

Beregnet til
Offentlig ettersyn

Dokument type
Planprogram

Dato
2009-12-18

FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR DETALJREGULERING **E18 KNAPSTAD- AKERSHUS GRENSE**

FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR DETALJREGULERING E18 KNAPSTAD-AKERSHUS GRENSE

Revisjon **1**
Dato **2009-12-18**
Utført av **JOVOSL, Rambøll Norge AS**
Kontrollert av **JGUOSL, Rambøll Norge AS**
Godkjent av **Astrid Fredheim, Statens vegvesen**
Beskrivelse **Det er besluttet å starte detaljregulering av E18 Knapstad-Akershus grense med planprogram. Hensikten med planprogrammet er å avklare KU-krav, planavgrensning, prinsipper for kryssalternativer samt lokalveinett m.m.**

Vår ref. 1090503

Rambøll
Engbrets vei 5
Pb 427 Skøyen
NO-0213 OSLO
T +47 22 51 80 00
F +47 22 51 80 01
www.ramboll.no

I:\1090503\7-prod\s-samf-areal\planprogram\planprogramsalternativer\091218 - planprogram e18 knapstad-akershus grense.docx

Forord

Kommunedelplan for ny 4-felts E18 gjennom Hobøl kommune ble vedtatt av Hobøl kommunestyre i 2001. I vedtaket ble korridor for ny vei fastlagt. Kommunestyrets vedtak angir kryssplasseringer ved RV 120/ny E18 og ved Knapstad.

Parseller av ny E18 gjennom Østfold har vært under bygging i flere år. Strekningen Knapstad – Akershus grense er i Nasjonal Transportplan prioritert mht. bygging og det er derfor behov for å starte planleggingen.

På strekningen Knapstad- Akershus grense er det behov for nærmere klarlegging og vurdering av kryssløsninger, trafikksystem, tilknytning til lokalveinett og lokalisering av veiserviceanlegg.

Formålet med planprogrammet er å gi et solid grunnlag for detaljregulering, avklare utredningsbehov (hvordan ulike løsninger vil bli vurdert og avklart) og planavgrensning, gjøre planprosessen målrettet og forutsigbar og avklare fremdrift og medvirkning.

Forslag til planprogram sendes på offentlig ettersyn fra Statens vegvesen, jfr. Plan- og bygningsloven pgf. 3.7. Programmet skal fastsettes av planmyndigheten, Hobøl kommune, etter offentlig ettersyn.

INNHOOLD

1.	SAMMENDRAG	6
2.	INNLEDNING	6
2.1	Bakgrunn	6
2.2	Hva er et planprogram ?	7
2.3	Målsetting med tiltak og planlegging	7
2.4	Valg av detaljregulering som planform	7
3.	VURDERING AV KRAV TIL KONSEKVENsutREDNING.....	8
3.1	Hva må konsekvensutredes ?.....	8
3.2	Hva må vurderes konsekvensutredet ?.....	8
3.3	EU's rammedirektiv for vann.....	8
3.4	Myndighet til å beslutte hva som skal konsekvensutredes.....	8
3.5	Ikke ny utredning hvis tilfredsstillende utredet på overordnet plannivå	9
3.6	Konsekvensutredningen fra 1999	9
3.7	Betydningen av nytt regelverk om konsekvensutredning	9
3.8	Nye kryssløsninger og annet trafikksystem, må det konsekvensutredes ?	10
3.9	Annen arealbruk, må den konsekvensutredes ?.....	10
3.10	Konklusjon vedr. formelt krav til konsekvensutredning.....	10
4.	PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON	11
4.1	Avgrensning av planområdet	11
4.2	Overordnede rammer og føringer – nasjonale retningslinjer.....	11
4.3	Overordnede rammer og føringer – regionale retningslinjer	12
4.4	Rammer og føringer fra Hobøl kommune	12
5.	BESKRIVELSE AV TILTAKET	12
5.1	Beskrivelse av området med vekt på aktuelle utredningsstema	12
5.2	Antatte virkninger av ny E18 Knapstad-Akershus grense med 2 kryss og veiserviceanlegg – overordnede vurderinger	13
6.	VURDERINGSTEMA	13
6.1	Linjeføring ny 4- felts E18 fra Knapstad til Akershus grense.....	13
6.2	Kryssløsninger E18-RV 120 inkl. fremtidig veisystem ved Elvestad	13
6.3	Kryssløsninger og veisystem ved Rakelstad/Jaren inkl. løsninger i kryssningspunkt dagens E18-ny E18	14
6.4	Løsninger for FV 209.....	14
6.5	Lokalisering av veiserviceanlegg.....	14
6.6	Sammenligningsgrunnlaget (referanse/0-alternativet)	14
7.	UTREDNINGSBEHOV- OG TEMA	15

7.1	Vurderingstema i relasjon til formelt konsekvensutredningskrav.....	15
7.2	Behovet for å analysere og vurdere alternativer uavhengig av et formelt krav	15
7.3	Risiko- og sårbarhet	15
8.	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	16
8.1	Planprogram – prosess og medvirkning.....	16
8.2	Prosess for siling av alternativer.....	16
8.3	Detaljregulering – prosess og medvirkning	17
9.	VEDLEGG	18
9.1	Begrepsforklaring	18

1. SAMMENDRAG

Det skal lages detaljregulering av ny fire-felts motorvei E18 fra Knapstad til Akershus grense gjennom Hobøl kommune i Østfold. Trasé og kryssløkalisering er konsekvensutredet og planbehandlet i kommunedelplan i 1999 (vedtatt Hobøl kommunestyre 12.11.2001) og traséen er senere tatt inn i Kommuneplan Hobøl, senest vedtatt i 2007.

