



DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Postboks 8111 Dep
0032 OSLO

Deres ref
2007/4914 FM-K

Vår ref
200802769-/LKM

Dato:
19.06.2009

Innsigelse til kommunedelplan for E16 på strekningen Bjørum - Skaret i Bærum kommune

Vi viser til oversendelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus av 23. juli 2008. Saken er i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5, femte ledd oversendt Miljøverndepartementet til godkjenning fordi det foreligger innsigelse fra fylkeslandbruksstyret, fylkesmannens miljøvernavdeling og Statens vegvesen Region øst.

Miljøverndepartementet godkjenner ikke kommunedelplan for E16 i Bærum kommune med alternativ F1 på strekningen Bjørum – Avtjerna og alternativ B2 på strekningen Avtjerna – Skaret. Innsigelsene fra fylkeslandbruksstyret, Statens vegvesen og fylkesmannens miljøvernavdeling er dermed delvis tatt til følge. Miljøverndepartementet fastsetter at alternativ R1.2 med nærmere omtalte tiltak skal legges til grunn på strekningen Bjørum – Avtjerna og alternativ G2-mellomlang på strekningen Avtjerna – Skaret.

Sakens bakgrunn

E16 er hovedforbindelsen for vegtrafikk mellom Oslo og Bergen, og hovedferdselsåre mellom Oslo, Ringerike, Valdres og Hallingdal, samt en hovedveg i Bærum. Statens vegvesen, Region øst står for utbygging av ny E16 mellom Sandvika og Sollihøgda. Hensikten er å redusere antall ulykker, bedre trafikkavvikling, etablere gjennomgående ruter for sykkeltrafikken, legge til rette for at lokalmiljøer bedres og gi en forutsigbar reisetid for privatbiler og kollektivtransport.

Planlegging og utbygging av E16 Sandvika og Sollihøgda er delt inn i tre hoveddelstrekninger. Strekingen Wøyen - Bjørum er under bygging. På strekningene Kjørbo - Wøyen og Bjørum - Skaret er det utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning. Kommunedelplanen for strekingen Kjørbo - Wøyen ble vedtatt av Bærum kommune 26. mars 2008, og arbeid med reguleringsplan er igangsatt.

Kommunedelplanen for ny E 16 strekingen Bjørum – Skaret med tilhørende konsekvensutredning var på høring i perioden fra 13. desember 2006 til 5. februar 2007. Det foreligger innsigelse fra flere instanser til ett eller flere av traséalternativene i Bærum kommune.

Den 8,5 km lange strekingen mellom Bjørum og Skaret er fordelt med 6,0 km i Bærum kommune, Akershus fylke, og 2,5 km i Hole kommune, Buskerud fylke. Ny E16 planlegges som en 20 m bred firefelts motorveg, og blir dimensjonert for hastighet 100 km/t. Dagens veg opprettholdes som lokal veg. Det vil bli planskilte kryss ved Avtjerna og ved Skaret, samt et halvt kryss med sørvendte ramper ved Isi og Bjørum sag.

Strekingen er delt i to parseller med felles koblingspunkt på Avtjerna i Bærum. Løsninger på hver av parsellene kan tilnærmet kombineres fritt. Etter en silingsprosess høsten 2005 gjenstod mellom Bjørum og Avtjerna (parsell 1) fem alternativ (tre hovedalternativer hvorav ett med tre varianter) og mellom Avtjerna og Skaret (parsell 2) fire alternativ. Det er disse alternativene som inngår i kommunedelplanen med tilhørende konsekvensutredning.

Parsell 1, Bjørum – Avtjerna med 5 alternativ

R1.1 (Rød linje, parsell 1, variant 1):

Ny veg går i kort tunnel (0,4 km) gjennom Bukkesteinshøgda på østsida av Rustadelva, krysser over dalen gjennom jordbrukslandskapet på Rustan og legger seg i skjæring i dalsida innunder Bjørkåsen på vestsida av elva, opp til Avtjerna. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 517 mill. kr. (prisnivå 2006).

