tråd med vedtatt kommunedelplan, hvor tiltakets konsekvenser tidligere er utredet i henhold til forskrift om konsekvensutredning, krever ikke Plan- og bygningsloven at det skal utarbeides planprogram for reguleringsplanfasen, jfr. Forskrift om konsekvensutredninger § 2, 2. ledd. Dette gjelder for delstrekningen mellom Nygård og Retvet. Kommunedelplanene inneholder føringer for videre planarbeid for denne delstrekningen. Disse oppfølgende undersøkelsene er beskrevet i kap. 5.1.

I arbeidet med kommunedelplanen ble det utarbeidet et sett utredninger for ulike tema. Temarapportene er tilgjengelig på www.vegvesen.no.

Delstrekningen E18 Vinterbro - Nygård ble ikke konsekvensutredet i kommunedelplanen, fordi det aktuelle området allerede er regulert til vegformål. Strekningen må dermed konsekvensutredes som en del av arbeidet med reguleringsplanen. Planprogrammet inneholder derfor et utredningsprogram for konsekvensutredningen for strekningen E18 Vinterbro – Nygård.

«Ny jord»-prosjektet, hvor hensikten er å finne erstatningsarealer for dyrka mark som blir nedbygd som en følge av vegutbyggingen, er innarbeidet i prosjektet som en forutsetning etter mekling med Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Arealene som inngår som foreslåtte mulige nydyrkingsarealer skal konsekvensutredes etter Plan- og bygningsloven. Planprogrammet inneholder derfor et utredningsprogram for konsekvensutredningen for arealer som inngår i «Ny jord»-prosjektet.

Selv om det ikke er et krav etter Plan- og bygningsloven har Statens vegvesen allikevel valgt å starte reguleringsplanprosessen med et samlet planprogram for hele prosjektet mellom Vinterbro og Retvet, for å fastsette de samlede overordnede rammene og forutsetningene for prosjektet, samtidig som at planprogrammet redegjør for de ulike utredningsbehovene.

Vedtatt planprogram legger premisser for videre arbeid med reguleringsplan for E18.

1.4 Planområdet og planens avgrensning

Arbeidet med reguleringsplanen omhandler utbygging av E18 til ny firefelts motorveg med tilhørende anlegg mellom Vinterbro og Retvet. Planarbeidet vil også ta for seg løsninger for lokalvegsystemet, gående/syklende, nødvendige vegserviceanlegg, nødvendige arealer for anleggsgjennomføring og prosjektet for opparbeiding av erstatningsjord «Ny jord»-prosjektet.

Avgrensningen av planområdet er vist i figur 2. Den grove veglinja fra vedtatt kommunedelplan alternativ 3A-4 ligger til grunn for arbeidet. Hovedsakelig vil reguleringsplanen omhandle arealene innenfor denne 400 m brede korridoren.

I reguleringsplanarbeidet inngår også vurderinger knyttet til nødvendig omlegging av lokalvegnettet, vurdering av tiltak på dagens E18, å finne midlertidige arealer til anleggsgjennomføring, anleggsveger som tilkomst til byggeområder samt tilpasning til vassdrag. I tillegg skal man finne arealer til nydyrkingsprosjektet og tilkomster til disse. For å slippe separate enkeltvarslinger av grunneiere seinere i planarbeidet, varsler Statens vegvesen nå et utvidet planområde, utover den 400 m brede korridoren fra kommunedelplanen. Selv om Statens vegvesen har valgt å varsle et større planområde,

påvirker ikke dette hovedgrepet for plasseringen av ny E18, som fortsatt vil være innenfor 400 m korridoren fra vedtatt kommunedelplan.

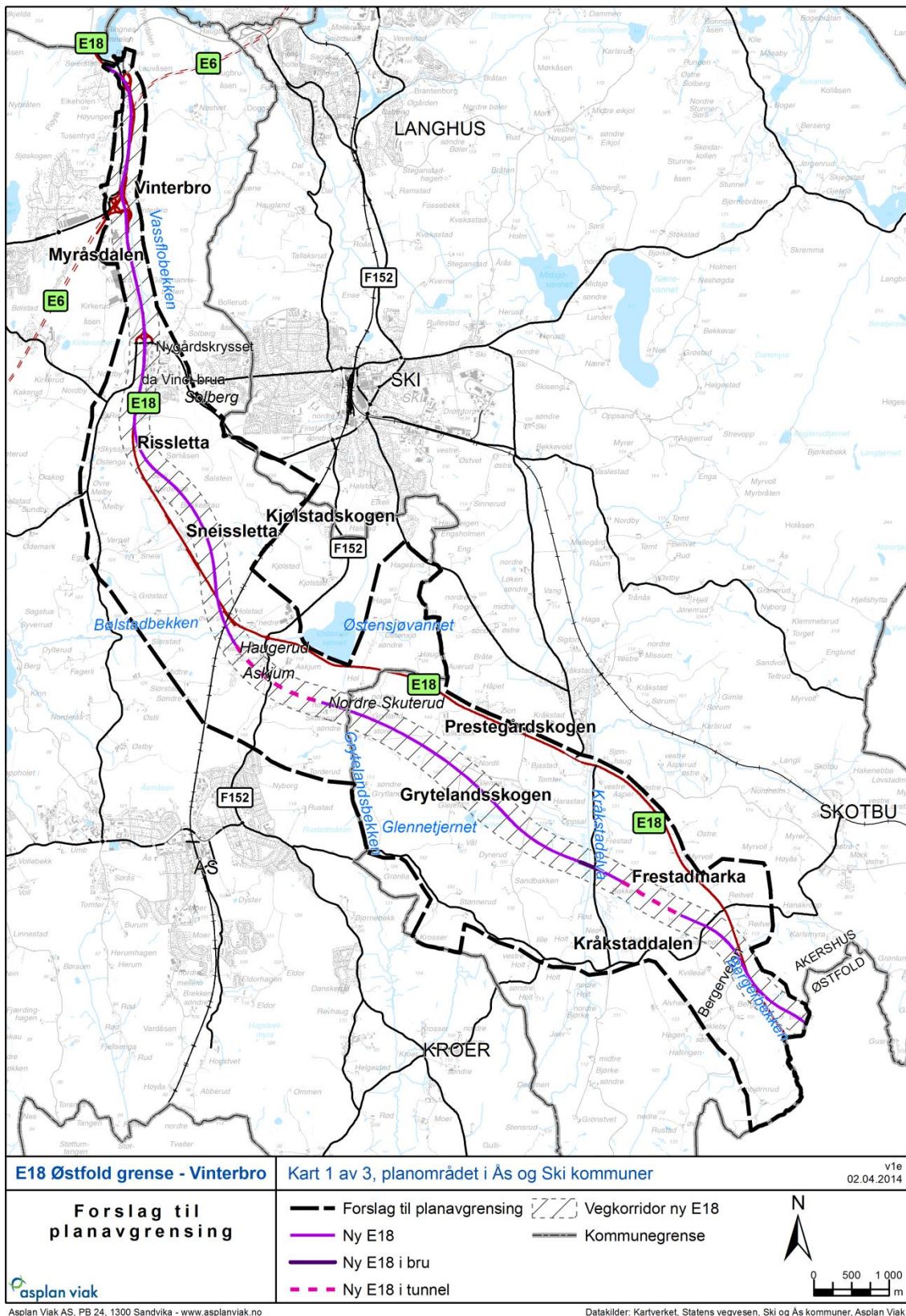
Når reguleringsplanforslaget legges ut på høring, vil endelig planavgrensning bli justert til de arealer som er nødvendig for å gjennomføre ny E18 med tilhørende anlegg.

Strekningen ligger i Akershus fylke og går igjennom de to kommunene Ås og Ski. Veglinja det skal utarbeides reguleringsplan for starter ved Vinterbro med utvidelse fra to til fire felt fram til Nygårdskrysset. Sør for bebyggelsen på Nygård vil ny E18 dreie østover og fortsette i kanten av Holstadmarka øst for Sneissletta. Nytt Holstadkryss vil ligge i skogen nord for dagens E18 / vest for jernbanen. Krysset vil bli planskilt, det vil si at E18 vil gå uhindret gjennom kryssområdet, og at fv. 152 og øvrige lokalveger vil bli koblet til E18 med ramper.



Figur 1 Eksempel på planskilt kryss. Nygårdskrysset sett fra nord mot sør. Ramper kobler kjørende til / fra lokalvegssystemet til Ski, Nordby og bensinstasjonen. Fv. 154 Nordbyveien krysser i bru over E18. Kilde: Statens vegvesen

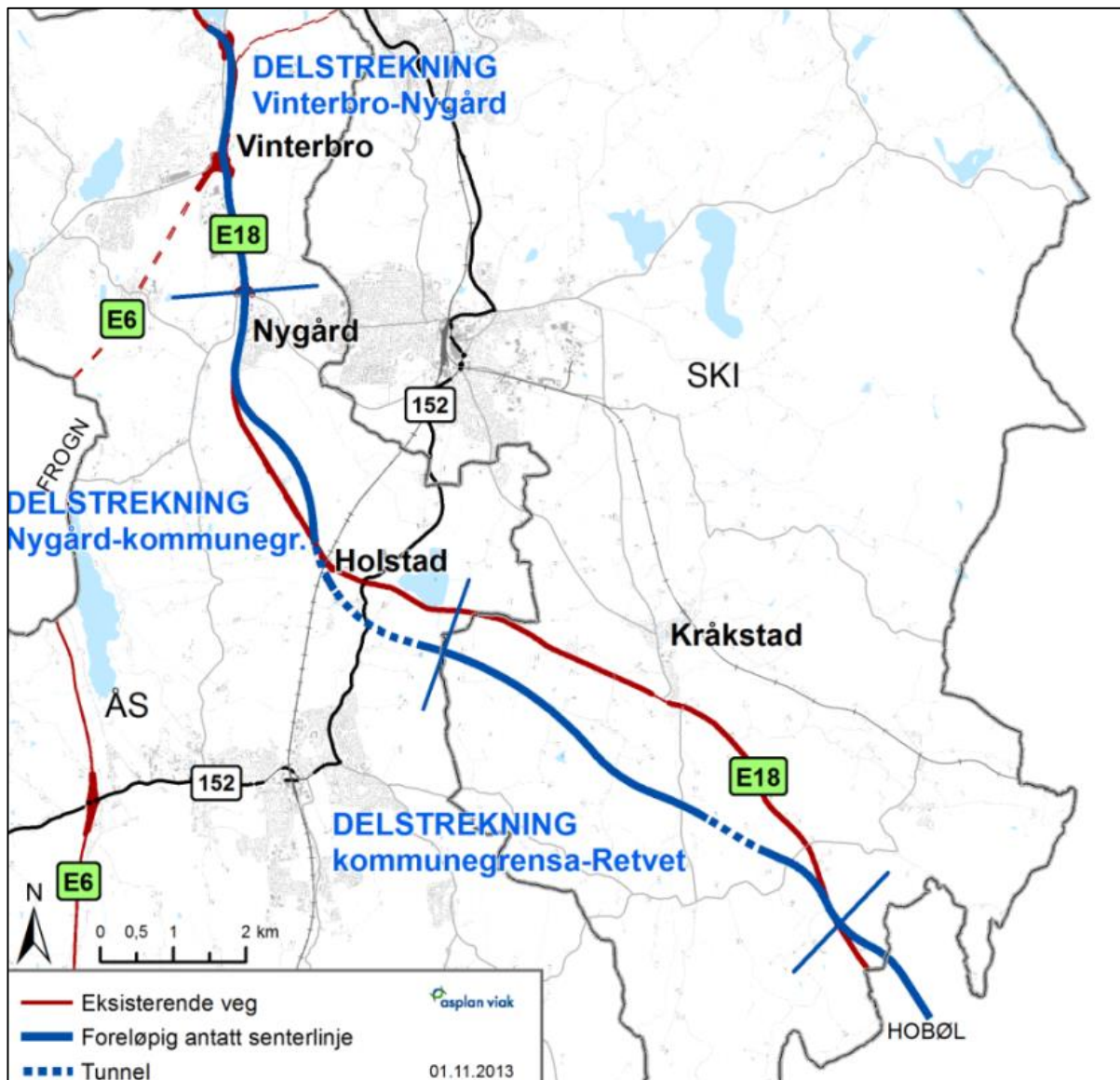
Sør for kryssområdet vil ny E18 dreie fra øst- til vestsiden av dagens E18. Videre sørover vil den krysse jernbanen og Bølstadbekken, før den vil gå inn i tunnel rett nord for Haugerud gård. Tunnelen vil bli ca. 1,5 km lang og vil komme ut nord for Nordre Skuterud gård, noen hundre meter sør for dagens E18. Grytelandsbekken vil bli krysset i bru. Motorvegen vil gå i dagen igjennom Grytelandskogen og videre gjennom jordbrukslandskapet nord for Glennetjern. Videre vil vegen krysse Kråkstaddalen. Kråkstadelva vil bli krysset i bru. Videre vil vegen gå under Frestadmarka i en 900 m lang tunnel (delvis fjell og delvis betong). Deretter vil ny E18 dreie østover mot dagens E18 før den vil bli koblet til prosjektet E18 Skaug – Bergerveien ved Bergerveien.