Et planprogram vil være et virkemiddel for å fremskaffe nødvendige avklaringer tidlig i planprosessen. Det er behov for slike avklaringer uavhengig av om det blir stilt formelt krav til konsekvensutredning (KU).

Etter vurderinger gjort av Statens vegvesen og Hobøl kommune, er det ikke noe som tydelig peker på at det vil bli stilt et formelt krav om konsekvensutredning. Det er imidlertid flere sider ved saken som tilsier at det må gjøres konsekvensanalyser av ulike alternativer. Dette gjelder særlig kryssplassering og lokalvegnett rundt ny E18. Kryssingen av Hobøl-elva er i denne sammenheng et særlig sårbart punkt.

På denne bakgrunn er det valgt å bruke planprogram til å avklare situasjonen nærmere. En programprosess vil avklare det formelle KU-kravet. I tillegg vil planprogramfasen benyttes til å få frem og vurdere aktuelle løsninger for linjeføring, kryss, trafikksystem og andre funksjoner i tilknytning til ny E18 på strekningen.

Planprogrammet angir fremdrift i planarbeidet, opplegg for medvirkning og angir hvordan ulike løsninger skal vurderes og avklares.

2. INNLEDNING

2.1 Bakgrunn

Hobøl kommunestyre vedtok 12.11.01 (sak 0170071):

I h.h.t. plan- og bygningslovens pgf. 20-5 vedtas forslag til kommunedelplan datert desember 99, med følgende presiseringer:

- 1. For strekningen Foss-Akershus grense vedtas alternativ A-C. Det forutsettes etablering av toplanskryss ved RV120/E18. Endelig plassering av trase avklares med Ski kommune og tilpasses i reguleringsarbeidet.*
- 2. For strekningen Spydeberg grense-Foss, vedtas alternativ B4. Det etableres toplanskryss ved Knapstad. Endelig plassering av trasé avklares med Spydeberg kommune og tilpasses i reguleringsarbeidet.*
- 3. Konsekvensene for landbruk, bebyggelse og kulturminner forutsettes utredet i reguleringsfasen i samarbeid med Hobøl kommune.*

Det forutsettes 4-felts motorvei på hele strekningen gjennom Hobøl kommune.

Bygging av ny E18 pågår nå fra øst og frem til Knapstad. For å kunne gå videre med parsellen gjennom Hobøl kommune, har Statens vegvesen besluttet å igangsette planarbeid – detaljregulering. Dette planprogrammet er første skritt i retning av en detaljregulering for ny E18 på strekningen. Dagens E18 vil omklassifiseres og få en annen betegnelse.

2.2 Hva er et planprogram ?

Forslag til planprogram er det første dokument i et planarbeid. Planprogrammet forteller om formålet med planleggingen, viser antatt berørt område, hva planen skal handle om og hvordan planprosessen skal gjennomføres, blant annet opplegg for medvirkning og utredningsbehov. Planprogrammet skal angi hvilke spørsmål planleggingen skal søke å løse, og hvilke metoder som skal benyttes i vurderinger og utredning. Planprogrammet vil på denne måten skape forutsigbarhet, og gjøre det åpenbart både hva det skal planlegges for og hvordan ulike interesser kan og skal delta i planleggingen.

Forslag til planprogram skal sendes på offentlig ettersyn for å sikre at alle forhold ved reguleringsplanarbeidet bli ivaretatt. Etter offentlig ettersyn vil forslagsstiller – Statens vegvesen - redegjøre for mottatte uttalelser og hvordan disse er tenkt ivaretatt. Planprogrammet skal vedtas av Hobøl kommune. Fastsatt planprogram skal være grunnlaget for detaljregulering av E18 Knapstad-Akershus grense.

Et planprogram skal som et minimum redegjøre for:

- formålet med planarbeidet
- planprosess med frister og deltakere
- opplegg for medvirkning (spesielt i forhold til grupper som blir særlig berørt)

Planprogrammet kan i tillegg fastlegge:

- hvilke alternativer som vil bli vurdert
- behovet for utredninger

Utarbeides planprogrammet som grunnlag for en plan der det er eller vil bli stilt krav om KU, må behovet for utredninger beskrives. Det er ikke tilfelle i den aktuelle situasjon, men metode og tema som alternativer skal vurderes i forhold til er allikevel beskrevet i kap. 7.2.

2.3 Målsetting med tiltak og planlegging

Formålet med tiltaket er å øke fremkommelighet, kapasitet og sikkerhet på E18 gjennom Hobøl kommune. Målet med planleggingen er å finne løsninger for ny E18 og tilgrensende veisystem som ivaretar fremkommelighet, økt kapasitet og sikkerhet både på Europaveien og tilsluttende hoved- og lokalveier.

2.4 Valg av detaljregulering som planform

Intensjonen er at planarbeidet skal ende opp med en detaljregulering i h.h.t. plan- og bygningsloven § 12-3. Reguleringsplanen skal fastlegge en presis trasé for ny 4-felts motorvei med kryss, tilkobling til lokalveisystem og tilgrensende arealbruk – veiserviceanlegg. Detaljreguleringen vil ha juridisk bindende arealbruk.