R1.2 (Rød linje, parsell 1, variant 2):

Ny veg går i noe lengre tunnel enn R 1.1 (0,65 km) gjennom Bukkesteinshøgda, krysser rettere over dalen og legger seg i samme trase som R1.1 innunder Bjørkåsen opp til Avtjerna. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 552 mill. kr. (prisnivå 2006).

R1.3 (Rød linje, parsell 1, variant 3):

I alternativet forutsettes ny veg med samme tunnelloøsning som R1.2 gjennom Bukkesteinshøgda, krysser rettere over dalen og går inn i kort tunnel (0,45 km) under Bjørkåsen. Derfra i samme trase som R1.1 og R1.2 i dalsida opp til Avtjerna. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 601 mill. kr. (prisnivå 2006).

G1 (Grønn linje, parsell 1):

Ny veg går i kort tunnel (0,4 km) gjennom Bukkesteinshøgda, krysser dalen over jordbrukslandskapet langt nede og går inn i lang tunnel (1,2 km) langt vest under

Bjørkåsen. Vegen legger seg nord for Skoglund i samme trase som R-alternativene opp til Avtjerna. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 661 mill. kr. (prisnivå 2006).

F1 (Fiolett linje, parsell 1):

Ny veg går i lang tunnel (1,9 km) først under Bukkesteinshøgda og videre på østsida av Rustadelva til Skoglund, og kommer ut i terreng vel en halv km sør for parselldelet. Alternativet følger terrenget på østsida av dalen opp til Avtjerna og krysser elva der. Dette er alternativet med lengst tunnel for parsell 1. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 717 mill. kr. (prisnivå 2006)..

Parsell 2, Avtjerna – Skaret med 4 alternativ

R2 (Rød linje, parsell 2):

Ny veg går ved Avtjerna i bru (200 meter lang) over Rustadelva og eksisterende E16 til østsida av elva og inn i lang tunnel (2,1 km) forbi Sollihøgda. Bortsett fra en kort tunnel (ca 0,2 km) går den i dagen det siste stykket mot Skaret (samme linje som G2). Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 682 mill. kr. (prisnivå 2006).

G2 (Grønn linje, parsell 2):

Ny veg følger dalsida på vestsida av Rustadelva og går inn i lang tunnel (2,3 km) under Sollihøgda. Bortsett fra en kort tunnel (ca 0,2 km) går den i dagen det siste stykket mot Skaret (samme linje som R2). Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 645 mill. kr. (prisnivå 2006).

O2 (Oransje linje, parsell 2):

Ny veg går i dagen på vestsida av dalen, tar i bru (70 m) over myrområdet mellom nordre og søndre Tjenslitjern, går i kort tunnel (0,45 km) under åsen sør for Sollihøgda og i dagen i lia framover mot Skaret. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 354 mill. kr. (prisnivå 2006).

B2 (Blå linje, parsell 2):

Ny veg legges i lang tunnel (3,9 km) fra Avtjerna til den kommer fram i dalsida helt framme ved Skaret. Dette er alternativet med lengst tunnel for parsell 2. Forslagsstiller har beregnet kostnaden til 880 mill. kr (prisnivå 2006) medregnet delen i Hole.

For alternativene G2 og O2, som ikke går i bru eller tunnel nordover fra Avtjerna, er det forutsatt bygd et "viltlokk" med en lengde på 80 m over veganlegget for å ivareta vilttrekket øst – vest i Avtjernområdet. Viltlokket skal plasseres slik at det fanger opp vilttrekket ved Avtjernmyra best mulig.

Statens vegvesen Region øst som tiltakshaver, anbefalte ved framleggelse av planen at alternativ R1.2 legges til grunn på strekningen Bjørum – Avtjerna og alternativ G2 på strekningen Avtjerna – Skaret, til en samlet kostnad på 1.197 mill.kr. (prisnivå 2006).

