



Statens vegvesen

Notat

Til: Frogn og Hurum kommune
Fra: Statens vegvesen, Region Øst
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Lars Sætrang Amundsen - 24058399
Vår dato: 15.03.2013
Vår referanse: 2012/106270-042

U

Oppsummering og kommentarer til innspill fra varsel om oppstart av reguleringsarbeid og høring av planprogram

Det kom inn totalt 37 innspill til varsel om oppstart av reguleringsarbeidet og planprogrammet som har vært på høring. Det er ikke skilt mellom innspill til varsel om oppstart og innspill til planprogrammet, da det ikke er skilt mellom dette i innspillene.

Det er laget en kort oppsummering av alle innkomne innspill, samt at de er kommentert. Kommentarene til innspillene varierer på bakgrunn av om det er ren informasjon eller om det stilles spørsmål.

Innspill	Statens vegvesens kommentar
Buskerud fylkeskommune 1. Det er flere automatisk fredede kulturminner i planområdet og potensialet for nye funn anses å være stort. Det må derfor gjennomføres arkeologiske undersøkelser. 2. Ønsker dialog for å avklare nøyaktig undersøkelsesbehov.	1. Arkeologiske undersøkelser skal gjennomføres. 2. Fylkeskommunen er kontaktet for å avklare undersøkelsesbehovet.
Akershus fylkeskommune 1. Det er potensiale for funn av fornminner i planområdet og det må derfor gjennomføres arkeologiske undersøkelser. 2. «Registrering og verdivurdering av kulturlandskap i Follo (2004-2008) beskriver at det er flere spor etter nyere tids kulturminner i området. 3. Det henvises til vannforskriften og mål om at vannkvaliteten i vannområdet Indre Oslofjord Vest og Morsa skal innfris til 2021. 4. Mener planprogrammet i all hovedsak har tatt med de aktuelle utredninger som må gjennomføres. 5. Savner en mer omfattende alternativs	1. Arkeologiske undersøkelser skal gjennomføres. 2. Konsekvensene på nevnte tema vil bli vurdert i konsekvensutredningen. 3. Konsekvensene på nevnte tema vil bli vurdert i konsekvensutredningen. 4. Tatt til orientering. 5. Prosjektet går ut på å oppgradere og sikre dagens veg. Det pågår et prosjekt som ser på løsninger for transporttilbudet på tvers av Oslofjorden, konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden. I dette prosjektet vil man se på broløsninger for kryssing Oslofjorden.

<p>vurdering, inkl bro, som alternativ løsning for Oslofjordforbindelsen.</p> <p>6. Mener tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og gjeldende fylkesplan-/delplaner.</p>	<p>6. Tatt til orientering.</p>
<p>Fylkesmannen i Buskerud</p> <p>1. Mener planprogrammet har med seg de temaene som er aktuelle for å avklare konsekvensene for natur-, friluftsliv-, landskap- og miljøinteresser i området.</p> <p>2. Viser til endringer støyretningslinjene som får betydning for anbefalte støygrenser for friluftsområder. Ber om at reguleringsbestemmelsene ivaretar konkrete mål i tråd med anbefalte støyretningslinjer. Mener evt støytiltak skal ferdigstilles før det nye veganlegget kan tas i bruk.</p> <p>3. Ber om at planforslaget blir vurdert konkret i forhold til hver paragraf i §§ 8-12 Naturmangfoldloven, i tråd med lovens krav.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Støy vil bli behandlet iht Statens vegvesen tolking av T-1442 (2012). Se også svar til Norsk Ornitologisk forening.</p> <p>3. Naturmangfoldloven skal følges.</p>
<p>Fylkesmannen i Oslo og Akershus</p> <p>1. Forutsetter at eventuelle negative konsekvenser knyttet til blant annet biologisk mangfold, vannforurensning og støy følges opp med nødvendige avbøtende tiltak.</p> <p>2. Forutsetter at det utarbeides en fullstendig plan for mellomlagring og endelig lagring av masser, samt en konsekvensvurdering som vurderer ulike alternativ for lokalisering av massene.</p> <p>3. Mener det må utarbeides et miljøoppfølgingsprogram med konkrete tiltak for håndtering av overflatevann og tunnelvaskevann både i anleggsfasen og driftsfasen.</p> <p>4. Mener at konsekvenser for landbruket og kulturlandskap må utredes. Henviser til mål om bevaring av matproduserende areal og kulturlandskap i Meld. St. 9 (2011-2012) "Landbruks- og matpolitikken" og Næringskomiteens behandling i Innst. 234 S (2011-2012), Nasjonal transportplan 2010-2019 og utkast til Nasjonal transportplan 2014-2023.</p>	<p>1. Konsekvensene på nevnte tema vil bli vurdert og evt avbøtende tiltak vil bli vurdert i prosjektet og inngå i konsekvensutredningen.</p> <p>2. Det vil bli utarbeidet en plan for midlertid og permanent lagring av masser. Hvis det er flere aktuelle lokaliteter for massedeponiene, vil konsekvensene ved bruk av de ulike lokalitetene bli vurdert. Konsekvenser som følge av valgte massedeponier vil inngå i konsekvensutredningen.</p> <p>3. Det vil bli utarbeidet et miljøoppfølgingsprogram for håndtering av overflatevann og tunnelvaskevann, for anleggsfasen og driftsfasen. Planprogrammet oppdateres lik at dette tydelig fremgår.</p> <p>4. Hensynet til jordvernet og kulturlandskapet skal ivaretas og vil bli behandlet i konsekvensutredningen.</p> <p>5. Tatt til orientering.</p>

