

Statens vegvesen
Oslo vegkontor
Postboks 8037 Dep
0030 OSLO

Konsekvensutredning for E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen. Sluttdokument

Vi viser til brev 23 april 1999 fra Statens vegvesen Oslo, vedlagt konsekvensutredning for sluttbehandling.

På grunnlag av utredningsprogram fastsatt 29 juni 1995, konsekvensutredningen, rapporter fra 1996 og 1998, for E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen, og innkomne høringsuttalelser, har Vegdirektoratet som ansvarlig myndighet vurdert at utredningsplikten er oppfylt, jf bestemmelsene om konsekvensutredning i plan- og bygningsloven kapittel VII-a.

Vegdirektoratet godkjenner konsekvensutredningen med de merknader som framgår av dette sluttdokumentet. Vi viser spesielt til delkonklusjonene under kapittel 5.

Konsekvensutredningen for E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen og dette sluttdokumentet er grunnlag for vedtak om reguleringsplan. Vedtaket skal offentliggjøres med begrunnelse. Av begrunnelsen skal det framgå hvordan konsekvensutredningen og høringsuttalelsene har vært vurdert og hvilken vekt de er tillagt, særlig for valg av alternativ og fastsetting av avbøtende tiltak.

1. Innledning

Omlegging av E18 forbi Bjørvika i Oslo inngår i den såkalte "Oslo pakke" og er et viktig ledd i hovedvegnettet i Osloområdet, jf St prp nr 96 og Innst S nr 239 (1987-88).

Vegdirektoratet er ansvarlig myndighet. Statens vegvesen Oslo er tiltakshaver og har utarbeidet konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Konsekvensutredningen har utgangspunkt i utredningsprogram fastsatt av Vegdirektoratet 19 juni 1995, og pålegg om tilleggsutredning ved brev 11 februar 1997 fra Vegdirektoratet.

2. Tiltaket

Planområdet er avgrensa av Festningstunnelen, Ekeberg tunnelen, Sentralbanestasjonen og fjordområdet. Kart over området med dagens transportsystem følger som vedlegg 1.

Dagens trase legger beslag på store arealer og vanskeliggjør kontakten mellom byen og fjorden. Et hovedmål med prosjektet er å legge til rette for en storstilt byutvikling i nærheten av Norges største kollektivknutepunkt, Oslo S. Det er videre et hovedmål å oppnå et bedre transportsystem i og gjennom området.

Tiltaket er planlagt gjennomført i flere etapper.

Første etappe går ut på å flytte E18 fra dagens trase til senketunnel over Bjørvika. Strekningen for E18 er på 1,2 km. Kostnadsoverslaget for den anbefalte løsningen er i området 1,8 - 2,5 mrd kr. Omfanget av arkeologiske utgravinger er usikkert. Disse kostnadene er ikke med i overslaget. Eventuelle grunn- og ulempeserstatninger knyttet til havneområdet er heller ikke inkludert.

De neste etappene består i utbygging av parallell/sidevegssystem, tilknytning til Schweigaards gate og Ring 1, ny atkomst til Oslo S og framtidig rv 4.

3. Alternativer og konsekvenser

I rapportene av 1996 og 1998 er utredet 4 alternativer for E18:

A - Bru over Bispevika (minimumsalternativ)

B - Kryss under Bjørvikautstikkeren

D/D1 - Kryss ved Havnelageret og på Sørenga

D2 - Kryss ved Havnelageret og på Sørenga - ny variant etter prinsipp D

Alle alternativene følger samme korridor.

Alt D2 er utredet i rapport av november 1998 og erstatter alt D fra 1996. Alt A er et minimumsalternativ som vurderes urealistisk. Det foreligger etter dette to aktuelle alternativer, B og D2. Oversikt over alternativer og konsekvenser går fram av vedlegg 2.

4. Høringer og prosess

Utredningen (rapport 1996) omfatter alternativene A, B og D og var på offentlig høring i perioden 16 september 1996 - 16 november 1996. Videre var utredningen med tilleggsutredning (rapport 1998) på offentlig høring i perioden 4 des 1998 - 29 jan 1999.