Bærum kommunestyre vedtok i møte 18. juni 2008 å opprettholde Bærum kommune formannskap sitt vedtak av 2. mai 2007. Bærum kommune har dermed vedtatt kommunedelplanen for E16 med alternativ F1 på strekningen Bjørum – Avtjerna og

alternativ B2 på strekningen Avtjerna – Skaret (i Hole kommune) til en samlet kostnad på 1.597 mill.kr. (prisnivå 2006).

Hole kommune har i sin behandling (7. mai 2007) vedtatt alternativ G2. Dette alternativet i Hole kommune vil kunne tilpasses alle alternativ i Bærum kommune utenom alternativ O2. Hole kommune har i sitt vedtak støttet en forlengelse av G2 i Bærum kommune for å sikre vilttrekk.

Fylkeslandbruksstyret i Akershus, vedtok i møte den 25. januar 2007 innsigelse til alle alternativ utenom F1 på parsell Bjørum – Avtjerna. Dette med begrunnelse i hensynet til miljø, kulturlandskap og landbruk. På strekningen Avtjerna – Skaret har fylkeslandbruksstyret ikke reist innsigelse mot noen av alternativene og heller ikke fremhevet noen løsning framfor andre.

Fylkeslandbruksstyret ble på møte 26. mai 2008 orientert om at meklingen hos fylkesmannen ikke hadde ført fram, og forespurt av Landbruksdirektøren om styret ønsket å vurdere innsigelsene i saken på nytt. Det var enighet i fylkeslandbruksstyret om ikke å vurdere saken på nytt, og fylkeslandbruksstyrets innsigelser til alternativ R1.1, R1.2, R1.3 og G1 ble dermed stående.

Miljøvernavdelingen, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, har i brev av 5. februar 2007 anbefalt alternativ F1 kombinert med alternativ B2, da disse har minst negativ påvirkning på miljøet. Miljøvernavdelingen har innsigelse til alternativ R1.1, R1.2 (dårlige miljømessig) og G1 (hensyn til kulturlandskapet) på parsell Bjørum – Avtjerna og til alternativ G2 (dersom tunnelen ikke forlenges), R2 (hensyn til grøntstruktur og vilttrekk) og O2 (stor negativ virkning på naturmiljø, nærmiljø, friluftsliv og landskapsbilde) på parsell Avtjerna – Skaret.

Alternativ R1.3 kan dermed aksepteres på parsell 1. For parsell 2 kan alternativ G2 aksepteres forutsatt at det legges inn en forlengelse av tunnelen (evt. miljøløkk) slik at den går sørøst for Avtjernmyra. I meklingsmøtet 20. februar 2008 ble den forlengede løsningen vist i G2-mellomlang akseptert som grunnlag for å trekke innsigelsen til dette alternativet. Miljøvernavdelingen har dermed anbefalt F1 og kan godta R1.3 på parsell 1 (Bjørum – Avtjerna) og anbefalt alternativ B2 samt godtatt G2-mellomlang på parsell 2 (Avtjerna – Skaret).

Statens vegvesen Region øst avvventet etter avtale med kommunen sin endelige konklusjon i forhold til de ulike alternativene til høringsperioden var avsluttet. I brev av 6. mars 2007 oversender vegvesenet formelt saken til sluttbehandling i Bærum kommunestyre. I oversendelsesbrevet kommer vegvesenet med sin anbefaling for trasevalg og reiser innsigelse til følgende alternativ;

På parsell 1, Bjørum (Isi) - Avtjerna har vegvesenet innsigelse til alternativ R1.3, G1 og F1 med begrunnelse at økningen av kostnader i forhold til anbefalt alternativ R1.2 ikke står i forhold til oppnådd gevinst.

På parsell 2, Avtjerna - Skaret har vegvesenet innsigelse til alternativ B2 med begrunnelse at økningen av kostnader i forhold til anbefalt alternativ G2 ikke står i forhold til oppnådd gevinst.

