

Forord

Statens vegvesen Region øst har i samråd med berørte kommuner og fagmyndigheter satt i gang et planarbeid for å avklare trasé og kryssplasseringer for framtidig E18 med tilhørende lokalvegssystem fra Akershus grense til Vinterbro.

Behovet for ny trasé på denne strekningen skyldes lav vegstandard i forhold til vegens funksjon og dårlig trafiksikkerhet. E18 gjennom Østfold er bygget ut østfra og vil trolig ha sammenhengende motorvegstandard fra riksgrensen til Akershus grense når denne parsellen står prioritert for utførelse.

Det ble i 2009 gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for planområdet. Dette arbeidet vil være en del av planprogrammet. Det har tidligere vært planprosess for samme strekning, men denne ble stoppet i 2007 under utarbeidelse av Konsekvensutredning (KU) og Kommunedelplan (KDP). Det videre arbeidet vil fortsette der planarbeidet ble stoppet.

Planprogrammet skal redegjøre for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Programmet skal vise hvilke korridoralternativer som skal utredes videre og hvilke utredninger som anses for å gi et godt beslutningsgrunnlag. I tillegg vil planprogrammet vise avgrensningen av planområdet.

Det er Statens vegvesen, som tiltakshaver for prosjektet, som har ansvaret for å utarbeide forslag til planprogram. Ås kommune og Ski kommune som ansvarlig planmyndighet, fastsetter programmet. Det vil bli utarbeidet to planprogram, et for Ås kommune og et for Ski kommune. Dette planprogrammet gjelder for Ås kommune.

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningslovens § 33-5, skal forslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring til berørte myndigheter, grunneiere og interesseorganisasjoner. Tidspunkt for utlegging og frist for å sende inn merknader vil framgå av oversendingsbrev og annonser i lokalavisene. Det vil bli avholdt offentlige møter i høringsperioden. Etter at forslag til planprogram har vært på høring, vil Statens vegvesen sammenfatte og vurdere innkomne merknader før forslaget med eventuelle endringer oversendes til sluttbehandling i Ås kommune.

Uttalelser til planprogrammet kan sendes til: Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010 Skurva,
2605 Lillehammer
Merkes: E18 Akershus gr. – Vinterbro

Eventuelle spørsmål vedrørende planprogrammet kan rettes til:

Statens vegvesen Region Øst
Elin Bustnes Amundsen, Tlf: 99 21 15 65, Mail: elin.amundsen@vegvesen.no
Thorbjørn Hansen, Tlf: 97 55 26 73, Mail: thorbjorn.hansen@vegvesen.no

Ås kommune
Ellen Grepperud, Tlf: 64 96 20 71, Mail: Ellen.grepperud@as.kommune.no

Innhold

Forord.....	1
Innhold.....	2
1 Innledning.....	4
1.1 Bakgrunn for prosjektet og formell plansituasjon.....	4
2 Planprosess.....	6
2.1 Planprogram	6
2.2 Kommunedelplan	6
2.3 Konsekvensutredning	6
2.4 Videre planprosess	6
2.5 Informasjon og medvirkning.....	7
2.6 Tidsplan.....	7
3 Overordnede rammer og føringer	8
3.1 Nasjonal transportplan.....	8
3.2 Fylkesplaner og fylkesdelplaner.....	8
3.3 Kommunale planer	8
3.4 Statlige rammer og retningslinje	8
3.4.1 Rikspolitiske retningslinjer (RPR)	8
3.5 Aktuelt lovverk.....	9
3.6 Ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KVU/KS1)	9
3.7 Regionale gang- og sykkelvegnett	9
3.8 Andre nasjonale- og regionale føringer.....	9
3.8.1 Østensjøvannet og Kråkstadområde.....	9
4 Planområdet – dagens situasjon	10
4.1 Vegstandard.....	10
4.2 Trasé.....	10
.....	10
5 Viktige utfordringer og problemstillinger	11
5.1 Landskap	11
5.2 Naturmiljø	11
5.3 Friluftsliv.....	11
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	11
5.5 Landbruk	11
5.6 Sykkeltrafikkens fremkommelighet	11
5.7 Kollektivtransport.....	11
5.8 Geo- og vannressurser/EUs vanndirektiv.....	12
6 Konsekvensutredning (KU).....	13
6.1 Innledning.....	13
6.2 Verdi- og sårbarhetsanalyser.....	13
6.3 Andre planer og prosjekter.....	13
6.4 Standard og utforming.....	14
6.5 Samfunnsøkonomisk analyse (prissatte konsekvenser)	15
6.5.1 Prissatte konsekvenser.....	15
6.6 Konsekvenser for miljø (ikke-prissatte konsekvenser)	15
Konsekvensene for et alternativ fremkommer ved at en til slutt sammenholder konsekvensene for alle deltemaene.....	16
6.7 Tidligere utredede tema i KU.....	17
6.7.1 Nærmiljø.....	17
6.7.2 Friluftsliv	17

6.7.3	Naturmiljø	18
6.7.4	Kulturminner og kulturmiljø	18
6.7.5	Landskapsbilde.....	19
6.7.6	Landbruk	19
6.7.7	Georessurser og vannressurser	19
6.7.8	Universell utforming	20
6.8	Samfunnsmessige konsekvenser	20
6.8.1	Transportkvalitet og endring av transportruter.....	20
6.8.2	Kollektivtransport.....	20
6.8.3	Sykeltrafikkens framkommelighet	20
6.8.4	Lokalt utbyggingsmønster.....	20
6.8.5	Konsekvenser i anleggsperioden.....	20
6.8.6	Deponi og bruk av overskuddsmasser.....	21
6.8.7	Regionale virkninger	21
6.8.8	Helse, miljø og sikkerhet (HMS)	21
6.8.9	Omklassifisering av vegnett	21
6.9	Sammenstilling og sammenligning	21
7	Beskrivelse av tiltaket.....	22
7.1	Korridoralternativ	22
7.1.1	Konsept 1A.....	22
7.1.2	Konsept 1B.....	22
7.1.3	Konsept 3A = Silingsrapporten (Linjene S1, S2, S5, N1 og N3).....	22
	Sammendrag av silingsrapportens konklusjoner for hver av linjene	23
7.2	Kryssområder	24
7.3	Avbøtende tiltak	24
7.4	Vinterbro	24
7.5	Vegserviceanlegg	24
7.6	Avgrensning av planområdet.	24
8	Planprogram for konsekvensutredning.....	26
8.1	Sammenlikning og sammenstilling	26
8.2	Anbefaling.....	26
	VEDLEGG.....	27

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for prosjektet og formell plansituasjon

E18 Riksgrensen – Oslo er en del av stamvegnettet og en av de viktigste utenlandsforbindelsene i transportsystemet i Norge. Det er spesielt viktig for godstransporten til/fra Sverige og videre til Finland og de Baltiske stater. E18 gjennom Østfold er en del av det "Det nordiske triangel".

Østfold har satt i gang utbyggingen av E18 som sammenhengende motorveg gjennom Østfold fylke (ca. 60 km). Utbyggingen ventes bygget ferdig frem til Akershus grense ca. i 2015. Det er planlagt smal motorveg på strekningen fra Mysen mot Akershus. Det er en utfordring for valg av alternativ ved fylkesgrensen at den videre trasé for E18 i Akershus ennå ikke er planlagt.

Dette planprogrammet vil ta for seg strekningen Akershus grense – Vinterbro, der det skal planlegges og bygges en smal motorveg med lengde på 16,5 km. Hovedmålet for prosjektet er å bedre trafikksikkerheten og fremkommelighet på en høyt trafikkert stamvei gjennom Akershus.

1.2 Status planprosess

I tidligere faser er det utarbeidet en delvis konsekvensutredning (KU) i 2005, silingsrapport (2006) og konseptvalgutredning (KVU) med påfølgende KS1 (Kvalitetssikring av kostnader). Vedtak av KVU ble gjort i mai 2009. Disse dokumentene i tillegg til vegnormaler fra håndbok 017 skal legges til grunn for videre planlegging. Eventuelle fravik fra vegnormalen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

Det er gitt klarsignal om at det skal bygges motorveg hele veien fra Akershus grense til Vinterbro. På dette tidspunkt foreligger det ingen finansiering til bygging av strekningen Akershus gr. – Vinterbro. Finansiering til planprosessen er bevilget.