Til høringen i 1996 kom det inn 31 merknader, herav 16 fra offentlige etater og 15 fra grunneiere, firma, foreninger og enkeltpersoner. Sammendrag av uttalelsene med vegkontorets merknader framgår av brev 17 januar 1997 til Vegdirektoratet, følger som vedlegg 3.

Utredningsarbeidet avdekket en ny variant med bedre egenskaper etter prinsipp D. Vegdirektoratet bad Statens vegvesen Oslo om å utrede dette alternativet til samme nivå som B og D (D1). Alternativ D2 ble utredet og alternativene B, D1 og D2 er sammenstilt

i en tilleggsutredning datert 26 november 1998, og offentlig behandlet på nytt. Ingen av høringsinstansene hadde merknader til opplegget med alternativer.

Til høringen i 1998/99 kom det inn 28 merknader, herav 16 fra offentlige etater og 12 fra grunneiere, firma, foreninger og enkeltpersoner. Sammendrag av siste høringen med Vegdirektoratets merknader følger som vedlegg 4.

5. Merknader til utredningen og høringsuttalelsene

5.1 Miljø

5.1.1 Vurdering og kommentar til fagtemaene:

Vegdirektoratet vurderer utredningsplikten som oppfylt for miljøtemaene. Det er imidlertid en del feil og mangler i rapporten, bl.a

- manglende samsvar i konklusjonene mellom delrapport og KU-rapport for kulturminner og kulturmiljø.
- manglende beskrivelse av ventilasjonsprinsipp og rensemetodikk for tunnelluft som forutsatt i utredningsprogrammet.
- mangelfulle luftforurensningsberegninger

Friluftsliv og rekreasjon

Utredningen gir overblikk over hva som bør gjøres i forhold til Akerselva. Dette forutsettes konkretisert i reguleringsplanen.

Utvikling av gang- og sykkelvegssystemet henger nøye sammen med grøntstrukturen og forutsettes fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanen.

Kulturminner og kulturmiljø

Prinsipp D medfører større inngrep ved Havnelageret og på Sørenga enn B, og medfører mer overflatetraffikk. Hverken alternativ D2 eller B berører synlige automatisk fredede kulturminner, men begge alternativene vil komme i konflikt med automatisk fredede kulturlag under bakkenivå i Sørengaområdet. B berører i større grad enn D2 nyere tids kulturminner i Bjørvikautstikkerområdet. I tillegg forutsettes Tomtekaia 21, den monumentale jernbanegodsekspedisjonen, å måtte rives i alternativ B dersom ikke de sørligste sporene på Oslo S skal fjernes. Konsekvensene under bakken og i sjøområdet vil først bli avdekket i forbindelse med utbyggingen, og er derfor usikre.

Både Riksantikvaren og Byantikvaren påpeker i sine høringsuttalelser at alternativ B vurderes som minst konfliktfylt i forhold til kulturminner. I KU-rapporten står under dette temaet at det etter en samlet vurdering er mindre problemer knyttet til D2 enn B. Statens vegvesen Oslo mener at forbedringene med D2 i forhold til D1, og vekt på B sine konflikter nord for Bispegata og øvrige potensielle konflikter med B, gjør at prinsipp D kan anbefales ut fra temaet kulturminner og kulturmiljø.

Vi konstaterer at fagmyndighetene på kultur konkluderer annerledes enn tiltakshaver. Vegdirektoratet vurderer ut fra foreliggende materiale, herunder fagrapportene, at konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø er noe mindre konfliktfylt i prinsipp B enn i prinsipp D. Omfang av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø for hele tiltaket er imidlertid usikre, da forholdene under bakken og i sjøen først vil bli avdekket fullt ut når anlegget er i gang.

Støy

Under “Støy i friluftsområder” sies det at området ved Mariakirken blir belastet med 55-60 dBA i alle alternativer. Det området som kan være aktuelt til rekreasjon er i følge støykotekartene belastet med 55 -65 dBA. Avbøtende tiltak bør vurderes i det videre arbeidet.