Figur 2 Planområdet. Det varsles et større planområde enn korridoren fra kommunedelplanen fordi reguleringsplanen skal sikre tilgang til arealer med ulike funksjoner (selve veganlegget, anleggsgjennomføringen, vannhåndtering, ny jord-prosjektet etc). Det er ingen vesentlige endringer i hovedgrepet for plasseringen av ny E18 slik at E18 vil fortsatt ligge innenfor den 400 m brede korridoren fra vedtatt kommunedelplan. Endelig planavgrønsing vil bli justert til de arealer som er nødvendig for å gjennomføre ny E18 med tilhørende anlegg.

1.5 Inndeling i delprosjekter

Strekningen er delt opp i flere delprosjekter, hvor hvert delprosjekt utgjør en egen reguleringsplan. Årsaken til dette er at det må utarbeides en reguleringsplan for hver kommune for politiske behandling og at E18 Vinterbro – Nygård og «Ny jord»-prosjektet må konsekvensutredes.



Figur 3 Oversiktskart, delstrekninger. Prosjektet «Ny jord» er ikke merket av på kartet.

De aktuelle delprosjektene er:

- Strekningen E18 Vinterbro – Nygård med konsekvensutredning i Ås kommune
- Strekningen E18 Nygård - kommunegrensa i Ås kommune
- Strekningen E18 kommunegrensa - Retvet i Ski kommune
- «Ny jord»-prosjektet med konsekvensutredning (begge kommuner)

I tillegg kan det bli behov for egne reguleringsplaner for evt. massedeponier dersom disse ikke blir lokalisert i umiddelbar nærhet til veginnlegget.

1.6 Premisser fra vedtatt kommunedelplan

I kommunedelplanen for E18 Vinterbro – Retvet ble det vedtatt en vegkorridor for ny E18 som firefelts motorveg. Korridoren, som i kommunedelplanen ble benevnt som alternativ 3A-4, har et 200 m bredt belte på hver side av en grov veglinje med enkelte utvidelser. Som en del av kommunedelplanen ble det også vedtatt et sett med bestemmelser som gir føringer for arbeidet med reguleringsplanen.

Gjennom behandlingen av kommunedelplanen ble det innarbeidet en forutsetning for reguleringsplanarbeidet om å imøtekomme jordverninteressene i området. Statens vegvesen vil erstatte 100 % av dyrka mark som bygges ned som følge av ny E18. Disse arealene med dyrka mark skal ha tilsvarende kvalitet som den dyrkamarka som bygges ned. I tillegg skal tiltak for å begrense ulemper for landbruksinteresser vurderes som en del av reguleringsplanarbeidet.

Erstatningsarealene ble ikke anvist i arbeidet med kommunedelplanen, og kan ligge utenfor den vedtatte vegkorridoren.

I arbeidet med reguleringsplanen vil Statens vegvesen se nærmere og mer detaljert på utformingen av veglinja for å forbedre denne. Det vil være spesielt fokus på å redusere inngrep i sårbare områder og å tilpasse vegen til omgivelsene. Det må derfor påregnes endringer i forhold til den korridoren som er vedtatt.

I det videre arbeidet med veglinja vil det være fokus på:

- å gi motorveganlegget god tilpasning til omkringliggende landskap
- å redusere behovet for inngrep i dyrka mark gjennom håndtering av sideterrenget der det er mulig
- å hindre uønsket avrenning fra vegen til bekker og vassdrag
- å finne løsninger for støyskjerming
- å sørge for estetisk gode og varige løsninger på konstruksjoner i veglinja
- å sikre effektive løsninger for anleggsgjennomføring
- å opprettholde lokalvegnett / lokale adkomstveger
- å finne løsninger for viltkryssinger
- å opprettholde gang- og sykkelvegnettet
- å sikre driftskryssinger for landbruket

I behandlingen av kommunedelplanene ble det gjennomført meklingsmøte. I prosessen etter meklingsmøtet ble det avklart at det ikke er aktuelt med forlengelse av tunnel til Prestegårdsskogen.

I bestemmelsene til kommunedelplanene er det nedfelt en del krav til det videre planarbeidet. Kravene blir omtalt i delkapitlene som omhandler hver enkelt kommune, samt i prosjektet «Ny jord».

1.7 Konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden

Vedrørende kobling mellom E6 og E18 mellom Holstad og Vassum henvises til brev fra Vegdirektøren til Ås kommune datert 24.08.2012. Dette brevet ble sendt som en del av sluttbehandlingen av kommunedelplanen. Brevet fastslår at koblingen mellom E6 og E18 via Vassumkrysset ikke inngår i prosjektet E18 Vinterbro – Retvet

Løsninger for framtidig kobling mellom E6 og E18 på østsida av Oslofjorden vurderes i pågående konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden. KVU-arbeidet er initiert av Samferdselsdepartementet.

Hensikten er å vurdere ulike konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for effektiv transport og anbefale hvilket konsept som skal legges til grunn for eventuell videre planlegging. KVV-arbeidet ble påbegynt høsten 2011, og frist for rapportering er sommeren 2014.

Løsningen som planlegges mellom Retvet og Vinterbro legger ingen begrensninger eller føringer for en evt. framtidig vegforbindelse mellom Holstad og Vassum. Trafikkberegninger viser at det uansett vil være nødvendig å utbedre dagens veg mellom Holstad og Nygårdskrysset.

1.8 Behovsanalyse ny fv. 128 (dagens E18)

Ved at E18 etableres i ny korridor vil dagens E18 bli liggende som en lokalveg / fylkesveg (nedklassifisert fra E18 til fv.128), samt at den kan benyttes av busslinjene som trafikkerer strekningen i dag.

I arbeidet med reguleringsplan skal det gjennomføres en behovsanalyse på E18s sidevegnett. Hensikten med analysen er å vurdere om det er nødvendig å gjennomføre tiltak på lokalvegnettet og atkomstveger langs hele strekningen. Grunnlaget for analysen vil være en beskrivelse av framtidig trafikksituasjon og reisemønster langs dagens E18 (framtidig fv. 128) og på strekningen hvor dagens E18 utvides fra to til fire felt. I arbeidet er det naturlig å involvere busselskapene som skal betjene strekningen i framtiden for å avklare evt. behov.

Gjennom analysen vil det komme fram om det er behov for tiltak og evt. hvilke tiltak som bør gjennomføres. Virkningen av disse tiltakene vil bli vurdert med hensyn på trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper samt grove kostnadsvurderinger.

Med betydelig redusert trafikkmengde vil forholdene ligge bedre til rette for gående og syklende langs denne strekningen. På grunn av dette inngår i utgangspunktet ikke tiltak på nedklassifisert E18 i prosjektet.

Endelig avklaring av andre tiltak fra behovsanalysen som E18-prosjektet skal påta seg å bygge vil bli vurdert i reguleringsplanarbeidet.

1.9 Lokalveger

Som en del av prosjektet vil flere lokalveger måtte legges om for å sikre adkomster til bebyggelse, samt tilkoblinger til det omkringliggende lokalvegnettet, både i Ås kommune og i Ski kommune.

Ås kommune

I dag har bebyggelsen på Sneissletta direkte adkomst til E18. I reguleringsplanarbeidet vil det bli sett detaljert på løsningene med hensikt å sikre adkomst til bebyggelsen på Sneissletta.

Det er for øvrig ikke avdekket konflikt med øvrige lokalveger i Ås kommune.

Ski kommune

Korridoren vedtatt i kommunedelplanen krysser flere lokalveger / adkomstveger til boliger / gårdsbruk i Ski kommune. I kommunedelplanarbeidet ble omlegging av vegene vurdert på et overordnet nivå for å synliggjøre behovet for vegomlegging og for å sikre gjennomførbare løsninger for å opprettholde lokalveger og adkomster til gårdstun og boliger.

I reguleringsplanarbeidet vil det bli sett detaljert på løsningene med hensikt å forbedre disse. Lokalvegene som vil vurderes lagt om er:

- Adkomstveger til Grytelandsgårdene
- Glenneveien
- Bjastadveien
- Audenbølveien
- Nesveien
- Bergerveien
- Skotbuveien

1.10 Vegserviceanlegg

Langs strekningen skal det vurderes behov for ulike vegserviceanlegg. Et vegserviceanlegg kan være rettet både mot trafikantene, men også mot de myndigheter som har behov for å gjennomføre kontroller forbundet til aktiviteten på vegnettet. **Samlokalisering av døgnhvileplass og kontrollplass vurderes for å spare arealer.**

Kontrollplass i sørgående retning skal etableres som erstatning for kontrollplassen på Rissletta, som legges ned fordi E18 legges om. Kontrollplassen vil inneha funksjoner som gjør at Statens vegvesen, toll og politi kan samarbeide om å gjennomføre gode og effektive kontroller.

Plassering, utforming og størrelse vil bli vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet.

Rasteplass

I kommunedelplanens bestemmelser er det nedfelt krav om at behovet for rasteplass skal vurderes.

I Statens vegvesens håndbok 204 *Rasteplasser – planlegging og utforming* står det beskrevet at det langs avkjørselsregulerte veger bør finnes hovedrasteplasser med ca. 45 km mellomrom.

Det bygges ny rasteplass i Hobøl i tilknytning til prosjektet E18 Knapstad – Retvet. Neste rasteplass langs E18 finnes ved Svartskog nord for Tusenfryd. Når rasteplassen i Hobøl er etablert blir avstanden mellom hovedrasteplasser ca. 25 km.

Statens vegvesen anser kravet om rasteplasser som oppfylt, og utreder ikke temaet videre i dette prosjektet.

Døgnhvileplass

Det skal reguleres døgnhvileplass på strekningen. Plassering, utforming, størrelse samt behov for fasiliteter vil bli vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet og vil følge Statens vegvesens veiledning 279 *Døgnhvileplass for tungtransporten*.

Innfartsparkering

Det er behov for etablering av innfartsparkering ved Nygård. Aktuell plassering og størrelse, samt behovet for tilkobling til holdeplasser langs E18 vil bli vurdert og avklart gjennom arbeidet med reguleringsplanen. **I reguleringsplanen skal det vurderes om det er behov for og eventuell plassering av innfartsparkering ved Vinterbro.**

Statens vegvesen har vurdert at det ikke er behov for innfartsparkering på Holstad. Årsaken til dette er at det i høringsutkastet til «Strategi for innfartsparkering» i Akershus er vurdert at å legge en innfartsparkering langs de mest trafikkerte delene av fylkesvegnettet vil kunne medføre økt trafikk inn mot disse områdene. Dette vil kunne bidra til å forsterke køene i

området og gi dårligere framkommelighet for bussene. Holstadorrådet er vurdert til å ligge i et av de mest trafikkerte områdene langs fylkesvegnettet. Når Follobanen kommer vil det sannsynligvis være mer hensiktsmessig for folk i området å ta seg til Ski og benytte tog derfra. Holdeplassene langs E18 vil da i hovedsak betjene ekspressbuss for Østfold, med mulighet for avstigning til arbeidsplasser i Nygårdsområdet.

Dokumentet «Strategi for innfartsparkering i Akershus» er under utarbeidelse i regi av Akershus fylkeskommune, og ligger ute til høring fram til 15.02.2014. Endelig strategidokument kan gi viktige føringer for plassering og utforming av innfartsparkeringen.

Snødeponi

Reguleringsplanarbeidet vil se på mulige plasseringer av snødeponi innenfor planens avgrensning. Dersom man gjennom planarbeidet finner arealer som viser seg å være godt egnet til snødeponi vil arealene bli innarbeidet i forslag til reguleringsplan.

Avrenning fra snødeponi til vassdrag vil bli vurdert som en del av planarbeidet, se kap. 5.1 om oppfølgende undersøkelser.

Holdeplasser

Etter dialog med lokalbuss-selskap og ekspressbuss-selskap, er det konkludert med at det etableres holdeplasser i nærheten av Nygårdskrysset med god overgangsmulighet fra ekspressbuss til lokalbuss.

1.11 Premisser for tekniske løsninger

Tabell 1 gir en oversikt over viktige premisser for tekniske løsninger på dag- og tunnelstrekninger for ny E18. De etterfølgende figurene illustrerer verdiene i tabell 1.

Tabell 1 Viktige premisser for tekniske løsninger for E18 Vinterbro – Retvet.