<p>5. Fylkesmannens beredskapsstab er positiv til at sikkerheten bedres betydelig på strekningen.</p>	
<p>Kystverket Har ingen innspill.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Fiskeridirektoratet Har ingen innspill.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Direktoratet for mineralforvaltning Informerer om at prosjektet ikke vil omfattes av mineralloven og mener planprogram ivaretar de hensyn som de er satt til å ivareta.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Lier kommune. 1. Er positive til at det skal etableres et løp til i Oslofjordtunnelen. 2. Trafikkberegninger må også belyse trafikkveksten på rv. 23 i Lier. 3. Ønsker at Dagslet-Linnes ferdigstilles før Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 åpner.</p>	<p>1. Tatt til orientering. 2. Det vil i samarbeid med Dagslet-Linnes prosjektet bli gjennomført trafikkberegninger som viser trafikkvekst også for Lier kommune 3. Linnes – Dagslet er planlagt ferdigstilt før Oslofjordforbindelse byggetrinn 2.</p>
<p>Nesodden kommune 1. Ønsker primært broforbindelse. 2. Ønsker at det skal utredes en ny adkomst til Nesodden via fv. 78/82/102 til Fagerstrand i tillegg til adkomst fra rv. 23 – Vassum til Tusse.</p>	<p>1. Se svar til Akershus fylkeskommune. 2. Plassering av adkomst til Nesodden vil bli utredet i et eget prosjekt.</p>
<p>Viltnevd i Frogn kommune 1. Ber om at Frogntunnelen forlenges vestover til Måna, for å ta hensyn til hjortevilt i området. 2. Mener at støyende arbeider ikke bør gjennomføres i mai-juni, av hensyn til viltets yngleperiode.</p>	<p>1. Innspillet tas med i det videre planarbeidet, men forlengelse av Frogntunnelen er i utgangspunktet ikke en del av prosjektet. 2. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. Det skal utarbeides en plan for ytre miljø, hvor denne typen tiltak vil bli vurdert og beskrevet.</p>
<p>Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i Frogn kommune Rådet Antar at rømningsveier blir tilrettelagt for rullestolbrukere.</p>	<p>Gjeldende retningslinjer for universell utforming skal legges til grunn for utforming av prosjektet, også rømningsveiene.</p>

