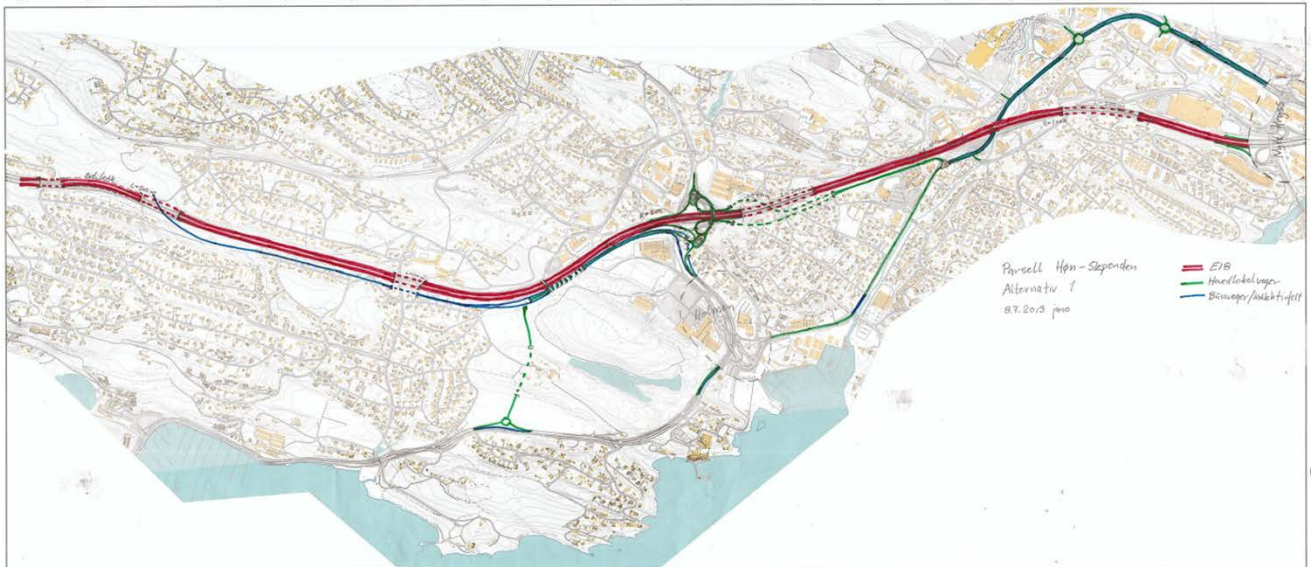


**Alternativ 2.1, E18 i dagen mellom Slependen og Høn  
Utredes videre**



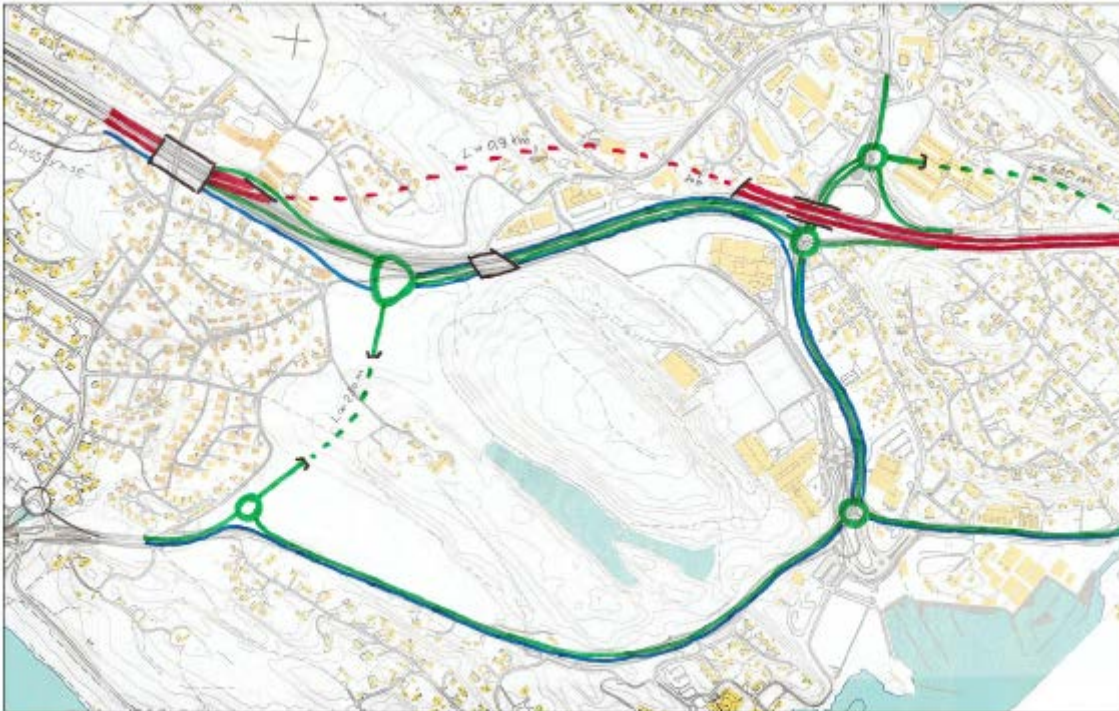
Vei i dagen gir lavere samlet kostnadsnivå for investering og drift enn tunneler, og er mer robust i forhold til uforutsette hendelser. God trafikal løsning med lav tunnelandel på E18. Lokalveitunnel og kryss Nesbru med vanskelig anleggsgjennomføring for nye bruer over Neselva gir forholdsvis høy kompleksitet. Det bør jobbes videre med vurdering av bruene for å unngå konflikter med næringsbyggene langs E18.