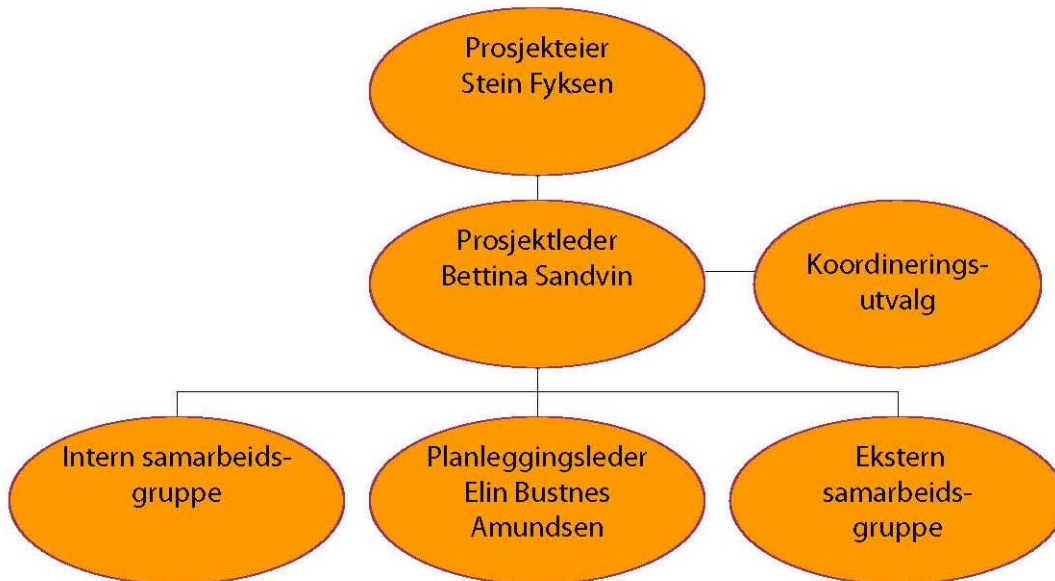
1.3 Formålet med utbyggingen

Hovedmålet for prosjektet er å bedre trafikksikkerheten på en høyt trafikkert hovedvei gjennom Akershus. I tillegg vil utbygging være med på å øke kapasiteten, lede tung- og gjennomfartstrafikken utenom tettstedene, og gi en sikrere og med forutsigbar fremkommelighet. En utbygging skal også bidra til å bedre miljøet samt støy. Dette krever tiltak i form av fordrøyningsbasseng, støyskjermer osv.

1.4 Organisering og roller

Statens vegvesen som tiltakshaver har påtatt seg oppgaven å planlegge ny E18 fra Akershus grense til Vinterbro. Ås kommune er planmyndighet og skal vedta planprogrammet. Utarbeidelse av planprogrammet skal være i samarbeid med Ås kommune. Det vil bli avholdt folkemøte i kommunen i forbindelse med høringen av planprogrammet.

Oversikt over styring av E18 Akershus gr. – Vinterbro



Planarbeidet med Akershus grense – Vinterbro vil bli organisert med en prosjektgruppe og en samarbeidsgruppe internt og eksternt.

Prosjektgruppen skal stå for det daglige planarbeidet og er ansvarlig for det faglige innholdet i planen. Prosjektgruppen er også ansvarlig for fremdriften i planarbeidet og for at utredningene og planprosessen blir gjennomført i samsvar med planprogrammet. Sammensetningen av prosjektgruppen vil være som følger: Planleggingsleder og planmedarbeider fra Statens vegvesen – ressursavdelingen og representanter fra innleid konsulent.

Intern samarbeidsgruppe skal bestå av interne ressurser som prosjektleder, planmedarbeider, innleid konsulent, fagansvarlige på de ulike områdene samt representanter fra drift og vedlikehold. Samarbeidsgruppene skal ha jevnlig møter slik at deltakerne har reel innflytelse på planleggingen. De som deltar fra de respektive enhetene skal ha den nødvendige kompetansen, fullmakter og ansvar til å representere sin enhet.

Ekstern samarbeidsgrupper skal bestå av representanter fra de ulike eksterne offentlige instanser (fylkesmannen, fylkeskommunen, kommunen, NVE osv.). Denne form for samarbeidsgruppe skal sikre deltakelse og involvering i planene fra faglig nivå i impliserte instanser.

Dersom det er behov for avklaringer med andre instanser/referansegrupper/grunneiere, vil det innkalles til særmøte med disse.

2 Planprosess

Planleggingen skal foregå i henhold til ny plan- og bygningslov som trådte i kraft 01.07.2009. Planprosessen vil bli styrt i henhold til Statens vegvesens håndbok 151.

Planen fremmes som en kommunedelplan der det skal tas stilling til valg av utbyggingsalternativ, vegstandard og eventuelt andre forutsetninger som grunnlag for utarbeiding av reguleringsplan og for gjennomføring av prosjektet.

2.1 Planprogram

Som første formelle ledd i arbeidet med kommunedelplanen skal det utarbeides et planprogram. Det viktigste med planprogrammet er å få fastsatt hvilke alternativer som skal utredes og hvilke konsekvenser som er viktig å få vurdert.

Utkast til planprogram behandles i kommunen og legges ut på offentlig høring der alle kan komme med sine merknader til programmet. Etter høringsfristen vil tiltakshaver sammen med Ås kommune gå gjennom innkomne merknader og komme med sine kommentarer før det vedtas av kommunen.

2.2 Kommunedelplan

Kommunedelplandokumentet skal vise og omtale de alternativene som er utredet og består av en kartdel, en tekstdel og eventuelle planbestemmelser. Kartdelen og planbestemmelsene er juridisk bindende for videre arbeid med prosjektet.

2.3 Konsekvensutredning

En viktig del av kommunedelplanarbeidet er å gjennomføre en konsekvensutredning (KU). Formålet med denne er å sikre at miljø, naturressurser og samfunn blir tatt hensyn til ved utarbeiding av planen. Statens vegvesen vil utarbeide konsekvensutredningen i samsvar med planprogrammet som Ås kommune vedtar. Konsekvensutredningen vil bli innarbeidet som et eget kapittel i kommunedelplandokumentet.

2.4 Videre planprosess

Kommunedelplan med KU blir lagt ut til offentlig høring når planforslaget er ferdig. På grunnlag av det som kommer frem i konsekvensutredningen og innkomne merknader vil Statens vegvesen komme med sin anbefaling med hensyn til valg av alternativer. Ås kommune kan deretter ta saken opp til endelig politisk behandling og vedta hvilket alternativ som skal gjennomføres.

En del offentlige etater kan komme med innsigelse mot et, flere eller alle alternativene. I siste instans må da Miljøverndepartementet avgjøre saken dersom en ikke kommer til enighet lokalt.

2.5 Informasjon og medvirkning

Statens vegvesen og planmyndigheten har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet slik at alle parter har god innsikt i prosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvensene av disse. Slik informasjon vil først og fremst bli gitt gjennom referansegruppene, folkemøter og andre møter med spesielt interesserte. I tillegg er det opprettet en egen internettside om prosjektet der viktige dokumenter og informasjon blir lagt ut (<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter>). Også lokalaviser vil bli brukt til annonsering og lignende når det er tjenlig.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeiding av forslag til kommunedelplan og vil i samarbeid med Ås kommune stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. I forbindelse med offentlig høring og politisk behandling av planen er det Ås kommune som er hovedansvarlig for informasjonen.