	Klasse	Kjørefelt (bredde i meter)	Vegskulder (bredde i meter)	Midtdeler (bredde i meter)	Belysning
Veg	H9*	3,5	3,0	4,5	Midtstilt
Tunnel	T10,5**	3,5	1,75 (inkl. 1 m bankett)	2 løps tunnel	Iht normaler

*I henhold til Statens vegvesens håndbok 017 Veg- og gateutforming

** I henhold til Statens vegvesens håndbok 021 Vegtunneler.

Det vil være viltgjerd på hele strekningen der E18 går i dagen.

På grunn tilpassing til dagens kryss ved Nygård og Da Vinci-brua er bredden på midtdeleren redusert til 2 m på strekningen mellom Vinterbro og Nygård.

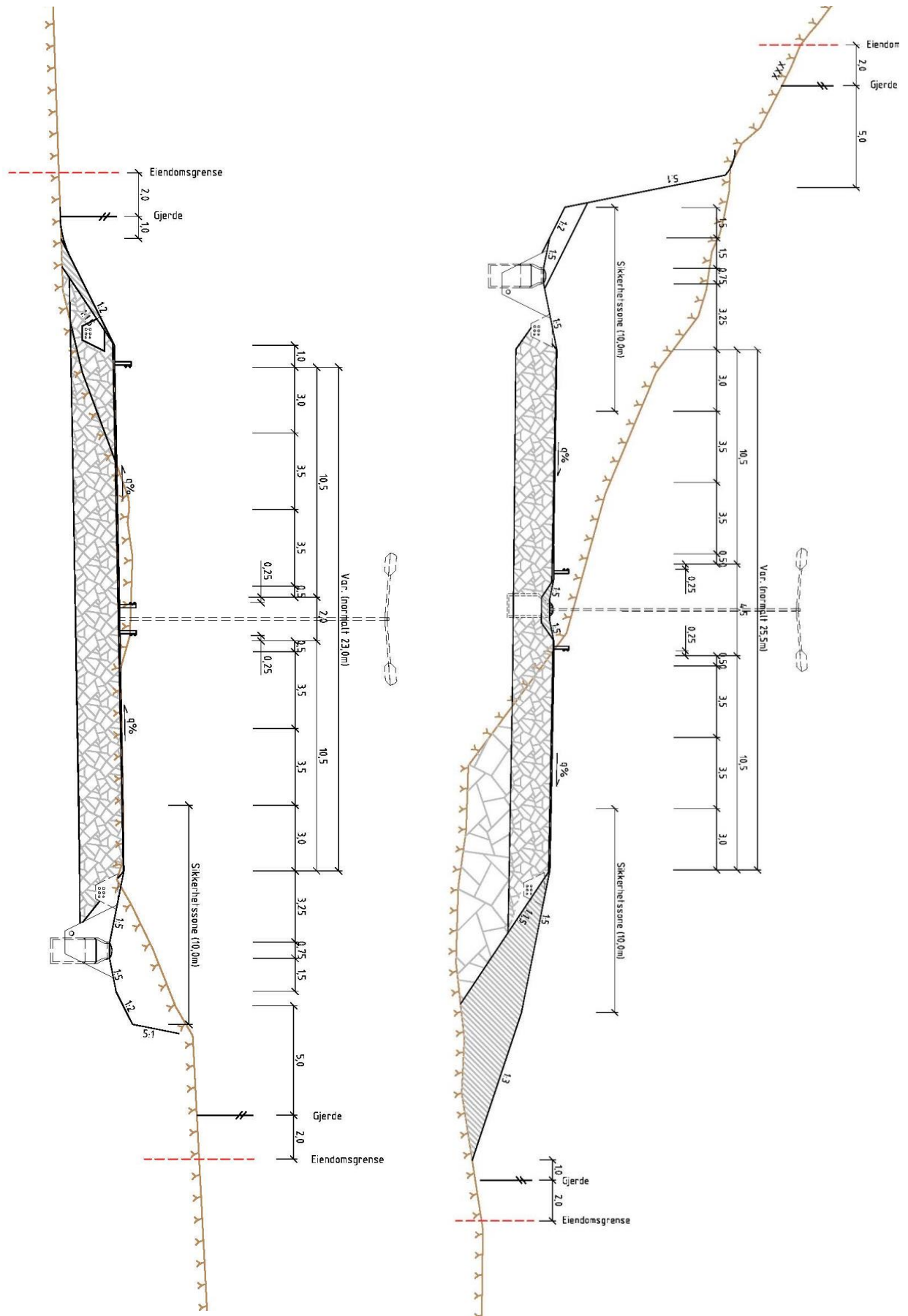
Figur 4 viser normalprofiler for ny E18, mens figur 5 viser tunnelprofil for tunnelene.

Det planlegges for skiltet fartsgrense 100 km/t, med unntak av selve Vinterbrokrysset hvor fartsgrensen vil bli 80 km/t på grunn av kryssets geometriske egenskaper.

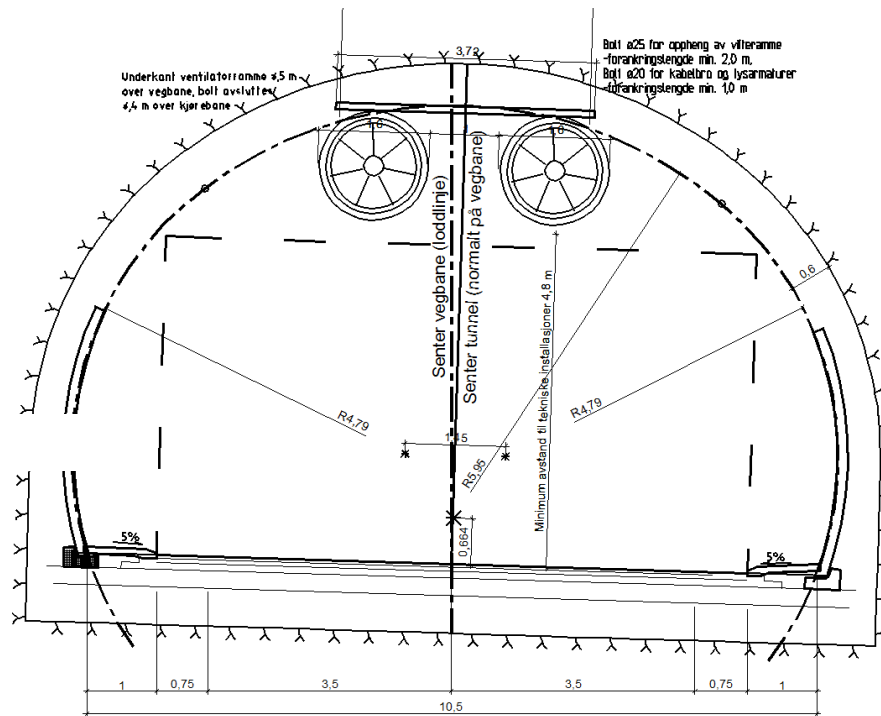
Som i alle vegprosjekter tilstrebes massebalanse.

Det planlegges med en sikkerhetssone som er 10 m målt fra vegens hvitstripe. I sikkerhetssonen skal det ikke finnes elementer som kan være skadelig å kjøre på ved en evt. utforkjøring.

Byggegrense for ny E18 vil være 100 m i hver retning målt fra senterlinje. I byggegrensen vil det reguleres et generelt byggeforbud.



Figur 4 Figuren til venstre viser normalprofil for E18 mellom Vinterbro og Nygård, med 2 meter midtdeler. Figuren til høyre viser normalprofil for E18 mellom Nygård og Retvet, med 4,5 meter midtdeler.



Figur 5 Profil for tunnelene på E18. Tegningen viser den ene av to separate tunneler, en for hver kjøreretning med tunnelklasse T 10,5 i henhold til Håndbok 021 Vegtunneler.

1.12 Massehåndtering

Som i alle andre større vegprosjekter vil det også i dette prosjektet være fokus på massebalanse. Det vil si at det i størst mulig grad tilstrebes at massene håndteres internt i prosjektet og å redusere behovet for å transportere massene ut av planområdet. Selv med fokus på massebalanse er det behov for områder hvor overskuddsmasser kan deponeres både permanent og midlertidig. For «Ny jord»-prosjektet er det behov for mellomlagring av matjord fra veglinja i perioden hvor dyrkningsområdene klargjøres for oppdyrking.

I arbeidet med reguleringsplan vil behovet for og lokaliseringen av slike massedeponier vurderes og innarbeides i planen.

I planarbeidet skal det gjøres rede for håndtering av masser, samt behovet for transport av masser på offentlig vegnett med spesielt fokus på trafiksikkerhet og skoleveg. Det vil også bli sett på massebehovet i en større sammenheng knyttet til andre utbyggingsprosjekter med en passende framdrift.

Mellomlagring av matjord skal håndteres særskilt både når det gjelder avstand fra vassdrag og i forhold til sikring mot avrenning til vassdrag. Når det gjelder permanent plassering av næringsrik jord skal blant annet avstand fra vassdrag og arealenes helningsgrad vektlegges ved utvelgelse av arealer.

1.13 Barn og unge interesser i planleggingen

Prosjektets virkninger for barn og unge skal beskrives, ihht. RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Relevante problemstillinger er trafiksikkerhet, skoleveg og tiltak i nærheten av skoler/barnehager som kan virke inn på miljøet barn og unge oppholder seg i.

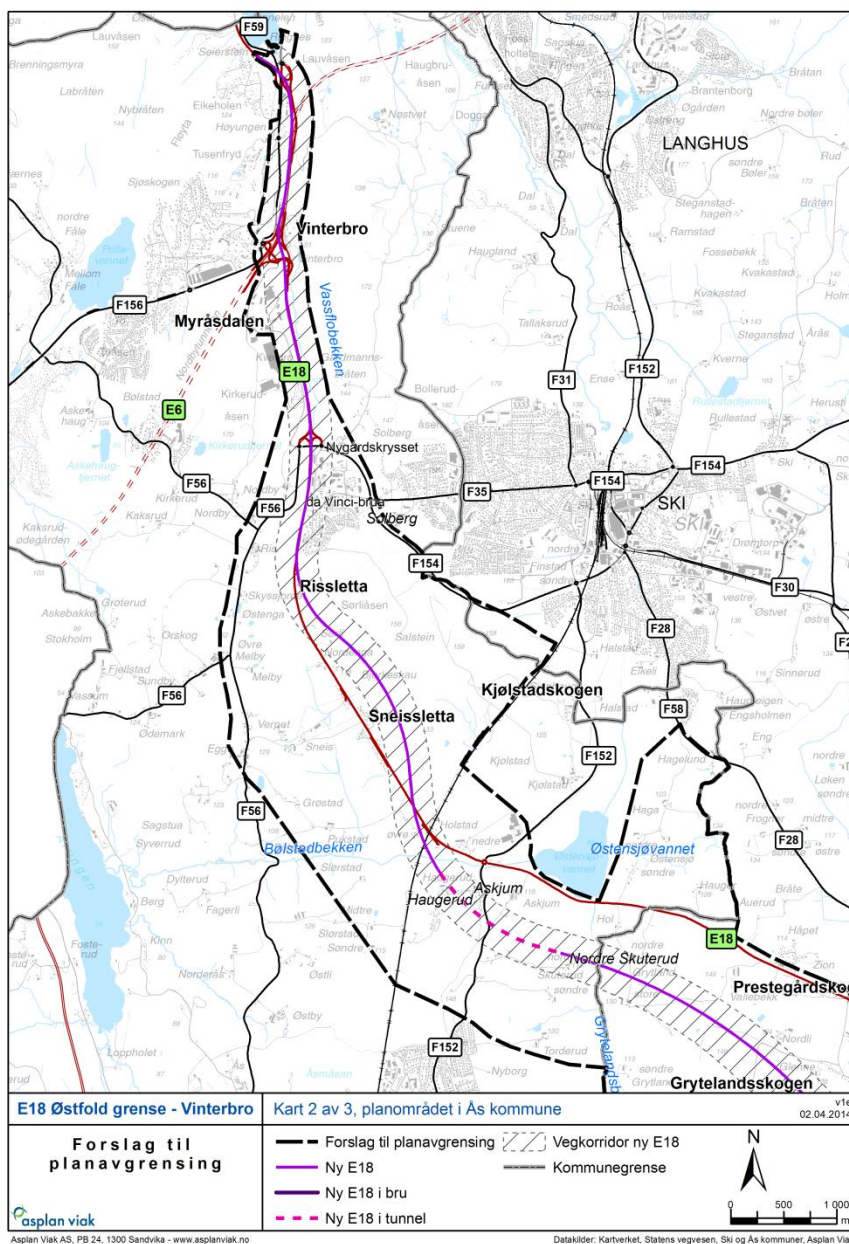
1.14 Vegbelysning og lysforurensning

I reguleringsplanarbeidet skal det gjøres en vurdering av vegbelysningen fra E18 sin påvirkning på nærmiljø og omgivelser. Mastehøyder, lyskvalitet og strølys er blant det som vil vurderes, både mht. nærvirkning og fjernvirkning. Det vil bli laget en «nattmodell» i 3D som grunnlag for vurderingene.