3. VURDERING AV KRAV TIL KONSEKVENsutREDNING

3.1 Hva må konsekvensutredes ?

Hvilke planer som må konsekvensutredes framgår av forskrift om konsekvensutredninger (2009). Reguleringsplaner for tiltak nevnt i forskriftens vedlegg I (omfatter bl.a. motorveier, 4-feltsveier, veier med investeringskostnad på over 500 mill.) skal alltid konsekvensutredes. Dette gjelder likevel ikke veg- og jernbanetiltak som er utredet på tiltaksnivå i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan.

3.2 Hva må vurderes konsekvensutredet ?

Reguleringsplaner for mindre tiltak (som ikke er listet opp i forskriftens vedlegg I) skal vurderes konsekvensutredet dersom tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn. Slike vesentlige virkninger kan være (utvalgte aktuelle med tanke på fremtidig regulering av E18 Knapstad-Akershus grense):

1. konflikt med områder med særlig verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø som er vernet eller fredet, midlertidig vernet eller fredet eller foreslått vernet eller fredet, eller hvor det finnes eller er stor sannsynlighet for å finne automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde,
2. konflikt med viktige inngrepsfrie naturområder, eller utgjør en trussel mot direkte truede eller sårbare arter og deres leveområder eller mot andre områder som er særlig viktige for biologisk mangfold,
3. lokalisert i større naturområder som er særlig viktige for utøvelse av friluftsliv, herunder markaområder, samt i viktige vassdragsnære områder som ikke er avsatt til utbyggingsformål og i overordnede grønnstrukturer og viktige friområder i byer og tettsteder, og hvor planen eller tiltaket kommer i konflikt med friluftslivsinteresser,
4. omfattes av virkeområdet for (...), RPR for vernede vassdrag (...) og samtidig kommer i konflikt med disse retningslinjenes formål (...)
5. innebærer større omdisponering av landbruks- natur- og friluftslivsområder eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet,

3.3 EU's rammedirektiv for vann

Ny trasé for E18 krysser Hobølelva med sidebekker og kan komme i konflikt med målsetninger for vannområdet Morsa som miljøverndepartementet har utpekt som et pilotprosjekt for praktisk gjennomføring av EUs Rammedirektiv for vann.

Konsekvensutredning fra 1999 hadde fokus på hensyn som må ivaretas bl.a. hindre partikkeltransport til vassdraget i anleggsperioden, overvannshåndtering og vannføringsendringer. Disse hensynene vil også ha gyldighet for forhold (kryssplassering, veiserviceanlegg m.m.) som ligger utenfor den vedtatte veikorridor, men ikke i et omfang som tilsier at det som nå skal planlegges må formelt konsekvensutredes.

3.4 Myndighet til å beslutte hva som skal konsekvensutredes

Det er Hobøl kommune som er planmyndighet i spørsmålet om hva som skal konsekvensutredes. Regionale myndigheter, nabokommuner m.fl. har innsigelsesrett.

3.5 Ikke ny utredning hvis tilfredsstillende utredet på overordnet plannivå

Det som er tilfredsstillende utredet på et overordnet plannivå, må ikke konsekvensutredes på nytt. Spørsmål i den aktuelle situasjon er om den kommende reguleringsplanen vil være i samsvar med overordnet plan og om utredningen som er gjort på overordnet nivå kan sies å være tilfredsstillende også for det kommende reguleringsnivå.

3.6 Konsekvensutredningen fra 1999

Konsekvensutredningen fra 1999 omfattet en veistrekning på E18 fra Krosby-Akershus grense, ca. 3 ganger så lang som den aktuelle strekningen som nå skal reguleres. Utredningen tok for seg en rekke traséalternativer og skilte også på alternativene 2 og 4 kjørefelt. Alternativene ble utredet i forhold til 12 ulike tema. Disse rommet både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Konsekvensene ble i 1999 – for alle ulike alternativer - konkret og lokalt konsekvensutredet. Det har skjedd minimale endringer i arealbruk, utbygging, endring av natur eller lignende siden 1999. Utredningene som ble gjort da må fortsatt sies å være fullt gyldige og aktuelle. Trafikktallene bør oppdateres som del av reguleringsarbeidet.

I tillegg ble det igangsatt planarbeid etter godkjent utredningsprogram (Vegdirektoratet 2003) for strekningen Vinterbro-Østfold grense. Arbeidet ble avbrutt i 2006, men det foreligger verdi- og sårbarhetsanalyser (ikke-prissatte konsekvenser) fra området Elvestad-Nygaard (Ås kommune).

Traséalternativer: Det er ikke mangler i materialet fra 1999 når det gjelder omfang av vurderte traséalternativer eller utredningstema. De aktuelle traséene går gjennom et storskala landbruks- og skoglandskap, men konsekvensutredningen fra 1999 er likevel konkret ned på helt lokale forhold og gir til dels anvisninger på videre oppfølging i detaljutforming. Nivået på de konsekvensutredninger som ble gjennomført i 1999 når det gjelder traséalternativer, synes derfor i betydelig grad å være på et detaljeringsnivå som også bør være tilfredsstillende for det kommende reguleringsnivå.

Kryssplassering og trafikksystem: Konsekvensutredning fra 1999 og kommunedelplan fra 2001 går i begrenset grad inn i en reell drøftelse og vurdering av kryssplassering. Dermed drøftes også i liten grad det nye trafikksystemet som vil komme som en følge av ny E18, forholdet mellom lokalt veisystem og ny E18, mulige traséer for kollektivtransport m.m.