Gjennom informasjonsarbeidet ønsker en å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

2.6 Tidsplan

Prosess og grov tidsplan for å utarbeide og få vedtatt kommunedelplan

Oppgave/prosess	Periode/tidspunkt
Forberedende arbeider	vår 2010
Utarbeiding av planprogram	vår/sommer 2010
Vedtak planoppstart	Oktober 2010
Høring av planprogram	Oktober/November 2010
Utarbeiding av KDPL og KU	November 2010- November 2011
Høring av planforslag	Oktober/november 2011
Vedtak av kommunedelplan	Mai 2012

Denne fremdriften forutsetter at det ikke oppstår spesielle problemer i prosessen. Innspill og hendelser som en pr. i dag ikke har oversikt over kan forlenge prosessen vesentlig. I følge ny planlov vil en endring av planforslaget etter høring, medføre en ny høringsrunde for de som blir berørt av en slik endring. Videre kan vedtaksprosessen bli vesentlig lengre dersom det kommer innsigelse mot det alternativet som planmyndigheten ønsker å vedta.

3 Overordnede rammer og føringer

3.1 Nasjonal transportplan

Kommunedelplan må vedtas tidlig høsten 2012 i kommunen for at strekningen Akershus gr. – Vinterbro skal inngå i rullering av nasjonal transportplan for perioden 2015 - 2024.

3.2 Fylkesplaner og fylkesdelplaner

Følgende fylkes- og fylkesdelplaner foreligger pr. dags dato:

- Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2008)
- Akershus fylkesplan 2004-2009 - som følges opp gjennom arbeidet med:
 - Regional planstrategi for Akershus (oppstart 2008)
 - Planstrategi om areal og transport for Oslo og Akershus (oppstart 2009)
- Fylkesdelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus, Akershus fylkeskommune (2008)
- Kulturlandskap i Follo, Akershus fylkeskommune (2008)

3.3 Kommunale planer

Kommuneplan for Ås kommune 2007 – 2019 er gjeldende. Planprogram for arbeidet med kommuneplan 2011 – 2023 er vedtatt. Planprogram for arbeidet med kommuneplan 2011 – 2023 er vedtatt, og kommunen tar sikte på et endelig vedtak av planen i april 2011.

3.4 Statlige rammer og retningslinje

3.4.1 Rikspolitiske retningslinjer (RPR)

Staten har fastsatt en rekke rikspolitiske retningslinjer for planlegging og utvikling av samfunnet. Av disse er rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging viktig i nesten alle vegplansaker. Av problemstillingene som er omhandlet i disse retningslinjene og som er mest aktuelle for dette prosjektet kan nevnes:

- Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det blir lagt til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses
- Hensynet til effektiv transport må veies opp mot vern av jordbruks- og naturområder. Vedtak om utbyggingsmønster med transportsystem må basere seg på brede vurderinger av konsekvenser med særlig vekt på samfunnsøkonomiske kostnader, virkninger for langsiktige mål for landbruket og hensynet til natur- og kulturmiljø
- En bør unngå nedbygging av særlige verdifulle naturområder særlig verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære areal, friluftsområder, verdifulle kulturminner og kulturmiljø

- Miljø- og helserisiko i forbindelse med transport av farlig gods skal tillegges vekt ved planlegging av transportårer og arealbruk langs transportårer

3.5 *Aktuelt lovverk*

- Plan- & bygningsloven
- Naturmangfoldloven
- Forurensningsloven
- EUs vanndirektiv
- Kulturminneloven
- Viltloven
- Jordvernloven
- Skogbruksloven
- Vegloven
- Vassdragsloven

3.6 *Ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KVU/KS1)*

Det er gjennomført en KVU med påfølgende KS1. Vedtaket ble gjort i 2009 med følgende forutsetninger:

- bygging av smal motorveg
- konseptene 1a, 1b og 3a skal videreføres i arbeidet med kommunedelplan
- konseptene 3b, 4a og 4b forkastes

Planprosessen for kommunedelplan med KU vedtatt av vegdirektoratet i 2003 ble stoppet i februar 2007 etter stor kommunal uenighet.

3.7 *Regionale gang- og sykkelvegnett*

Gang- og sykkelvegnett skal kartlegges og ivaretas i planleggingen og utbygging av E18.

3.8 *Andre nasjonale- og regionale føringer*

3.8.1 *Østensjøvannet og Kråkstadområde*

Østensjøvannet i Ås er et vernet naturreservat. Verneplanen er fra 1987 med forskrift om vern av Østensjøvann naturreservat fra 1992.

Området rundt Kråkstad kirke og Glenne er av nasjonal kulturhistorisk verdi. Her er det funnet mange gravhauger og fornminner fra jernalder og middelalderen. Kulturmiljøet er av stor verdi.

Begge disse områdene er konsekvensutredet i 2005.

4 Planområdet – dagens situasjon

4.1 Vegstandard

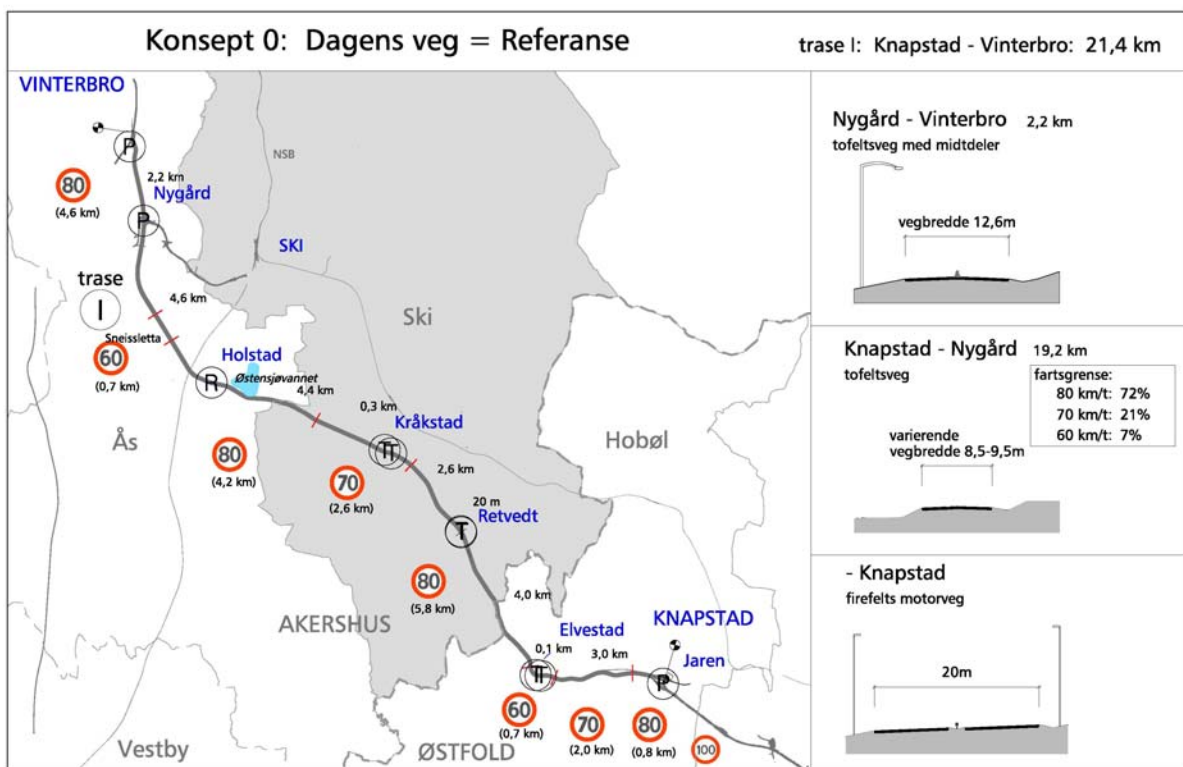
E18 fra Akershus grense til Vinterbro er en tofelts veg med relativt lav fartsgrense, mange kryss og avkjørsler og kryssende gangtrafikk som da medfører ekstra reisetid. I tillegg er kvaliteten på vegen mht. bæreevne samt kurvatur lite tilfredsstillende i forhold til type trafikk (lastebil, buss osv.) og mengde kjøretøy.

4.2 Trasé

Dagens trasé går gjennom landbruks- og skogbruksarealer. Traseen går stort sett utenom tettstedene som Kråkstad og Ås. Langs traseen er det spredt bebyggelse, og denne blir tettere jo lengre mot Vinterbro man kommer.

