

Ski kommune ber på det sterkeste om at tunnel fra Ås videreføres til Prestegårdsskogen i Ski. Det forutsettes også avbøtende tiltak som sikrer våtmarksområdet ved Glennetjern og at vannkvaliteten i Kråkstadelva sikres. Tunnel på deler av strekningen på Brekkaåsen må sikre god viltpassasje.

Det forutsettes at planforutsetningene som fremgår av saken legges til grunn for den videre reguleringen.

Deltakere:

Ski kommune:

Ordfører Anne Kristine Linnestad
Avdelingsleder Kristian Larsen

Statens vegvesen:

Svein Røed
Bettina Sandvin
Turid Stubø Johnsen
Planleggingsleder Elin Bustnes Amundsen

Akershus fylkeskommune:

Seniorrådgiver Einar Midtsund

Fylkesmannens landbruksavdeling:

Landbruksdirektør Morten Ingvaldsen
Seniorrådgiver Anette Særaas

Fylkesmannen i Oslo og Akershus:

Fylkesmann Valgerd Svarstad Haugland
Rådgiver Kari Øyen Gay (meklingssekretær)

Meklingsmøtet

Fylkesmann Valgerd Svarstad Haugland innledet meklingsmøtet med å understreke at E 18 utbyggingen er en viktig sak for hele Østlandsregionen. Fylkesmannen har også registrert at media er opptatt av denne saken og at det har vært en rekke ukorrekte opplysninger i media.

Hovedmålet med meklingsmøtet er at partene kommer frem til gode løsninger og mulige avbøtende tiltak.

Partene redegjorde kort for sine synspunkter og vedtak:

Ski kommune har også en målsetting om at man meklings kommer frem til en løsning. Utbygging av ny E18 har vært en lang prosess og nå er det viktig at man finner en løsning for innbyggerne og samfunnet. Ordføreren understreket at økonomi ikke har vært utslagsgivende for kommunens vedtak. Når det gjelder de enkelte trasevalgene (fra Østfoldsiden) er kommunen opptatt av:

- Bevaring av Retvedt og gårdstunet
- Kråkstad elva er en viktig del av Morsavassdraget og er drikkevannskilde for Østfold. I området ligger den gamle Kongeveien, som bør beskyttes. Det er også av stor betydning av Kråkstad tettsted skjermes for trafikkstøy.
- Hensynet bak kommunens ønske om mest mulig tunneler i nord er både Prestegårdsskogen og natur-/kulturlandskapet ved Glenne. Bevilgninger til bygging av E18 må innarbeids i rullering Nasjonal Transport Plan (NTP)

Når det gjelder ønske om tunnel under Glenne, ser kommunen at det må aksepteres at dette er en løsning som er svært kostnadskrevende og vanskelig å gjennomføre på grunn av vanskelige grunnforhold. Det må derfor tilstrebes å minimere inngrep i kulturlandskapet, basert på en veiløsning i dagen på denne delstrekningen.

Fylkesmannens landbruksavdeling understreket intensjoner om å finne gode løsninger. Avdelingen skal ivareta landbruket i henhold til nasjonale føringer og følge en streng jordvernpolitikk. Fylkesmannens landbruksavdeling minnet om at embetet i brev av 13. desember 2010 understreket viktigheten av jordvern: *"Når E18 skal bygges gjennom noen av landets mest produktive kornområder, må jordvernet framheves og beskrives som en hovedutfordring i planen/prosjektet."* Videre mener Fylkesmannens landbruksavdeling at det må settes tydelige mål om å utrede og finne løsninger som gir minst mulig inngrep i verdifulle kornarealer og store sammenhengende jordbruksområder. Landbruksavdelingen ber derfor om at tunnel blir vurdert på deler av strekningen for å spare verdifull dyrket jord, naturverdier og kulturlandskap.