Det kan synes som kommunedelplan og konsekvensutredning forsto at kryss måtte plasseres, men at man i disse dokumentene ikke helt kom i mål med alternativstudier og vurdering av konsekvenser for disse temaene. Hobøl kommunes vedtak av kommunedelplan i 2001 angir imidlertid 2 konkrete kryssplasseringer.

Annen tilgrensende arealbruk - veiserviceanlegg: Slik arealbruk lå ikke inne i planer i 1999. Det er nå aktuelt å finne et areal til veiserviceanlegg på strekningen. Det er naturlig å legge et slikt anlegg i tilknytning til et kryss på ny E18.

3.7 Betydningen av nytt regelverk om konsekvensutredning

Det viktigste med nytt regelverk for konsekvensutredninger for det kommende planarbeidet er:

- Hvis det stilles krav om konsekvensutredning, skal arbeidet starte med et plan- og utredningsprogram.

- Hvis det stilles krav om konsekvensutredning, skal denne være en integrert del av planbeskrivelsen og eventuelle konsekvenser skal vurderes konkret i forhold til å få reell betydning for planens utforming (minimering av negative konsekvenser).

3.8 Nye kryssløsninger og annet trafikksystem, må det konsekvensutredes ?

Kryssløsninger på strekningen synes ikke å være grundig vurdert og utredet i konsekvensutredning fra 1999, men plassering ble angitt ved kommunestyrets vedtak i 2001.

Kryssplassering har betydning for trafikksystem, lokal trafikkbelastning og trafikksikkerhet. I tillegg har kryssene et konkret arealbeslag.

Plassering av kryss kan ha stor betydning for lokale reiser, men i og med at områdene inntil vedtatte E18-trasé er spredt befolket, vil det være få personer som berøres i egne reiser.

Plassering av kryss har imidlertid stor betydning for hvordan trafikk sørfra og nordfra beveger seg for å komme inn på ny E18. Særlig gjelder dette trafikken på RV120.

Kryssplasseringenes betydning for trafikksystem, lokal belastning og sikkerhet er ikke alene av så stor betydning at det utløser noe KU-krav.

Kriteriene under 3.2 ovenfor må legges til grunn for en vurdering av om arealbeslaget av nye kryssplasseringer bør konsekvensutredes. Umiddelbart synes det kun å være kryssplassering i det sårbare området nede på elvesletta, tett på Hobøl-elva som kan peke i retning av en formell konsekvensutredning.

3.9 Annen arealbruk, må den konsekvensutredes ?

Så sant ikke slik arealbruk kommer i direkte konflikt med punkter under 3.2 ovenfor, utløser de ikke et selvstendig krav om konsekvensutredning. Veiserviceanlegg vil ikke ha et omfang som synes å skape en slik konflikt. Dette kan bli nyansert når reguleringsarbeidet senere skal jobbe videre med et konkret areal.

3.10 Konklusjon vedr. formelt krav til konsekvensutredning

Trasé for ny E18 er tilfredsstillende utredet på et overordnet nivå. Det som er tilfredsstillende utredet på et overordnet plannivå, må ikke konsekvensutredes på nytt.

Det har skjedd minimale endringer i arealbruk, utbygging, endring av natur eller lignende i området siden 1999. Utredningene som ble gjort da må fortsatt sies å være fullt gyldige og aktuelle. Det er ikke noe i nytt regelverk om KU siden 1999 som tilsier at konsekvensutredningene som da ble gjort er mangelfulle i dag.

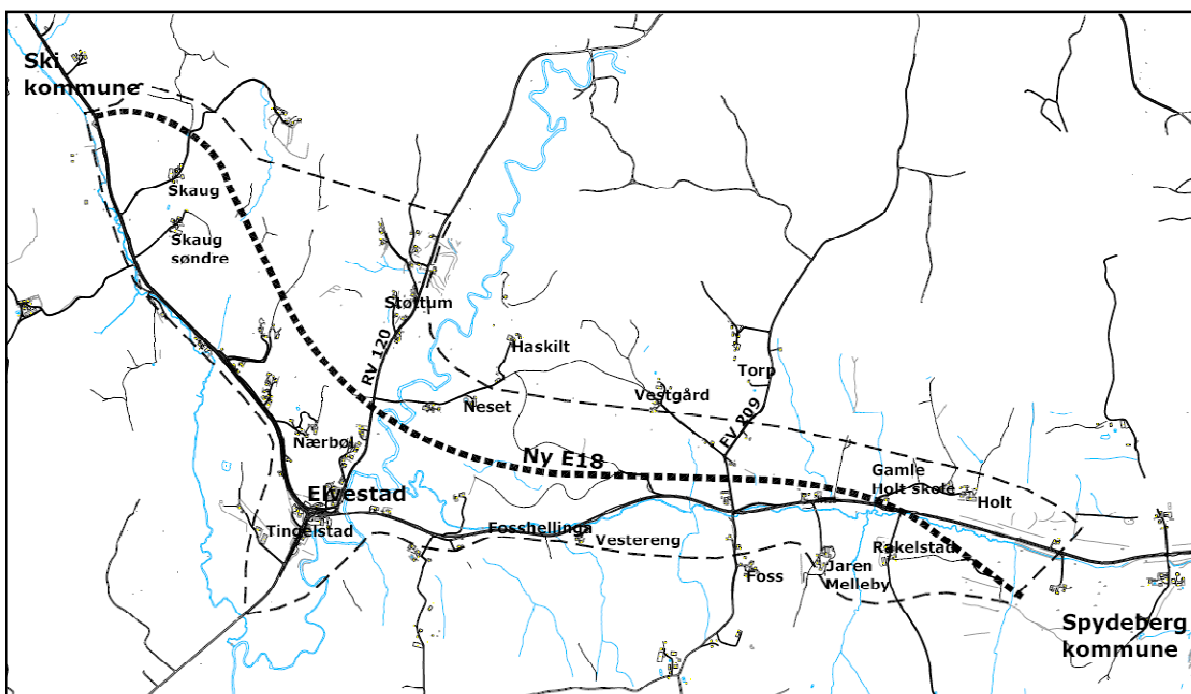
Kryssplassering, omlegging av eksisterende infrastruktur (for å tilpasse til ny vei og kryssløsninger) og veiserviceanlegg, utløser ikke selvstendige krav om konsekvensutredning. Umiddelbart synes det kun å være et alternativ med kryssplassering RV 120/ny E18 i det sårbare området nede på elvesletta, tett på Hobøl-elva, som kan peke i retning av et formelt KU-krav.