Det er ingen planskilte kryss på strekningen, men kun avkjørsler direkte fra hus, gårder og lokalveier.

Under er en oversikt over eksisterende E18 med kryssområder, fartsgrenser og avstand.



5 Viktige utfordringer og problemstillinger

5.1 Landskap

Planområdet ligger mellom to høydedrag som ligger i nord-sør retning. Eksisterende E18 ligger mellom disse to høydedragene. Karakteristisk for området er skogkledde høydedrag med dyrkingsarealer i forsenkningene og gårdsbebyggelse som positive blikkfang i landskapsbilde. Det er to områder som anses som spesielle i regional sammenheng. Det ene området er rundt Østensjøvannet fordi innsjøer er sjeldne for regionen. Innlemmet i dette området er terrengformen med Aschjem gård og alleen som stiger opp til gården fra Østensjøvannet. Disse elementene til sammen fremhever seg som en særegen silhuett i landskapet og i samspill med vannflaten. Det andre området med stor verdi finnes omkring Nordby kirke fordi det framstår som et viktig og godt synlig landemerke i landskapet.

5.2 Naturmiljø

En ny E18 gjennom Follo vil føre til økt trafikk og mer belastning på miljøet rundt. Området rundt Østensjøvannet er vernet, noe som medfører en del restriksjoner og hensyn i forbindelse med biologisk mangfold. Det er mange hekkende fuglearter i området og i konsekvensutredningen blir det viktig å registrere evt. andre viktige naturområder i henhold til naturmangfoldloven. Dette gjelder spesielt i forbindelse med vann og vassdrag.

5.3 Friluftsliv

Deler av området består av skog. Skogsområdene brukes av lokalbefolkningen til turgåing. Området rundt Sneissletta brukes mye som rekreasjonsområde for innbyggerne i Ski kommune. Det må kartlegges hvordan området brukes slik at man evt. kan ivareta en kryssing av den nye barrieren, E18.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturlandskapet med Norby kirke på vestsiden av dagens E18 er i kommuneplanen for Ås markert som et LNF-område med store kulturlandskapsverdier.

5.5 Landbruk

Områdene i forsenkningene mellom høydedragene utnyttes til landbruk. Områdene rundt og oppå høydedragene består stort sett av skogsområder.

5.6 Sykkeltrafikkens fremkommelighet

Det er mange skogsveger og sideveger som brukes som sykkelveger i området. Det er i liten grad tilrettelagt for sykkelveger langs dagens trasé, med kun noen få biter med gang- og sykkelveger.

5.7 Kollektivtransport

Beboerne i området har i dag busstilbud som går langs E18. Dette gjelder både ekspressbusser til og fra Oslo og lokale ruter. Ved utbygging av E18 skal det tilrettelegges for kollektivtransport. Dette betyr utbygging av for eksempel park- & ride-områder.

5.8 Geo- og vannressurser/EUs vanndirektiv

Erfaringsmessig er grunnforholdene i området leire, i noen tilfeller kvikkleire. Planområdet må kartlegges og utredes mht vann- og vannforsyning, fjell, løsmasser og berggrunn.

Det skal utføres en resipientvurdering av vannressursene, og (avbøtende) tiltak for avrenningsvannet fra vegen slik at vannresipientene ikke påvirkes i negativ grad.

Planområdet berører de to vannområdene PURA og Morsa, hvor det pågår prosjekter med målsetting om god kjemisk og økologisk tilstand i disse vannområdene.

6 Konsekvensutredning (KU)

6.1 Innledning

Som del av kommunedelplanen skal det utarbeides en konsekvensutredning (KU). I konsekvensutredningen skal viktige virkninger av tiltaket vurderes. Det foreslås at følgende tema inngår:

- Andre planer som kan påvirke og påvirkes av kommunedelplanene
- Standard og utforming
- Samfunnsøkonomisk analyse, som igjen inndeles i:
 - Prissatte konsekvenser der investeringskostnader og nytte-/kostnadsvurderinger inngår
 - Ikke-prissatte konsekvenser, herunder: landskapsbilde, nærmiljø, friluftsliv, naturmiljø/naturmangfoldloven, kulturmiljø, kulturminner, naturressurser, geo- og vannressurser/EUs vanndirektiv, landbruk, universell utforming

6.2 Verdi- og sårbarhetsanalyser

Som en del av konsekvensutredningen er det i 2005 utført en verdi- og sårbarhetsanalyse for ikke-prissatte konsekvenser innen temaene:

- landskap
- kulturminner og kulturmiljø
- landbruk
- geo- og vannressurser
- naturmiljø

I tillegg til disse må følgende tema kartlegges:

- EUs vanndirektiv
- Støy etter miljøverndepartementets retningslinjer, T1442

Det er gjort vurderinger i silingsrapporten med et detaljeringsnivå som er nødvendig for å kunne gjøre et valg av alternativer som skal videreføres til kommunedelplan og konsekvensutredning.

Alle de traseer som gjenstår etter vedtak av planprogrammet skal konsekvensutredes med bakgrunn i hvert tema som nevnt ovenfor.

6.3 Andre planer og prosjekter

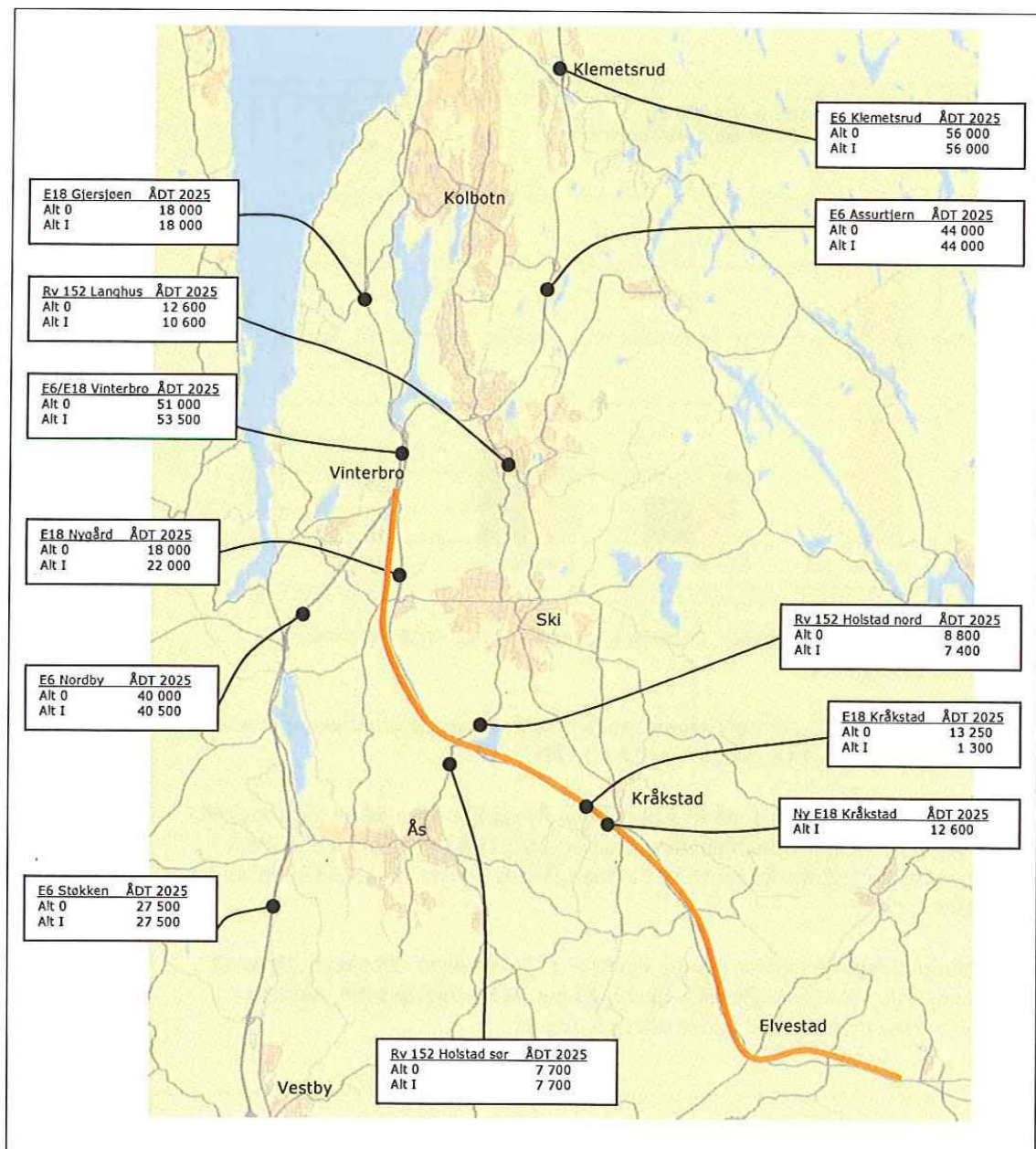
Konsekvensutredningen skal oppsummere forholdet til nasjonale mål og retningslinjer, herunder Nasjonal Transportplan (NTP) og rikspolitiske retningslinjer (RPR) for areal og transport. Videre skal den belyse forholdet til fylkeskommunale planer, kommunale planer, strekningsanalyser og eventuelle verneplaner. Det skal gjøres rede for i hvilken grad tiltaket er i samsvar med eller i strid med gjeldende planer, mål og retningslinjer.