Fylkesmannens landbruksavdeling er opptatt av avbøtende tiltak og ikke en avvisning av trasevalgene. Etter at avdelingen fremmet innsigelse, har det i regi av Statens vegvesen den 10.05.2012 et oppklarende møte med partene. Fylkesmannens landbruksavdeling viste til brev med innspill til KVVU ved oppstart av arbeid med kommunedelplan og planprogram og etterlyste *konkret* dokumentasjon/ konsekvensutredning og nyttekostnadsanalyser av tunneler i delstrekning B. Utredning av tunnel her vil redusere omdisponering av dyrka jord med over 100 dekar og ivareta kulturlandskapet. SVV har tidligere vist til generelle føringer fra Vegdirektoratet/SD angående tunneler. Glenneområdet i delstrekning B er et høydedrag, og Landbruksavdelingen ønsket en vurdering av dybde til fjell og kostnadsvurdering for fjelltunnel i trase 3A 4 gjennom området.

Akershus fylkeskommune opplyste at fylkesutvalget er enige i vurderingene og konklusjonene fra statens vegvesen med hensyn til valg av trase, og anbefaler at kommunedelplan for ny E18 i Ski og Ås kommuner vedtas med trasealternativ 3A-4. Fylkesutvalget fraråder at Ski kommune vedtar kombinasjonsløsninger med de blå delstrekningen.

Statens vegvesen opplyste at arbeidet med ny E18 ble reetablert i 2007 og at det har vært en lang prosess med å komme frem til dagens korridor- og traseforslag. Vegvesenet støtter også intensjonene om at partene via mekling må komme frem til en løsning. Under prosessen har Statens vegvesen hatt et tett og godt samarbeid med Fylkesmannens fagavdelinger, Akershus fylkeskommune og kommunene Ski og Ås. Vegvesenet presiserte at de har respekt og forståelse for landbruksavdelingens rolle og ansvar når det gjelder jordvernet.

For å imøtekomme jordverninteressene er det tatt inn en ny planbestemmelse: *"Statens vegvesen vil erstatte 100 % av dyrka mark som bygges ned som følge av ny E18. Disse arealene med dyrka mark skal ha tilsvarende kvalitet som den dyrkamarka som bygges ned. I tillegg skal tiltak for å begrense ulemper for landbruksinteresser vurderes som del av reguleringsarbeidet."*

Dette innebærer at totalt areal av dyrket og dyrkbar mark i Ski og Ås kommuner ikke skal reduseres, men erstattes i forbindelse med utbygging av ny E18. Vegvesenet vil også tilrettelegge for maksimal jordbruksdrift langs hele ny E18.

Når det gjelder Brekkaåsen i sørøst, argumenterte Vegvesenet for en løsning som innebærer utredning av kulvert kombinert med 3A-4, kontra redusert tunell i 2a-2 (jf kommunestyrets vedtak).

Ut fra en samlet vurdering har Statens vegvesen kommet frem til at 3A-4 er den beste løsningen.

Videre framdrift:

Under forutsetning av at Statens vegvesen utdyper og dokumenterer hvorfor det ikke lar seg gjøre å bygge tunnel under Glennemorenen og gjennom Kråkstaddalen uten at det verdifulle produksjons- og kulturlandskapet påføres uopprettelige skader av stort omfang, kan partene bli enige om en omforent løsning. Dette innebærer blant annet at Statens vegvesen er villig til å igangsette et pilotprosjekt med å flytte dyrket og dyrkbar mark til andre områder. For å unngå flytting av jordmasser til områder som kan ha andre samfunnsinteresser; miljø, natur, kultur og friluftsliv, må det være et tett samarbeid mellom Statens vegvesen, Fylkesmannen, Akershus fylkeskommune, Ski og Ås kommuner og andre fagmiljøer og berørte parter.

Statens vegvesen opplyste at en slik omforent løsning er akseptabel, og at pilotprosjektet på denne måten skal gi en overføringsverdi til andre store vegprosjekter.