T-8/79 sier at det skal planlegges for nedre støygrense. Utendørskravet for boliger er 55 dBA ved fasade. Det må i videre planlegging avklares hvilke avbøtende tiltak som er nødvendig for å innfri retningslinjene, eventuelt hvilken avstand boligene må ha fra vegen eller om boligområder kan skjermes av næringsbygg. Jernbanestøyen vil være en vesentlig bidragsyter til støynivået nord for Nyland Allé. I videre utrednings/planarbeid bør også jernbanestøy tas med i en vurdering av støyforholdene i forhold til boligformål.

Nattstøy og maksimalstøy bør følges opp. Ved at Oslo S skal betjenes delvis via Nyland Allé bør det undersøkes om tungtrafikkens mengde og fordeling over døgnet.

Luftforurensning

Utredningsprogrammet sier: “Det skal redegjøres for ventilasjonsprinsipp og mulig rense-metodikk for tunnelsystemet, og utføres beregninger for luftforurensning fra tunnel og anlegget forøvrig langs eksisterende og nye veger som påvirkes.”

Det er ikke redegjort for ventilasjonsprinsippet eller mulig rensemetodikk. Dette må redegjøres for i videre planlegging. Det bør også beregnes forurensningskonsentrasjoner inne i tunnelen.

Det bør videre i samarbeid med kommunen gjøres en vurdering av trafikkens bidrag av den samlede forurensningen i området. Dette fordi gjeldende forskrifter og mål gjelder samlet forurensning i et område. Videre utredninger må også inneholde vurderinger i forhold til nasjonale mål (vedtatt høsten 98) og nye EU-direktiver (vedtas våren 99). Dette vil bidra til å belyse områdets egnethet som boligområde, og om det finnes tiltak som eventuelt kan øke områdets egnethet. Det bør også gjøres egne vurderinger av forurensningsnivåene i mulige boligater, som for eksempel Nyland Allé.

Utredningen konsentrerer seg om NO_x fordi det vanligvis er godt samsvar mellom beregnede og målte verdier, og også mellom forurensning av NO_x og støvbelastning. Utredningen sier ikke noe om hvor høye støvkonsentrasjonene antas å bli, noe som er interessant i forhold til grenseverdier og nasjonale mål. Forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy omhandler både PM₁₀ og NO₂, derfor burde konsekvensutredningen også inneholde en vurdering av PM₁₀. Nasjonale

mål og EU-direktivene vil kunne gjelde på forskjellige steder for PM₁₀ og NO₂, noe som gjør det viktig å gjøre beregninger for begge forurensningstyper.

Vegdirektoratet er kjent med at Oslo vegkontor arbeider med utfyllende utredninger som blant annet både ser på PM₁₀ og NO₂, samt rensemetoder i tunnelen.

Forurensning til vann

Bunnsedimentene i havnebassenget er sterkt forurenset med tungmetaller og miljøgifter. Det foreslås bl a et deponi av bunnsedimenter/mudringsmasse i strandsonen. En massedeponeringsplan bør inngå i forarbeidene til reguleringsplan for området dersom dette deponeringsalternativet fortsatt er aktuelt. De enkelte fysiske tiltakene som er en konsekvens av massedeponeringsplanen må gis behandling i forhold til plan- og bygningsloven og andre relevante lover ut fra tiltakets art. Vi er kjent med at det arbeides med alternative deponeringsmuligheter utenom planområdet for konsekvensutredningen.

Det bør utarbeides et overvåkingsprogram for forurensning i anleggs- og etableringsfasen, med tilhørende beredskapsplaner.

Naturmiljø

Prosjektet vil for alle alternativ gi miljøforbedringer i forhold til naturmiljøet.

En terskeeffekt av senketunnelen vil skape endrede strømningsforhold ved Akerselvas utløp. Hvilke konsekvenser dette kan få på vannkvaliteten og livet i elva generelt er ikke utdypet i konsekvensutredningen. Dette må vurderes nærmere i reguleringsplanfasen, med eventuelle kompenserende tiltak og etablering av et oppfølgingsprogram.