Det skal også gjøres rede for i hvilken grad tiltaket får konsekvenser for målsettingene i PURA og Morsa (EUs vanndirektiv).

6.4 Standard og utforming

Statens vegvesen sine normaler for veg- og gateutforming (Håndbok 017) angir de geometriske og fysiske kravene som settes til ulike typer veger. Ut fra funksjon, trafikkmengde og fartsgrense blir nye veger plassert i ulike dimensjoneringsklasser, der hver klasse har ulike krav til utforming.

En hovedferdselsåre som E18 vil gå under kategorien stamveg. Fartsgrensen vil sannsynligvis bli 90 eller 100 km/t. Trafikkmengden som legges til grunn er utredet i et eget notat (trafikknøtat 3). Trafikkmengden uttrykkes ved hjelp av begrepet årsdøgntrafikk (ÅDT). Det tilsvarer gjennomsnittlig trafikk pr. døgn for hele året.



Årsdøgntrafikk (ÅDT), utvalgte snitt i Folle, 2025

Ved vurdering av dimensjoneringsklasse er det trafikkmengden 20 år etter antatt åpning som skal legges til grunn for valget. Av tallene her ser vi at ÅDT ligger mellom 15 000 og 20 000 fra Kråkstad til Nygård. I henhold til vegvesnets håndbok 017 er det krav om 4-felts motorveg ved slike trafikkmengder.

6.5 Samfunnsøkonomisk analyse (prissatte konsekvenser)

Prissatte konsekvenser gjennomføres i samsvar med Statens vegvesens håndbok 140, Konsekvensanalyser. Håndboken gir anbefalinger for hvilke konsekvenser som skal og bør vurderes. I tillegg angir den med hvilke metoder en skal gjennomføre analysen.

6.5.1 Prissatte konsekvenser

Hovedfokus for de prissatte konsekvensene er å få fram de transportøkonomiske virkningene tiltaket vil gi. Dette skjer gjennom en nytte-/kostnadsanalyse som gjennomføres ved hjelp av Statens vegvesen sitt beregningsprogram EFFEKT. Følgende elementer skal vurderes:

- Byggekostnader. Byggekostnadene omfatter selve anleggskostnadene, byggherrekostnadene, MVA og usikkerhetspåslag. Vurdering av byggekostnadene skjer ved ANSLAG-metoden.
- Framtidig driftskostnader. Det er lagt inn standardverdier for ulike vegtyper i EFFEKT.
- Nytte-/Kostnadsanalyse. Selve N/K-analysen omfatter følgende hovedposter:
 - Nytte for trafikantene og transportbrukere, herunder biltrafikk, kollektivreisende, myke trafikkanter. Her inngår både distanseavhengige kostnader, tidsavhengige kostnader og andre kostnader
 - Operatørnytte, dvs. nytten for busselskaper, parkeringsselskaper, bompengeselskaper og andre private aktører som driver med offentlig transport
 - Budsjettvirkning for det offentlige. Dette er summen av inn- og utbetalinger over drifts- og vedlikeholdskostnader, skatteinntekter med mer.
 - Samfunnet for øvrig. Omhandler ulykkeskostnader, kostnader ved støy og forurensning, restverdi av anlegget og skattekostnader.

Analyseperioden er 25 år fra antatt åpning av tiltaket, mens levetiden settes til 40 år. Nyten uttrykkes ved hjelp av den såkalte netto-nyten, dvs summen av nytte for de ulike aktørene fratrukket kostnadene som følger med det å gjennomføre og drifte tiltaket.

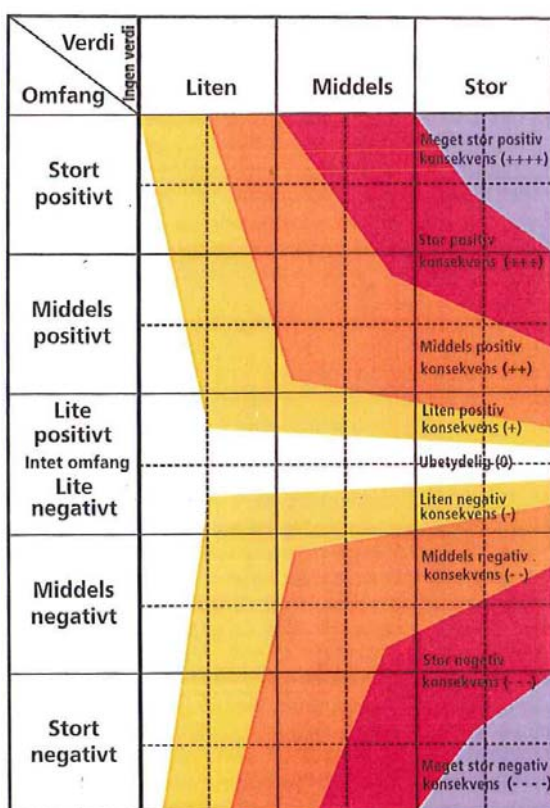
6.6 Konsekvenser for miljø (ikke-prissatte konsekvenser)

Håndbok 140 skal også legges til grunn for ikke prissatte konsekvenser.

Vurdering av de ikke prissatte konsekvensene skjer ved en systematisk gjennomgang av:

- VERDI: uttrykt gjennom tilstand, egenskaper og utviklingstrekk for vedkommende tema i det området der vegprosjektet planlegges. Skala: liten – middel – stor
- OMFANG av konsekvensene, dvs. hvor store endringer vegtiltaket vil medføre for det aktuelle temaet. Skala: stort negativt – middels negativt – lite/intet-middels positivt – stort positivt
- KONSEKVENNS som fremkommer ved å sammenholde VERDI og OMFANG innen det enkelte tema

Konsekvensvurderingene kan utføres ved bruk av den såkalte konsekvensvifta som vist under og konsekvensene uttrykkes på en skala med + og – med følgende betegnelser:



- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Lite positiv konsekvens
- 0 Ubetydelig
- Lite negativ konsekvens
- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens
- Meget stor negativ konsekvens

Konsekvensene for et alternativ fremkommer ved at en til slutt sammenholder konsekvensene for alle deltemaene.

6.7 Tidligere utredede tema i KU

6.7.1 Nærmiljø

Nærmiljø omfatter helheten i menneskers daglige livsmiljø. Dette gjelder både fysiske og sosiale forhold. Temaet avgrenses i denne sammenheng til de fysiske omgivelsene.

Innen tema nærmiljø inngår både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. De prissatte konsekvenser inngår i nytte/kostnadsberegningen og er knyttet til endringer i støy og lokal luftforurensning og støv/skitt fra vegtrafikken i boliger. Dagens situasjon og virkningen av tiltaket med hensyn til støy og luftforurensning skal beskrives under nærmiljø, men skal ikke tas med i betydningsvurderingen siden de er prissatt. Antall personer som utsettes for konsentrasjoner av svevestøv og NO₂ over nivåene angitt i nasjonale mål for luftkvalitet (alternativt: SFT og Folkehelsas anbefalte luftkvalitetskriterier) skal beregnes med bruk av VLUFT.

Barrierevirkninger og arealforbruk som følge av tiltaket skal vurderes i forholdt til boligområder, skoler, butikker og fritidsaktiviteter. Utrygghet vurderes i forhold til vegens nærområder. Eventuell innløsning av boliger/institusjoner skal vurderes ut fra hvilken betydning dette vil ha for nærmiljøet.

6.7.2 Friluftsliv

Temaet omfatter opphold og fysisk aktivitet i friluft på fritiden med sikte på miljøforandring, mosjon, rekreasjon og naturopplevelse, så vel i nærmiljøet som i skog og mark. Det er viktig å vurdere den samlede effekt av veganlegget sett i sammenheng med annen regional infrastruktur og barrieredannere i regionen.

Områder som er viktige for friluftslivet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er:

- Større sammenhengende turområder ("Marka-områder")
- Lokale og regionale turområder, hovedsti- og løypenett, utfartssteder og turmål
- Nærrekreasjonsområder i tilknytning til boligområder, skoler, barnehager og idrettsanlegg
- Opparbeidede og/eller tilrettelagte anlegg og turløyper
- Regulerte friområder (PBL §25 nr. 4) og områder som er regulert til spesialområde friluftsliv (PBL § 25 nr. 6), eller vernet/sikret på annen måte

Verdien av friluftslivområder må ikke bare vurderes ut fra bruksfrekvens. Fjernere friluftslivområder kan ha stor verdi selv om det ikke er like mange som bruker disse som for eksempel nærrekreasjonsområdene. De forskjellige friluftslivområdene kan også ha en innbyrdes betydning for hverandre.

Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

6.7.3 Naturmiljø

Temaet omfatter fysiske omgivelser med vekt på naturgitte forhold. Det er viktig å vurdere den samlede effekt av veganlegget sett i sammenheng med annen regional infrastruktur og barrieredannere i regionen.

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er:

- Internasjonalt vernede områder (Ramsarområder, våtmark)
- Områder vernet etter naturvernloven (nasjonalpark, naturreservat, landskapsvernområder)
- Områder vernet etter eget vedtak, for eksempel vernede vassdrag med tilhørende RPR (rikspolitiske retningslinjer)
- Områder regulert som spesialområde naturvern (PBL § 25 nr. 6)
- Områder omtalt i forbindelse med nasjonale og fylkesvise verneplaner (barskog, edelløvsskog, våtmark, myr, kulturlandskap, sjøfugl)
- Regionale grøntstruktur og trekkruiter for vilt
- Områder og lokaliteter som er viktige for sjeldne og truede arter, eller som er viktige for det biologiske mangfoldet (nøkkelbiotoper)
- Naturmangfoldloven – Konsekvensene for naturmiljø skal beskrives og vurderes på bakgrunn av informasjon som er kartfestet og omtalt i i www.narurbase.no og artsdatbankens artskart (<http://artskart.artsdatbanken.no/>). Naturtypene kartlegges etter metodikken i DN håndbok nr 13. Det skal gis en beskrivelse av inngrepet og mulige negative konsekvenser for naturtypene som blir påvirket av planforslaget

Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

6.7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter følgende innen planområdet:

- Automatisk fredede kulturminner (kulturminner eldre enn 1537)
- Nyere tids kulturminner
- Kulturmiljøer

Kjente kulturminner skal beskrives og kartfestes, og det skal også vises hvor en kan forvente å finne ikke-kjente, automatisk fredede kulturminner.

Kulturmiljøet beskrives med kjente kulturminner og etter hvilken helhet eller sammenheng disse inngår. Verdisetting gjøres etter følgende verdiskala: liten, middels og stor verdi. Kulturminnenes verdi skal gjøres uavhengig av juridisk status. Det skal også redegjøres for kulturminnenes eventuelle vernestatus (fredet, regulert til spesialområde bevaring etc.) Tiltakets konsekvenser og mulige avbøtende tiltak skal beskrives. Områder med potensialet for funn og antatt behov for ytterligere undersøkelser på reguleringsplannivå avgrenses på kart.

Det skal vises hvordan den umiddelbare virkning av tiltaket vil bli på kulturminner /miljøer, eksempelvis terrenginngrep og arealforbruk, for eksempel hvilke kulturminner som går tapt, hvilke arealer som får støybelastning slik at kulturminner må innløses eller får redusert verdi og barriereeffekt. Betydningen av inngrepet for kulturminner/miljøer (inngrepets konsekvens) fastsettes etter håndbok 140 på

grunnlag av verdiene i det berørte området og tiltakets omfang. Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

I etterfølgende planfaser (kommunedelplan/reguleringsplan) følges behandlingen av kulturminner og kulturmiljø i konsekvensutredningen opp med forundersøkelser/prøvestikking i samarbeid med fylkeskonservator. Kulturminnelovens § 9 (undersøkelsesplikt med mer) forutsettes oppfylt i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan.

6.7.5 Landskapsbilde

Landskap er betegnelse på visuelt fattbare omgivelser. Landskapsbilde brukes i denne sammenheng som betegnelse på visuelle og estetiske opplevelsesverdier i landskapet.

Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste landskapstyper, fysiske strukturer, verdier og sårbarhet for veginngrep. Tiltaket vurderes i forhold til:

- Nær- og fjernvirkning
- Viktige landskapsformer
- Tilpassning veg/terreng

Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

6.7.6 Landbruk

Landbruk omfatter jordbruk og skogbruk samt annen økonomisk utnytting av utmarksressursene i tilknytning til landbruk.

Konsekvensene for landbruket inndeles i punktene arealregnskap, driftsmessige ulemper på overordnet nivå og avbøtende tiltak. Landbruksområder som berøres av utbyggingen skal arealberegnes og identifiseres som henholdsvis gårdsanlegg, dyrket mark, beite og skog. Eventuelle næringsinteresser knyttet til jakt og fikse beskrives.

6.7.7 Georessurser og vannressurser

Temaet omfatter fjellgrunn, spesielle berggrunnsgeologiske formasjoner, løsmasser, grunnvann og overflatevann som brukes til vannforsyning, energiproduksjon med mer. Det er viktig å få kartfestet og vurdert eventuelle konsekvenser i forhold til:

- Vernede geologiske forekomster
- Løsmasseforekomster
- Berggrunn og løsmasser som er utnyttbare til samfunnsmessige formål
- Grunnvannsforekomster
- Vannforsyning
- Innsjøer og bekker som omfattes av PURA og Morsa
- EUs vanddirektiv
 - Grunnvannsforekomster
 - Vannforsyning - Drikkevannskilder og – brønner
 - Overflatevann

6.7.8 Universell utforming

Temaet omfatter tilrettelegging for bevegelseshemmede på rasteplasser, gang- og sykkelveger, park & ride-områder samt bussholdeplasser. Det skal tilrettelegges for fremkommelighet i henhold til håndbok 278.

6.8 Samfunnsmessige konsekvenser

6.8.1 Transportkvalitet og endring av transportruter

Temaet omfatter en vurdering av vegens kapasitet og forutsigbarhet med hensyn til reisetid, samt trafikantens synsinntrykk og reiseopplevelse.

Eventuelle endringer som følge av tiltaket skal beskrives.

Det er per i dag planlagt to store grep som kan ha konsekvenser for utbyggingen av E18. Dette gjelder fjerning av bomstasjonen på Fv. 23 fra 2012 og utbygging av Follobanen. Dette kan medføre økt trafikk på Fv. 23, som igjen kan ha konsekvens for Fv.152 gjennom Ås kommune. En ny trafikkanalyse må utarbeides med de riktige forutsetningene slik at konsekvensene av en utbygging/ikke-utbygging kommer tydelig fram.

6.8.2 Kollektivtransport

Temaet omfatter hvilke konsekvenser tiltaket får for kollektivtransporten i området.

Det skal gjennomføres enkle vurderinger av samspillet mellom dette vegprosjektet og jernbaneprosjektet med dobbeltspor Oslo – Ski. Eventuell endring av fordeling på ulike reisemidler i regionen som følge av tiltaket skal vurderes og beskrives enkelt ut fra foreliggende kunnskap og i samråd med kollektivetatene. Det skal dokumenteres at forholdene legges godt til rette for kollektivtrafikken (jernbane, buss).

6.8.3 Sykkeltrafikkens framkommelighet

Temaet omfatter virkninger for sykkeltrafikken. Dette gjelder særlig de som sykler til og fra skole, arbeid mv.

6.8.4 Lokalt utbyggingsmønster

Temaet omfatter vegtiltakets betydning for lokal tilgjengelighet, barrierevirkning og arealbruk, arealer med endret bruksmulighet og endret utviklingspotensial.

6.8.5 Konsekvenser i anleggsperioden

Temaet omfatter eventuelle kortsiktige virkninger i anleggsperioden. Langsiktige virkninger kommer inn under andre temaer.

Kortsiktige virkninger i form av utslipp til vassdrag og grunn, anleggsstøy og ulemper for trafikanter skal vurderes og beskrives.

6.8.6 Deponi og bruk av overskuddsmasser

Det skal gjøres enkle driftsvurderinger for å klarlegge massedeponering, massetak og masselager både med tanke på mellomlagring og varig deponering. Videre skal det vurderes eventuelt behov for masser fra sidetak. Det skal også redegjøres for hvordan restmasser kan anvendes, samt foretas en beskrivelse av eventuelle avslutningsplaner og istandsetting av sidetak.

6.8.7 Regionale virkninger

Temaet er knyttet til regionalpolitiske målsettinger om bosetting, trivsel, sysselsetting og næringslivets rammebetingelser.

Kommunens og fylkeskommunenes politiske målsettinger om næringsutvikling, arbeidsmarked og bosetting gjennomgås. Tiltakets eventuelle konsekvenser i forhold til disse målsettingene skal vurderes og beskrives.

6.8.8 Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Hensynet til sikker bygging og drift skal ivaretas. Det er anleggsteknisk og sikkerhetsmessig komplisert å bygge et nytt anlegg nær en riksveg med stor trafikk. Ved valg av alternativ skal HMS vektlegges på samme måte som andre miljøpåvirkninger.

6.8.9 Omklassifisering av vegnett

Foreløpige antakelser om aktuelle omklassifiseringer av vegnett for de alternative vegnett beskrives grovt i konsekvensutredningen.

6.9 Sammenstilling og sammenligning

Konsekvensene som utredes for de ulike alternativene skal oppsummeres og sammenstilles. Oppsummeringen skal legge vekt på å synliggjøre ulike egenskaper ved alternativene på en slik måte at det er mulig å sammenligne konsekvensene både for enkelttema og samlet for alternativene. Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal utføres etter prinsipper gitt i statens vegvesens håndbok 140.

Enhetlig kartfremstilling hvor flere tema sammenstilles samt skisser, bilder og fotomontasje skal utarbeides der dette er hensiktsmessig som hjelp for anskueliggjøring av konsekvenser.

Det skal redegjøres for i hvilken grad alternativene sikrer måloppnåelse i forhold til målsettinger i:

- Prosjektet
- Nasjonale målsettinger
- Eventuelt annet

7 Beskrivelse av tiltaket

7.1 Korridoralternativ

Det er vedtatt av Samferdselsdepartementet at konseptene 1A, 1B og 3A i silingsrapporten skal legges til grunn for videre planlegging. Konsept 3A omfatter følgende linjene: S1, S2 og S5 (sør for Holstad) samt N1 og N3 (nord for Holstad).

7.1.1 Konsept 1A

Utbygging av 2-felts motorveg med midtdeler i eksisterende trasé, 90 km/t. I realiteten er dette kun en utbedring av eksisterende E18.

Vegen legges nord for eksisterende E18 ved Akershus grense. Dette for at vegen fra Østfold er planlagt oppe skogsområdet her. Deretter følger den eksisterende E18 videre mot Vinterbro. Forskjellen fra eksisterende E18 er at det er tenkt opparbeidelse av kryssområder ved følgende steder:

Retvedt

Kråkstad

Holstad

Nygård (allerede utbygd)

Krysstypen vil være type rundkjøring og ingen planskilte kryss.

Det vil også være behov for avkjørselsanering samt prosjektering og bygging av lokalveger fram til kryssområdene.

7.1.2 Konsept 1B

(Se vedlegg)

Konsept 1B tar for seg utbedring av eksisterende trasé til 4-felts motorveg, 90 km/t. Det vil være noen få avvik i forhold til eksisterende trasé grunnet geometri. Vegen starter på samme sted som i alternativ 1A og vil ved Retvedt treffe eksisterende E18. Eksisterende gårdsveger må gå under eller over E18. Første kryssområde vil være Kråkstad, der det vil være behov for toplans kryss. Alle kryssområdene vil være to plans kryss da alle avkjøringene til/fra E18 vil stenges. Dette medfører behov for større kryssområder. Lokalvegsystemet må behovsutredes og i tilfelle planlegges og bygges på lik linje som ny E18.

Langs eksisterende E18 er det en del hus som står inntil vegen (< 50 m). De fleste av disse husene må antakelig innløses. Langs Sneissletta er det mange hus som må innløses dersom traseen blir som skissert. Muligheten for justering av linja vil være avgjørende for at en av husrekkene kan stå. Dette avklares i kommunedelplanen etter det som fremkommer i konsekvensutredningen.

Det vil også bygges innfartsparkeringer i kryssområdene der det lar seg gjøre og behovet er til stede.

7.1.3 Konsept 3A = Silingsrapporten (Linjene S1, S2, S5, N1 og N3)

(Se vedlegg)

Konsept 3A viser bygging av 4-felts motorveg ved siden av eller i større avstand fra eksisterende E18. Fartsgrensen er satt til 100 km/t som er i henhold til håndbok 017. Konsept 3A har større variasjon i linjevalg enn de foregående alternativene.

Fra Akershus grense går traseen gjennom skogsområde på nordsiden av eksisterende E18, krysser eksisterende E18 rett øst for Retvedt og går videre sør for eksisterende E18. Traseen går gjennom åkerlandskap samt gjennom noen småteiger med skog. Ved Kråkstad vil den krysse Fv 27 der det mest sannsynlig vil bygges et kryssområde med muligheten for park & ride. Videre går veien gjennom landbruksområder og i kanten av små skogsteiger. Når veien nærmer seg Ås kommune, kommer ny E18 nærmere eksisterende E18 og vil gå i eller parallelt med eksisterende E18 forbi Østensjøvannet og til Holstad. Det kan vise seg at terrenginngrepene vil bli for store i dette sårbare landskapet. Da kan det være et alternativ å legge to nye felt ved siden av dagens to felt, som opprettholdes som en del av motorvegen. Det må da arbeides med å finne alternative løsninger for lokalvegen. Dette kan være å legge en lokalveg i tunnel under Aschjem, eller å legge en lokalveg om øst- og nordsiden av Østensjøvannet. Det mest aktuelle vil i så fall være å bygge ut eksisterende vegnett i området.

Holstad vil få et toplans kryss med park & ride område. Eksisterende rundkjøring her skal beholdes hvis mulig, og Rv. 152 vil gå over E18. Videre krysser ny E18 eksisterende vei nord-øst og vil gå inn i skogsområdet/skogsgrensa langs Sneissletta. I dette alternativet vil alle husene langs Sneissletta kunne bevares. Ved Solberg vil ny veg møte gammel veg, og følger eksisterende E18 helt fram til Vinterbro. Eksisterende E18 vil fungere som lokalvei.

Sammendrag av silingsrapportens konklusjoner for hver av linjene

Alternativ S 1 ser ut til å kunne oppfylle alle silingskriterier og anbefales å føres videre til kommunedelplan og konsekvensutredning.

Alternativ S2: Vurderingen av S 2 må gjøres i sammenheng med de avbøtende tiltakene ved Kråkstad. De negative konsekvensene for kulturmiljøet i dette området kan løses gjennom avbøtende tiltak.

Alternativ S 2 ser ut til å kunne oppfylle alle silingskriterier og anbefales å føres videre til kommunedelplan og konsekvensutredning.

Alternativ S5 ser ut til å kunne oppfylle alle silingskriterier og anbefales å føres videre til kommunedelplan og konsekvensutredning.

Alternativ N1 har omfattende negative konsekvenser for nærmiljøet på Sneissletta. Alternativet får så store kostnader med innløsning av eiendom og bebyggelse. Konsekvensene skal utredes videre

Alternativ N3 vil komme i konflikt med miljø- og landbruksinteressene. Miljøkonfliktene ved Østensjøvannet kan avbøtes i forbindelse med planleggingen av ny E18. Konflikten med landbruksinteressene kan ikke avbøtes, men den er relativt

avgrenset. Alternativet anbefales derfor å bli videreført til kommunedelplan og konsekvensutredning.

7.2 Kryssområder

Ved utbygging av fire felts motorveg er det behov for planfrie kryss. I den forbindelse er det naturlig å få til park & ride områder slik at kollektivtrafikken kan opprettholdes langs ny E18. Plasseringen av park & ride områder må utredes og må ses i sammenheng med den planlagte Follobanen.

7.3 Avbøtende tiltak

Utbygging av motorveg fra Akershus gr. til Vinterbro vil gi sår i landskapet og ha konsekvenser for regionen. Under utredning av linjevalg må alle konsekvenser vurderes og settes opp som kriterier for valg. I mange tilfeller må det gjøres avbøtende tiltak. Tiltak kan omfatte for eksempel justering av jordskåringer, bredere vegprofil i områder med fjell (får et luftigere profil og uttrykk), tunnel (meget dyrt tiltak som skal brukes kun ved behov), beplantning osv.

7.4 Vinterbro

Vinterbro-krysset er et svært komplisert område, der ny E18 skal møte eksisterende veier. Utformingen av dette krysset blir en utfordring pga. alle eksisterende veisystemer og topografi. Utforming av området vil være en del av arbeidet med konsekvensutredningen og kommunedelplan.

7.5 Vegserviceanlegg

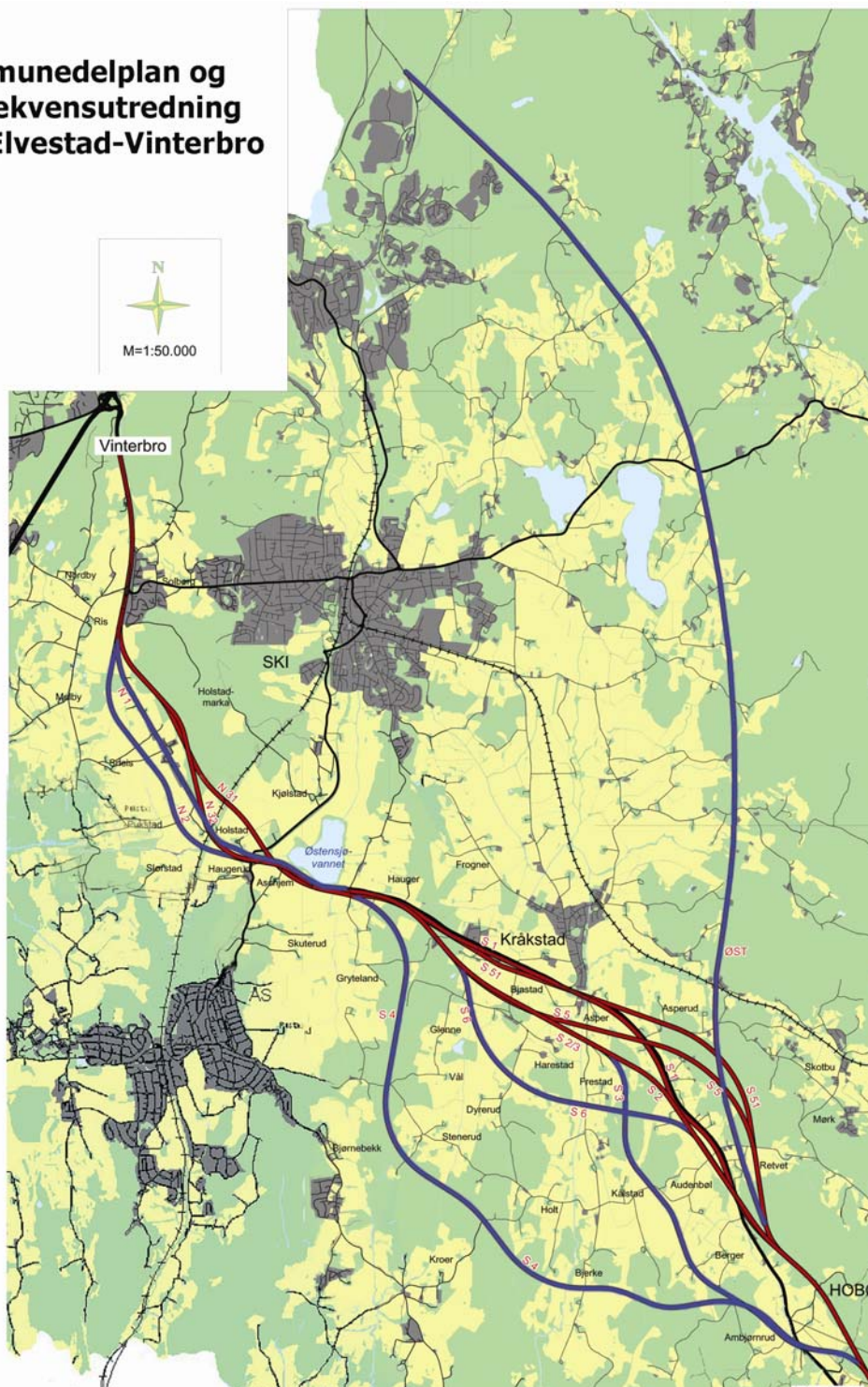
På strekningen Akershus gr. – Vinterbro er det tenkt hovedserviceanlegg med bensinstasjon, rasteplass og kanskje hvileplass for trailere. Hovedrasteanlegg bør etableres hver 50 km på stamveg.

Det er flere alternativer til plassering av et slikt anlegg. Disse er Kråkstad, Holstad og området der det nedlagte forsvarsanlegget ligger. Plassering av et slikt vegserviceanlegg må konsekvensutredes.

7.6 Avgrensning av planområdet.

Omtrentlig traseer er vist på kart under. Disse må foreløpig oppfattes som korridorer der det i konsekvensutredningen og kommunedelplanen vil arbeides med en mer ekstakt vegføring. I planarbeidet vil det kunne komme fram flere mulige trasealternativer mellom disse ytterpunktene, eventuelt kombinasjoner mellom traseene.

Kommunedelplan og konsekvensutredning E18 Elvestad-Vinterbro



Blå linje = ingen utredning
Rød linje = videre utredning
Svart linje = eksisterende E18

8 Planprogram for konsekvensutredning

8.1 Sammenlikning og sammenstilling

På grunnlag av de gjennomførte konsekvensvurderingene vil de samla konsekvensene for alle alternativene bli satt opp på en systematisk måte i samsvar med prinsippene med Statens vegvesens håndbok 140. I tillegg vil de viktigste virkningene og forskjellene mellom alternativene bli omtalt i en mer utførlig verbal form.

Det skal spesielt gjøres rede for hvordan de ulike alternativene sikrer måloppnåelse i forhold til nasjonale og lokale overordna målsettinger, og hvordan alternativene innfrir dette prosjektet sine spesifikke målsettinger.

8.2 Anbefaling

På grunnlag av det som kommer frem i konsekvensutredningen og sammenstillingen av alternativene, vil Statens vegvesen som tiltakshaver komme med sin anbefaling for valg av alternativ. Anbefalingen skal grunngis.

VEDLEGG

Ortofoto med konsept 1A, 1B og 3A gjennom Ski
Ortofoto med konsept 1A, 1B og 3A gjennom Ås

blå linje = eksisterende trasè

rød linje = nye traseer

gul skravur = korridor for traseer