2 ÅS KOMMUNE

2.1 Ny E18 gjennom Ås kommune

Strekningen i Ås kommune er ca. 9 km lang. Den starter på Vinterbroletta og avsluttes ved kommunegrensa. Mellom Vinterbro og Nygård vil dagens veg utvides fra to til fire felts motorveg og gå under dagens to bruer ved Nygård. Etter bebyggelsen på Nygård vil den nye E18 dreie østover mot Holstadmarka. I skogen øst for dagens E18 og nord for jernbanen ved Holstad er det planlagt et nytt Holstadkryss som skal forbinde E18 med lokalvegene i området. Ny E18 vil krysse jernbanen, og deretter vil den gå inn i tunnel fra Haugerud til Nordre Skuterud. Etter tunnelen vil vegen gå i dagen og krysser Grytelandsbekken/ kommunegrensa med dagløsning noen hundre meter sør for dagens E18.



Figur 6 Oversiktskart planens avgrensning i Ås kommune.

2.2 Vinterbrokrysset og strekningen Vinterbro - Nygård

På strekningen mellom Vinterbro og Nygård skal E18 utvides fra to til fire felt, i tillegg til at koblingen mellom E18 og E6 (Vinterbrokrysset) må løses på en måte som gir tilfredsstillende trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Det forutsettes at den nordre delen av kryssområdet på Vinterbrosletta ved Nøstvedt-tunnelen beholdes som i dag.

I arbeidet med kommunedelplanen ble det gjennomført en behovsanalyse for strekningen for å avdekke alternative løsninger og hvilket plannivå det er aktuelt å jobbe videre på for å løse utfordringene i området. Konklusjonen på arbeidet ble en videreføring av to hovedprinsipper til reguleringsplan.

Tiltaket utløser krav om konsekvensutredning ihht. plan- og bygningslovens kap. 4. Konsekvensutredningen inngår i reguleringsplanen.

Konsekvensutredningen er en samfunnsøkonomisk analyse som gjennomføres etter metodikken i Statens vegvesen håndbok 140 Konsekvensanalyser. For nærmere beskrivelse av metoden, se håndbok 140 Konsekvensanalyser.

2.2.1 Løsning for Vinterbrokrysset

Vinterbrokrysset knytter E18 og E6 sørøst for Oslo sammen, og er et viktig knutepunkt i det regionale vegnettet.

Arbeidet med å finne en forbedret løsning for Vinterbrokrysset startet med en behovsanalyse i forbindelse med kommunedelplanen, og er videreført som en del av arbeidet med planprogrammet. Problemstillingene på Vinterbrokrysset er kompliserte og løsninger som gir akseptabel trafikkavvikling og kapasitet er avgjørende for valg av alternativ. I prosessen fram til valgt løsning er det fokusert på trafikale og vegfaglige problemstillinger for å finne en løsning som gir god kapasitet og trafikkavvikling, og samtidig er robust med tanke på framtidig trafikkvekst.

Arbeidet med aktuelle løsninger for Vinterbrokrysset er dokumentert i en egen forprosjektrapport. Det henvises til denne rapporten for beskrivelse av vurderte alternativer, metoder som er benyttet i vurderingene og begrunnelse for valgt løsning. Viktige kriterier for valg av løsning har vært kapasitet, trafikkavvikling, trafiksikkerhet og kostnader for gjennomføring.

Tre alternative kryssløsninger er vurdert. Felles for de vurderte løsningene er utbedring av veggeometri og økning av kapasitet på koplingen mellom E18 og E6 i forhold til dagens løsning. I foreslått alternativ koples E18 direkte til E6 gjennom en utvidelse av dagens to felt til fire felt i sydenden av Vinterbrosletta.

Gjennom simuleringer av framtidige trafikkmengder har man kommet fram til at to av tre alternativer ikke har tilstrekkelig kapasitet for en tilfredsstillende trafikkavvikling med framtidige trafikkmengder.



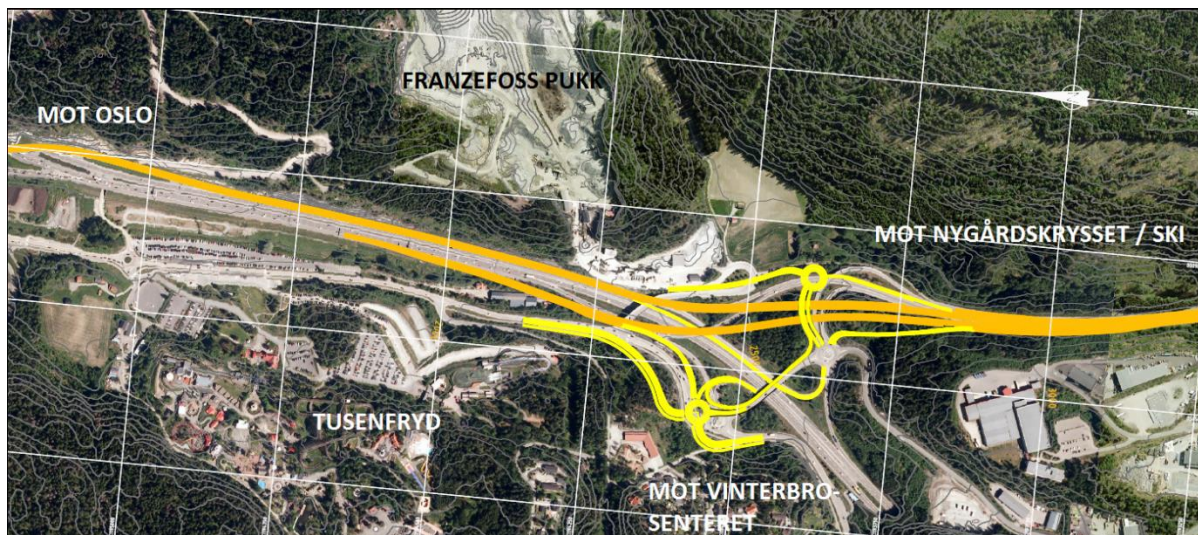
Figur 7 Prinsippskisse som viser tre vurderte alternative løsninger for Vinterbrokrysset. Det anbefalte alternativet vises lengst til høyre. De to alternativene til venstre er vurdert til ikke å ha tilstrekkelig kapasitet for en tilfredsstillende trafikkavvikling med framtidige trafikkmengder. Alternativene vises ikke i samme målestokk.

Det foreløpig anbefalte alternativet (se prinsippskisse under i figur 8) vil bestå av til sammen 3 rundkjøringer i søndre del av Vinterbrokrysset, en østre, en midtre og en vestre rundkjøring. Det skal vurderes hvorvidt fellesstrekningen på Vinterbrosletta skal utvides fra dagens 6 kjørefelt fram til der E18 Mosseveien tar av fra E6 i nordgående retning.

Trafikk fra E18 sør til E6 sør ledes via de 3 rundkjøringene i søndre del av Vinterbrokrysset. For å sikre framkommelighet vurderes egne felt for denne trafikken gjennom rundkjøringene. Trafikk fra E6 sør mot E18 sør går via eksisterende rampe ut av Nordbytunnelen og ny rampe fra midtre rundkjøring ut på E18 mot Nygårdskrysset.

Trafikk fra Vinterbro og fv. 156 ledes ut på E6/E18 nord og E18 sør via midtre rundkjøring, og til E6 sør via vestre rundkjøring som i dagens situasjon.

Figur 8 viser en prinsippskisse av løsningen som det skal arbeides videre med i reguleringsplan for Vinterbro – Nygård.



Figur 8 Prinsippskisse foreløpig anbefalt løsning for Vinterbrokrysset. De oransje linjene viser E18 og de gule linjene viser koblinger mellom E18 sør og E6 sør, samt tilkoblinger til lokalvegnettet.

2.2.2 Løsning mellom Vinterbro og Nygårdskrysset

Ved utvidelse av E18 fra to til fire felt mellom sydlig del av Vinterbrokrysset/ lokalvegnettet fv.156 og Nygårdskrysset skal det utredes en løsning hvor utvidelsen av eksisterende veg vil skje på vestsiden av E18. Vurderingene er dokumentert i et eget forprosjekt.

Utvidelsen av vegen er planlagt på vestsiden av eksisterende veg for å unngå inngrep i området rundt vassdraget langs strekningen, ivareta hensyn til natur- og vannmiljø samt geotekniske utfordringer knyttet til en utvidelse av den eksisterende vegfyllingen.

Utvidelsen av vegbanen vil være ca. 10 meter bred. I tillegg kommer grøft og utforming av sideterrang.

Konseptet innebærer at dagens kjørebane i all hovedsak vil opprettholdes som nordgående kjørefelt, mens sørgående kjørefelt etableres som en ny kjørebane vest for dagens kjørebane.

Se normalprofil i kap. 1.11 figur 4.

2.3 Sneissletta

Ulike løsninger for lokalvegnettet i området ved Sneissletta skal vurderes, og valg av løsning vil være basert på ulike kriterier. Trafikale virkninger for lokaltrafikk, jordvern, økonomi, beredskapsvei og løsninger for busstrafikken er blant de tema som vil vurderes. Uansett hvilken løsning som velges for biltrafikken, vil en gang- og sykkelvegforbindelse fra Sneissletta i retning mot Nygårdskrysset bli opprettholdt.

2.4 Holstadorrådet

I kommunedelplanens bestemmelser er det fastsatt at det i arbeidet med reguleringsplanen skal undersøkes hvorvidt veglinja kan forbedres for å gjøre inngrepene i de nærliggende områdene mer skånsomme. Dette gjelder plasseringen av Holstadkrysset, spesielt med

tanke på et redusert inngrep i dyrka mark. I tillegg skal det utredes en alternativ løsning hvor ny E18 krysser under jernbanen og fortsetter inn i planlagt tunnel under Holstad.



lokalvegnettet kan løses på en tilfredsstillende måte.

Figur 9 Plassering av Holstadkrysset. De rosa linjene viser kryssets plassering fra kommunedelplanen. De gule linjene viser løsningen som videreføres til reguleringsplanen.

Kryssing av Østfoldbanen

I kommunedelplanen ble det fastsatt at forlengelse av tunnel ved Holstad skal vurderes som en del av arbeidet.

Det er gjort innledende vurderinger av forlengelse av tunnelen og kryssing av jernbanen. Kryssing av jernbanen med fire felts motorveg har store tekniske utfordringer, både knyttet til anleggsgjennomføring og permanent løsning. Derfor vil kryssing både over og under Østfoldbanen ved Holstad legges til grunn i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Dette vil gjøres i nært samarbeid med Jernbaneverket.

Konsekvensene for relevante fagtema ved flytting av Holstadkrysset og kryssingen av jernbanen utredes i planbeskrivelsen. Følgende temaer er relevant: Nærmiljø- og friluftsliv, naturressurser, landskapsbilde, viltkryssing, beslag av dyrka mark.