**Alternativ B. E18 i tunnel Høn-Holmen, dagløsning til Slependen  
Utredes ikke videre**



Alt. B har et konfliktfylt påhugg i vest med krevende anleggsgjennomføring og høye kostnader. Alternativet gir også en vanskelig trafikal situasjon ved Holmenkrysset. Stor trafikkmengde kan kreve planskilte kryss også for hovedsamleveien, noe som vil være svært krevende å tilpasse til E18-krysset med tunnelpåhugg tett inntil krysset, og medføre stort arealinngrep. Alt 2.3 gir samme måloppnåelse mellom Høn og Holmen og utredes videre.

*Alternativ C. E18 i tunnel Hofstad-Holmen, dagløsning til Slepnden*  
**Utredes ikke videre**



Alternativ C har høy sannsynlighet for manglende fjelloverdekning på tunnelstrekningen. Løsmassetunnel i åpen byggegrøp kan medføre høye kostnader og store konsekvenser for eksisterende bebyggelse og naturmiljø. Dersom det er ønskelig å passere det aktuelle området i tunnel, vil det være mer hensiktsmessig med en lengre tunnel som kan lokaliseres i fjell, noe alternativ 2.3 oppfyller.

*Alternativ 2.2. E18 i tunnel Holmen-Nesbru*  
**Utredes videre**



Fullgod trafikal løsning som gir vesentlig miljøforbedring for områdene mellom Holmen og Nesbru. En høyere andel vei i dagen gir lavere samlet kostnadsnivå for investering og drift og er mer robust i forhold til uforutsette hendelser enn tunnelalternativene. Samtidig gir denne løsningen god avlastning for områdene mellom Holmen og Nesbru.

**Alternativ E. E18 i dagen med kort tunnel forbi Holmen**

**Utredes ikke videre**



Alternativ E med kort tunnel forbi Holmenkrysset er nokså lik alternativ 2.2 i funksjon og virkning, men noe kortere. Påhugget i øst er mer komplisert enn i alternativ 2.2, og geometrien på tunnelstrekningen blir dårligere. Løsningen er noe mindre robust enn alt. 2.2 i forhold til fjelloverdekning i området ved Kirkeveien, da det er vanskeligere å justere påhugget på grunn av geometrien videre. Alternativ 2.2 gir samme måloppnåelse og en bedre teknisk løsning utredes videre.

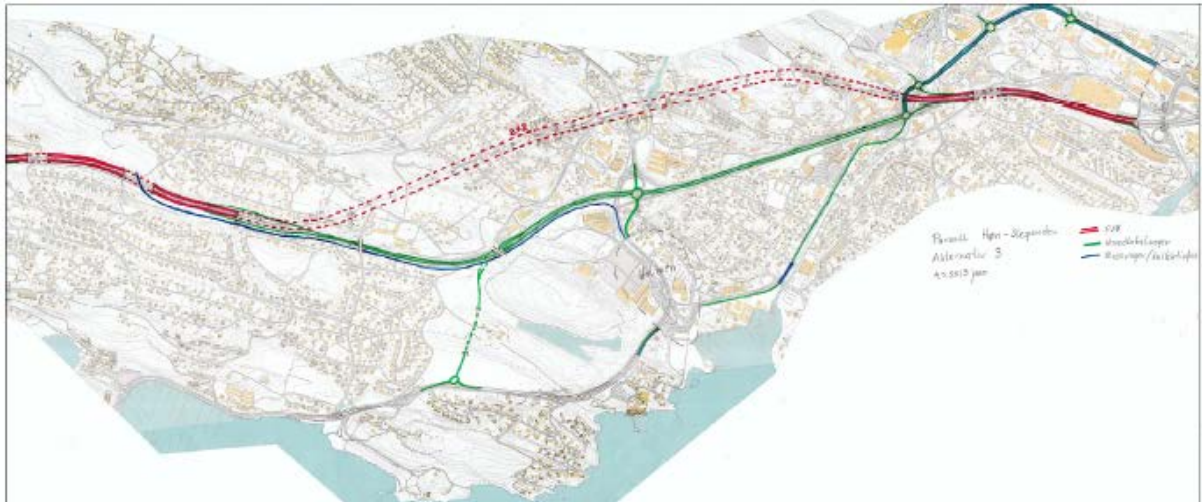
**Alternativ F. E18 i tunnel Hofstad-Nesbru**