Det er m.a.o. ingen ting som tydelig peker på et krav om konsekvensutredning. Planprogramfasen kan komme til en annen konklusjon, noe avhengig av hvilke alternative løsninger som kommer opp til drøftelse.

4. PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

4.1 Avgrensning av planområdet

Planområdet er avgrenset innenfor tynn, stiplet strek, som vist på kart. Innenfor denne avgrensningen skal aktuelle løsninger finnes. Vei-trasé fra vedtak i 2001 er vist med stiplet, tykk strek.



4.2 Overordnede rammer og føringer – nasjonale retningslinjer

Dette er kjøreregler gitt av staten som planleggingen må forholde seg aktivt til. Løsninger som velges bør i størst mulig grad være i tråd med de nasjonale retningslinjene. Hvis løsningene tydelig bryter med nasjonale retningslinjer, kan planen stoppes med innsigelse fra de myndigheter som forvalter retningslinjene.

- RPR for samordnet areal- og trafikkplanlegging, T-5/93.
- RPR for vernede vassdrag, T-1078.
- Veileder til "Forskrift om konsekvensutredninger – planlegging etter plan- og bygningsloven", samt veiledningsnotat av 16. oktober 2009 vedr. endringer i forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009.
- Aktuelle håndbøker i Statens vegvesen

4.3 Overordnede rammer og føringer – regionale retningslinjer

Dette er kjøreregler gitt av regionale/fylkeskommunale myndigheter som planleggingen må forholde seg aktivt til. Løsninger som velges bør i størst mulig grad være i tråd med disse retningslinjene. Hvis løsningene tydelig bryter med disse, kan planen stoppes med innsigelse fra de myndigheter som forvalter retningslinjene, først og fremst Østfold fylkeskommune.

- Østfold mot 2050, fylkesplanperioden 2009-12
- Planveileder Østfold – Samhandling i arealforvaltningen
- Fylkesdelplan, Areal- og transportplan for Indre Østfold
- Langtidsplan for Fylkesveiene i Østfold (2005-2008)
- Regionalt miljøprogram for jordbruket i Østfold 2005-2012.
- Handlingsplan for MORSA

4.4 Rammer og føringer fra Hobøl kommune

Dette er kjøreregler gitt av kommunen selv som planleggingen i utgangspunktet må forholde seg til. Løsninger som velges bør i størst mulig grad være i tråd med føringer i disse planene, men Hobøl kommune har selvfølgelig myndighet til å avvike fra sine tidligere vedtatte planer hvis planarbeidet gjennom detaljering finner frem til bedre egnede løsninger enn de som tidligere er beskrevet.

- Hobøl kommuneplan 2007-18
- Kommunedelplan E18 Krosby-Akershus grense , desember 1999.
- Konsekvensutredning Krosby-Akershus grense , desember 1999.
- Næringsplan for Hobøl kommune
- Hovedplan vannmiljø
- Trafikksikkerhetsplan for Hobøl 2004-2012

5. BESKRIVELSE AV TILTAKET

5.1 Beskrivelse av området med vekt på aktuelle utredningsstema

Planområdet strekker seg på tvers av Hobøl kommune fra Knapstad til Akershus grense.

Området er preget av landbruksområder i øst, langs Hobøl-elva og i vest. Planområdet skjærer gjennom skogområder som strekker seg langs Hobøl-elva.

Skogområdene rommer hjortevilt, trekkveier for slikt vilt m.m. Hobøl-elva og sidebekken Fossbekken er karakteristiske innslag i jordbrukslandskapet og det er knyttet betydelige interesser til vassdraget og fauna i vassdraget. Friluftinteressene i området er av lokal karakter.

Både ved landbruksområdene ved Foss og Jaren i øst, ved Skaug i vest og langs Hobøl-elva finnes gamle/historiske kulturmiljøer. Mens østre del av landbruksområdene er relativt flate og åpne og mindre tydelig avgrenset, er elvedalen der Hobøl-elva renner tydelig avgrenset av lave skogkledte åser i øst og vest. Området ved Skaug er starten på det flate daldraget som stiger nordvestover.

Dagens E18 følger dalbunn øst-vest, RV 120 følger Hobøl-elva nord-syd. FV 209 er en eldre bygdevei mellom gårder i et relativt flatt landskap.