<p>Follo politidistrikt, Søndre Follo brannvesen, Ambulansetjenesten i Follo, Brannvesenet Røyken kommune og røyken og Hurum lensmannskontor</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mener det må være kjørbare tverrslag og at trykkvann må være installert i tverrslagene. 2. Det må være mulig å lande helikoptre ved tunnelåpningene 3. Det må være avsatt arealer til etablering av innsatslederkommando og oppmarsjområde for innsatspersonell fra alle nødetater. 4. Ber om at det etableres automatiske bomber på begge sider av tunnelen. 5. Mener det bør etableres informasjonstavler for å gi informasjon til bilistene ved ulykker. 	<p>Innspillene tas med i det videre planarbeidet. Det er allerede opprettet kontakt med nødetatene og det skal opprettes en samarbeidsgruppe som skal være med i den videre planleggingen.</p>
<p>Søndre Follo Brannvesen Ber om at det blir mulig å kjøre gjennom 2-4 av tverrslagene</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet, se ellers svar over.</p>
<p>Follo Politidistrikt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ber om at det blir avsatt nødvendige arealer utenfor tunnelen for å kunne gjennomføre en redningsaksjon. 2. Ønsker at det etableres en parkeringsplass på Måna, for å forhindre ulovlig parkering. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innspillet tas med i det videre planarbeidet, se ellers svar over. 2. Tilrettelegging for kollektivtransport og samkjøring skal utredes, i dette ligger også muligheten for å etablere parkeringsplasser.
<p>Oslo Havn KF Ønsker at muligheten for at en evt ny øy i Bunnefjorden kan benyttes som massedeponi for en del av masseoverskuddet.</p>	<p>Plassering av massedeponier vil bli behandlet i prosjektet.</p>
<p>Follo Ren Har ingen innspill.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Norsk Ornitologisk forening, avd Drøbak/Frogn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker ikke at det etableres en 4-feltsveg, pga inngrepene i marka.. 2. Ber om at oppstart av anlegget skjer utenfor hekke- og yngletid. 3. Ber om at det etableres en miljøsove på 150 meter, alternativt 100 meter, på hver side av rv. 23. 4. Ønsker at parallell Frogntunnel utvides med 200 meter, av hensyn til natur- og 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etablering av 4-feltsveg mellom Måna og Vassum vil gi en betydelig økt trafiksikkerhet på strekningen. Både Frogntunnelen og Oslofjordtunnelen skal oppgraderes til to løp. For å få et ensartet vegnett er det nødvendig å etablere 4-felt på hele strekningen. 2. Innspillet tas med i det videre planarbeidet.

<p>friluftsområdene.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Ber om støyskjerm for friluftsområdene (mot Froen gård/Frogn kirke). 6. Ønsker at eksisterende viltunderganger opprettholdes, at det vurderes å etablere nye viltunderganger og at de plasseres i opprinnelige tråkk. 7. Ber om at det er sammenhengende viltgjerde og at det plasseres så nærme rv. 23 som mulig. 8. Ber om at deponier og riggområde etableres i Hurum og Storsand. 9. Ønsker opplysninger om tiltak som gjennomføres for å begrense konsekvensene på natur- og friluftsområdene i Frogn. 10. Ber om å få dekket kostnader til å flytte fuglekasser som berøres av anlegget. 11. Ber om at dam med stor salamander i Stubberud Nord reguleres til spesialområde naturvern. 12. Ber om at det tas hensyn til Sandsvalen som hekker i sandtaket på Storsand. Ber om møte om hvordan dette kan gjøres. 13. Ber om at det ikke anlegges utvidelser av vegen som for eksempel rasteplasser, for å skåne naturmiljøet mest mulig. 14. Ber om at belysning av vegbanen utformes slik at tilgrensende skog belyses i minst mulig grad. 15. Det henvises til Naturmangfoldloven og kap II, § 4-5 og 8-12 spesielt . 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Det er i dag en byggeforbudssone på 100 meter til hver side av vegen, denne planlegges opprettholdt. 4. Se svar til Viltnemda i Frogn. 5. Støyskjerming skjer i utgangspunktet på bakgrunn av Statens vegvesen tolking av T-1442 (2012). Det kan likevel være aktuelt med utvidede støytiltak, for eksempel ved bruk av overskuddsmasser. Se også svar til Fylkesmannen i Buskerud. 6. Eksisterende viltundergang er planlagt bevart, men det er ikke planlagt noen nye viltunderganger. Se også svar Frognmarkas venner. Konsekvenser for vilt skal utredes i konsekvensutredningen. 7. Det vil bli sammenhengende viltgjerde, plassering er ikke bestemt. 8. Plassering av massedeponier vil bli behandlet i prosjektet. 9. Avbøtende tiltak vil bli beskrevet i konsekvensutredningen. 10. Vurdering av dette gjøres i grunnervervsfasen. 11. Innspillet tas med i det videre planarbeidet, men det reguleres normalt ikke utenfor det som omfatter planen. 12. Statens vegvesen vil kontakte Norsk Ornitologisk forening for å diskutere dette, samt diskutere resten av innspillet, evt avbøtende tiltak og for å få informasjon. 13. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. 14. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. 15. Naturmangfoldloven skal følges.
<p>Frognmarkas venner</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker ikke en utvidelse av rv. 23, da de mener det vil ha en negativ påvirkning på kommunens friluftssarealer, vilttrekk, støy og forurensing. 2. Mener planleggingen av utvidelsen av rv. 23 utsettes til det er utredet om man kan etablere en kryssing av Oslofjorden ved Moss-Horten. 3. Mener hele strekningen må støyskjermes. 4. Mener det er behov for en annen løsning enn dagens viltundergang. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Virkning på friluft, naturmiljø (vilt) og støy og forurensing belyses i konsekvensutredningen. Se også svar til Norsk Ornitologisk forening. 2. En eventuell forbindelse mellom Moss og Horten vil ligge svært langt frem i tid. Dette vil heller ikke være et alternativ til sikring av dagens Oslofjordtunnel. Se ellers svar til Akershus fylkeskommune. 3. Se svar til Norsk Ornitologisk forening. 4. Dagens viltundergang er planlagt