Fylkesmannens konklusjon:

Under forutsetning av at partene aksepterer vedlagte notat fra Statens vegvesen datert 09.10.2012, vil Fylkesmannens landbruksavdeling frafalle sin innsigelse til det trasealternativet som Ski kommune har gått inn for. Dette innebærer også igangsetting av pilotprosjekt for å etablere nye dyrkingsareal ved hjelp av undergrunnsjord og matjord fra vegtraseen som Statens vegvesen skal bekoste.

Fylkesmannen forutsetter at Ski kommune også vil akseptere vegvesenets tilrådning når det gjelder valg av korridor for ny E18.

Fylkesmannen takket partene for konstruktive bidrag og avsluttet meklingsprosessen.


Valgerd Svarstad Haugland

Vedlegg: Revidert notat fra Statens vegvesen datert 09.10.2012



NOTAT MEKLING SKI KOMMUNE

1 BAKGRUNN

Ski kommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus – landbruksavdelingen, Akershus Fylkeskommune og Statens vegvesen gjennomførte mekling hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus 10.09.2012.

Bakgrunnen var innsigelse fra fylkesmannens landbruksavdeling på flere alternativer i Ski kommune, inkludert Statens vegvesens anbefaling som Ski kommune i hovedtrekk vedtok i juni 2012.

Innsigelsen kom i forbindelse med høring av forslag til kommunedelplan for ny E18 i Ski kommune.

Som en del av meklingen ble Statens vegvesen bedt om å utarbeide et faglig underlagsnotat som skal ligge ved protokollen og omhandler følgende:

- Utfordringer med å bygge tunneler gjennom områder med løsmasser (dyrka mark).
- Tiltak for å minimere beslag av dyrka mark langs ny trase for E18

2 UTFORDRINGER MED BYGGING AV LØSMASSETUNNELER

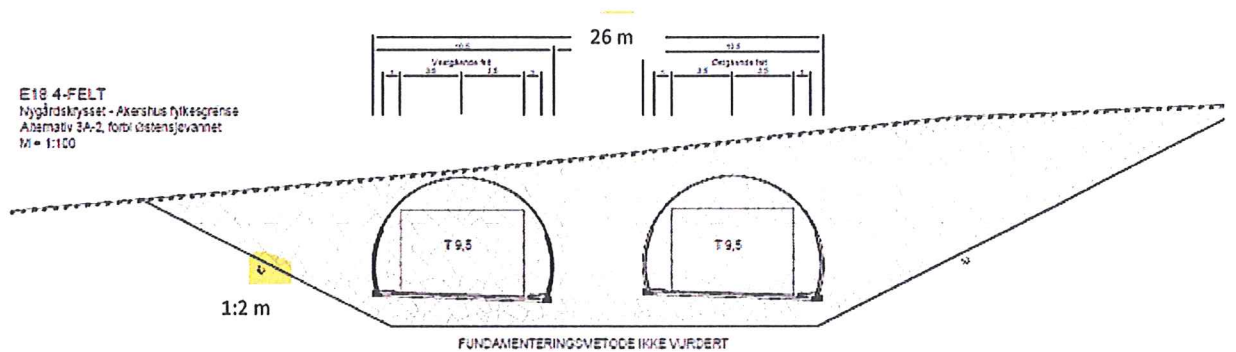
Det er to hovedprinsipper for bygging av vegtunneler;