Mekling er gjennomført i to trinn med et første møte 31. mai 2007 og en gjenopptakelse av meklingen i møte 20. februar 2008. I siste møtet la Statens vegvesen fram en variant av G2, "G2-mellomlang", som i tunnallengde ligger mellom Bærum kommunes vedtak om B2 og G2 som er vegvesenets anbefaling på parsellen. Alternativet innebærer at tunnelen i alternativ G2 forlenges vel 530 meter mot sør i Avtjernområdet og bidrar til å ivareta vilttrekket ved Avtjernmyra. Tunnelforlengelsen er forutsatt å erstatte det planlagte viltlokket på 80 meter. Merkostnaden for et slikt forlenget tunnelalternativ for G2 har vegvesenet beregnet til i størrelsesorden 66 mill. kr. Alternativ G2-mellomlang har dermed en beregnet kostnad på 711 mill. kr. (prisnivå 2006).

I meklingsmøte 20. februar 2008 ble det konkludert med at det var felles aksept for alternativ G2-mellomlang. Statens vegvesen hadde som forutsetning for sin aksept at det ble oppnådd enighet om en løsning for parsell 1, og partene ble derfor anmodet om å gjenoppta dialog og prosess. Den prosess som har foregått hos partene i etterkant av meklingen har ikke ført frem, og i brev av 27. juni 2008 anmodet Bærum kommune fylkesmannen om å oversende saken til Miljøverndepartementet for endelig avklaring av trasévalg.

Både Statens vegvesen Region øst og Bærum kommune har i forbindelse med oversendelsen til departementet valgt å gå tilbake til sine opprinnelige anbefalinger og vedtak. Dette medfører at Bærum kommune har vedtatt alternativ F1 og B2, mens Statens vegvesen anbefaler alternativ R1.2 og G2.

Oversendelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus ble gjort i brev av 23. juli 2008. Fylkesmannen anbefaler ut fra en samlet vurdering følgende;

Alternativ R1.3 for parsell 1, Bjørum – Avtjerna. Fylkesmannen anbefaler dermed at innsigelsene fra Statens vegvesen og fylkeslandbruksstyret ikke tas til følge. Det påpekes at alternativ R1.3 er ca. 50 mill kr dyrere enn R1.2 som er Statens vegvesen sitt forslag, og at Bærum har vedtatt F1.

Alternativ G2-mellomlang for parsell 2, Avtjerna – Skaret, som er en løsning partene under meklingsmøtet ga uttrykk for at de kunne enes om. Forslaget innebærer en økt kostnad på 66 mill kroner fra Statens vegvesen sitt forslag om G2, men ivaretar de miljømessige hensyn på en god måte, gir redusert støy og binder sammen øst- og vestsiden av området som er svært mye brukt til friluftsmål.

Fylkesmannens anbefaling medfører en samlet kostnad på 1.312 mill kroner (prisnivå 2006). Det er en kostnadsøkning på ca. 115 mill kr i forhold til Staten vegvesen sin anbefaling, men en kostnadsbesparelse på 285 mill kr i forhold til kommunens vedtak.

Befaring og møte i saken ble avholdt 22. september 2008. Tilstede var representanter fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Bærum kommune, Hole kommune, Landbruksdepartementet, Landbruksdirektøren i Oslo og Akershus, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen Region øst, Miljøverndepartementet, Direktoratet for naturforvaltning, Akershus fylkeskommune, Skui vel og Grunneiergruppen Bjørum sag – Brenna.

Landbruks- og matdepartementet (LMD) har avgitt høringsuttalelse i brev av 22. oktober 2008. LMD sier seg enig med Fylkeslandbruksstyret i at alternativ F1 er det beste alternativet ut i fra landbruks- og kulturlandskaps hensyn.

I tillegg anbefaler departementet at fylkeslandbruksstyrets innsigelser mot alternativ R1.1 og G1 tas til følge, først og fremst ut i fra konflikten med kulturlandskapsinteressene.