Landskapsbilde

Både i landskapsmessig og kulturhistorisk sammenheng er betydningen av visuelle siktlinjer mellom bl.a Mariakirken, Middelalderparken/Akershus festning/Hovedøya understreket. Illustrasjonene (Byutvikling mellom Kvadraturen og Gamlebyen, Byformanalyse) viser at høydene på bruer og veganlegg er avgjørende i forhold til siktlinjene. Vi forutsetter at dette arbeidet videreføres på reguleringsplannivå.

5.1.2 Konklusjon/oppfølging av miljøtemaene:

Utredningsplikten er vurdert som oppfylt for miljøtemaene.

Vegdirektoratet vurderer ut fra foreliggende materiale, herunder fagrapportene, at konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø er noe mindre konfliktfylte i prinsipp B enn i prinsipp D.

Luftforurensningsutredningen er mangelfull og oppfyller ikke fullt ut utredningsprogrammet. Dette er imidlertid ikke avgjørende for valg av alternativ.

Det bør i samarbeid med kommunen presenteres samlet forurensning i området, ikke bare veganleggets bidrag. Mens utredningen har foregått, er det vedtatt nasjonale mål for luft-

kvalitet. EU har kommet lengre i sitt arbeid med nye luftkvalitetsdirektiver. Forurensningen bør vurderes i forhold til det. Vegdirektoratet er kjent med at Statens vegvesen Oslo arbeider med utfyllende utredninger PM₁₀ og NO₂ og rensemetoder i tunnelen.

Det bør i samarbeid med kommunen gjøres en samlet vurdering av støy og luftforurensing for å få oversikt over områdenes egnethet som boligområder.

I forhold til de andre vurderte miljøtemaene bør følgende problemstillinger følges opp i det videre arbeid:

- i samarbeid med kommunen vurdere veganleggenes forhold til Akerselva
- utføre en utredning av gang- sykkelvegssystemet, med tilknytningspunkter til omkringliggende sykkelvegnettet.
- utarbeide et overvåkingsprogram for forurensing fra veganlegget med tilhørende beredskapsplaner og massedeponeringsplan for mudringsmasse
- evt kompensierende tiltak for anadrome fisk i forhold til problemer i anleggsperioden
- terskelens effekt(tunnelen) på vannkvaliteten og ev kompensierende tiltak bør utredes

5.2 Samfunn

5.2.1 Vurdering og kommentar til fagtemaene

Trafikk

Utredningsplikten vurderes i hovedsak oppfylt for samfunnstemaene.

Vi er kjent med at vegkontoret har kvalitetssikret og revidert trafikkprognosene ut fra endrede planforutsetninger. Den reviderte prognosen som er benyttet i beregningene, gir noe lavere tall enn konsekvensutredningen.

Utforming av kryss og vekslingsstrekninger

En bred boulevard som den planlagte Nyland Allé, vil med en grønn profil og en viss separering av de ulike trafikkantgruppene gi mindre miljølempere enn trafikkmengden tilsier. Trafikken tones ned. Det er viktig at gaten får nok bredde til å kunne skjerme myke trafikanter med grønter eller annet mellom fortau og kjørebane. Fotgjengere bør ikke "tvinges" ned under bakken eller over bru når gata skal krysses. Det bør vurderes signalregulerte gangfelt på en rekke kryssingssteder.

Rundkjøringene bør få bedre avbøying, jf formingsprinsippene for gata slik de er vist. Trikketraséen i midten kan gi konflikter i kryssene. Dette er viktige detaljer som kan rettes opp i forbindelse med reguleringsplanen. Det kan også være nødvendig å foreta andre grep, f.eks å lage en ren kollektivgate isteden for å legge alle funksjoner til én bred gate. Kryssene i Nyland Allé kan få en meget høy belastningsgrad. Dette må tas alvorlig i videre planlegging. Alternativene som det er laget konsekvensutredning for, har klare svakheter som må rettes opp i videre prosess. Vegsystemet inne i Bjørvika kan bli annerledes enn det skisserte, blant annet kan Nyland Allé få en annen rolle. Vegdirektoratet bør konsulteres i videre planlegging.