- Fjelltunnel
- Løsmassetunnel

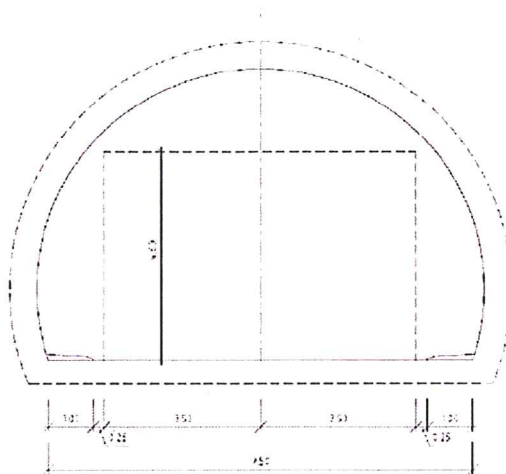
Ved bygging av fjelltunnel borer eller sprenger man tunnelen gjennom fjellet og dekker til med betong i ettertid (bla for å stoppe vann). Når man bygger tunnel i løsmasser er vanligste framgangsmåte at man graver en byggegrop, bygger en betongkonstruksjon (betongkulvert) og deretter fyller masser og dekker til den ferdig bygde betongkulverten. I begge framgangsmåter blir veganlegget liggende under bakken etter at anlegget er ferdig, men anleggsgjennomføringen og omgivelsenes oppfatning av anleggsperioden, vil være svært ulik for de to prinsippene.

En vesentlig utfordring ved bygging av løsmassetunneler er å få en stabil og tilstrekkelig sikker byggegrop som sikrer både arbeidsfolk og materiell, mens man bygger betongkulvertene. De stedlige grunnforholdene avgjør hvor omfattende sikringstiltak som må iverksettes for å hindre at byggegropa raser sammen.

Figur 1 viser et aktuelt profil dersom man skal bygge løsmassetunneler under landbrukslandskapet i Ski kommune. Figuren er hentet fra Illustrasjonsplanen (F-tegning) som ble laget i forbindelse med kommunedelplanarbeidet og gjaldt alternativ 3A-2 med kulvert forbi Østensjøvannet. Dette alternativet er ikke lenger aktuelt, men tegningen kan brukes for å forklare framgangsmåten for bygging av løsmassetunneler. Figur 2 er hentet fra Statens vegvesens håndbok 021 Tunnelhåndboken, og viser litt mer detaljerte mål for det aktuelle tunnelprofilen som må brukes ved bygging av tunnel for ny E18 i Ski. E18 er en firefelts vei, og dermed må det også bygges to separate tunnellopp, en for hver retning.



Figur 1: Prinsipp for løsmassetunnel for ny E18 gjennom Ski



Figur 2: Fra håndbok 021. Mål for tunnelprofil T 9,5, i meter.

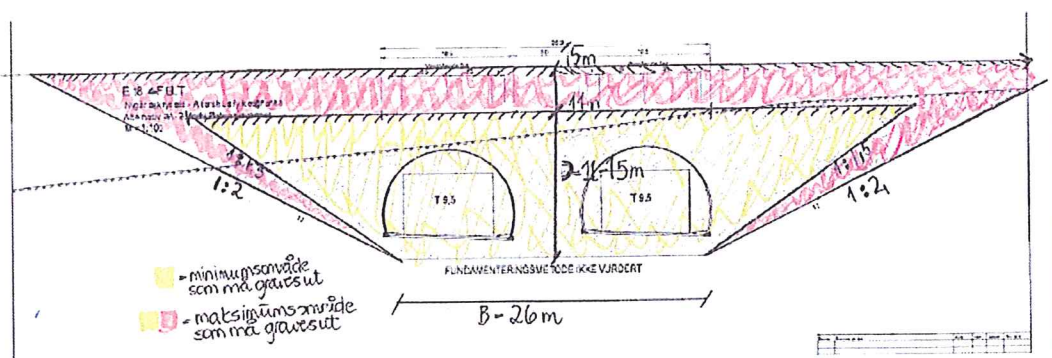
Med utgangspunkt i figur 1 og 2 vil man få en byggegrop med følgende dimensjoner dersom man skal bygge løsmassetunneler for ny firefelts E18 gjennom Ski kommune.

- Dybde minimum 11 – 15 meter
- Bredde i bunn av byggegropa: ca 26 m
- Skråninger til hver side av byggegruppa 18 – 30 meter til hver side.

Dimensjonene på byggegropa er vist skissemessig i figur 3, og noe nærmere drøftet i tabell 1.