LMD mener imidlertid at konflikten med landbruks- og kulturlandskapsinteressene er for liten til å kunne støtte fylkeslandbruksstyrets innsigelse mot alternativene R1.2 og R1.3. LMD har ikke vurdert parsell 2 da det ikke forelå innsigelser til denne delen fra landbruksinteressene.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) har i brev av 5. desember 2008 anbefalt at en kombinasjon av alternativ F1 og G2-mellomlang blir lagt til grunn for utbygging av ny firefelts E16. DN har i vurderingene tatt utgangspunkt i nasjonal politikk for naturmangfold, friluftsliv og landskapsverdier.

F1 anbefales ut fra verdien av å beholde denne delen av Rustandalen og markaområdene på hver side uten større inngrep og påvirkning. G2-mellomlang er nødvendig for å ivareta vilttrekket på en fullverdig måte. Det er viktig at G2-tunnelen føres så langt sørover (535 m forlengelse) og at forholdene i området for øvrig tilpasses, slik at vilttrekket ved Avtjernmyra blir fanget opp. DN finner ikke at fordelene ved alternativ B2 er så store i forhold til alternativ G2-mellomlang at dette forsvarer merkostnaden.

Dersom R-variantene skal velges på strekningen Bjørum – Avtjerna, mener DN tunneløsningen R1.3 har vesentlig mindre konsekvenser enn både R1.1 og R1.2, som forutsetter omfattende landskapsinngrep ved dype skjæringer langs Bjørkåsen. I R1.1 og R1.2 vil vegen ligge mer eksponert i dalsiden og bidra til større støybelastning i Rustandalen og markaområder på hver side, samt for store boligområder ved en eventuell utbygging av Avtjerna-området.

Samferdselsdepartementet (SD) har avgitt uttalelse ved brev av 18. februar 2009. Saken er forelagt Vegdirektoratet som støtter Staten vegvesen Region øst (SVRØ) sine vurderinger og anbefaler at innsigelsene mot R1.3, F1, G1 og B2 tas til følge.

SD har i sin vurdering vektlagt at kombinasjonen av alternativ F1 og B2 slik Bærum kommune har vedtatt ikke muliggjør et tilfredsstillende kryss ved Bråtan/Avtjerna. Det påpekes videre at forringelsen av natur- og landskapskvalitetene på strekningen Bjørum – Avtjerna ved alternativ R1.2 ikke er så store at det forsvares å øke investeringene med 165 mill kr. Fylkesmannens kompromissalternativ R1.3 er beregnet til å bli ca 50 mill kr dyrere enn alternativ R1.2. SD kan ikke se at det er forhold som forsvares denne økningen. Støyskjermingseffekten er marginalt bedre for alternativ R1.3 sammenliknet med alternativ R1.2.

For B2 og G2-mellomlang framheves at begge medfører kostnadsøkninger i forhold til det anbefalte alternativet G2, som ikke kan forsvares i forhold til det som oppnås. Vegdirektoratet siteres på sin mening om at en eventuell forlengelse av tunnelen i alternativ G2 bør ha som konsekvens at kommunen og miljømyndighetene samarbeider om innholdet i kommuneplanens arealdel slik at vilttrekkets framtidige funksjon sikres.

SD har konkludert med å støtte vurderingene fra SVRØ og Vegdirektoratet, og ber på bakgrunn av dette om at Miljøverndepartementet tar innsigelsen fra Statens vegvesen Region øst til følge.

Miljøverndepartementets vurderinger

Departementets rolle i innsigelsessaker er å fatte endelig vedtak i plansaker der det er konflikt mellom kommunen og fylkeskommunen eller statlig sektormyndighet.

Ut fra de foreliggende uttalelser og innsigelser finner departementet at noen alternativ kan utgå fra videre vurdering. Dette fordi de ikke oppnår noe mer enn andre alternativ som kostnads- eller konsekvensmessig framstår som bedre. Dette gjelder alternativ R1.1 og G1 for parsell 1 og alternativ O2 og R2 for parsell 2.