<p>5. Ber om at 100 meters byggeforbudssone langs rv. 23 opprettholdes.</p>	<p>oppretholdt, dvs at det skal etableres en bro også på den nye kjørebane. Men det må gjennomføres en vurdering av undergangens betydning, evt hvilke tiltak som ellers er aktuelle. Se også svar til Norsk Ornitologisk forening. Statens vegvesen vil kontakte Frognmarkas venner og invitere til møte sammen med Ornitologisk forening, her vil blant annet viltunderganger være et tema. 5. Se svar til Norsk Ornitologisk forening.</p>
<p>Bulk eiendom Ønsker at det tas hensyn til og inkluderes i reguleringsarbeidet de arealer som er nødvendige for å få til en av-/påkjøringsrampe for det nye industriområdet.</p>	<p>Prosjektet skal oppgradere rv. 23 fra Vassum til Verpen. De nevnte arealer ligger utenfor prosjektets planområde og det er heller ikke en del av Statens vegvesens oppgave, det vil i utgangspunktet derfor ikke blitt tatt inn som en del av prosjektet.</p>
<p>Drøbak næringspark, Frogn næringspark, Loe utvikling, Måna næringspark og Måna syd</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er positive til prosjektet 2. Ber om at prosjektet gjennomføres uten negative konsekvenser for næringsområdene Måna Øst og Måna sør/nord. Viser til forslag til kryss utarbeidet i forbindelse med regulering av næringsområdene. 3. Ber om at områdeavgrensingen fra varselet om oppstart begrenses til grensene for gjeldende reguleringsplaner. 4. Loe eiendom som eier eiendommene 20/162 og 20/163 kan være interessert i å leie ut sine arealer til riggområde. 5. Ønsker at prinsippene fra landskapstilpassingen som ble gjort i byggetrinn 1 videreføres. 6. Ønsker dialog og rask avklaring mht avgrensning av planområdet, leie av riggområde og utforming av kryssløsningen på Måna 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. 3. Område det er varslet oppstart for vil ikke bli endret, men det betyr ikke nødvendigvis at næringseiendommene vil innbefattes i Statens vegvesens reguleringsplanforslag. 4. Det har allerede vært et møte med Loe eiendom og dialogen vil fortsette. 5. Formingsveilederen fra byggetrinn 1 skal ligge til grunn for det videre arbeidet. 6. Innsender vil bli kontaktet mht kryssutforming. Se ellers svar i pkt 3 og 4.
<p>Skytterhytta as v/Øistein Kvarme.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Har lagt fram 4 alternative forslag til ny kryssløsning for Vassum, for å redusere trafikken på fv. 156 mellom Vinterbro og Neset. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vassumkrysset ligger utenfor planområdet og vil ikke bli endret i dette prosjektet. Det er forutsatt å regulere inn kryssløsning for ny