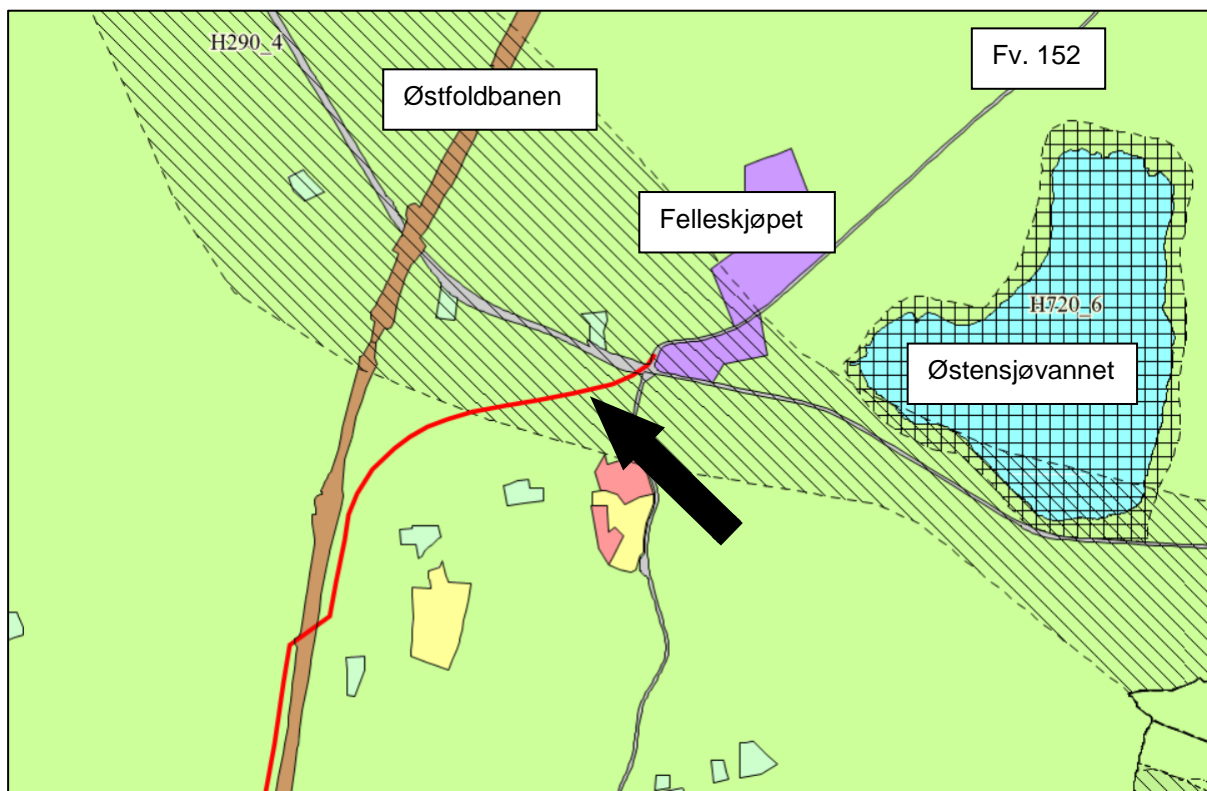
2.4.1 Plassering av Holstadkrysset

I kommunedelplanen er det lagt opp til at Holstadkrysset plasseres på dyrka mark øst for dagens E18 og nordvest for jernbanen. Krysset skal være planskilt, det vil si at gjennomgangstrafikken på E18 kan gå uhindret gjennom krysset, mens koblingene til/fra E18 og fv. 152 og lokalvegssystemet må skje via ramper og bruer. Dette krever et betydelig arealbeslag.

Som grunnlag for planprogrammet er det utredet en kryssløsning hvor inngrepet i dyrkamark reduseres ved at krysset er lagt i skogsholtet opp mot marka øst for Sneissletta og Rissletta. Det er konkludert med at denne løsningen videreføres til reguleringsplanen fordi den gir et betydelig mindre arealbeslag i dyrka mark, samtidig som tilkoblinger til

2.4.2 Hensynet til ny fv. 152 mellom Ås og Ski

I gjeldende kommuneplan for Ås kommune er det vist en ny trasé for fv. 152 mellom Holstad og Ås. Traséen er vist fra rundkjøringen i dagens Holstadkryss, over jordet nord-øst for Haugerud før den krysser jernbanen og går videre mot Ås sentrum på vestsiden av jernbanen. Fv. 152 er ikke prioritert i 2014 – 2017 i Akershus fylkeskommunes forslag til samferdselsplan for Akershus.



Figur 10 Den røde linja viser ny trase for fv. 152 mellom tettstedene Ski og Ås. Det lilla området viser næringsområdene ved Felleskjøpet og det blå området er Østensjøvannet. Den nye veglinja for E18 vil krysse ny trase for fv. 152 i området markert med sort pil.

Den vedtatte korridoren for ny E18 krysser den nye traséen for fv. 152.

I bestemmelsene til den vedtatte kommunedelplanen er det nedfelt et krav om at en ny mulig trasé for fv. 152 skal vurderes som en del av planarbeidet. I arbeidet med reguleringsplanen blir dette vurdert overordnet, men det presiseres at det ikke kan forventes at prosjektet E18 Vinterbro – Retvet utarbeider reguleringsplan for ny fv. 152 eller påtar seg bygging av ny fv. 152.

2.4.3 Gående og syklende

I kommunedelplanen for Ås kommune er det nedfelt et generelt krav om at nødvendige tiltak for å sikre en effektiv gang- og sykkelforbindelse mellom Ås og Ski skal vurderes i reguleringsplanarbeidet.

Kravet var knyttet til alle alternativene som ble lagt ut til høring i kommunedelplanarbeidet, også til de alternativene som ikke medførte konflikt med dagens tilbud til gående og syklende.

Det vedtatte alternativet går i tunnel gjennom Holstadområdet. Dagens forbindelse for gående og syklende mellom Ski og Ås under dagens E18 kan opprettholdes som i dag.

Mulig kryssing av E18 for turveg langs Østfoldbanen, vil vurderes innenfor planområdet.

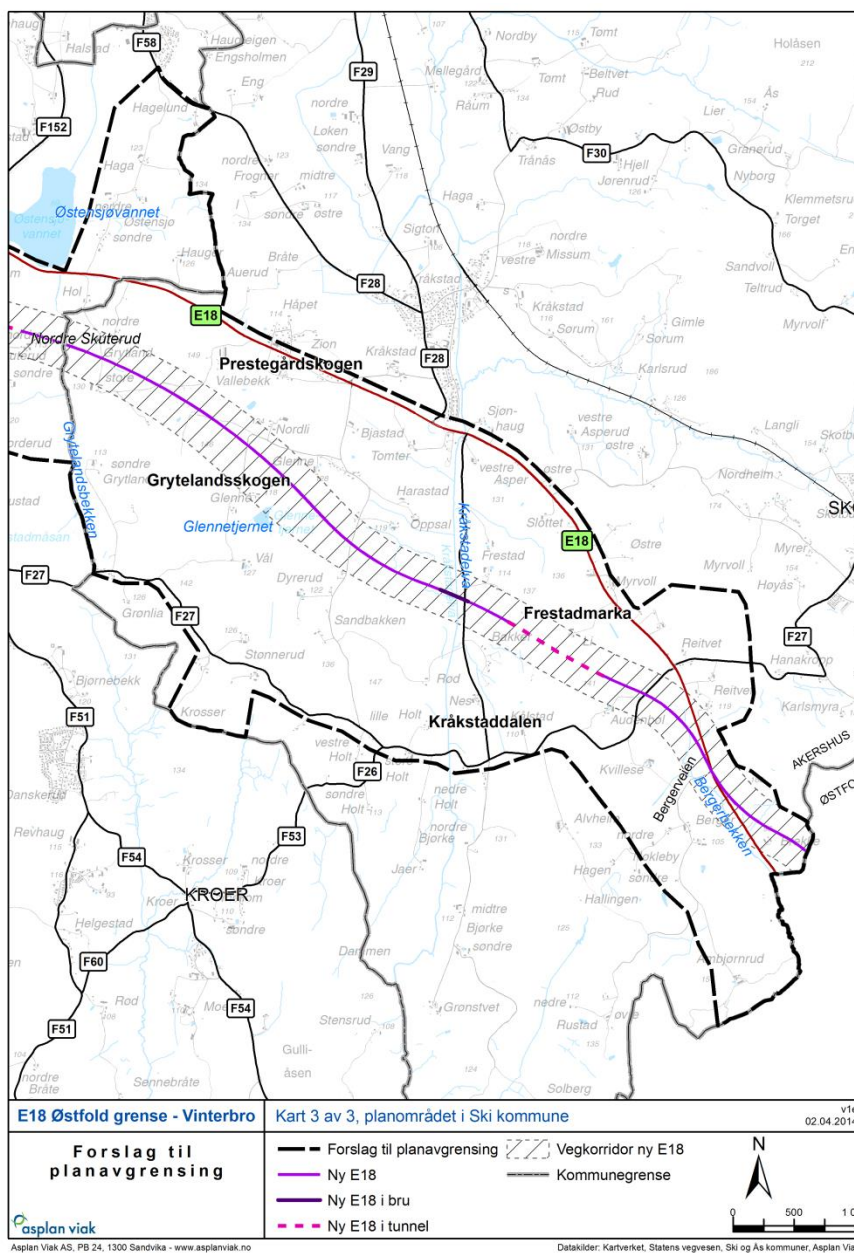
For det øvrige tilbudet til gående og syklende langs ny E18, se kap. 1.8 om *Behovsanalyse for ny fv. 128*.

3 SKI KOMMUNE

3.1 Ny E18 i Ski kommune

Strekningen i Ski kommune er ca. 7 km lang. Reguleringsplanen starter i kommunegrensa med kryssing av Grytelandsbekken på bru. Motorvegen vil gå i dagen igjennom Grytelandsskogen og videre gjennom jordbrukslandskapet nord for Glennetjern. Videre vil vegen krysse Kråkstaddalen. Kråkstadelva vil bli krysset i bru. Videre vil vegen gå under Frestadmarka i en 900 m lang tunnel/kulvert. Deretter vil ny E18 dreie østover mot dagens E18 før den vil bli koblet til prosjektet E18 Skaug – Bergerveien ved Bergerveien.

For oppfølgende undersøkelser for Ski kommune – se kap. 5.1.



Figur 11 Oversiktskart planens avgrensning Ski kommune.

3.2 Glenneområdet

I Glenneområdet må hensyn til natur- og kulturverdier vektlegges i arbeidet med optimalisering av ny E18. Avbøtende tiltak som sikrer våtmarksområdet ved Glennetjern skal vurderes. I tillegg finnes en rekke registrerte kulturminner i området som må vurderes hensyntatt.

Den rosa linja viser linja fra vedtatt kommunedelplan. Det er et behov for å optimalisere linja i området ved Glennetjern på grunn av hensyn til kulturminner og for å trekke ny E18 lenger unna våtmarksområdet. Den gule linja viser en foreløpig skisse til alternativ løsning som ivaretar disse to hensynene på en bedre måte enn linja fra kommunedelplanen. I tillegg har den gule linja en bedre landskapstilpasning. Den gule linja ligger delvis utenfor bestemmelsesområdet for kommunedelplanen, men innenfor kommunedelplanens planavgrensning.



Figur 12 Aktuelle løsninger i Glenneområdet som skal vurderes i reguleringsplanarbeidet. Rosa linje er vedtatt korridor fra kommunedelplanen, mens gul linje er en alternativ løsning som skal optimaliseres og vurderes i det videre arbeidet med reguleringsplan.

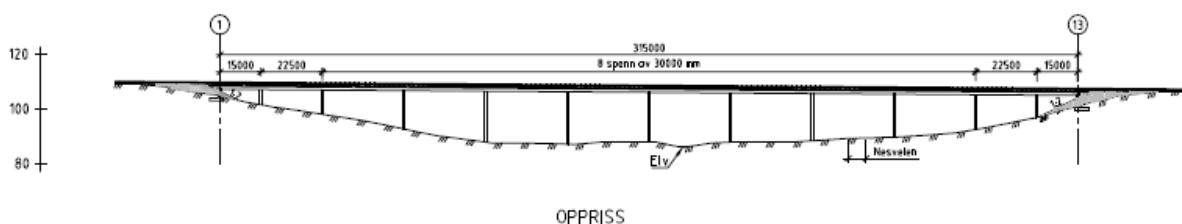
Den gule linja vil legges til grunn og optimaliseres det videre i arbeidet.

3.3 Kryssing av Kråkstaddalen

Ny E18 vil krysse Kråkstaddalen ca. 1 km sør for Kråkstad tettsted / dagens E18. I kommunedelplanen er det vist en løsning hvor ny E18 ligger på lav en fylling i dalbunnen, med bru over Kråkstadelva.

Veglinja for ny E18 i dette området skal optimaliseres i reguleringsplanarbeidet. I den forbindelse er det svært aktuelt å se på løsninger med E 18 i bru over Kråkstaddalen slik at Nesveien kan opprettholdes som i dagens situasjon.

Illustrasjonen nedenfor viser en mulig løsning for E18 i bru over Kråkstaddalen. Opprisset er sett fra sør mot nord.



Figur 13 Mulig løsning for E18 i bru over Kråkstaddalen. Opprisset er sett fra sør mot nord.

4 «NY JORD» - REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENsutREDNING

Som en del av kommunedelplanvedtaket ligger det en forutsetning om at Statens vegvesen skal erstatte 100 % av dyrka marka som bygges ned som følge av ny E18. Erstatningsarealene skal ha tilsvarende kvalitet som den dyrka marka som bygges ned. I tillegg skal tiltak for å begrense ulemper for landbruksinteresser vurderes som en del av reguleringsplanarbeidet. Fra kommunedelplanarbeidet ble det anslått at omfanget av arealer som skulle nydyrkes lå rundt 350 daa. Arealene foreslås regulert til jordbruk, jfr. pbl § 12-9, pkt. 5.

Arbeidet med å finne erstatningsarealer går på tvers av kommunegrensene.