Tabell 1: Drøfting av dimensjoner på byggegrop

DIMENSJON	MÅL	FORKLARING / DRØFTING
D= Dybde på byggegrop	11 – 15 meter	Tunnelhøyden er ca 7 m. I tillegg må man grave ut og skifte ut masser i underkant av tunnelen (anslagsvis 2 m, men dette vil avhenge av grunnforholdene på stedet). I tillegg er det forutsatt en overdekning minimum 2 meter for at jorda skal få god dyrkbar kvalitet i ettertid. I tillegg vil topografien på terrenget over bakken (for eksempel skrånende terreng) og linjeføring på ny trase for E18 innvirke på dybden av byggegropa. Ut fra dette vil det være aktuelt med dybder på byggegropa på minimum 11 og 15 meter.
B= Bredde i bunn av byggegrop	Ca 26 meter	Bredden i bunn av byggegropa er gitt av tverrprofilen på E18. Det må være en viss avstand mellom de to betongkultvertene for å sikre stabilitet. I figur 1 er denne vist som 5 meter.
S= Skrånninger til hver side	Avhengig av skråningshelning, mellom 16 m og 30 m ut til hver side fra ytterkant av bunn av byggegrop. Altså til sammen mellom 29 m og 43 meter til hver side fra senter av løsmassetunnel. Totalt mellom 60 m og 90 m bredde.	Anleggsråningene kan ikke være brattere enn 1:1,5. Dersom byggegropen får en dybde på 11 m, vil skråningen ha en utstrekning på 16 m ut til hver side. Tilsvarende tall dersom byggegropa er 15 m dyp blir 22,5 meter. I figur 1 er det i tillegg vist en skråningsvinkel på 1:2 (altså litt slakere enn 1:1,5). Tilsvarende utslag til hver side blir da hhv. 24 meter og 30 meter. En økning av dybden vil medføre et større skråningsutslag enn beskrevet over



Figur 3: Skisse som viser dimensjoner på en byggegrop for løsmassetunneler for ny E18 gjennom Ski

Oppsummert viser figur 3 og tabell 1 at ved bygging av løsmassetunnel vil man få et anleggsbelte på samlet bredde på minimum mellom 60 og 90 meter, avhengig av dybden på byggegropa og hvor

slake anleggsskråninger man kan ha. I hele dette beltet må matjorda og massene under fjernes og mellomlagres. En slik mellomlagring bør av miljømessige årsaker skje så nær byggegropa som mulig. Dette vil igjen medføre enda bredere beslag av arealer ved siden av byggegropa.

Som et eksempel: for en 200 m lang løsmassetunnel viser enkle overslag at det må graves ut jord og løsmasser på i størrelsesorden ca. 100.000 – 160.000 m³. Ca 70.000 – 130.000 m³ av dette kan fylles tilbake etter at betongkulverten er bygget.

Kort om grunnforholdene

I forbindelse med kommunedelplanarbeidet er det gjort relativt omfattende grunnundersøkelser. Disse er presentert i 3 underlagsrapporter til Kommunedelplanen for Ski. Rapporten «Overordnede geotekniske vurderinger» er det gitt følgende beskrivelser av grunnforholdene på strekningen gjennom Ski:

Mellom kommunegrensa og Kråkstaddalen (Prestegårdsskogen og Glenne)

Traseen går gjennom et område preget av morene, strandavsetninger og mindre dybder til berg og det er generelt gode grunnforhold fram til man nærmer seg Kråkstaddalen. Løsmassetunnel(er) på denne strekningen kan bygges slik som omtalt over, med skrånninger på hver side av byggegropa. Selv om det i rapporten beskrives som gode grunnforhold vil bygging av løsmassetunneler medføre store inngrep inkl. utfordringer rundt lagring av masser.

Statens vegvesen anbefaler heller ikke fjelltunnel da det på grunn av terrenget ikke er mulig å «komme ut» av tunnelen før Glennetjern. En tunnel her vil rasere området ved Glennetjern. Dersom tunnelen skulle forlenges ytterligere vil den ikke «komme ut» før øst for Fredstad-åsen. Dette er i prinsippet tunnel på hele strekningen Retvedt – Holstad, noe som er et helt annet konsept enn vedtatt KVVU.