Miljøverndepartementet har i vurderingen lagt vekt på nasjonale føringer og hensyn. De to delparsellene har noe ulike problemstillinger. For strekningen Bjørum – Avtjerna er hensynet til det historiske kulturlandskapet ved Ullbråtan, Rustan og Brenna tillagt vekt. Når det gjelder dyrka og dyrkbar jord er beslaget lite i alle alternativ, og er veid opp mot viktigheten av ny E16. For strekningen Avtjerna – Skaret er hensynet til friluftsliv (marka) tillagt stor vekt og da særlig i området ved Sollihøgda. Vilttrekket ved Avtjerna er også tillagt stor vekt. Hensynet til eksisterende bomiljø er tillagt noe vekt, men er avveid mot at samtlige alternativ for de fleste boligene betyr en forbedring i forhold til nåværende situasjon og viktigheten av ny E16. Konsekvensene for en eventuell utbygging av Avtjerna-området er tillagt liten vekt i vurderingene av alternativene. Det er lagt til grunn at framtidig boligbygging må tilpasses valgt trasé for E16 og

utformes slik at anbefalingene i gjeldende støyretningslinjer etterkommes. Det er dermed hensynet til nåværende situasjon og bruk som er vektlagt.

I tabellen nedenfor er de fortsatt aktuelle alternativer satt opp med kostnader og status for anbefaling og innsigelse.

Alternativ	Parsell 1 Bjørum Avtjerna			Parsell 2 Avtjerna - Skaret		
	R 1.2	R 1.3	F1	G2	G2 m-lang	B2 i Bærum
	Anbefales av			Anbefales av		
SVRØ	X			X		
Bærum			X			X
Hole					X	
FM		X			X	
	Innsigelse fra			Innsigelse fra		
SVRØ		X	X		Forbehold	X
Fylkes landbruk	X	X				
Fylkes miljø	X			X		
Kostnader	R 1.2	R 1.3	F1	G2	G2 m-lang	B2
	552 mill	601 mill	717 mill	645 mill	711 mill	745 mill m/Hole +135= 880 mill
Differanse fra etatens	-	+ 49 mill	+ 165 mill	-	+ 66 mill på hele	+ 100 mill i Bærum

Oppsummert er det ingen av alternativene for parsell 1 (Bjørum – Avtjerna) som ikke er møtt med innsigelse. For parsell 2 kan alternativ G2-mellomlang aksepteres av alle med ulike forbehold.

På strekningen Bjørum – Avtjerna anses konflikten mellom ny E16 og bruken av marka som langt mindre enn på parsellen lengre opp mot Sollihøgda. De etablerte turretningene går lengre inn på åsene, og Skoglund (opp gjennom Brekkedalen) er første innfallsport til marka på strekningen. Fordi høydeforskjellen er såpass stor, med bratte skråninger ned til Rustadelva, er det lite turgåing på tvers av dalen på nedre del av strekningen. Mulighetene for å utvikle et turveidrag langs Rustadelva er tilnærmet likt ved alle alternativ, men omfanget av støyulemper varierer. På denne strekningen er det dermed hensynet til nærmiljø og friluftsliv, samt kulturlandskapet ved Ullbråtan, Rustan og Brenna som er utslagsgivende.

Miljøverndepartementet kan ikke se at verdiene tilsier at det kan forsvares å velge alternativ F1 ut fra den betydelige kostnadsforskjellen.