Utredningsoppgavene for «ny jord»-prosjektet er beskrevet i kap. 5.3

4.1 Forutsetninger

Statens vegvesen vil utarbeide reguleringsplaner for alle områder hvor det skal nydyrkes. Det tas sikte på å utarbeide en felles reguleringsplan for hele prosjektet. Reguleringsplanen vil også omfatte arealer for midlertidig massedeponi av matjord, samt anleggsveger for transport.

Reguleringsplanen skal vedtas i både Ås og Ski kommune.

Ihht. forskrift om Konsekvensutredning § 3 skal nydyrkingsarealer som overskrider 50 daa konsekvensutredes. Statens vegvesen vil se på nydyrkingsprosjektet samlet, og således gjennomføre full konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredning på alle arealer som kan være aktuelle nydyrkingsarealer.

4.2 Innledende arbeider

Arbeidet med «Ny jord»-prosjektet startet opp før sommeren i 2013. Statens vegvesen gjennomførte grunneiermøter for å identifisere hvilke arealer de berørte grunneierne selv anså som hensiktsmessige å dyrke opp. I tillegg har Statens vegvesen fått henvendelser fra ikke berørte grunneiere om mulige oppdyrkingsarealer/deponiarealer. Enkelte arealer er også vurdert av Statens vegvesen på eget initiativ.

I etterkant av denne kartleggingen har det blitt gjennomført en grov silingsprosess hvor hensikten har vært å sile ut de arealer som på en eller annen måte har åpenbare konflikter med andre viktige tema som kulturmiljø/kulturminner, naturmiljø og vannmiljø. I tillegg har dyrkningspotensialet, dvs. egnethet for dyrking, vært en del av vurderingen. Metoden for grovsilingen dokumenteres i egen rapport.

4.3 Videre arbeid

Resultatet av grovsilingsprosessen viser hvilke arealer som kan være aktuelle å dyrke opp som erstatningsareal. Statens vegvesen vil utarbeide en felles reguleringsplan for alle områder som det kan være aktuelt å dyrke. Som en del av reguleringsplanarbeidet vil det gjennomføres konsekvensutredning for arealene som er aktuelle for nydyrking.

En sentral del av arbeidet med «Ny jord»-prosjektet vil være hvordan de nye dyrkingsarealene skal etableres med dybder og sammensetningen av jordsmonnet i de ulike sjiktene (A-sjikt og B-sjikt). Det vil bli utarbeidet metode for oppbygging av nytt jordsmonn på aktuelle nydyrkingsområder. Statens vegvesen vil også få utarbeidet løsninger for selve jordflyttingsprosessen. Matjord (A-sjiktet) og evt. undergrunnsjord (B-sjiktet) på arealer som blir beslaglagt planlegges flyttet til foreslåtte erstatningsarealer.

Det planlegges at oppdyrkingsperioden skal foregå over to år og gjennomføres som en egen entreprise før selve vegentreprise. Det er en utfordring å unngå komprimering av jordsmonnet ved flytting av masser. Arbeidene søkes derfor gjennomført i tørre perioder, og på vinter ved telen mark.

5 UTREDNINGSSOPPGAVER I PLANARBEIDET

Kapittelet inneholder en beskrivelse av alle utredningsoppgaver som skal gjennomføres i prosjektet. Kapittel 5.1 beskriver utredningsoppgaver som er oppfølging av den vedtatte kommunedelplanen og som gjelder for hele strekningen mellom Retvet og Vinterbro.

I kapittel 5.2 og 5.3 er det beskrevet utredningsoppgaver for konsekvensutredningen for strekningen E18 Vinterbro – Nygårds-krysset og for prosjektet «Ny jord».

5.1 Oppfølging av vedtatt kommunedelplan

I arbeidet med kommunedelplanen ble strekningen Nygård – Retvet konsekvensutredet ihht. plan- og bygningslovens kap. 4. Alle temarapporter som ble utarbeidet i dette arbeidet finnes tilgjengelig på www.vegvesen.no.

Utredningsoppgaver knyttet til kommunedelplanens planbestemmelser og behovet for oppfølgende undersøkelser som er nedfelt i kommunedelplanen er beskrevet i kapitlene under.

5.1.1 Arkeologiske undersøkelser

I henhold til Lov om kulturminner av 9. juni 1978 (kml) skal det undersøkes om tiltaket vil virke inn på automatisk fredete kulturminner, jfr. kml § 9 (undersøkelsesplikten). Akershus fylkeskommune har allerede igangsatt arkeologiske undersøkelser / registreringer med den hensikt å avdekke evt. automatiske fredede kulturminner innenfor planens avgrensning. Registreringene ble påbegynt sommeren 2013, og er planlagt slutført i løpet av 2014. Undersøkelser / registreringer vil gi viktige innspill til optimaliseringen av veglinja for å søke etter løsninger som reduserer konfliktnivået rundt veg og kulturminner. Dersom det blir påvist automatisk fredete kulturminner i konflikt med vegen, og det ikke lar seg gjøre med tilpasninger i planen og regulering til hensynssoner med bestemmelse om vern, kreves det dispensasjon fra Kulturminneloven, jfr. § 8, 4. ledd. Det er Riksantikvaren som er dispensasjonsmyndighet.

Det er selve reguleringsplanen som er dispensasjonssøknad, jfr. kml § 8, 4. ledd. Forholdet til de automatisk fredete kulturminnene forutsettes derfor avklart gjennom planprosessen. Akershus fylkeskommune skal i sin behandling av planen sørge for at hensynet til kulturminnene blir ivaretatt, og at eventuelle dispensasjonsspørsmål blir avklart gjennom planprosessen.

Riksantikvaren sitt dispensasjonsvedtak må foreligge før planen kan egengodkjennes av kommunen. Dersom det blir gitt dispensasjon for eventuelle automatisk freda kulturminner i planområdet (tidligere kjente eller nyoppdagete etter § 9 registrering) må dette tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Ås kommune

Kulturminner og kulturmiljø ble utredet i konsekvensutredningen knyttet til kommunedelplanen i Ås kommune. Utredningen viste ingen direkte konflikt mellom veglinja i vedtatt kommunedelplan og kulturminner, ut over de SEFRAK-registrerte bygningene i tunet på Øvre Holstad som blir berørt.

Ski kommune

Kulturminner og kulturmiljø ble utredet i konsekvensutredningen knyttet til kommunedelplanen i Ski kommune. Slik veglinja ligger i vedtatt kommunedelplan kommer den i direkte konflikt med et automatisk fredet gravminne på Grytland Store (Id 68402, rundrøys, Bernhusløkka). Videre er det direkte konflikt mellom veglinje og en automatisk fredet gravhaug (Id 23321, rundhaug, Oppsal) ved Berget nordøst for Tronsrud. Veglinja har i dette området også nærføring til et automatisk fredet gravfelt (Id 43217, tre rundhauger, Oppsal). I arbeidet med reguleringsplanen vil veglinja bli forsøkt justert med den hensikt å unngå direkte konflikt med de automatisk fredete gravminnene.

Kongeveien

Den østre Fredrikhaldske kongevegen, fra Ski kirke til fylkesgrensa i sør, går gjennom planområdet. Kongevegen går langs en høyderygg fra åskammen over Kråkstad og til Audenbølvegen i sør. Store deler av vegen er godt intakt, selv om søndre del er preget av nyere jordbruksaktiviteter. Kongevegen over Frestad er et prioritert kulturminne både gjennom Ski kommunes kommunedelplan for kultur og i Akershus fylkeskommunes fylkesdelplan for kulturminner.

Den vedtatte veglinja går i fjelltunnel under Kongeveien gjennom Frestadmarka, slik at Kongeveien blir ikke berørt i dette området.

5.1.2 Landskapsbilde

I planarbeidet vil det bli gjort forbedringer av veglinja og tunnelinnslagene fra kommunedelplanfasen for å oppnå best mulig landskapstilpasning. Det vil også bli sett på alternative plasseringer av rigg- og deponiområder for å sikre at disse blir minst mulig skjemmende for omgivelsene. For deponiområder søkes det etter løsninger slik at de formes som en del av det framtidige terrenget.

5.1.3 Grunnundersøkelser

Det er stedvis utfordrende grunnforhold. Statens vegvesen vil gjennomføre grunnundersøkelser for å få kunnskap om grunnforholdene i planområdet. Dette grunnlaget vil benyttes ved prosjektering av geoteknisk og stabiliserende tiltak i veglinja og ved etablering av større konstruksjoner.

Statens vegvesen har iverksatt gjennomføringen av grunnundersøkelser høsten 2013 og fortsetter i 2014.

5.1.4 Støy

Støy ble ikke vurdert detaljert i kommunedelplanen. Miljøverndepartementets retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442/2012 skal legges til grunn for vurderingene i planarbeidet.

På grunn av store trafikkmengder og det flate terrenget, hvor mange boliger ligger høyere enn vegen, er effektiv støyskjerming utfordrende. Av hensyn til støy er det ønskelig at ny veglinje legges dypt i terrenget for å utnytte terrengets skjerming best mulig.

I reguleringsplanarbeidet skal støysituasjonen for hele strekningen beregnes i driftsfasen, framskrevet til minimum 20 år etter åpningsåret. Det utarbeides støysonekart for beregningshøyde 4 meter over terreng og støykotekart for beregningshøyde 1,5 meter over terreng, med grenseverdier for gul og rød støysone iht. tabell 1 i T-1442/2012.

Aktuelle løsninger med områdeskjermer beregnes og vurderes. Dette er mest aktuelt for å skjerme bebyggelsen på Sneissletta og på Nygård fra den nye motorvegen.

Støyutsatte eiendommer skal registreres og listes opp som grunnlag for befaringer og detaljerte vurderinger av lokale tiltak i byggeplanfasen.

For støy i anleggsperioden legges kapittel 4 og grenseverdier i tabell 4 og 5 i T-1442/2012 til grunn for reguleringsbestemmelser.

Reguleringsbestemmelsene vil også gi føringer for når støyende anleggsaktiviteter (boring, pigging, spunting, pæling) kan gjennomføres, samt prosedyrer for varsling av overskridelser av grenseverdier.

Tunneldriving vil følge bl.a. NS 8141-1:2012+A1:2013, der det fastsettes grenseverdier for vibrasjoner i bygninger over/langs tunneltraséen.

5.1.5 Naturmiljø

I planarbeidet vil det være fokus på å sikre naturtypelokaliteter med høy verdi gjennom Plan- og bygningsloven og Naturmangfoldloven, både i permanent situasjon og i anleggsfasen. For å redusere risiko for spredning av fremmede arter skal det gjennomføres en nærmere kartlegging av høy-risiko arter som kan spre seg.

Naturmangfoldloven kap II, forutsetter tilstrekkelig dokumentasjon om kunnskapsgrunnlaget, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming og samlet belastning, kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, og at det er brukt miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, jf §§ 8 – 12. Dette vil bli dokumentert i planbeskrivelsen.

Ås kommune

Ny E18 vil ligge i større avstand fra Østensjøvannet Naturreservat enn dagens E18, noe som er positivt for naturreservatet. Ut fra registreringsarbeidet som ble gjort i kommunedelplanen berører veglinja ingen spesielt viktige naturverdier.

Ski kommune

Fuglelivet ved Glennetjern er dokumentert å ha viktige kvaliteter, men kunnskapen om artsmangfoldet er relativt dårlig. I arbeidet med reguleringsplanen skal det gjennomføres kartlegging av lokaliteten for å dokumentere ev. endringer i fuglelivet etter utbyggingen i forhold til nå-situasjon. Data fra denne kartleggingen vil inngå som en del av prosjektets miljøovervåkning og tiltak innarbeides i plan for ytre miljø.

Ved Nordre Gryteland kommer den nye vegen i konflikt med en gammel granskog som er vurdert som en naturtypelokalitet med middels verdi. Veglinja fra kommunedelplanen berører denne lokaliteten marginalt i de sørlige delene. I arbeidet med reguleringsplanen vil veglinja bli forsøkt forbedret med den hensikt å redusere konfliktnivået.

5.1.6 Vilttrekk

Viktige vilttrekk innenfor planområdet ble grundig utredet i kommunedelplanen. I planarbeidet legges kunnskapen fra dette arbeidet til grunn.

Ås kommune

Strekningen på E18 mellom Vinterbro og Holstad er viktig for viltet både i Ås og Follo. For å sikre vilttrekk i dette området skal det vurderes viltoverganger ved Sørli (sør for Nygård) og ved Pukstad (nord for Holstad).

Plassering og utforming, herunder bredder, vurderes i planarbeidet.

Ski kommune

I arbeidet med kommunedelplanen ble vilttrekkene i Ski kommune kartlagt. Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere behovet for og utforming av vilttrekk basert på opplysninger fra kommunedelplanfasen.

5.1.7 Nærmiljø / friluftsliv

Temaet nærmiljø og friluftsliv ble grundig utredet i kommunedelplanen. I planarbeidet legges kunnskapen fra dette arbeidet til grunn.