Bebyggelsen i området består i hovedsak av gårder, bortsett fra ved Elvestad hvor det er noen titalls eneboliger, gruppert på koller og øyer i landskapet. Sentralt på Elvestad ligger også kommunehus og en tidligere institusjon samt bensinstasjon. Miljøet rundt Elvestad er negativt preget av gjennomgangstrafikk med mye tungtrafikk, særlig i linjen fra Moss-Elvestad-Askim.

5.2 Antatte virkninger av ny E18 Knapstad-Akershus grense med 2 kryss og veiserviceanlegg – overordnede vurderinger

Det er den nye 4-feltsveien som er det store, nye tiltaket. Dette tiltaket vil dele jord- og skogbrukseiendommer i Hobøl kommune. Tiltaket vil kunne føre til innløsning av boliger og hele eller deler av eiendommer. Tiltaket vil kunne vanskeliggjøre lokalt friluftsliv, det vil kunne skape dårligere fremkommelighet for vilt og det vil gripe inn i jord- og skogbruksområder. Slike virkninger er allerede kartlagt og drøftet i forbindelse med kommunedelplanvedtak i 2001.

Virkninger av de gjenstående spørsmålene; trafikksystem, kryssplassering, lokalisering av veiserviceanlegg, er i hovedsak følger av den nye 4-felts veien, men kan lokalt ha betydelige virkninger, både positivt og negativt. I sum er målsettingen med det samlede tiltak å skape en situasjon med økt fremkommelighet, kapasitet og sikkerhet både på E18 gjennom Hobøl kommune og lokalt innenfor området som blir berørt.

6. VURDERINGSTEMA

Her er aktuelle vurderingstema og mulige løsninger nevnt. Planprogrammet åpner for alternative og/eller direkte innspill både til vurderingstema og løsninger.

6.1 Linjeføring ny 4- felts E18 fra Knapstad til Akershus grense

Aktuelle situasjoner og løsninger som bør drøftes med utgangspunkt i E18-korridorene i kommunedelplan fra 1999:

- Kryssing av Hobøelva – bro eller fylling, høyde på bro.
- Ny E18 på sydsiden av dagens E18 fra Raketstad til Fosshellinga.
- Ny E18 lenger mot nord i området fra Holt til Foss.
- Ny E18 føres i vest inn på dagens E18 ved Skaug Søndre.

I forbindelse med detaljregulering og optimalisering vil mindre forskyvninger av linja horisontalt og vertikalt forekomme.

6.2 Kryssløsninger E18-RV 120 inkl. fremtidig veisystem ved Elvestad

Det lå ikke inne kryss med RV 120 i kommunedelplan i 1999. Hobøl kommune ønsker kryss her, jfr. vedtak og kommuneplan.

Aktuelle situasjoner og løsninger som bør drøftes:

- Kryssplassering vest for Hobøl-elva, nede på elvesletta der RV 120 går
- Kryssplassering vest for Hobøl-elva, oppe i åsen, omlegging av RV 120 trase fra syd for kommunehuset og frem til Støttum.
- Kryssplassering på østsiden av Hobøl-elva

6.3 Kryssløsninger og veisystem ved Rakelstad/Jaren inkl. løsninger i krysningspunkt dagens E18-ny E18

Det lå ikke inne kryss ved Jaren/Rakelstad i kommunedel i 1999. Hobøl og Spydeberg kommuner ønsker kryss her, jfr. kommuneplan og vedtak fra 2001. Kryss her er ferdig regulert, men mangler sammenheng med løsning for dagens E18.

Aktuelle situasjoner og løsninger som bør drøftes:

- Flytte krysset fra det regulerte ved Rakelstad til krysningspunktet ny E18 og dagens E18 ved Holt gamle skole.
- Delt kryss ved Rakelstad og ved Holt skole.
- Dagens E18 over ny E18.
- Dagens E18 under ny E18.
- Ny lokalvei fra Foss til nytt kryss ved Rakelstad, på sydsiden av dagens E18.

6.4 Løsninger for FV 209

Det lå inne et toplanskryss i punktet ny E18/FV 209 i kommunedelplan i 1999. Det er behov for 2 kryss på strekningen, også sett i forhold til permanent kryssplassering i Akershus i fremtiden. Senere vedtatt reguleringsplan har besluttet et toplan kryss ved Rakelstad. Hobøl kommuneplan viser et skjematisk kryss i krysningspunktet mellom dagens RV120 og ny E18. Disse føringene overflødiggjør et toplanskryss på RV 209 ved Foss. Fylkesveiens sammenheng med ny E18 og dagens E18 må imidlertid avklares.

Aktuelle situasjoner og løsninger som bør drøftes:

- Kutte FV 209 på nordsiden av ny E18.
- Legge om FV 209 ned mot øvre del av Fosshellinga.
- Legge FV 209 i bro over ny E18.
- Legge FV 209 under ny E18.

6.5 Lokalisering av veiserviceanlegg

Et slikt anlegg ligger ikke inne i arealplan i Hobøl kommune. Anlegget bør romme trailerstopp, park and ride, rasteplass og bensinstasjon. Et slikt anlegg bør samlokaliseres med et toplanskryss og må ikke føre til ytterligere behov for kryss. Anlegget kan lokaliseres samlet med alle 4 funksjoner, men kan også splittes ved at for eksempel rasteplass ligger for seg.