**Utredes ikke videre**



God trafikal løsning som gir vesentlig miljøforbedring på tunnelstrekningen, men påhugget i vest er krevende, kostbart og har potensielt store konflikter i anleggsfasen. Komplisert kryss og kollektivløsning på Nesbru med vanskelig anleggsgjennomføring for nye bruer over Neselva. Konsept lang tunnel anbefales basert på alternativ 2.3.

**Alternativ 2.3 E18 i dagløsning Høn-Hofstad, tunnel Hofstad-Nesbru, dagløsning Nesbru-Slependsen**  
**Utredes videre**



Lang tunnel forbi Holmenkrysset er et trafikalt robust alternativ med en hovedsamlevei med høy kvalitet og kapasitet. Løsningen gir bra avlastning av bomiljøer på tunnelstrekningen, selv om hovedsamleveien vil ha stor trafikkmengde. Det anbefales at lang tunnel som konsept er med i videre planlegging. Påhugget i vest er enklest å bygge i varianten med skrå tunnelmunning, og denne er trolig også vesentlig rimeligere. Det anbefales å legge denne varianten til grunn i videre planlegging.

**Alternativ H. E18 i dagen med tunnel Holmen-Slependsen**  
**Utredes ikke videre**



Alternativ H med tunnel fra Holmen til Slependsen er teknisk svært komplisert og kryssingen av Neselva med løsmassetunnel vil både være svært kostbar og potensielt medføre store konflikter. Det er heller ikke funnet gode løsninger for hovedsamlevei mellom Slependsen og Nesbru, og ombygging av Slependskrysset tilpasset en firefelts veg mot Nesbru vil være trafikalt vanskelig.

*Alternativ I. E18 i dagen med tunnel Nesbru-Slepden*

*Utredes ikke videre*



Alternativ I med tunnel fra Holmen til Slepden vil avlaste bebyggelse i Grønsundåsen, og vil redusere trafikken langs Billingstadsletta. Alternativet gir imidlertid store konflikter med eksisterende leilighetsbebyggelse i Lundekroken. Alternativet medfører også at Sandvikstunnelen blir ca 300 m lengre enn i gjeldende planforslag, og det er usikkerhet rundt fjelloverdekning for justert trasé. Den korte dagsonen med begrenset kapasitet på avkjøringsmulighetene på Slepden er sikkerhetsmessig ikke optimalt med tanke på tømning av tunnelen ved ulykker o.l. Alternativet kan ikke kombineres med lang tunnel Hofstad-Nesbru eller tunnel Holmen-Neselva, da dette vil gi for kort avstand mellom kryss i forhold til krav i vegnormalene. Samlet sett vurderes ulempene ved alternativet å være større enn fordelene.

*Alternativ 4.1 Tverrforbindelse over Syverstad*

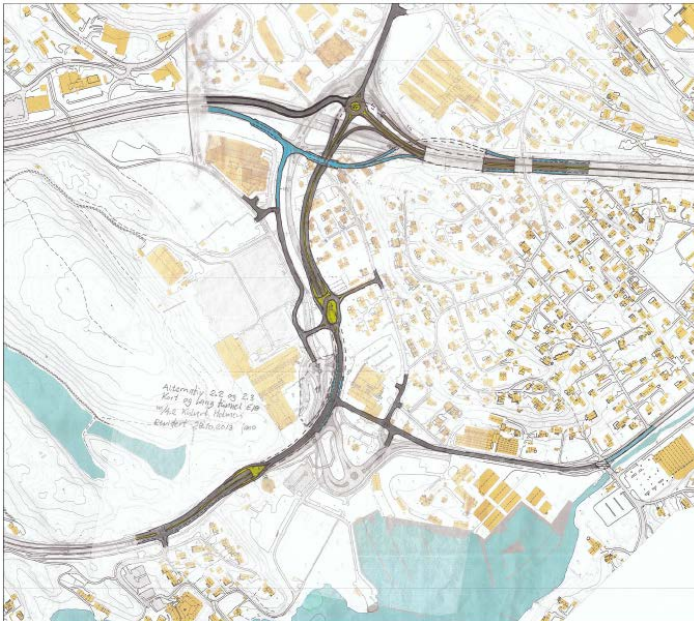
*Utredes videre*



Syverstaddiagonalen gir en trafikalt god løsning. Traséen berører et viktig kulturlandskap ved Syverstad og ligger tett opptil friluftsområdene i Grønli. Dette er konfliktfylt, men tunnelen under gården og det at traséen ligger dypt i terrenget demper konflikten noe. Det er viktig at man i utformingen vektlegger å redusere de negative virkningene. Avstanden til boligene vest for traséen er såpass stor at det ikke forventes stor støybelastning.

Bebyggelse langs dagens Slemmestadvei fra Hvalstrand til E18 vil få redusert miljøbelastning og løsningen tilrettelegger for byutvikling i Holmen sentrum i tråd med vedtatt kommunedelplan.

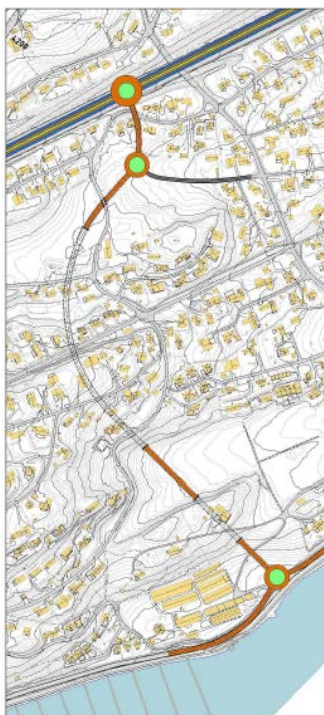
**Alternativ 4.2 Kulvert gjennom Holmen**  
**Utredes videre**



Alternativ 4.2 er basert på en løsning hvor Slemmestadveien legges i kulvert i dagens trasé gjennom Holmen sentrum. Vegen senkes før bakketoppen sørøst for Holmen senter, og går inn i en toløps kulvert med 2+2 felter, som munner ut ved det gamle gartneriet i Holmengata. Kulverten vil være om lag 380 m lang.

Ramper til lokalveg oppe på kulverttaket etableres med gaffelløsning ved hver kulvertmunning. Ved nordre munning etableres rundkjøring med forbindelse til Holmen senter, idrettsanlegget og Skeidar, samt Holmengata. Kryss med Fekjan etableres der den gamle delen av Holmen senter ligger i dag.

**Alternativ 4.3 Tverrforbindelse Hagadiagonal**  
**Utredes ikke videre**



Hagadiagonalen vil trafikalt være en god løsning, som gir god avlastning dagens Slemmestadvei fra Leangen til E18. Alternativet gir imidlertid betydelige negative konsekvenser for bebyggelsen i området ved Haga og Leangen. Tunnel med fire felt medfører også høye kostnader. Manglende fjelloverdekning for deler av den nordre tunnelen medfører at flere hus må rives. Krav om firefelts tunnel vil øke inngrepene ytterligere. Også dagsonen ved Haga vil medføre behov for innløsning av boliger og vil gi støybelastning for gjenværende bebyggelse. Dagsonene vil medføre arealbeslag på dyrket mark på Leangen og Haga. Jordet på Haga er imidlertid pr i dag ikke i drift.

Bebyggelse langs dagens Slemmestadvei fra Leangen til E18 vil få redusert miljøbelastning og løsningen tilrettelegger for byutvikling i Holmen sentrum i tråd med vedtatt plan.

*Alternativ 4.4 Tverrforbindelse Leangbukta-Haga*

*Utredes ikke videre*



Veiløsningen vil gi god avlastning av Slemmestadveien gjennom Holmen, og gi god forbindelse til overordnet veisystem fra lokalveinettet på Haga/Reistad. Tunnelen må ha to løp og fire felt grunnet betydelig lengde, som medfører krav til rømningsvei. Dette innebærer høye kostnader.

Det er usikkerhet rundt teknisk gjennomføring og fjelloverdekning for nordre del av tunnelen, med påfølgende risiko for at hus må rives. Dagsonen ved Haga vil medføre behov for innløsning av boliger og vil gi støybelastning for gjenværende bebyggelse. Alternativet beslaglegger hele parkeringsplassen til båthavnen i Leangbukta.