Ås kommune

I arbeidet med kommunedelplanen ble viktige områder og ferdselsårer for nærmiljø og friluftsliv kartlagt. I reguleringsplanarbeidet vil Statens vegvesen vurdere behovet for å etablere trafikksikre kryssinger av ny E18 for å sikre forbindelser for gående og syklende mellom attraktive friluftsområder på begge sider av vegen. Forbindelser langs E18 vil også bli vurdert.

Ski kommune

I arbeidet med kommunedelplanen ble viktige områder og ferdselsårer for nærmiljø og friluftsliv kartlagt. I reguleringsplanarbeidet vil Statens vegvesen vurdere behovet for å etablere trafikksikre kryssinger av ny E18 for å sikre forbindelser for gående og syklende mellom attraktive friluftsområder på begge sider av vegen. Dette inkluderer rødmerket skiløype mellom Kråkstad sentrum over dagens E18 syd for plantesentret og videre mot Ås.

Forbindelser langs E18 vil også bli vurdert.

5.1.8 Vassdragstekniske vurderinger som følge av ny E18

I planarbeidet vil det bli gjort vurderinger og beregninger som viser virkninger av flom, erosjon og sedimenttransport på planlagt og eksisterende anlegg. Samtidig blir hydromorfologiske endringer (endringer i vannets strømningsmønster og temperatur, samt bunnens og breddens form og beskaffenhet) kartlagt i forhold til virkning på allmenne hensyn som biologisk mangfold, fiske og friluftsliv.

For kryssing av Kråkstadelva, som den mest flomutsatte elva som berøres, skal det gjennomføres en vassdragsteknisk konsekvensutredning. Bølstadbekken og Grytelandsbekken i Ås kommune, og Bergerbekken i Ski kommune må også vurderes.

5.1.9 Vannmiljø

Virkninger for vannkvalitet og avrenning fra vegen til nærliggende vann og vassdrag skal vurderes både for driftsfasen og for anleggsfasen, inkludert områdene påvirket av «ny jord»-prosjektet. Dette skal sikres gjennom før-, under- og etterundersøkelser.

Det skal etableres renseløsninger ved påslipp av overvann til bekker / elver både fra veg i dagen og fra tunnelene. Utforming og dimensjonering av renseløsningene skal prosjekteres i reguleringsplanfasen. Utslipp til vassdrag må tilfredsstillende kravene etter vannforskriften og naturmangfoldloven etter de miljømål som er satt og hva den aktuelle resipient tåler av belastning.

I tilfeller hvor eksisterende fangdammer blir berørt skal disse erstattes. Vegtraseen med tunnelen som kommer ut ved Nordre Skuterud avskjærer nedre del av Skuterudfeltet

(fangdammer ved Skuterud), noe som vil ha følger for pågående landbruksovervåkning i regi av JOVA (et nasjonalt overvåkingsprogram med formål å dokumentere effekter av jordbrukspraksis og tiltak på avrenning og vannkvalitet). Som en del av prosjektet skal målestasjonen i JOVA-overvåkningsfelt erstattes og suppleres. Det vil være fokus på avrenning til følgende bekker / vassdrag / vannområder:

Ås kommune

Gjersjøen: Avklare vannkvalitetskrav for utslipp til Gjersjøen. Vurdere ulike former for renseløsning før utslipp til resipient.

Bølstadbekken: Utarbeide vannkvalitetskrav for utslipp til Årungen. Etablere renseløsninger for tunnelvann og overvann. Vurdere oppsamling av bruvann.

PURA-prosjektet, som koordinerer og gjennomfører arbeidet etter vannforskriften for vannområde Bunnefjorden med Årungvassdraget og Gjersjøvassdraget vil kontaktes for utveksling av informasjon og kvalitetssikring av tiltaksløsninger.

Ski kommune

Glennetjern: Avklare vannkvalitetskrav for eventuelle utslipp til Glennetjern. Vurdere renseløsning før utslipp til resipient eller omlodning av overvann forbi Glennetjern til Hølenelva.

Kråkstadelva: Avklare vannkvalitetskrav for utslipp til Kråkstadelva. Vurdere renseløsning før utslipp til resipient. Vurdere oppsamling og renseløsning for tunnelvann og bruvann.

Bergerbekken/ Tingulstadbekken/ Audenbølbekken: Avklare vannkvalitetskrav for utslipp til bekker med avrenning til Hobølvassdraget. Vurdere renseløsning før utslipp til resipient.

Vannområdet MORSA vil kontaktes for utveksling av informasjon og kvalitetssikring av tiltaksløsninger for vannforekomster i deres nedslagsfelt.

5.1.10 Naturressurser

Forbruk av dyrka mark og skog vil bli dokumentert. Dette er viktig og nødvendig grunnlag for å fastsette omfang av kompensasjonstiltak, se kap 4. Også andre virkninger for landbruket, som endrete driftsforhold og adkomster, vil bli omtalt.

Som en del av planarbeidet skal alle private anlegg som omfatter jordbruksdrenering, VA-anlegg, brønner, gårdsdammer etc. registreres. Opplysninger om dette vil bli innhentet både gjennom kontakt med aktuelle etater, men også gjennom henvendelse til berørte grunneiere.

Drenering og hydrotekniske anlegg i landbruket skal ivaretas på eksisterende og nye jordbruksarealer.

5.1.11 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavvikling i anleggsperioden vil være en utfordring ved arbeider som krysser eksisterende E18 eller som går nær den. Dette gjelder Vinterbrokrysset spesielt og videre hele strekningen fram til Nygårdskrysset. Kryssingen over/under eksisterende E18 ved Holstad og tilkoblingen ved Retvet er to andre punkter som kan være utfordrende med tanke på trafikkavvikling i anleggsperioden. Det skal derfor utarbeides faseplaner for disse områdene som viser hvordan trafikkavviklingen i anleggsperioden kan løses.

5.1.12 Risiko og sårbarhet

Tiltakets påvirkning på risiko og sårbarhet for samfunnet skal dokumenteres iht Plan- og bygningslovens § 4-4.

5.1.13 Plan for ytre miljø

Det skal utarbeides en samlet plan for Ytre miljø. YM-planen skal utarbeides etter Statens vegvesens veileder og mal.

5.1.14 Luftkvalitet

Det skal gjøres vurdering av konsekvenser for luftkvalitet. Retningslinje T-1520, Behandling av luftkvalitet i arealplanlegging skal legges til grunn for vurderingene.

5.2 Utredningsoppgaver for strekningen Vinterbro – Nygård (Ås kommune)

I dette kapittelet er utredningsoppgavene for konsekvensutredningen for strekningene E18 Vinterbro – Nygårdskrysset beskrevet.

5.2.1 Ikke-prissatte konsekvenser

Landskap

Landskapet i området er dominert av et kompleks veganlegg. I Vinterbrokrysset smelter E18 fra sørøst og E6 fra sørvest sammen i en felles 6 felts-motorveg som dominerer og preger området. Veggen lager en fysisk barriere mellom åsryggene i øst og vest. I den relativt brede dalbunnen ligger vegbanen inntil og delvis med høy fjellskjæring i Fålesloråsen østre. Sør i denne åsen ligger Franzefoss Pukk AS med driftsområdet godt synlig fra veggen. Fra Vinterbro og sørover ligger E18 i en trang dal som munner ut på sletta ved Nygårdskrysset. Utvidelse av E18 fra to til fire felt fram til Nygårdskrysset og ombygging av Vinterbrokrysset vil ha virkninger for landskapsbildet i området.

Med bakgrunn i tidligere utarbeidet «Analyse av verdi og sårbarhet – Landskapsbilde» (Blå Landskapsarkitekter AS 2005) og befaring i området synliggjøres viktige landskapsformer og – elementer, samt andre fysiske strukturer som er sårbare for inngrep. Det må utarbeides visualiseringer som illustrerer det nye veganlegget sett fra omkringliggende områder.

Med bakgrunn i en analyse av landskapet og visualisering av tiltaket vurderes konsekvensene det nye veganlegget har for landskapsbildet på strekningen.

Mulige avbøtende tiltak beskrives.

Reiseopplevelse skal utredes og inngå som et element i landskapsbildet.

Nærmiljø og friluftsliv

Området er dominert av motorveger og det er få interesser knyttet til nærmiljø og friluftsliv. Bruken av området er primært knyttet til gående og syklende som skal til/fra Tusenfryd eller andre arbeidsplasser i området/Oslo. Det er en gang- og sykkelveg fra rundkjøringen på Vinterbro og over næringsområdet i Myråsdalen. Forbindelsen over Nordbyttunnelens tunnelportalen er nylig ferdigstilt. På vestsiden av Vinterbrokrysset er det gang- og sykkelveg langs fv. 156.

Områdets verdi for nærmiljø og friluftsliv beskrives.

Utvidelse av dagens E18 til firefelts motorveg og ombygging av Vinterbrokrysset vil få virkninger på gang- og sykkeltrafikken i området. Løsninger for myke trafikanter må utredes.

Naturmiljø

Tema naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levede grunnlag, samt geologiske elementer. Begrepet naturmiljø omfatter alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvann) og marine forekomster (brakkvann og saltvann), og biologisk mangfold knyttet til disse.

I tillegg til håndbok 140 vil metoden i håndbøker til tidligere Direktoratet for naturforvaltning (nå Miljødirektoratet) DN-håndbok nr. 13 brukes for kartlegging og verdsetting av naturområder. Naturmiljø skal utredes med vekt på enkeltlokaliteter og landskapsøkologiske trekk.

Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens dokumentasjonskrav etter §§ 8 -12 som omhandler kunnskapsgrunnlaget, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming og samlet belastning, kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

På østsiden av dagens E18 ligger en naturtypelokalitet (BN00051992 Vinterbro, gammel barskog) som kan bli berørt. En nærmere vurdering av verdi og avgrensning av denne vil bli gjort og det vil bli foreslått avbøtende tiltak.

For å redusere risiko for spredning av fremmede arter skal det gjennomføres en nærmere kartlegging av høy-risiko arter som kan spre seg.

Tiltakets samlede konsekvenser for naturmiljøet og forholdet til naturmangfoldloven skal utredes. Avbøtende tiltak skal foreslås.

Vannmiljø

For vannmiljøet skal kravene til utslipp fra veg til vassdrag tilfredsstillende kravene etter bl.a. vannforskriften og naturmangfoldloven med de miljømål som settes for den enkelte vannforekomst.

Vassdraget langs vegen fra Nygård til Vinterbro har utløp i Gjersjøen. Det vil bli gjort en vurdering av vassdraget med hensyn til vannføring, vannkjemi og alternativer for rensing før utslipp til resipient ut fra at Gjersjøen er en drikkevannskilde.

Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter følgende kulturminner og kulturmiljø innen planområdet:

- Automatisk fredede kulturminner (kulturminner eldre enn 1537)
- Nyere tids kulturminner

Det foreligger et godt kunnskapsgrunnlag for konsekvensutredningen gjennom registreringer og utgravninger knyttet til tidligere vegutbygging og etablering av næringsområder i og ved planområdet. Behovet for arkeologiske undersøkelser er vurdert av Akershus fylkeskommune. Arbeidet er påbegynt, og vil fortsette ut 2014. Planområdet ligger i et område med rik kulturhistorie der det er kjent automatisk fredete og nyere tids kulturminner som vitner om bosetning helt fra eldre steinalder og fram til i dag. Det er hovedsakelig boplasser og aktivitetsområder fra steinalderen, samt bygningsmiljø fra 1800 til 1900-tallet, innenfor planavgrensningen.

Influensområde for deltemaet skal defineres. Influensområdet kan avgrensnes til nærområdet til de aktuelle alternativene, men skal omfatte helhetlige miljø og områder som er viktige for sammenhengen. Influensområde for deltemaet skal defineres, og konsekvenser for kjente kulturminneverdier innenfor influensområdet for planen skal utredes, både for driftsperioden

og anleggsperioden. Oversikt over kjente kulturminner og kulturmiljøer med verdifastsetting skal vises på temakart.

Mulige avbøtende tiltak beskrives.

Naturressurser

Naturressurser omfatter jord, skog, vann og georessurser.

Tiltaket krever ingen inngrep i arealer som er sentral jordbruksmark, skogbruksområder eller i forhold til etablerte viltområder. Det vurderes ikke å være behov for utredninger i tilknytning til reguleringsplanarbeidet.

For vannressurser vil virkninger av avrenning fra vegen på vannkvaliteten i Gjersjøen vurderes både mht driftsfasen og for anleggsfasen. Gjersjøen er drikkevannskilde med egne krav til vannkvalitet og sikkerhet. Det vurderes ulike renseløsning før utslipp til resipient, alternativt overføring ut av nedbørfeltet.