<ol style="list-style-type: none"> 2. Foreslår innfartsparkering og bussterminal ved E6 ved Vassumkrysset 3. Foreslår at planarbeidet også skal omfatte forbindelse mellom Vassumkrysset og E18 (øst). 	<p>atkomst til Nesodden i h.h.t. kommunedelplanen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Vassumkrysset ligger utenfor planområdet, og denne problemstillingen vil derfor ikke bli utredet i dette prosjektet. 3. En eventuell forbindelse mellom Vassumkrysset og E18 i øst, inngår i konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden.
<p>Ellingstad vel, Storsand Ønsker at tilstand på brønner og bygninger som kan bli berørt av anlegget dokumenteres</p>	<p>Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller.</p>
<p>Finn Erik Hagen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker ikke at det blir bygd bro over Oslofjorden 2. Stiller spørsmål hva som vil skje ved en ulykke hvis det ble bygd en bro over Oslofjorden, hvordan man vil bli kvitt snøen og hvordan støyen vil være fra broen. 3. Foreslår å lage senketunnel, slik at stigningen som er i dagens tunnel kan reduseres 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Siden dette prosjektet ikke omfatter noen broløsning, vil det heller ikke bli brukt resurser på å løse evt problemer ved et slikt anlegg. Se ellers svar til Akershus fylkeskommune. 3. Å etablere senketunnel vil være en svært kostbar løsning og er derfor ikke et realistisk alternativ.
<p>Heidi Andersen Foreslår å flytte toplanskrysset fra Måna, slik at det er utenfor Frogntunnelen og kan virke som en skjerm for sola, slik at problemet med blending kan unngås. I tillegg vil det flytte trafikken lengre fra skolen og fotballbanen.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p>Henning Ottarsrud</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ber om at dette prosjektet sees i sammenheng med utbedring av strekningen Måna – Gislerud. 2. Hvis det ikke etableres støytiltak i forbindelse med Måna – Gislerud prosjektet, bes det om at man benytter tunnelstein fra Oslofjordforbindelsen til å etablere dette. 3. Ønsker ikke å avstå dyrket mark, evt at omfanget begrenses i størst mulig grad. 4. Foreslår område til bruk under anleggsarbeidene. 5. Foreslår å bruke overskuddsmasser til å etablere en støyvoll mot Oppegårdstjern. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er dialog mellom prosjektene 2. Støytiltak i forbindelse med Måna – Gislerud prosjektet, vurderes i Måna – Gislerud prosjektet. Se ellers svar til Norsk Ornitologisk forening 3. Innspillet tas med i det videre planarbeidet, se ellers svar til Fylkesmannen i Oslo og Akershus 4. Det vil være behov for riggområder nær tunnelmunningene, så slik sett er det et godt egnet område. 5. Innspillet tas med i det videre planarbeidet, se ellers svar til Norsk Ornitologisk forening.

<p>Jørgen og Hans Chr Waller Har en boret vannbrønn.</p>	<p>Det vil bli utarbeidet et program for kartlegging, dokumentering og oppfølging av alle brønner og bygninger som kan bli berørt av prosjektet. Dette vil blant annet omfatte videobefaring av bygninger og vannprøver i brønner.</p> <p>Statens vegvesen har et ansvar for å ta hensyn til eksisterende anlegg. Det vil normalt være et mål at de kan sikres/bevares. Er ikke dette mulig eller at anlegget skades slik at det ikke kan brukes, vil det bli tilbudt en økonomisk kompensasjon eller en ny løsning/anlegg.</p>
<p>Per Meissner, Randi Meissner og Erling Jensen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Opplyser om felles borevann til eiendommene Sarabråten 1 og 3 (Hurum) på eiendommen Sarabråten 3, samt reservevann syd for nytt løp 2. De er bekymret for at dette ikke skal bli godt nok i varetatt. 2. Eterspør også hva som blir gjort i forhold til eksos- og støyutslipp. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller. 2. Gjeldende regelverk vil bli fulgt, se også svar til Ornitologisk forening. Støy og luftforurensing vil være en del av konsekvensutredningen.
<p>Vilgunn Eek, Kjell Magne Boye Nilsen, Britt Sofie Nygaard og Vanya Lind Hagavei, alle Filtvet</p> <p>Ønsker at planleggingen av et nytt tunnellop stanses og at det i stedet startes opp en planlegging av en bro. Dette med følgende begrunnelse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anser Oslofjordtunnelen for å være Norges og Europas farligste tunnel med alt for mange ulykker. 2. Viser til at det gikk et ras i tunnelen i 2003. Viser i den forbindelse til en uttalelse fra Øystein Nordgulen, Institutt for geologi og bergmekanikk, og Nilsen, professor i NTNU, som «mener fortsatt det var mangel på kompetanse, og at det er de samme problemene i dag». 3. Mener at forvitret fjell vil gjøre at kostnadene vil øke, og at dette ikke er hensyntatt i kostnadsestimatet. 4. Mener det kan bli setninger i tunnelen som kan forårsake ras. 5. At betonghvelvet i tunnelen blir for dårlig 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det stemmer ikke at Oslofjordtunnelen er Norges eller Europas farligste tunnel. Det har de siste 11 år vært 7 persons-kadeulykker i Oslofjordtunnelen. Dette gir en ulykkesfrekvens som er halvparten av hva som er vanlig for tilsvarende undersjøiske eller lange tunneler i Norge. 2. Vi er usikre hva denne påstanden bygger på, men Norge er blant de ledende land hva angår kompetanse på å bygge fjelltunneler. Ved valg av konsulent for planlegging og prosjektering av løp 2 er det lagt stor vekt på kompetanse. 3. Det er i kostnadsoverslaget lagt inn en post for usikkerhet som skal ivareta en evt. kostnadsøkning. Det vil i forbindelse med prosjekteringen bli gjort grundige forundersøkelser for å sikre best mulig kjennskap til de geologiske forhold. 4. I fjelltunneler vil det ikke oppstå