Ved Kråkstaddalen

I dalbunnen ved Kråkstaddalen er det dype leiravsetninger med middels til lite sensitiv humusholdig leire. Ut fra grunnundersøkelsene må man påregne sensitive leirmasser i dalsidene av Kråkstaddalen. Løsmassetunnel i dette området krever omfattende sikringstiltak av byggegropa, se nærmere omtale av dette nedenfor.

Øst for Kråkstaddalen

Videre østover fra Kråkstaddalen er det først planlagt tunneler med til sammen ca. 850 m lengde, disse tunnelene omtales ikke nærmere her. Grunnforholdene på strekningen etter tunnelen, øst for Frestadmarka, og fram til traseen krysser dagens E18, er beskrevet som svært krevende. Basert på grunnundersøkelsene må man forvente kvikkleire i dette området. Løsmassetunnel(er) på strekningen øst for Frestad og fram til kryssing av eksisterende E18 krever omfattende sikringstiltak av byggegropa, se nærmere omtale av dette nedenfor.

Kort om sikring av byggegrop i områder med vanskelige grunnforhold

I områder med svært bløte og sensitive masser, som eksempelvis kvikkleire kan man ikke basere seg på å lage en byggegrop med skråninger på 1:1,5 eller 1:2 av hensyn til sikkerhet for arbeidsfolk og materiell.

En mulig og mye brukt løsning i slike områder er at man først stabiliserer grunnen med kalk- og sementpeler før man setter opp spunter på hver side av byggegropa for å sikre denne mot ras av løsmassene. Deretter graves byggegropa ut og betongkulverten bygges.

Spuntveggene har vanligvis utførelse i stål, men noen ganger er det nødvendig med en kombinasjon av stål og betong. Spuntveggene må fundamenteres til fjell under løsmassene. I disse områdene ligger fjellet på over 30 m dybde.

I områder med kvikkleire kan det i tillegg være nødvendig med innvendig avstiving av spuntene.

Figur 4 viser et bilde av en byggegrop med spuntvegger. Bildet er hentet fra arbeidene med dobbeltspor mellom Sandvika og Asker, på et jorde med dyrka mark ved Bjørnegård i Bærum kommune. På dette jorden er det vanskelige grunnforhold med svært bløte masser, tilsvarende som man finner på delstrekninger for ny E18 i Ski. Betongkulverten for dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker har en bredde på ca 12 meter. For ny E18 i Ski må det bygges 2 kulverter med en bredde på 9,5 meter, jfr. figur 1.

I tillegg til de sikkerhetsmessige aspektene, er det komplisert og fordyrende å bygge de store betongkulvertene nede i en byggegrop med mye innvendig avstiving. Sammen med de omfattende sikringstiltakene på forhånd, gjør dette at denne løsningen vil bli svært kostbar.

En eller flere eventuelle løsmassetunneler øst for Frestadmarka og fram til kryssing av dagens E18 vil måtte bygges på samme måte som togtunnelen ved Bjørnegård, men med et nesten dobbelt så bredt tverrsnitt.



Figur 4: Bygging av Jernbanetunnel mellom Sandvika og Asker ved Bjørnegård i Bærum. Byggegropa for tunnelen sommeren 2003 (Foto: Tim Mitchley / for Jernbaneverket). Grunnforholdene var vanskelige, med svært bløte masser. Det var derfor nødvendig med ulike sikringstiltak og trinnvis utgraving av massene. På det meste var byggegropa 15 meter dyp.