6.6 Sammenligningsgrunnlaget (referanse/0-alternativet)

Statens vegvesen har valgt å bruke følgende situasjon som referansegrunnlag – den løsningen andre løsninger skal måles mot:

Den vedtatte veilinja fra 1999 i kombinasjon med toplanskryss ved Rakelstad (regulert), dagens E18 i bro over ny E18 ved Holt og kryss RV 120/ny E18 i dagens RV120 trasé (RV 120 i bro over E18, kort bro over Hobøl-elva).

7. UTREDNINGSBEHOV- OG TEMA

7.1 Vurderingstema i relasjon til formelt konsekvensutredningskrav

Statens vegvesen og Hobøl kommune har vurdert kravet til formell konsekvensutredning i h.h.t. plan- og bygningsloven, se kap. 3. Videre er omfang av de aktuelle vurderingstema (kap. 6.1-6.5) og de aktuelle alternativene under hvert tema vurdert i forhold til "vesentlige virkninger", jfr. lista i Kap. 3.2. Statens vegvesen og Hobøl kommune har så langt konkludert med at ingen av de alternative løsningene kommer inn under definisjonen "vesentlig virkning".

Dette utgangspunktet kan bli nyansert i høringsperioden for planprogrammet, avhengig av tilbakemeldinger fra regionale myndigheter, direktorater eller lignende.

7.2 Behovet for å analysere og vurdere alternativer uavhengig av et formelt krav

Det er et klart behov for å analysere konsekvensene av de ulike alternativene innefor vurderingstemaene, jfr. kap. 6. Statens vegvesen anbefaler at de ulike alternativene vurderes utfra kjent tematikk fra konsekvensutredningen i 1999 da alternativer for vei-linja ble utredet. Dette innebærer å vurdere alternativene i forhold til følgende tema:

- Alternativets kostnader
- Alternativets trafikksystem.
- Alternativets konsekvenser for naturmiljø (vilt, biologisk mangfold, sårbar naturtype m.m.)
- Alternativets konsekvenser for landskapsbilde
- Alternativets konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø
- Alternativets konsekvenser for friluftsliv og rekreasjon
- Alternativets konsekvenser for nærmiljø
- Alternativets konsekvenser for landbruk
- Alternativets konsekvenser for vannressurser
- Alternativets konsekvenser for næringsliv, sysselsetting og lokalt utbyggingsmønster
- Alternativets konsekvenser i anleggsperiode

Aktuelle alternativ eller kombinasjoner av slike må konkretiseres. Metodikken for å vurdere konsekvensene vil avklares videre i planprosessen med kommunen og berørte offentlige etater.

7.3 Risiko- og sårbarhet

Det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for tiltaket. Analysen skal omfatte både anleggsperioden og permanent situasjon. Resultater fra ROS-analysen skal beskrives under tiltaket. Eventuelle forhold som krever avbøtende og risikoreduserende tiltak skal innarbeides i miljøoppfølgingsprogrammet.

8. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Staten vegvesen har i forbindelse med planarbeidet knyttet til seg Rambøll Norge AS som rådgivende konsulent. Vegvesenet har videre invitert Hobøl kommune, Fylkesmannen i Østfold, Østfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Akershus fylkeskommune, Spydeberg og Ski kommuner til ekstern samarbeidsgruppe.

8.1 Planprogram – prosess og medvirkning

Veien frem mot et vedtatt planprogram ser slik ut med grov angivelse av tidsbruk og mulighet for medvirkning:

Aktivitet	Tidsrom	Deltakere
Forslagsstiller lager forslag til planprogram	November-Desember 2009	Statens vegvesen, Hobøl kommune, ekstern samarbeidsgruppe
Planprogram sendes på offentlig ettersyn	18.12.09-01.02.10	Offentlige aktører, grunneiere, interessegrupper o.a. gir skriftlig tilbakemeldinger på forslag til planprogram
Åpent møte for alle interesserte	Siste halvdel av januar 2010	Grunneiere, interessegrupper o.a.
Orientering til politisk utvalg i Hobøl kommune om planprogram	26.01.10	Utvalg for næring og miljø, Hobøl kommune, Statens vegvesen
Frist tilbakemeldinger planprogram	01.02.10	Offentlige aktører, grunneiere, interessegrupper o.a.
Oppsummering av høringsuttalelser, revidert planprogram	Første halvdel av februar 2010	Statens vegvesen
Oversendelse av revidert forslag til planprogram til Hobøl kommune	Medio februar 2010	Statens vegvesen til Hobøl kommune
Saksforberedelse planprogram til politisk behandling	Medio februar 2010	Hobøl kommunes administrasjon
Vedtatt planprogram	2.3.10	Utvalg for næring og miljø, Hobøl kommune
Vedtatt planprogram kunngjøres	Første halvdel av mars 2010	Administrasjonen i Hobøl kommune

8.2 Prosess for siling av alternativer

Denne prosessen vil være en intern prosess mellom SVV og Hobøl kommunes administrasjon, men med støtte i ekstern samarbeidsgruppe. Politisk utvalg i Hobøl kommune informeres så ofte det er anledning og behov. Prosessen må ha som mål å gi detaljreguleringen klare føringer for hva som skal reguleres.