<p>dimensjonert og at dette ikke er hensyntatt i kostnadsestimatet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. At rømningslys blir feil dimensjonert i forhold til evt. røykutvikling. 7. Hyppigere tunnel stengninger i anleggsperioden. 8. Mener stigningen på 7 % øker risikoen for branner og at det oftest brenner i tunge kjøretøy. 9. Spør om risikoen for brann vil reduseres med en nytt løp under Oslofjorden. 10. Brannsjefen i Follo's uttalelse om at det ikke gis noen form for redningshjelp ved brann. 11. At ventilasjonssystemet blir feil dimensjonert i forhold til en evt. brann. 12. Viser til uttalelser fra eksperter om at Oslofjordtunnelen er Norges farligste tunnel. 13. Viser til TØI-rapport om tunnelbranner om at Oslofjordtunnelen har 44 % av alle tunnelbranner og bare 4 % av tunnelmassen. 14. Viser til TØI-rapport om tunnelbranner at i tunneler med stigning mer enn 5 % oppstår det en bilbrann rundt 18 ganger så ofte som i tunneler med lavere stigning. 15. Statens vegvesens egne eksperter anbefaler ikke å bygge med en stigningsgrad over 5 %. 16. Nærmeste tilfluktsrom ble ved brannen 2011 helt utbrent, og at det ikke vil bli annerledes med et nytt løp. 17. Viser til Safetechs rapport om at det ved en 50-100 MW brann vil sikten i tunnelen ganske raskt bli så dårlig at man ikke kan anta høyere ganghastighet 0,2 m/s (gjeldende retningslinjer). Da vil man kunne gå ca. 15-60 meter før udyktiggjøring. 18. Det hver dag kjøres tankbiler med høyeksplosiver og brannfarlige kjemikalier i tunnelen. At dette medfører høy risiko for sikkerheten og at risikoen ikke reduseres med et nytt løp. En eksplosjon vil ramme begge løp og tilintetgjøre alt. 19. EU vil i 2019 komme med restriksjoner om at tunnelstigningen ikke skal bygges brattere enn 5 %. 	<p>setninger som kan forårsake ras. Det kan oppstå utrasing og nedfall av fjell av andre grunner, men for å forhindre at dette skjer, blir tunneldrivingen tett fulgt av geologer. Disse vil følge opp før og etter hver salve og kartlegger fjellet før de bestemmer hvilke sikringstiltak som er nødvendig for å forhindre utrasing og nedfall av fjell.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Gjeldende dimensjoneringsregler vil bli fulgt, og er lagt til grunn for kostnadsestimatet. 6. Gjeldende dimensjoneringsregler vil bli fulgt, og er lagt til grunn for kostnadsestimatet. 7. Tunnelen vil bli stengt for hver salve for å ivareta sikkerheten for trafikantene. Det vil bli laget egne rutiner for dette, men det må påventes 1-2 stengninger av 10 – 20 min. per dag så lenge tunnelsprengningene pågår (ca. 2 år). 8. Viser til TØI's rapport om kartlegging av kjøretøybranner i norske vegtunneler 2008-2011. Vegtunneler er vanligvis minst like sikre eller sikrere enn tilsvarende strekninger i fri luft, men vegtunneler har et katastrofepotensiale ved brann. Det gjennomsnittlige antall branner i norske tunneler er 21,25 per år per 1000 tunneler. Tilsvarende tall for antall tilløp til brann er 12,5. Brannene og tilløpene involverer som regel ikke skade på personer eller tunnel. Men undersjøiske tunneler er betydelig overrepresentert i statistikken over antall branner og tilløp. Det finnes 31 undersjøiske vegtunneler i Norge. Disse har stigningsgrad over 5 %. I tillegg finnes det 10 vegtunneler som ikke er undersjøiske, men som likevel har høy stigningsgrad. Disse 41 tunnelene som utgjør 4 % av vegtunnelene i Norge, hadde 44 % av brannene og tilløpene. Så det stemmer at en stor stigning fører til økt risiko for brann og at tunge kjøretøyer står for flest branner. Likevel er ulykkesrisikoen fortsatt lav. 9. Et nytt løp er ikke ventet å gi noen vesentlig endring i faren for brann. Men sannsynligheten for at mennesker skal bli
---	--