3 LENGDER OG KOSTNADER

I tillegg til at Statens vegvesen har sett på utfordringene rundt bygging av tunnel i løsmasser, er det også sett på lengder og kostnader. Det viser seg at tunnel under dyrka mark vil være svært kostbart da disse tunnelene vil være mellom 2,3 km og 4 km i tillegg til de tunnelene som allerede er skissert. De løsningsene som er sett på vest for Frestadmarka er en forlengelse av tunnel gjennom Prestegårsskogen som kommer opp rett ved Glennetjern. Denne vil da bli 23 km lang, og koste ca.350 mill. i tillegg til de kostnadene som er presentert i kommunedelplanen. Dersom denne skal forlenges ytterligere vil denne bli 40 km lang og koste ca.650 mill. ekstra. Tunnel her vil være en blanding av fjelltunnel og tunnel i løsmasser (kulvert). Ved bygging av tunnel i løsmasser som er bløte vil kostnadene stige ytterligere.

De kostnadene som er vist i tabellen under er byggekostnader og drifts- og vedlikeholdskostnader av tunnel. Som vi ser, kreves det store ressurser til drifting av tunnel i tillegg at store deler av driftsbudsjettet vil bindes til denne driften i overskuelig framtid. Kostnad for drifting av 4-felts tunnel er ca. 1.8 mill kr/km., dvs. 6-10 ganger høyere kostnader enn drifting av veg i dagen.

Tabell 2 Sammenlikning av kostnader ved bygging av veg i dagen og bygging av tunnel i løsmasser og fjelltunnel

Bygging av veg i dagen 4-felt	Bygging av tunnel i fjell	Bygging av tunnel i løsmasser (kulvert)
100 000 kr/m	210 000 kr/m	250 000 kr/m
	Portaler (2 stk) kommer i tillegg	
	255 000	
Drifting av veg i dagen	Drifting av tunnel	
230 000 kr/km	1 840 000 kr/km	

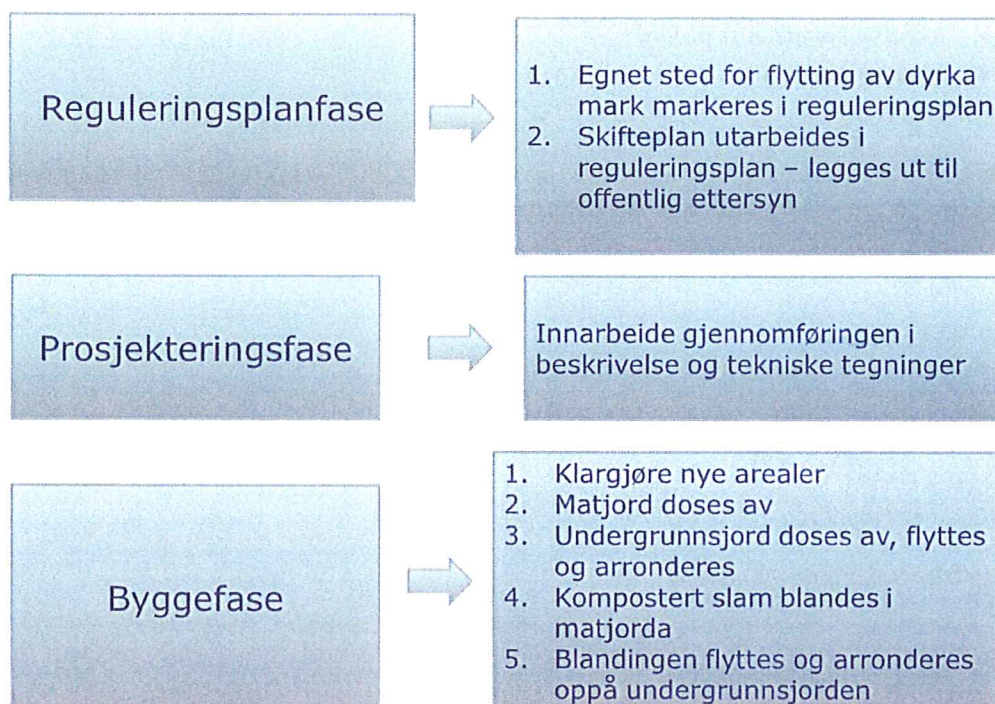
Tunneler fører også med seg omfattende sikkerhetsmessige utfordringer. Det kreves mye teknisk utstyr som kan styre trafikken ved ulykker eller motorstopp, og dette utstyret må kontrolleres med jevne mellomrom. Dersom teknisk utstyr ikke fungerer, kan dette ha fatale konsekvenser. Det er strenge krav til omkjøringsveier både ved vedlikehold og uforutsette hendelser i tunnel. Ved drift og vedlikehold vil omkjøringsveiene vil ofte være i bruk om natta, da det er minst trafikk. Gjennomsnittlig stenges en 4-felts motorveg i tunnel ca. 24 ganger pr. år for vasking. Stenging grunnet uforutsette hendelser er noe varierende, men sammenliknet med Nøstvedtunnelen (har det mest moderne utstyret pr i dag), så var den stengt 4-5 ganger i 2011. Bomiljøet ved eksisterende veg vil da forringes.