Alt B

Konsekvensutredningen peker på en del svakheter i utforming av kryss og vekslingsstrekninger i dette alternativet. Vi mener at den korte vekslingsstrekningen i opprampingen fra det undersjøiske krysset sammen med vanskelighetene med å skilte denne delen av vegsystemet, gjør alternativ B uakseptabelt. Det er også uheldig trafikksikkerhetsmessig å føre så mye trafikk til fordeling i kryss under vann. Planen inneholder således bare et realistisk løsningsalternativ, D2.

Alt D2

Vekslingsstrekningen på søndre vegarm til rundkjøringen på Sørengaområdet, er for kort. Selv om denne vekslingsstrekningen ligger i dagen og ikke i tunnel som i alt B, vil det kunne gi uakseptabelt mange konflikter. Den beste løsningen er antakelig å flytte rundkjøringen lenger ut på kaia ved Bispevika. Vi ber om at konsekvensene av en slik flytting vurderes på reguleringsstadiet. Dette krysset kan bli en flaskehals i systemet, og det bør vurderes justeringer i samråd med Vegdirektoratet ved Vegutformingskontoret. Eventuelle avvik fra veg- og gatenormalene skal godkjennes av Vegdirektoratet.

I alternativ D2 etappe 2 er Operagaten som er planlagt i forlengelsen av Tollbodgaten.

Ifølge utredningen har det stor betydning for trafikkavviklingen å ha to parallelle gjennomgående gater mellom Kvadraturen og Bjørvika. Dette samsvarer ikke med å kutte forbindelsen mellom Operagaten og Tollbodgaten i etappe 3. Selv med de avviklingsmessige forbedringene som ligger i denne etappen, bør det vurderes å gi Operagaten en funksjon som samleveg og ikke bare atkomstveg i Bjørvika. _

Kostnadsoverslagene

Etappe	Alt A	Alt B	Alt D1	Alt D2
1	1700	2900	1800	1800
2	-	-	700	200
Sum mill kr	1700	2900	2500	2000

Alt A som er billigst, vurderes som urealistisk og kommenteres ikke videre.

Alt B har overslag i området 2,5 - 3,6 mrd kr.

Alt D1 er en dårligere variant etter prinsipp D og kommenteres ikke videre.

Alt D2 har overslag i området 1,8 - 2,5 mrd kr. Andre etappe som består i utbygging av Nyland Alle mellom Havnelageret og Sørenga er inkludert (ekskl evt miljøtunnel).

En videreføring av prosjektet (tredje etappe) er beskrevet i konsekvensutredningen og vist i vedlegg 2, men er ikke med i ovennevnte overslag.

Kostnadsoverslagene inneholder ikke midler til arkeologiske utgravinger som erfaringsmessig kan bli omfattende og kostbare. Eventuelle erstatningskrav for "tapte" arealer for havnevesenet er heller ikke med i tabellen ovenfor. Overslagene er ikke kvalitetssikret

etter anslagmetoden. Kostnadsrammen kan derfor bli vesentlig høyere. Det er en forutsetning at kostnadsoverslaget blir kvalitetssikret til usikkerhetsnivå på 10% før veganlegget kommer til utførelse.

Nyttekostnads-analyse

Konsekvensutredningsrapport av 1998 legger til grunn reviderte trafikk tall som generelt blir noe mindre enn i utredningen fra 1996.

Når Gardermotrafikken legges til, vil alternativ B gi lengre kjørestrekninger for den del av trafikken som kommer fra E18/E6. Dette vil redusere den totale kjøretidsgevinsten i alternativ B i forhold til 0-alternativet.

Alternativ D1 fra 1996 og alternativ D2 fra 1998 er ikke like. Forskjellig vegnett og kryss på overflaten gir ulike kjørelengder. D2 kommer bedre ut enn både B og D1. Nytte-kostnadsberegningene viser imidlertid negativ netto nytte både for D2 og B. Alternativ B er dårligst.

Vegprosjektets forhold til byutvikling

Prosjektet "E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen", er et av de mest komplekse byutviklingsprosjektet i moderne tid. En vet at planforutsetningene vil endre seg over tid. Allerede idag er forutsetningene for f eks trafikk tallene endret i forhold til de som er benyttet i konsekvensutredningen. Det er viktig at det veg-og gatesystemet som velges, er fleksibelt for videre utvikling av området. Vegdirektoratet ber om at endrede planforutsetninger følges opp i vegprosjektets forhold til byutvikling.

Det forutsettes at spørsmål om hvordan Nyland Allé vil fungere, vurderes i forhold til:

- Kontakt mellom kvadraturen og Gamlebyen - målet om å knytte øst og vest bedre sammen. I forslagene er det ikke forbindelse videre rett østover. Nyland allé ender i en rundkjøring.
- Kontakt, særlig for fotgjengere og syklister på tvers av Nyland Allé. Hvordan forhindrer man at Nyland allé blir en ny barriere mellom byen og sjøen, og mellom byen forøvrig og bolig- og næringsområder på sjøsida?
- Utforming og alternative løsninger for Nyland Allé forutsettes utredet.
- Kvaliteten på bomiljøene må utredes nærmere. Det er ikke gjort overbevisende studier som viser at ønsket nivå i forhold til støy og god tilgjengelighet oppfylles.
- Alternativ D2 er avhengig av at etappene 2 og 3 gjennomføres for at de ønskede mål skal oppfylles. Reguleringsplan som utarbeides for området må sikre tilgjengelighet til sjøområdet og boligområdene, og kontakt mot rv 4 blir løst også i første etappe.

Konklusjon/oppfølging av samfunnstemaene

Utredningsplikten er vurdert som oppfylt for samfunnstemaene.

Det er vesentlige svakheter i utforming av kryss og vekslingsstrekninger i alternativ B. Alternativ B har svakheter med for kort vekslingsstrekning i opprampingen fra det

undersjøiske/underjordiske krysset. De store trafikkmengdene som skal fordeles i kryss under vann, gjør alternativet usikkert både for kapasitet og trafiksikkerhet. Vegdirektoratet vurderer alternativ B som uakseptabelt.

Alternativ D har noe av de samme svakhetene som B. Vekslingsstrekningen for søndre vegarm til rundkjøringen på Sørenga er for kort. Det bør på reguleringsstadiet vurderes om rundkjøringen kan flyttes lenger ut på kaia. Krysset kan bli en flaskehals i vegsystemet, og det bør vurderes justeringer av krysset i samråd med Vegdirektoratet. Eventuelle avvik fra veg- og gatenormalene skal godkjennes av Vegdirektoratet.

Kostnadsverslagene er ikke kvalitetssikret etter anslagmetoden. Kostnadsrammen kan bli vesentlig høyere enn tallene i konsekvensutredningen. Det forutsettes at kostnadsverslaget kvalitetssikres til usikkerhet på 10% før veganlegget kommer til utførelse.

Vegdirektoratet er opptatt av at Vegvesenets anlegg skal tilpasses byutviklingen på en best mulig måte og anbefaler at det følges opp med samarbeid mellom impliserte aktører og fagmiljøer i forbindelse med reguleringsplanarbeidet i området. Det bør etableres samarbeidsfora om byutvikling/byform med kompetanse innen dette området.

5.3 Spesielt om forhold til havneinteressene

Utfylling av Lohavn har to hovedhensikter. Det er å skaffe deponi for forurensede masser og å skaffe erstatningsarealer for havnearealer som medgår til samferdselsformål.

Arealinngrepene på Sørengaterminalen er på det meste ca 35 da i anleggsfasen og 7 - 15 da i permanent situasjon. I konsekvensutredningen for Lohavn (juni 1999) er det utredet to alternativer. Det er full utfylling som gir ca 47 da og delvis utfylling som gir ca 11 da.

Kystverkets merknader

Kystverkets uttalelse tar utgangspunkt i Oslo Havn's sentrale funksjon som nasjonal havn. Det foreligger ikke nye vedtak om utviklingen av Oslo Havn hverken på kommunalt eller statlig nivå, og Kystverket mener at det framlagte vegprosjekt må ta utgangspunkt i dagens arealsituasjon.

Vi oppfatter uttalelsen fra Kystverket slik at konsekvensutredningen og prosessen så langt ikke garanterer for at havneinteressene ivaretas tilstrekkelig, og at virkningene for havna heller ikke er tilstrekkelig klarlagt. Dette begrunnes med at

- Utredningene i forhold til havnearealene bare tar høyde for arealavstøvelser som følge av vegtiltaket, og ikke den medfølgende byutvikling.
- De skisserte virkningene for havna står og faller med at den forutsatte oppfyllingen av Lohavn kan gjennomføres. Videre pekes det på at arealinngrepet er størst i anleggsfasen, og at det er noe uvisst når den planlagte oppfyllingen vil kunne utnyttes til havneformål p.g.a. usikkerhet med bæreevne og setninger. Kystverket antar at Oslo Havn vil få store arealproblemer på Sørenga, spesielt i anleggsperioden dersom oppfyllingsområdene i

Lohavn ikke samtidig kan tas i bruk til havneformål.

- Utover Lohavnutfyllinga er det ikke angitt noen alternative erstatningsarealer for tap av havnearealer (eller alternative depot for plassering av forurensede bunnsedimenter). Det understrekes at Oslo Havn må få kompensasjon for de arealer som må avstås til veggen, men at dette bare i begrenset grad er avklart gjennom konsekvensutredningen.

På den bakgrunn forutsetter Kystverket at konsekvensene for havna som følge av byutvikling og vegbygging må vurderes samlet i den etterfølgende reguleringsprosess, og at de berørte partene kommer fram til en minnelig ordning. I motsatt fall oppfatter vi uttalelsen som et signal om mulig innsigelse på reguleringsplanen. Det presiseres at reguleringsplan for Lohavn bør behandles politisk før eller seinest samtidig med reguleringsplan for Bjørvika.

Kystverket ønsker at det blir satt som vilkår for godkjenning av den framlagte konsekvensutredningen at arealavståelser i forbindelse med vegtiltaket tas opp gjennom en egen tilleggsutredning (oppfølgingsprogram) der berørte parter som Oslo Havn er koblet inn. Kystverket mener at siktemålet for en slik utredning er å komme fram til en avtale om avståelser og kompensasjon som ikke svekker Oslo Havn økonomisk og dessuten gir havnen nødvendige erstatningsarealer til sin drift. Samtidig ønskes å ta høyde for en tilfredsstillende framdrift mht utvikling av hele området (veg,havn,byutvikling m v).

5.3.1 Vurdering

Ifølge utredningsprogrammets pkt. 6.3.3. skal konsekvensene for havneområdet og NSB utredes i samarbeid med de respektive myndighetene. Dette gjelder areal- og bygningsmessige konsekvenser og farvannsinnskrenkinger.

Det vil være av vesentlig betydning for havna at Lohavnoppfyllingen kan gjennomføres. Det framgår på side 21 i konsekvensutredningen at Lohavnoppfyllingen tidligere var en integrert del av vegutredningen, men at den nå er skilt ut som egen sak. På side 22 står blant annet at tidspunktet for anleggsstart på Bjørvikaprojektet vil være avhengig av at det kan skaffes erstatningsarealer for havnevirksomheten på Sørenga.

På side 125 heter det videre at for å redusere konsekvensene må det skaffes erstatningsarealer som kan tas i bruk før utbyggingen starter på Sørenga. Den foreslåtte utfyllingen av Lohavn er således framstilt en forutsetning for vegtiltaket.

Selv om Lohavnoppfyllingen er skilt ut som en egen konsekvensutredning/reguleringsplan er det en nær sammenheng med vegtiltaket. Det synes derfor rimelig at behandling av konsekvensutredning/reguleringsplan for Lohavn og reguleringsplan for Bjørvika blir samordnet slik Kystverket ønsker.

Konsekvensene dersom ikke utfylling i Lohavn gjennomføres, er ikke klarlagt i detalj. I konsekvensutredningen for Lohavn sier Oslo havnevesen at referansealternativet (ny E18 i Bjørvika uten utfylling av Lohavn) medfører at terminalen blir mindre enn i dag og at kapasiteten dermed reduseres. Oslo havnevesen har tidligere uttalt at uten utfylling i Lohavn må operatøren på Sørenga flytte et annet sted, og dette kan medføre betydelige erstatningskrav til Statens vegvesen. Det er nevnt beløp av størrelse flere hundre mill kr.

Konsekvensutredningen belyser de direkte arealmessige konsekvenser av tiltaket permanent og i anleggsperioden, og videre at de driftsmessige og økonomiske konsekvensene kan bli betydelige om det ikke gjennomføres avbøtende tiltak, herunder oppfylling i Lohavn som det mest nærliggende tiltaket.

Vegdirektoratet ser ikke grunn til å imøtekomme kravet fra Kystverket om at det ved godkjenning av konsekvensutredningen for E18 skal settes vilkår om tilleggsutredning/oppfølgingsprogram til grunnlag for kompensasjonsavtaler i forhold til havna. Erstatninger og eventuelle erstatningsarealer for havna må løses som ledd i forhandlingsgrunnervervsprosessen knyttet til tiltaket og baseres på den planløsning som velges. Vi viser her til det samarbeidet som er igangsatt mellom Miljøverndepartementet, Oslo kommune (herunder Oslo Havnevesen), NSB Eiendom og Statens vegvesen Oslo for å etablere et utgangspunkt for videre forhandlinger om viktige finansierings- og gjennomføringsspørsmål knyttet til byutvikling i Bjørvika - Bispevika.

Vi er kjent med at det pågår utredning av dypdeponering på Malmøykalven som et alternativ til deponering i Lohavn. Melding om dette tiltaket er planlagt i løpet av 1999. Dypdeponering vil være fordelaktig for selve veganlegget. En vil med dypdeponering stå friere med hensyn på framdrift og være mer uavhengig av tilgrensende aktiviteter.

5.3.2 Konklusjon i forhold til havneinteressene

Vegdirektoratet vurderer utredningsplikten i forhold til havneområdet som oppfylt.

Utfylling av Lohavn er fortsatt viktig for at veganlegget kan gjennomføres. Det foreligger i dag ikke klare alternativer til Lohavn. Dersom arbeidet med å finne andre løsninger for plassering av forurenset masse, fører til at andre realistiske alternativer, vil en stå friere til å vurdere omfang og lokalisering av erstatningsarealer. Dette må avklares i forbindelse med reguleringsplanene for Lohavn og Bjørvika.

Reguleringsvedtak for Bjørvika bør koordineres i tid med behandlingen av reguleringsplan for oppfylling i Lohavn.

Erstatninger og eventuelle erstatningsarealer/tiltak for havna må skje gjennom den videre forhandlings-/grunnervervsprosess basert på den løsning som vedtas for tiltaket. Vegdirektoratet ser det ikke som hensiktsmessig å legge detaljerte føringer på denne prosessen i forbindelse med godkjenning av konsekvensutredningen.

6. Hovedkonklusjon

På grunnlag av utredningsprogram fastsatt 29 juni 1995, konsekvensutredningen, rapporter fra 1996 og 1998, for E18 mellom Festningstunnelen og Ekebergstunnelen, og innkomne høringsuttalelser, har Vegdirektoratet som ansvarlig myndighet vurdert at utredningsplikten er oppfylt, jf bestemmelsene om konsekvensutredning i plan- og bygningsloven kapittel VII-a.

Vegdirektoratet godkjenner konsekvensutredningen med de merknader som framgår av dette sluttokumentet. Vi viser spesielt til delkonklusjonene under kapittel 5.

Konsekvensutredningen for E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen og dette sluttokumentet er grunnlag for vedtak om reguleringsplan. Vedtaket skal offentliggjøres med begrunnelse. Av begrunnelsen skal det framgå hvordan konsekvensutredningen, og høringsuttalelsene til denne har vært vurdert, og hvilken vekt de er tillagt, særlig for valg av alternativ og fastsetting av avbøtende tiltak.

Vi ber Statens vegvesen Oslo orientere alle som har avgitt uttalelse til konsekvensutredningen med kopi av sluttokumentet.

Utbyggingsavdelingen
Med hilsen

Lars Aksnes
utbyggingsdirektør

Petter Hildre
kontorsjef

4 vedlegg

Kopi m vedlegg: Miljøverndepartementet
Direktoratet for naturforvaltning
NIBR