<p>20. En bro kan stå ferdig om 15 år.</p> <p>21. En bro kan brukes som en ringbane mellom Asker, Hurum, Vestby og Oslo, som kan gjøre Hurum attraktiv som bosted også for de som jobber i Oslo.</p> <p>22. En bro vil være et tilbud også til myke trafikanter.</p> <p>23. En bro vil kunne kombineres med en togtrase.</p> <p>24. En bro vil ikke ha en stigning som er farlig for gamle biler.</p> <p>25. En bro vil ha et billigere vedlikehold.</p> <p>26. En bro er samfunnsmessig mer lønnsom.</p> <p>27. En bro vil gi mindre eksosutslipp og forurensing</p> <p>28. En bro vil være et vakkert landemerke og gi nye muligheter for næringsutvikling.</p>	<p>skadd ved en evt. brann blir vesentlig redusert.</p> <p>10. Det er etablert samarbeid med alle nødetater i forbindelse med planlegging av et nytt tunnellop.</p> <p>11. Gjeldende dimensjoneringsregler vil bli fulgt, og er lagt til grunn for kostnadsestimatet.</p> <p>12. Vi vet ikke med hvilket grunnlag eller av hvem denne påstanden fremmes.</p> <p>13. Det stemmer ikke at TØI-rapporten sier dette. Se for øvrig vårt svar til pkt. 8.</p> <p>14. I de 41 bratte tunnelen skjer det i gjennomsnitt 0,23 branner per tunnel per år. Tilsvarende for de resterende tunnelene blir da 0,01 branner per tunnel per år. Forholdet mellom disse tallene er 1:18. Antar at det er dette som ligger til grunn for påstanden.</p> <p>15. I h.h.t. Statens vegvesens håndbøker, skal det, med unntak for undersjøiske tunneler, ikke bygges veg i tunnel med mer enn 5 % stigning.</p> <p>16. Et nytt løp vil fungere som rømningsvei ut i friluft.</p> <p>17. Dette er en situasjon som i samme rapport er antatt å kunne skje sjeldnere enn 1 gang hvert 11. – 30. år i Norge.</p> <p>18. Safetech rapporten viser til en undersøkelse fra 2008 som viser at å lede denne type trafikk gjennom Oslo i stedet for Oslofjordtunnelen, representerer en langt høyere risiko (30 % høyere).</p> <p>19. Dette gjelder allerede. Tunnelen vil dimensjoneres og prosjekteres i henhold til gjeldende regler og normer, se vårt pkt. 15 over.</p> <p>20. -27. Tas til orientering. Dette er temaer som blir omhandlet i KVVU'en for kryssing av Oslofjorden, se også svar til Akershus fylkeskommune.</p>
<p>Rolf Bjerke Larssen og Anne Siri Berg, begge Oslo</p> <p>1. Opplyser at de er i mot et nytt tunnellop og at de er grunneiere i området.</p> <p>2. Ved en eventuell ekspropriasjon mener de at deres eiendommer skal vurderes som boligeiendommer, da de mener området er aktuelt for et slikt formål.</p>	<p>1. Se svar til Vilgunn Eek, Kjell Magne Boye Nilsen, m.fl. og Akershus fylkeskommune.</p> <p>2. Fastsetting av bruksformål og verdi vil skje i grunnvervsprosessen, som blir foretatt i forkant av utbyggingen. Mer informasjon kan finnes på:</p>