4 TILTAK FOR Å MINIMERE BESLAG AV DYRKA MARK

Planbestemmelser knyttet kommunedelplanen for E18 i Ski kommune er vist i plandokumentets kapittel 7.3. Planbestemmelsene består av til sammen 11 punkter, og i denne sammenhengen trekkes følgende punkter fram:

- Planforslaget for vedtatt løsning innebærer et normalprofil med 5,5 m bred midtdeler. Bredde på midtdeler skal vurderes nærmere i reguleringsplanen.
- Statens vegvesen vil erstatte 100 % av dyrkamark som bygges ned som følge av ny E18. Disse arealene med dyrka mark skal ha tilsvarende kvalitet som den dyrkamarka som bygges ned. I tillegg skal tiltak for å begrense ulemper for landbruksinteresser vurderes som del av reguleringsplanarbeidet.

Disse planbestemmelsene legger sterke føringer for hvordan Statens vegvesen må ta hensyn til bevaring av dyrka mark i videre planlegging av anbefalt trase for ny E18 gjennom Ski. Statens vegvesen vil i hovedtrekk gjennomføre tiltaket som illustrert under:



Kartlegging av områder som vil være aktuelle for å klargjøre til dyrka mark vil være en del av reguleringsplanfasen. Det vil være svært viktig å finne områder som defineres som impediment og ikke dyrkbare områder da dette er områder som defineres som reserve. Flyttingen av dyrka mark vil være forarbeider, og utlyses som egen entreprise. Det vil stilles strenge krav til entreprenør både med hensyn til kompetanse og oppfølging.

Andre avbøtende tiltak:

- Tilknytting av fagkompetanse, Bioforsk
- For å minimere beslag av dyrka mark vil veglinjen optimaliseres (justeringen av veglinja) med tanke på dyrka mark og dyrkbar mark. Restarealer som ligger eks. mellom ny og gammel E18 må også sees på i denne sammenheng.
- Plassering av viltgjerde, vil vurderes nærmere i reguleringsplanarbeidet
- Skråninger vil kunne strammes opp evt. slakes ut slik at grunneier kan dyrke helt inntil viltgjerde. Tiltak som bruk av mur for bevaring av dyrka mark kan være et alternativ
- Kommunedelplanen legger til grunn et normalprofil med 5,5 m bred midtdeler (av hensyn til landskapsvirkninger og trafiksikkerhet). I reguleringsplanfasen vil bredden på midtdeler vurderes redusert og vil sees i sammenheng med beslag av dyrka mark

For at dette arbeidet skal bli vellykket må følgende etater samarbeide tett:

- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Akershus fylkeskommune
- Ski og Ås kommuner
- Grunneiere

- Bioforsk, kompetanse på jord
- Statens vegvesen

Statens vegvesen ønsker å bidra til at jordvernpolitikken kan ivaretas i dette og fremtidige prosjekter og har tro på at disse tiltak kan videreføres og brukes som et pilotprosjekt.

Dato: 09.10.2012



Elin Bustnes Amundsen

Prosjektleder E18 Ørje - Vinterbro