I vurderingen mellom R1.2 og R1.3 er hovedforskjellene at R1.2 gir lengre åpne skjæringer i kulturlandskapet ved Brenna, og medfører at en boligeiendom må rives. I tillegg gir R1.2 litt mer støy i friluftsområdet på åssidene, langs Rustadelva og for omkringliggende bebyggelse. Forskjellene mellom R1.2 og R1.3 er ikke store, men for alle vurderte punkter kommer R1.3 litt mer positivt ut enn R1.2. Forskjellen er viktigst

om en forutsetter at Avtjerna bygges ut, jf at flere vurderingskriterier går fra å være av lite til middels og middelt til stor viktige når denne tas med. For boligeiendommen som må rives ved R1.2 er det ikke vurdert hvorvidt de faktisk er mer tjent med R1.3 som gjør at det kan bli liggende, men da støyutsatt, enn med å bli innløst. Både Direktoratet for Naturforvaltning og Fylkesmannens miljøvernnavdeling har i sine avveininger kommet til at R1.3 er å foretrekke av R-alternativene om ikke F1 kan velges. I denne vurderingen har hensynet til en framtidig Avtjerna-utbygging vært hovedbegrunnelse.

Miljøverndepartementet har i sine vurderinger også funnet det relevant å se på mulige avbøtende tiltak til R1.2 som alternativ til R1.3. Her er det særlig hensynet til en gjennomgående gang-/sykkelvei av god standard, forbedring av inngrepenes konsekvenser ved terrengbearbeiding og mulighetene for erstatningstomter i samme område for eiendommer som må innløses som er vurdert.

Miljøverndepartementet har ut fra en samlet vurdering kommet til at R1.2 kan velges under forutsetning av at Statens vegvesen legger til grunn at;

- Planforslaget innarbeider en gjennomgående gang- og sykkelvegen av god standard og med fast dekke på hele strekningen. Det medfører bl.a. at det i reguleringsplanen legges inn nødvendige forbedringer på delstrekningen mellom Skoglund og Avtjerna (1,2 km) og at disse gjennomføres som en del av E16 utbyggingen.
- For skjæringen gjennom Bjørkåsen skal det se på mulighetene for og innarbeides i reguleringsplanen en terrassering av skjæringsskråningene for å oppnå bedre terrengtilpasning (estetikk). I reguleringsplanen skal det for skjæringene/terrasseringene i dette området også stilles krav til beplantning for å dempe det visuelle innsynet og støyrefleksjonen.
- For eksisterende boligeiendommer som må innløses skal det dersom dette er ønsket fra de berørte beboerne, i samarbeid med Bærum kommune innarbeides erstatningstomter i samme område som del av reguleringsplanen.

På strekningen Avtjerna – Skaret er hensynet til marka som rekreasjonsområde og mulighetene for å forenkle forbindelsene mellom Krokskogen og Vestmarka langt viktigere enn for parsell 1. I tillegg er det lagt stor vekt på hensynet til det svært verdifulle vilttrekket av regional karakter ved Avtjerna. Alternativ G2 vurderes til ikke å ivareta vilttrekket på en tilfredsstillende måte. I avveiningen mellom G2-mellomlang og B2 er det ikke funnet at fordelene ved B2 er så store at de kan forsvare merkostnaden.

Ut fra en samlet vurdering har Miljøverndepartementet funnet å følge fylkesmannens anbefaling om G2-mellomlang. Det forventes at Bærum kommune sikrer vilttrekkets framtidige funksjon ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

Vedtak

I medhold av § 20 – 5, femte ledd i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 godkjenner departementet ikke Bærum kommunestyres vedtak i møte den 18. juni 2008 om kommunedelplanen for E16 Bjørum - Skaret. Innsigelsene fra fylkeslandbruksstyret, Statens vegvesen og fylkesmannens miljøvernavdeling er dermed delvis tatt til følge. Miljøverndepartementet fastsetter at alternativ R1.2 med nærmere omtalte tiltak skal legges til grunn på strekningen Bjørum – Avtjerna og alternativ G2-mellomlang på strekningen Avtjerna – Skaret.

Kommunen bes om å endre kommunedelplanen i tråd med departementets vedtak.

Kommunen er gjort kjent med vedtaket ved kopi av dette brev.

Med hilsen

Erik Solheim

Kopi: Bærum kommune
Hole kommune
Akershus fylkeskommune
Direktoratet for naturforvaltning
Samferdselsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Statens vegvesen Region øst
Statens vegvesen Vegdirektoratet