Beskrivelse og sortering av alternativer

Dette arbeidet er allerede i gang, jfr. kap 6, men vil kompletteres med innspill til planprogrammet frem til 01.02.10. Når offentlig ettersyn av planprogram er avsluttet, er det forutsatt at alle mulige løsningsideer er fremkommet. Løsningsalternativene må beskrives så konkret som mulig og på et nivå som gir grunnlag for kompetente kostnadsvurderinger. Alternativene må sorteres i ulike tema (vei-linja, kryssløsninger, veiservicelokalisering m.m.), men i tillegg må sammenhenger og avhengigheter beskrives.

Siling av urealistiske alternativer og konsekvensanalyse av aktuelle alternativer

Urealistiske alternativer kan være alternativer som er vurdert og forkastet tidligere, alternativer som ikke kan tilfredsstillende normer og regelverk, alternativer som ikke tilsvarer stedets dimensjoner, alternativer som opplagt vil utløse innsigelser og alternativer som kostnadmessig er urealistiske.

Aktuelle alternativ eller kombinasjoner av slike må konkretiseres ytterligere for å få tak på konsekvenser av alternativene. Metodikken fra Vegvesenets håndbok 140 på de prissatte og ikke-prissatte konsekvenser vil bli lagt til grunn, men i samråd med ekstern samarbeidsgruppe er det en ambisjon å finne måter å verdi- og omfangsvurdere alternativene på som er enklere enn hva Håndbok 140 legger opp til.

Ved avslutning av denne fasen, april 2010, vil det bli invitert til åpent møte med grunneiere, interessegrupper o.a.

Endelig siling og konkludering av alternativer

Denne delen av prosessen vil være et intern arbeid mellom SVV og administrasjonen i Hobøl kommune – med støtte i signaler fra politisk utvalg når disse konfereres i sine faste møter (20.04 og 1.6.10). Endelig siling og konklusjon vil være gjennomført til sommeren 2010.

8.3 Detaljregulering – prosess og medvirkning

Arbeidet med detaljregulering er varslet i og med varsel av dette forslaget til planprogram. Planforslag vil bli utarbeidet med støtte i ekstern samarbeidsgruppe. Politisk utvalg i Hobøl kommune informeres om innhold i arbeidet så ofte det er anledning og behov.

Planforslag vil bli utarbeidet av Statens vegvesen i løpet av 2010. Politisk utvalg i Hobøl kommune vil vedta å sende planforslaget på offentlig ettersyn på nyåret 2011. Etter at berørte parter, grunneiere, interessegrupper o.a. har avgitt uttalelse til planforslaget, vil planforslaget event. justeres på bakgrunn av disse høringsinnspillene før det sendes Hobøl kommune for endelig vedtak før sommeren 2011.

Planvedtak skal kunngjøres med mulighet for klage m.m.

9. VEDLEGG

9.1 Begrepsforklaring

Detaljregulering	Juridisk bindende og detaljert plan for et geografisk område. Planen består av et kart og et sett med bestemmelser. Vedtas av kommunestyret i den aktuelle kommune.
Kommunedelplan	Overordnet plan for en del av en kommune. Avklarer på et grovt nivå viktige sider ved områdets arealbruk.
Konsekvensutredning (KU)	Konsekvensutredning er et lovpålagt krav om å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Grovt sett er det et slikt lovkrav i forbindelse med store tiltak og/eller mindre tiltak som berører særlig utsatte verdier eller områder.
Ikke-prissatte konsekvenser	Virkninger som ikke kan tallfestes i kroner. Dette kan være virkninger i forhold til landskap, nærmiljø, friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser.
Konsekvensanalyse	En arbeidsform hvor virkninger og konsekvenser beskrives, analyseres og vurderes, men ikke med utgangspunkt i et lovpålagt krav og med mindre strenge krav til arbeidsform enn i en konsekvensutredning.
Offentlig ettersyn	Det tidsrom der alle som ønsker det kan uttale seg til et forslag. Tidsrom og forslag annonseres og grunneiere, berørte og offentlige myndigheter tilskrives.
Optimalisering	Gjøre mindre endringer og justeringer for å gjøre et tiltak enda bedre
Planavgrensning	Geografisk avgrensning på kart av det området planleggingen <u>maksimalt</u> kan komme til å omfatte
Planmyndighet	Den som har myndighet til å vedta en arealplan. Det er kommunestyret på stedet som har denne myndigheten, i mindre saker kan de gi myndigheten videre til et politisk utvalg.
Planprogram	En beskrivelse av formålet med planleggingen, hvordan planleggingen skal skje, hvem som vil være involvert m.m. <u>Kan brukes</u> ved oppstart av planarbeid når det ikke foreligger et krav om formell konsekvensutredning.
Plan- og utredningsprogram	Tilsvarende et planprogram, men må i tillegg beskrive hvilke konsekvensutredninger (KU) som skal gjennomføres. <u>Må brukes</u> ved oppstart av planarbeid når det foreligger et krav om formell konsekvensutredning
Prissatte konsekvenser	Virkninger som kan tallfestes i kroner. Prissatte konsekvenser samles i en analyse som vurderer nytte av tiltak opp mot kostnad ved tiltaket.
Rammedirektiv	EU utarbeider rammedirektiv for ulike tema. Direktivene samler, utdyper og tydeliggjør alt aktuelt regelverk innenfor temaet. Direktivets bestemmelser er å betrakte som minimumskrav og det enkelte land står fritt til å innføre strengere bestemmelser.
Regionale myndigheter	Fylkeskommune (folkevalgt forsamling i det aktuelle fylket), fylkesmann (statens representant i det aktuelle fylket)