Vinterbrokrysset vil ikke komme i konflikt med grusressursene ved Franzefoss Pukk AS.

Prosjektets virkninger for Franzefoss Pukk AS ved omlegging av adkomstveg, nærføring til tekniske installasjoner/bygninger inne på anlegget vil beskrives og vurderes.

5.2.2 Prissatte konsekvenser

Kostnader

Det skal gjennomføres kostnadsberegninger etter Statens vegvesens ANSLAG-metode, iht. håndbok 217 Anslagsmetoden.

Nytte - / kostnadsberegninger

For å få fram de transportøkonomiske virkningene tiltaket skal det gjennomføres en nytte-/kostnadsanalyse basert på Statens vegvesens beregningsprogram EFFEKT.

Støy

Konsekvensutredningen for støy vil utføres på tilsvarende måte som støyberegningene i reguleringsplanfasen og dette er beskrevet i kap. 5.1.4.

5.2.3 Lokalt utviklingsmønster og regional utvikling

I planarbeidet vil det bli vurdert hvordan ny E18 påvirker lokalt utviklingsmønster og regional utvikling.

Lokalt utviklingsmønster omhandler arealbruken i kommunen, både arealer som allerede er utbygd, men også planlagt utbygde arealer. Utbyggingens betydning for arealer med endret bruksmulighet og endret utviklingspotensial skal vurderes og evt. avbøtende tiltak beskrives.

Regional utvikling er knyttet til regionalpolitiske målsettinger om bosetting, trivsel, sysselsetting og næringslivets rammebetingelser. Kommunale og fylkeskommunale målsettinger om næringsutvikling, arbeidsmarked og bosetting skal belyses. Konsekvenser med hensyn på disse skal beskrives og vurderes. Spesielt vil det være sentralt å se på løsningen for selve Vinterbrokrysset, og om løsningen vil påvirke omgivelsene regionalt og lokalt.

5.2.4 Sammenstilling

Det skal lages en sammenstilling av prissatte konsekvenser og en sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser.

Som en del av den samfunnsøkonomiske analysen skal prissatte og ikke-prissatte konsekvenser sammenstilles og rangeres i forhold til hverandre. Ved rangering av alternativene skal prosjektets målsetninger legges til grunn.

5.2.5 Anbefaling

Som en del av arbeidet skal det også utarbeides en anbefaling for hvilken løsning Statens vegvesen ønsker å gå videre med. Konsekvensutredningene, samt prosjektets målsetninger vil legges til grunn for anbefalingen.

5.3 Utredningsoppgaver for reguleringsplan for «Ny jord»

I dette kapittelet er utredningsoppgavene for konsekvensutredningen for reguleringsplanen for «Ny jord»-prosjektet beskrevet.

5.3.1 Landskap

Karakteristisk for landskapet i området er skogkledde høydedrag med dyrkingsarealer i forsenkningene mellom. Dyrka mark, skog, gårdstun og annen bebyggelse danner til sammen en mosaikk. Endringer i mosaikken sammen med et bølgende terreng gir kulturlandskapet variasjon.

Åkerholmer, kantvegetasjon og skog er viktige for helheten og skalaen i kulturlandskapet.

Landskapet erstatningsarealene ligger i vurderes i forhold til hvor sårbart det er for endringer i terrengform, vegetasjonsmønster, landskapsrom, skala og fjernvirkning.

Forslag til endringer beskrives og visualiseres og gir grunnlag for konsekvensvurdering.

5.3.2 Nærmiljø og friluftsliv

Med bakgrunn i temarapport Nærmiljø og friluftsliv beskrives bruken og verdien av det enkelte området. Tiltaket vurderes i forhold til nærmiljø og friluftsliv når det gjelder reduserte bruksmuligheter og endret attraktivitet, barriere for ferdsel og endret identitetsskapende betydning.

5.3.3 Kulturminner og kulturmiljø

Temaet kulturminner og kulturmiljø i forbindelse med «Ny jord»-prosjektet skal konsekvensutredes etter samme framgangsmåte som skissert under kap. 5.1.1.

5.3.4 Naturmiljø

Temaet naturmiljø i forbindelse med «Ny jord»-prosjektet skal konsekvensutredes etter samme framgangsmåte som skissert under kap. 5.1.5.

5.3.5 Vannmiljø

Temaet vannmiljø i forbindelse med «Ny jord»-prosjektet skal konsekvensutredes etter samme framgangsmåte som skissert under kap. 5.1.9.

5.3.6 Landbruk – egnethet for oppdyrking

Jordsmonnet i veglinja, og i de aktuelle oppdyrkingssområdene skal kartlegges. Arbeidet startet sommeren 2013 og vil fortsette i 2014. Denne kartleggingen vil sikre plangrunnlaget for å gjennomføre jordflyttingen og oppdyrkingen på en optimal måte. Konsekvensvurderingen av nydyrkingstiltakene vil generelt omfatte en vurdering av nytten og evt. ulemper for landbruket, herunder forutsetninger for gode resultater og driftsmessige konsekvenser ved endret arrondering.

5.3.7 Massehåndtering

Temaet massehåndtering i forbindelse med «Ny jord»-prosjektet skal konsekvensutredes etter samme framgangsmåte som skissert under kap. 1.12.

5.3.8 Kostnader

Det vil bli gjennomført et kostnadsoverslag for oppdyrking av de aktuelle dyrkingssområdene.

5.3.9 Sammenstilling

Basert på konsekvensutredningen vil områdenes egnethet for oppdyrking vil bli vurdert og rangert.

6 INFORMASJON OG MEDVIRKNING

I prosessen med utarbeidelse av reguleringsplan og konsekvensutredning legges det opp til medvirkningsprosesser mellom Statens vegvesen, kommunene, regionale myndigheter, lag- og foreninger og berørte parter. Dette kan være åpne informasjonsmøter for hele prosjektet, ideseminar / arbeidsmøter for spesifikke problemstillinger eller strekninger, eller åpne kontordager.

Hensikten med medvirkningen er å sørge for dialog og informasjonsutveksling mellom Statens vegvesen og aktuelle berørte parter, uavhengig av om det er offentlige myndigheter eller berørte privatpersoner.

- 1) Samarbeid med kommunene (pålagt). Månedlige møter.
- 2) Samarbeid med regionale myndigheter (Samarbeidsgruppemøter)
- 3) Samarbeid med alle berørte.

Tabellen viser tenkt opplegg for informasjon og medvirkning i planprosessen.

Tabell 2 Tabellen viser sentrale aktører og tidspunkt for medvirkning/utveksling av informasjon.

	Før oppstart / Arbeid med planprogram	Arbeid med reguleringsplanen	I høringsperioden	Merknadsbehandling / sluttbehandling av planen
Politikere	Orienteringssak i kommunestyret vedr prosess.	Orienteringssak for politikere ved viktige milepæler.	Orienteringssak for politikere vedr utlegging av planforslag til offentlig ettersyn	Orienteringssak for politikere vedr merknader/endringer
Regionale myndigheter	Tilbud om orienteringsmøte om planprogrammet	Jevnlige møter i ekstern samarbeidsgruppe Fagmøter ved behov	Tilbud om orienteringsmøte om planforslaget	Møte i ekstern samarbeidsgruppe Fagmøter ved behov
Berørte parter	Åpne møter / temamøter ifm høring planprogram	Temamøter: - støy Sneissletta - støy Nygård - næringsinteresser - ny jord - omlegging av adkomster - naturmiljø - mfl	Åpne møter / temamøter	Grunneiermøter / temamøter ved behov
Samfunnet	Åpne møter / temamøter ifm høring planprogram	Nærinfo ved milepæler Temamøter ved behov	Nærinfo Åpne møter	Temamøter ved behov

7 FRAMDRIFT OG PLANPROSESS

Statens vegvesen planlegger følgende framdrift for de fire reguleringsplanene.

ARBEIDSOPPGAVE	TIDSPUNKT
Vedtak planprogram	Mai 2014
Reguleringsplan Vinterbro – Nygård (Ås kommune)	
Arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredning (Teknisk detaljplan, oppfølgende undersøkelser, planbeskrivelse, konsekvensutredning, plankart og planbestemmelser)	Februar 2014 – september 2015
Offentlig ettersyn reguleringsplan	Oktober - november 2015
Vedtak reguleringsplan	April 2016
Delplan Nygård – kommunegrense (Ås kommune)	
Arbeid med reguleringsplan (Teknisk detaljplan, oppfølgende undersøkelser, planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser)	Februar 2014 – september 2015
Offentlig ettersyn reguleringsplan	Oktober - november 2015
Vedtak reguleringsplan	April 2016
Delplan kommunegrensa – Retvet (Ski kommune)	
Arbeid med reguleringsplan (Teknisk detaljplan, oppfølgende undersøkelser, planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser)	Februar 2014 – september 2015
Offentlig ettersyn reguleringsplan	Oktober - november 2015
Vedtak reguleringsplan	April 2016
Delplan «Ny-jord» (Ås og Ski kommuner)	
Arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredninger	Januar 2014- desember 2014
Offentlig ettersyn reguleringsplan (Teknisk detaljplan, oppfølgende undersøkelser, planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser)	Januar - mars 2015
Vedtak reguleringsplan	Juni 2015

Statens vegvesen ønsker vedtak for reguleringsplan for «Ny jord»-prosjektet og at arbeidene med kontraktinngåelse med entreprenør har startet før reguleringsplanen (helst ett år) før reguleringsplanen for selve veganlegget på E18 er vedtatt. Dette gir mulighet for å starte forberedende arbeider med arealene som skal dyrkes opp. En slik framdrift vil gi en større fleksibilitet i gjennomføringsfasen med tanke på f eks ugunstig klima (for eksempel en regnfull sommersesong). Jordflyttingen kan ikke gjennomføres før reguleringsplanen for veglinja er vedtatt.

8 ORDLISTE

Under følger en ordliste med ord som brukes i teksten som kan være vanskelige å forstå. I den beskrivende teksten for hvert av ordene er det lagt vekt på å framstille ordet på en folkelig måte, og ikke nødvendigvis med den faglig korrekte definisjonen av ordet.

Konseptvalgutredning (KVU): en faglig utredning i en tidlig fase. Hensikten med utredningen er å vurdere alternative måter å løse transportbehovet på.

Planprogram: Et planprogram skal redegjøre for det kommende planarbeidet, planprosessen med frister og deltagere og opplegg for medvirkning. Planprogrammet skal omfatte premissene og utredningsbehovet for planarbeidet.

Reguleringsplan: En reguleringsplan fastsetter hvordan et areal innenfor et avgrenset område skal utnyttes eller vernes. Reguleringsplan er et juridisk bindende dokument bestående av kart og bestemmelser. Reguleringsplanen gir nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Konsekvensutredning: En konsekvensutredning skal redegjøre for planforslagets vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Identifisere konfliktreduserende tiltak (avbøtende tiltak).

Ansvarlig myndighet: her: myndigheten som har ansvaret for å sørge for at utredningsplikten i planprogrammet oppfylles.

Tiltakshaver: her: forslagsstiller, ansvarlig for utarbeidelse av plandokumenter.

Vegkorridor: det arealet det er aktuelt å anlegge vegen innenfor.

Veglinje / trasé: vegens plassering i omgivelsene.

Veggeometri: geometriske egenskaper ved vegen, f.eks. svinger, vegens bakketopp, vegens dalbunn, vegens fall ut mot sidene for å sørge for at vannet renner av etc.

Normalprofil: det typiske snittet av vegbanen som viser bredder på midtdeler, kjørefelt, vegskulder, belysning, prinsipper for sideterreng og vegen oppbygning.

Vegskulder: det asfalterte arealet som ligger utenfor hvitstripa.

Midtdeler: fysisk skille eller avstand som skiller kjøreretningen fra hverandre.

Bankett: en del av vegskulderen i tunneler. Bygget med delvis avvisende kantstein med funksjon å hindre kjøretøy å kolliderer med tunnelveggen.

Tunnelinnslag: startpunktet på tunnelen, der hvor vegen går inn i fjellet.

Kulvert: undergang, evt. tunnel av betong

Universell utforming: prinsipp om at løsninger tilpasses slik at alle enkelt kan benytte anlegget. Spesielt knyttet til løsninger for gående og syklende og utforming av bussholdeplasser, gang- og sykkelveger etc.

Sikkerhetsavstand: et areal på utsiden av vegen som skal være fritt for gjenstander / elementer som kan være til skade ved en evt. utforkjøring.

9 VEDLEGG

Grovsilingsrapport «Ny jord»-prosjektet

Forprosjekt Nygård - Vinterbro

Forprosjekt Vinterbrokrysset



Statens vegvesen
Region øst
E18 Ørje-Vinterbro
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen