



VURDERING AV FORHOLDET TIL FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNING av 2017

Hensikten med dette dokumentet er å vurdere behovet for konsekvensutredning, samt belyse aktuelle utredningstemaer og medvirkningsopplegg.

Veilederen «Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven», juni 2021 skal benyttes ved behov.

Forslagsstiller og fagkyndig ansvarlig: Østfold fylkeskommune	Plan: Fv. 118 Ny Sarpsbru
Konsulent: Multiconsult	PlanID: 3105 24045
Saksnummer:	Saksbehandler:
Kontaktinformasjon:	Sted/Dato:

1. Bakgrunn og formål

Hensikten med prosjektet er å bedre forholdene for buss og myke trafikanter over Glomma. Behovet for en ny Sarpsbru er også begrunnet i at dagens bruer over Sarpsfossen er i dårlig stand og det kan bli behov for å innføre vektbegrensning for tynge kjøretøy. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2 og har høy prioritet i fylkeskommunen.

Ny vei planlegges med to kjørefelt og to kollektivfelt, mellom Borregaardsbakken og Hafslund skole. I tillegg inngår nye holdeplasser i fv. 109 St. Marie gate og Pellygata som erstatning for eksisterende holdeplass St. Olavs voll som må legges ned når ny bru er bygd. Fra toppen av Borregaardsbakken går traséen mellom kryss St. Marie gate og St. Nikolas gate (fv. 109/fv. 118) og krysser over dagens jernbane. Veien fortsetter over Tarrisområdet, og krysser Glomma på en ny bru nord for dagens bruer. På Hafslund-siden kobles Nordbyveien til den nye veitraséen i en rundkjøring. Videre følges Nordbyveien opp til rundkjøringen ved Hafslund skole.

Kommunedelplanen for InterCity Borg bryggerier–Klavestad ligger til grunn for planarbeidet.

2. Vurdering av om planforslaget vil utløse krav om konsekvensutredning jf. pbl. § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning

Alle planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal konsekvensutredes, jf. pbl. § 4-2 annet ledd.

Forskrift om konsekvensutredninger (2017) §§ 6, 7 og 8 beskriver hvilke planer og tiltak som omfattes av forskriften.

3. Vurdering etter § 6 – Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

- a) Kommuneplanens arealdel, regionale planer etter pbl., kommunedelplaner og områdereguleringer.

Vurdering: Planen er en detaljreguleringsplan, og bokstav a er derfor ikke aktuell.

- b) Reguleringsplaner etter pbl. for tiltak i forskriftens vedlegg I. Se vurdering i eget vedlegg.

Konklusjon: Tiltaket omfattes av vedleggets punkt 7 e), men det kreves ikke konsekvensutredning for reguleringsplanen i og med at tiltaket er konsekvensutredet i kommunedelplan for InterCity Borg bryggerier – Klavestad, og reguleringsplanen samsvarer med kommunedelplanen, jf. forskriftens § 6 første ledd bokstav b) annet punktum.

Begrunnelse

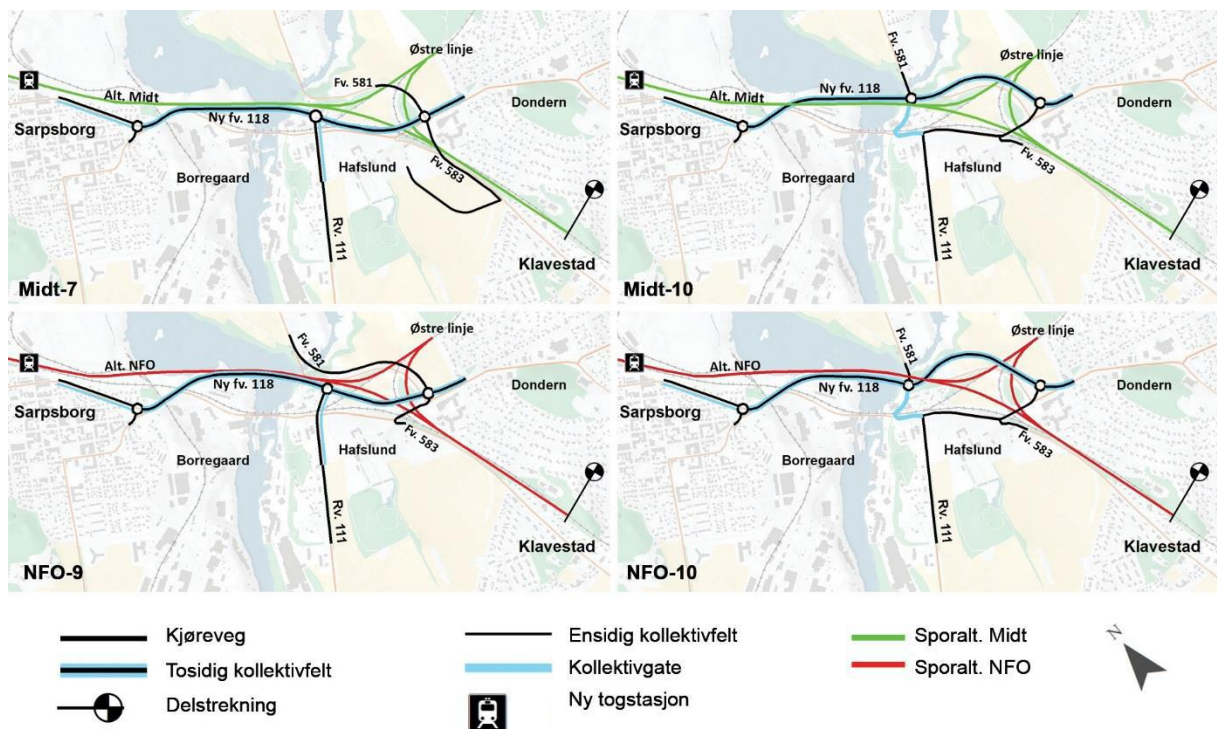
Tiltaket «Fv. 118 Ny Sarpsbru» er kostnadsberegnet til ca. 4 700 millioner kr og faller dermed inn under Vedlegg I nr. 7 e). I Forskrift om konsekvensutredning § 6 bokstav b annet punktum er det imidlertid en unntaksbestemmelse som sier at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I er unntatt fra utredningsplikten dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan, og reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. Unntaket i § 6 b) er avgrenset til situasjoner der man i en tidligere plan har gjennomført en konsekvensutredning og har utredet de miljømessige og samfunnmessige virkningene av dette konkrete tiltaket. Videre framgår av veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven at unntaket i § 6 b) først og fremst vil være aktuelt for samferdselstiltak (vedlegg I nr. 7) der konkrete utbyggingsplaner er tilfredsstillende og detaljert utredet og avklart i en kommunedelplan eller områderegulering, som er tilfelle for Ny Sarpsbru.

Av veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven framgår at reguleringsplan kan avvike noe fra føringer i overordnet plan uten at dette utløser krav til konsekvensutredning (punkt 2.6). Hva som anses som mindre avvik må vurderes konkret i den enkelte sak. I slike tilfeller er det viktig at det i

reguleringsplanbeskrivelsen gis en redegjørelse for endringene fra vedtatt overordnet plan, og at virkningene av endringene blir vurdert og beskrevet.

Tidligere konsekvensutredning

Fv. 118 Ny Sarpsbru er konsekvensutredet gjennom kommunedelplan for InterCity Borg bryggerier – Klavestad. Det framgår av planprogrammet som er utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanen at konsekvensutredningen gjelder et konkret vei- og jernbanetiltak. Den delen av konsekvensutredningen der ny Sarpsbru inngår, omfatter fire sammensatte vei- og jernbanealternativer, basert på to jernbanealternativer (Midt og NFO) og tre veialternativer (7, 9 og 10). De fire alternativene Midt-7, Midt-10, NFO-9 og NFO-10 er utredet med og uten omlegging av rv. 22 ved Hafslund. I alle alternativene ligger ny vei og ny jernbane på hver sin bru over Glomma.



Oversikt over konsekvensutredede alternativer i forbindelse med kommunedelplan for InterCity Borg bryggerier – Klavestad (omlegging av rv. 22 ved Hafslund framgår ikke av kartskissene)

Konsekvensutredningen i kommunedelplanen er gjennomført i henhold til full metode i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Full metode etter V712 innebærer at det allerede i kommunedelplanen er gjort en mer omfattende konsekvensvurdering av det konkrete tiltaket enn kravene som normalt stilles til en konsekvensutredning. Metodikken oppfyller kravene til utredning på tiltaksnivå i hht. EIA-direktivet. Det er utarbeidet en samfunnsøkonomisk analyse bestående av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samt at andre samfunnsmessige konsekvenser er vurdert. De prissatte konsekvensene omfatter ikke bare

investeringskostnad, men også bl.a. driftskostnader, trafikantnytte, ulykker, støy, luftforurensning og klimagassutslipp. De ikke-prissatte konsekvensene omfatter temaene landskapsbilde, kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold og naturressurser. For de ikke-prissatte temaene vurderes konsekvenser for det enkelte temaets influensområde. Det er influensområdets verdi og tiltakets påvirkning på området som avgjør konsekvens. I påvirkning inngår ikke bare fysisk inngrep, men også påvirkning på grunn av endret trafikk, barrierevirkning, visuell påvirkning, fjernvirkning, osv.

Konsekvensutredningen omfatter et større område enn vedtatt kommunedelplan, både fordi utredningen er gjort for flere alternativer enn det vedtatte alternativ Midt-7, og fordi alle ikke-prissatte konsekvenser er utredet for hele sitt influensområde. Influensområdene er for flere temaer større enn planområdet. Selv om det til grunn for konsekvensutredningen forelå et konkret forslag til vei- og jernbanetrasé, er tiltakets påvirkning på influensområdet og derigjennom konsekvens for de enkelte KU-temaene vurdert for en bredere korridor. Konsekvensutredningen av vei- og banetiltaket omfatter dessuten alle følgetiltak (som omlegging av infrastruktur, geotekniske tiltak, tiltak som er nødvendige av hensyn til anleggsgjennomføring, avbøtende tiltak, o.l.) som var kjent og/eller ble ansett som nødvendige under utarbeidelse av kommunedelplanen.

Av de ulike alternativene som ble konsekvensutredet, kommer det vedtatte alternativet Midt-7 best ut på prissatte konsekvenser og er samlet sett vurdert å ha liten til middels negativ virkning på ikke-prissatte konsekvenser.

Reguleringsplanens løsninger – endringer fra kommunedelplanen

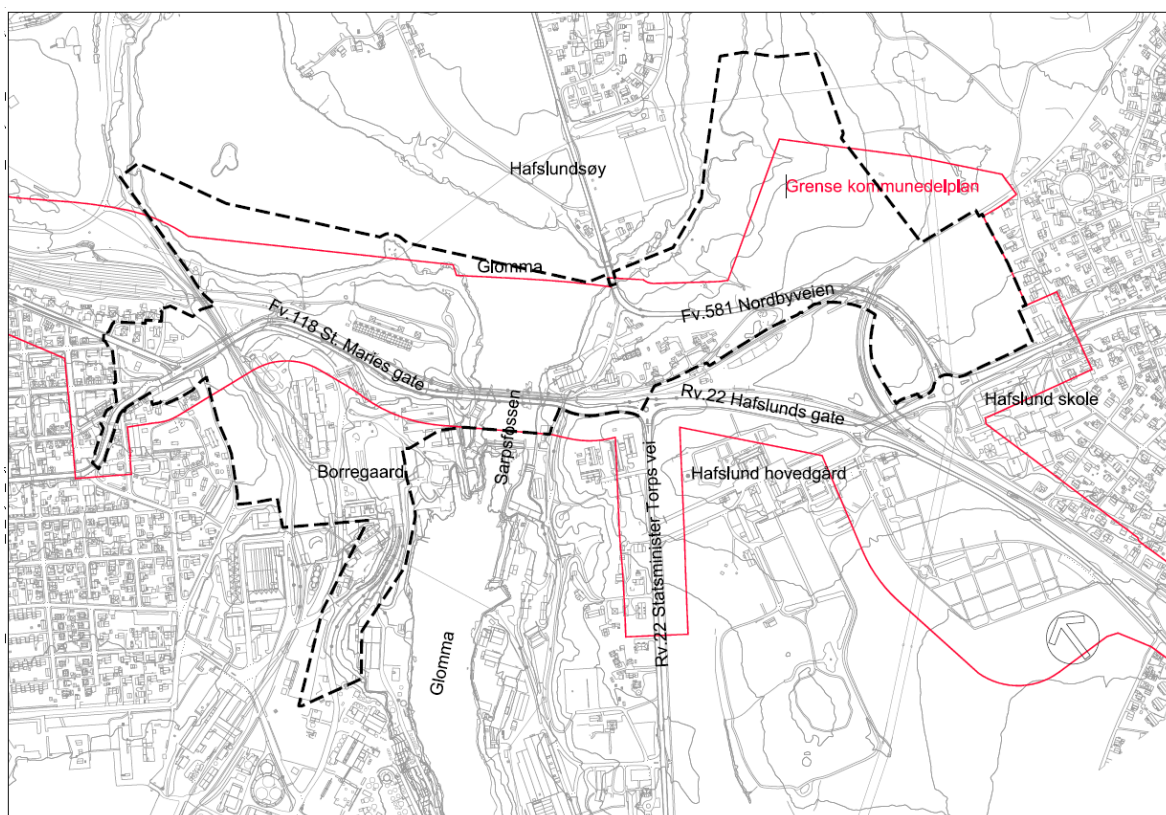
Vedtatt kommunedelplan for InterCity Borg bryggerier – Klavestad for alternativ Midt-7 viser linjer for jernbane, vei og kollektivtrasé. Som det framgår av kommunedelplanen kap. 11.2.3 gir linjene forutsetninger for reguleringsplanfasen, men er ikke til hinder for at viste traséer kan bli justert eller supplert ut fra det økte kunnskapsgrunnlaget som etableres gjennom reguleringsplanprosessen. Linjene er ikke juridisk bindende, da endelig utforming av tiltakene skal avklares gjennom reguleringsplanfasen. Det framgår også av kommunedelplanens kap. 12.1.1 at det vil måtte gjøres optimaliseringer av både vertikal og horisontal linjeføring i reguleringsplanfasen, og at nødvendige ytterligere geotekniske undersøkelser og stabilitetsberegninger også kan gi behov for endring av tiltaket. Det presiseres videre at endrede tiltak vil kunne påvirke omgivelsene på annen måte enn det som ble lagt til grunn for kommunedelplanen, og at vurdering av endringene i så fall blir en del av reguleringsplanprosessen.

På bakgrunn av økt kunnskapsgrunnlag er veiltaket fra kommunedelplanens alternativ Midt-7 optimalisert i reguleringsfasen. Optimaliseringen har medført noen justeringer av tiltaket i forhold til slik dette var planlagt i kommunedelplanen. Disse endringene er:

Reguleringsplanforslaget	Alternativ Midt-7 i kommunedelplanen
Ingen ny trasé for jernbane, eksisterende jernbane skal bestå	Ny trasé for jernbane nord for fv. 118, eksisterende jernbane fjernes
T-kryss i kryss mellom fv. 118 og fv. 109	Kryss mellom fv. 118 og fv. 109 er foreslått som rundkjøring
Fv. 118 går i viadukt/bru over Tarris og Glomma. Veibrua er 755 m lang, og ligger ca. 30 m over Glomma.	Fv. 118 går på fylling over Tarris. Veibrua over Glomma er 235 m lang, og ligger ca. 14 m over Glomma.
Fv. 118 kobles mot Nordbyeien i en rundkjøring og går i samme trasé som Nordbyeien fram til rundkjøring ved Hafslund skole. Eksisterende rundkjøring ved Hafslund skole beholdes.	Fv. 118 kobles mot rv. 22 i en rundkjøring og går i omtrent samme trasé som dagens jernbane langs Hafslund hovedgård fram til ny rundkjøring ved Hafslund skole
Ingen direktekobling til rv. 22, man må via rundkjøring ved Hafslund skole.	Direktekobling til rv. 22
Trasé for sykkelvei med fortau går via Tarris, Møllegata og langs ny fv. 118	Trasé for sykkelvei med fortau følger dagens kjørevei (fv. 118 og rv. 22) mellom sentrum og Hafslund skole.
Geotekniske tiltak vest for Glomma: På Tarris er det behov for avlastning av eksisterende terreng, masseutskifting langs industrisporet, bruk av lette masser i fyllinger, jetpeling, støttefyllinger herunder også støttefylling ut i Glomma utenfor Olavsvollen. Mot Borregaard er det behov for jetpeling og mur, støttefylling, avlastning av eksisterende terreng i Ruinparken, samt masseutskifting i skråning bak vannverket.	Geotekniske tiltak for veiltaket vest for Glomma: Avlasting av terreng gjennom fjerning av eksisterende jernbanefylling, spunting som avstives utvendig i et til to nivåer mot Glomma, Sarpsfossen og Borregaard, kalksementpeling (ev. jetpeling) mot Sarpsfossen og der nye fyllinger ligger over terrengnivå, bruk av lette masser i nye fyllinger, og masseutskifting til lette masser.
Geotekniske tiltak øst for Glomma: Støttefyllinger mot jernbanen ved møllebygningen og i skråninger mot Glomma/Jomfrudammen, avlastning av eksisterende terreng, masseutskifting, grunnforsterking (kalksementpeling eller jetpeling), pelet betongplate og bruk av lette masser.	Geotekniske tiltak for veiltaket øst for Glomma: Kalksementpeling der nye fyllinger/skjæringer, lette masser i fyllinger, og avstivende spunt i byggegroper i anleggsfase.

Endringer som gjelder geotekniske tiltak skyldes økt kunnskapsgrunnlag i reguleringsfasen. Det presiseres at heller ikke reguleringsplanen gir en endelig avklaring av hvilke tiltak som skal gjennomføres. Hensikten i reguleringsplanfasen er å sikre at områdestabilitet kan ivaretas og at det settes av tilstrekkelig areal til dette i planen. Det er først gjennom etterfølgende byggeplan at de endelige geotekniske tiltakene for å sikre område- og lokalstabilitet avklares.

Enkelte av de endrede geotekniske tiltakene går utenfor vedtatt kommunedelplans avgrensning. Varslet planavgrensning for reguleringsplanen er derfor utvidet med ca. 88 daa mot sør ved Borregaard og ca. 82 daa mot nord, i hovedsak ut i Glomma og på Hafslund-jordene. De endelige tiltakene vil kun omfatte deler av det varslede planområdet, og reguleringsplanens avgrensning vil dermed bli mindre enn varslet område.



Illustrasjon som viser avgrensning av kommunedelplanen (rød strek) og varslet plangrense for reguleringsplanen.

Vurdering av endringene

Det at videre planlegging og utbygging av jernbanen er satt på vent, medfører behov for enkelte justeringer og tilpasninger i veiltaket. Det har blant annet vært nødvendig å gjøre en justering av veitraséen på Hafslund. Endringen medfører at veiltaket i stor grad følger dagens fv. 581 Nordbyveien på Hafslundsiden i og med at kommunedelplanen der viser ny vei på dagens jernbanetrasé. Østfold fylkeskommune vurderer endringen i veitrasé som mindre både fordi omlegging av deler av fv. 581 inngikk som et tiltak i Midt-7, og dermed er konsekvensutredet, og

fordi reguleringsplanens trasé er i tråd med det kommunedelplanen angir som nødvendig midlertidig veitrasé fram til jernbanen er ombygd. Endringen forventes ikke å ha andre ikke-prissatte konsekvenser enn det som er utredet gjennom konsekvensutredningen i kommunedelplanen. Virkningene av den endrede traséen beskrives i planbeskrivelsen og sammenholdes med konsekvensutredningen.

At det i reguleringsplanen ikke legges opp til å koble rv. 22 direkte inn på den nye veitraséen har også sammenheng med at jernbanen ikke skal bygges ut samtidig med fv. 118. En slik kobling krever kryssing av eksisterende jernbanespor på Hafslund. Det er ikke mulig å krysse over jernbanen på grunn av frihøydekrav for sporet og kort avstand til den nye rundkjøringen på Hafslund. Å krysse under jernbanen krever sannsynligvis inngrep i parken til Hafslund hovedgård, og anses også som anleggsmessig svært krevende. Endringen i trasé for rv. 22 forventes ikke å ha andre ikke-prissatte konsekvenser enn det som er utredet gjennom konsekvensutredningen i kommunedelplanen. Virkningene av den endrede traséen beskrives i planbeskrivelsen og sammenholdes med konsekvensutredningen.

Gjennom arbeidet med reguleringsplanen er det besluttet at veien skal krysse over dagens bane på Tarris, og ikke under slik det var tenkt i kommunedelplanen, jf. vedtak 15. juni 2023 i Sarpsborg bystyre sak 46/23. Fordi jernbanen ikke bygges ut samtidig, anses det å krysse under banen som for komplisert og risikabelt med tanke på grunnforhold og trafikkavvikling. Det ville også være nødvendig med en mer omfattende omlegging av eksisterende bane enn det som var antatt i kommunedelplanen i og med at omleggingen vil bli ansett som permanent og ikke midlertidig. Kryssing over eksisterende jernbane på Tarris innebærer at veien blir liggende på bru i stedet for fylling på Tarris, og at brua over Glomma blir liggende høyere enn det som var tenkt i kommunedelplanen. Østfold fylkeskommune vurderer dette som en mindre endring. Vei/bru følger på Tarris samme trasé som angitt i det vedtatte alternativ Midt-7. Endringen i høyde på brua kan gi endring i ikke-prissatte konsekvenser. Virkningene av den endrede høyden på brua beskrives i planbeskrivelsen og sammenholdt med konsekvensutredningen.

Kommunedelplanen forutsatte at dagens jernbanefylling på Tarris skulle fjernes når jernbanesporet var lagt om. Fjerning av fyllingen ville medført en avlastning av terrenget. At fyllingen ikke fjernes har, sammen med økt kunnskap gjennom grunnundersøkelsene og nye stabilitetsberegninger i reguleringsfasen, medført behov for noen andre geotekniske tiltak enn i kommunedelplanen. I kommunedelplanen var det tenkt utstrakt bruk av spunting med utvendige avstivende stag på Tarris, men det var også ansett å være behov for grunnforsterkning gjennom kalksementpeling eller jetpeling, og masseutskifting til lette masser. Det inngår derfor geotekniske tiltak på store deler av Tarris i konsekvensutredningen av alternativ Midt-7. Av tiltakene som i reguleringsfasen foreslås for å ivareta områdestabilitet, anses støttefyllingen utenfor Olavsvollen som endring fra Midt-7 i KU-sammenheng. Sammenholdt med de geotekniske tiltakene på Tarris som inngikk i Midt-7, anser fylkeskommunen støttefyllingen som en mindre endring. Støttefylling ute i Glomma vil ha andre ikke-prissatte konsekvenser enn Midt-7. Det er derfor lagt vekt på å hensynta disse konsekvensene i størst mulig grad i utforming av planen.

Konsekvenser av støttefyllingen vil bli vurdert og beskrevet i planbeskrivelsen, og sammenholdt med konsekvensutredningen av Midt-7.

Også på Hafslund inngår en rekke geotekniske tiltak i alternativ Midt-7. I KU-sammenheng vil behovet for avlastning av skråningskant mot Jomfrudammen og støttefylling rett øst for Grøte bru (brua over til Hafslundsøy) anses som endring fra Midt-7. Området som skal avlastes forventes ikke å berøre kantvegetasjon mot elva, men to hule eiker på skråningstoppen kan bli berørt. Eventuell matjord som berøres vil bli tilbakeført. Støttefyllingen øst for Grøte bru vil bli etablert på land, men vil berøre kantvegetasjon. Østfold fylkeskommune vurderer tiltakene som relativt små, og anser derfor endringene som mindre. Berøring av kantvegetasjon mot Jomfrudammen kan ha andre ikke-prissatte konsekvenser enn Midt-7. Det er derfor lagt vekt på å ivareta disse hensynene i størst mulig grad i utforming av planforslaget. Konsekvenser av endringene vil bli beskrevet i planbeskrivelsen og sammenholdt med konsekvensutredningen.

I kommunedelplanen var spunting utenfor eksisterende vei foreslått som stabiliserende tiltak mot Borregaard. Det at jernbanefyllingen må bestå har sammen med økt kunnskapsgrunnlag i reguleringsfasen gjort at det nå i stedet foreslås støttefylling delvis på støttemur forsterket med jetpeler i skråningen ned mot Borregaard. Deler av støttefyllingen er også nødvendig for å legge om veien i midlertidig trasé i anleggsfasen. I vedtatt reguleringsplan for St. Marie gate bru (PlanID 3105_12037) inngår for øvrig også midlertidig støttefylling med omtrent samme utstrekning som i planforslaget. Kommunedelplanens forslag om nedsetting av spunt med utenforliggende avstivende stag ville krevd arealer utenfor spunt. Det inngår derfor tiltak som berører Borregaards arealer også i konsekvensutredningen i kommunedelplanen. Dette gjelder tiltak i skråningen mellom industrisporet og St. Marie gate 2 og deler av støttefyllingen ved St. Marie gate 2 og ned til Borregaard kraftverk. Den delen av støttefyllingen som ligger utenfor kommunedelplanens avgrensning innebærer en endring fra Midt-7. Endringen forventes ikke å ha andre virkninger for ikke-prissatte konsekvenser enn det som er utredet gjennom konsekvensutredningen i kommunedelplanen. Endringene og konsekvenser av løsningen vil bli beskrevet i planbeskrivelsen og sammenholdt med konsekvensutredningen.

Det pågår avklaringer mot Borregaard med hensyn til omfang og utstrekning av støttefylling/støttemur langs eksisterende vei inne på bedriftens arealer. Drøftinger og avklaringer av dette forventes å pågå også etter at reguleringsplanen er vedtatt. Avklaringene gjelder ivaretagelse av Borregaards drifts- og beredskapsbehov. Ivaretagelse av drift og beredskap på Borregaard håndteres gjennom ROS-analysen.

Gjennom reguleringsplanarbeidet er det også antatt behov for stabiliserende tiltak bak vannverket på Borregaards område. Det pågår avklaringer med Borregaard om tiltaket, og det kan være at tiltaket er gjennomført før reguleringsplanen vedtas. Østfold fylkeskommune vurderer tiltaket som relativt lite i omfang/utstrekning, og anser derfor endringen som mindre. Endringen forventes ikke å ha andre virkninger for ikke-prissatte konsekvenser enn det som er utredet gjennom konsekvensutredningen i kommunedelplanen. Endringene og konsekvenser av

Løsningen vil bli beskrevet i planbeskrivelsen og sammenholdt med konsekvensutredningen.

Det er gjennom reguleringsplanarbeidet også avdekket behov for avlastning i toppen av skråningen i Ruinparken mot Borregaard. Omfang av avlastningen er ikke endelig avklart. Parkområdet vil beplantes på nytt etter at tiltakene er gjennomført. Østfold fylkeskommune vurderer tiltaket som relativt lite i omfang/utstrekning, og anser derfor endringen som mindre. Tiltaket kan ha andre ikke-prissatte konsekvenser enn Midt-7. Det er derfor lagt vekt på å ivareta disse hensynene i størst mulig grad i utforming av planforslaget. Konsekvenser av endringene vil bli beskrevet i planbeskrivelsen og sammenholdt med konsekvensutredningen.

De øvrige endringene fra Midt-7 som framgår av tabellen over anses ikke å innebære en endring i KU-sammenheng.

I oppstartsmøtet for arbeidet med reguleringsplanen ble det besluttet at unntaksbestemmelsen i forskriftens § 6 bokstav b gjelder og at det ikke var krav om å utarbeide ny konsekvensutredning. Arbeidet i reguleringsfasen har derfor tatt utgangspunkt i at konsekvenser av tiltaket skal beskrives og vurderes i planbeskrivelsen. Avdekkede konsekvenser og ny kunnskap/funn er lagt vekt på under arbeidet med reguleringsplanen. Tiltaket er bearbeidet og tilpasset underveis for å minimere negative virkninger. Hensynet til miljø og samfunn er tatt i betraktning under utarbeidelse av planen. Etter Østfold fylkeskommunes vurdering er derfor intensjonen med konsekvensutredning ivaretatt i planforslaget.

Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående konkluderer Østfold fylkeskommune med at det ikke er krav om konsekvensutredning av tiltaket «Fv. 118 Ny Sarpsbru» i reguleringsplanfasen.

- c) Tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.
Vurdering: Planen omfattes av § 6 bokstav b og bokstav c er derfor ikke aktuell.

3.1 Vurdering etter § 7 – Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding:

- a) Tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven.
Vurdering: Ikke aktuelt.
- b) Planer og programmer etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement.
Vurdering: Ikke aktuelt.

3.2 Vurdering etter § 8 – Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Planer og tiltak som omfattes av § 8 skal vurderes videre etter § 10.

a) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Se eget vedlegg.

Vurdering: Planen omfattes av § 6 bokstav b og § 8 er derfor ikke aktuell.

b) Tiltak i vedlegg II som behandles etter annen lov enn plan- og bygningsloven.

Vurdering: Planen omfattes av § 6 bokstav b og § 8 er derfor ikke aktuell.

Hvis det mellom varsel om oppstart av planarbeidet etter plan- og bygningsloven og utleggelse av planforslag til offentlig ettersyn fremkommer nye opplysninger eller skjer endringer i faktiske forhold som medfører at planen likevel kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det i planforslaget gis en særskilt redegjørelse for planens virkninger.

4. Vurdering etter § 10 - Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

KU-forskriftens § 10 er knyttet opp mot § 8 i samme forskrift. Prosjektet «Fv. 118 Ny Sarpsbru» omfattes av § 6 bokstav b, og fanges dermed ikke opp av § 8. Prosjektet skal derfor ikke vurderes etter § 10.

4.1 Konklusjon

Tiltaket faller ikke inn under § 8 i forskriften og er derfor ikke vurdert etter § 10.

5. Aktuelle utredningstemaer

Den utførte konsekvensutredningen har omfattet alle utredningstemaer som er nødvendige for å tilfredsstille kravene til konsekvensutredninger. Gjennom reguleringsplanarbeidet vil kunnskapsgrunnlag og vurderinger bli supplert/oppdatert på en rekke temaer:

- Temaer som omfattes av prissatte konsekvenser i KU:
 - Støy og luftforurensing
 - Beregninger av støy ved bolig/nye støysonekart basert på optimalisert tiltak
 - Beregning luftkvalitet for optimalisert tiltak
 - Klimagassberegning
 - Klimagassberegning for optimalisert tiltak
- Temaer som inngår i ikke-prissatte konsekvenser i KU:
 - Landskapsbilde
 - Vurdering og beskrivelse av endrede konsekvenser av optimalisert tiltak

- Friluftsliv/ by- og bygdsliv
 - Vurdering og beskrivelse av endrede konsekvenser av optimalisert tiltak
- Naturmangfold
 - Oppdatering av terrestrisk og limnisk kunnskapsgrunnlag gjennom ny kartlegging av naturverdier, fremmedarter og vannmiljø
 - Supplering ifht. endrede krav/retningslinjer
 - Vurdering og beskrivelse av endrede konsekvenser av optimalisert tiltak
- Kulturarv
 - Oppdatert kunnskapsgrunnlag gjennom nye arkeologiske registreringer
 - Vurdering og beskrivelse av endrede konsekvenser av optimalisert tiltak
- Naturressurser
 - Beregning av matjordbeslag av optimalisert tiltak, utarbeidelse av matjordplan
- Andre temaer som oppdateres og suppleres i forhold til kommunedelplanen:
 - Geoteknikk
 - Grunnforurensing
 - Flomsonekartlegging
 - Trafikkberegninger/-analyser
 - YM-plan
 - ROS-analyse

Av de øvrige prissatte konsekvenstemaene er det kun investeringskostnad som vil bli oppdatert gjennom reguleringsplanen. De andre prissatte temaene anses som lite relevante når det bare er ett alternativ. Det supplerte/oppdaterte kunnskapsgrunnlaget er lagt til grunn for bearbeiding og tilpassing av tiltaket underveis i arbeidet med reguleringsplanen, og er så langt som mulig tatt hensyn til i optimaliseringen av tiltaket i reguleringsfasen.

I planbeskrivelsen for reguleringsplanen vil justeringer av det vedtatte alternativet fra kommunedelplannivå framgå, og konsekvenser av reguleringsplanforslaget vil bli beskrevet og sammenholdt med konsekvensutredningen av Midt-7 fra kommunedelplanen. Etter forslagsstillers syn vil en slik redegjørelse i planbeskrivelsen gi den nødvendige kunnskap og oversikt som er ønskelig for å kunne fatte et planvedtak i samsvar med intensjonen bak KU-forskriften.