	www.vegvesen.no/Vegprosjekter/oslofjordforbindelsen
Reidun Andersen, Storsand Opplyser om borvann til eiendommen 54/1 – feste 3	Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller
Ronny Lundby, eier av Storsandveien 15 1. Opplyser om borvann til sin eiendom. 2. Etterspør hvilke tiltak som vil bli iverksatt for å unngå forurensing av drikkevannet, skader som følge av rystelser, støy og støv i anleggsperioden.	1. Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller 2. Gjeldende krav og retningslinjer innen aktuelle temaer vil bli fulgt. I tillegg kan det være aktuelt å sette strengere krav til entreprenørene vedrørende rystelser, støv, støy og forurensing i anleggsfasen. Se også svar til Jørgen og Hans Chr Waller. Temaene vil bli behandlet i konsekvensutredningen.
Tom Gasmann 1. Mener en stigning i tunnelen på 7 % er for bratt og langt over det EU har som krav. 2. Mener alle kommunene ønsket å bygge bro i første fase av Oslofjordforbindelsen. 3. Mener kommunestyrene ikke blir rådspurt om prosjektet.	1. For undersjøiske tunneler er det gitt en dispensasjon fra kravet om 5 % stigning som gjelder andre tunneler. Se også svar til Vilgunn Eek, Kjell Magne Boye Nilsen, m.fl. 2. Dette stemmer ikke. Hurum kommune ønsket å bygge bro, mens Frogn kommune ønsket å bygge tunnel. 3. Dette stemmer ikke. Statens vegvesen har informert Frogn og Hurum kommune både skriftlig ved oversendelse av planinitiativ og muntlig i møter, samt informert om at vi gjerne stiller opp igjen hvis det er ønskelig. Prosjektet planlegges i henhold til plan- og bygningsloven der det stilles krav om både informasjon og medvirkning. Dette gir kommunen anledning til å komme med innspill til varsel om oppstart. Videre er det kommunen som vedtar planprogrammet, førstegangsbehandler og legger reguleringsplanen ut til offentlig ettersyn og behandler (vedtar eller avviser) det endelig planforslaget. Se også svar til Vilgunn Eek, Kjell Magne Boye m.fl. og Akershus fylkeskommune

<p>Nils Grande, Drøbak Ber om at hans private vei fra Rundvollbakkene til Stubberud, som går over Frogntunnelens østre åpning, blir opprettholdt.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p>May Jahren, Klokkarstua Ønsker at det bygges en bro i stede for tunnel.</p>	<p>Se svar til Akershus fylkeskommune og Vilgunn Eek, Kjell Magne Boye m.fl.</p>
<p>Sigvald Røneid og Jark Martinsen, Sætre Har brønn til eiendom 53/90 og 53/89 og er bekymret for om prosjektet vil kunne påvirke vannkvalitet og vannleveransen.</p>	<p>Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller</p>
<p>Aase Irene Augeberg, Storsand Har en brønn til eiendom 53/108. Er bekymret for om prosjektet vil skade brønnen eller bygningene på tomta.</p>	<p>Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller</p>
<p>Underskriftkampanje, sendt av Eli Brit Rognerud Ønsker at planleggingen av et nytt tunnellop stanses og at det bygges en bro over Oslofjorden. Det totalt 136 personer som har signert oppropet.</p>	<p>Tatt til orientering, se svar til Akershus fylkeskommune.</p>
<p>Irvin E. Høyland</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er positiv til at det blir laget et løp til under Oslofjorden. 2. Ønsker at det bygges en ny og større rundkjøring på Verpen og at denne flyttes mot vest (vist med tegning). 3. Er bekymret for den fremtidige trafikkavviklingen ved Verpen. 4. Mener lokale forhold gjør at støyen bærer langt opp langs fv. 281. Mener derfor Statens vegvesen må etablere en støyskjerm. 5. Mener naturlige forhold gjør at forurensingen fra tunnelen kommer ut ved Verpen 6. Mener lokal forurensing fra tunnelen er et stort problem 7. Beskriver forslag til plassering av arealer som kan brukes av redningsetater. 8. Informerer om at de har en brønn på tomten. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. Plassering av kryssområdet ved Verpen vil bli sett på i det videre planarbeidet. 3. Det vil bli gjennomført trafikkberegninger. 4. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. 5. Det er vifter i tunnelen som blåser luften ut ved Verpen. 6. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. 7. Innspillet tas med i det videre planarbeidet. Dette vil også bli diskutert med nødetatene. 8. Se svar til Jørgen og Hans Chr Waller