



Statens vegvesen

E18 Akershus grense - Vinterbro Kommunedelplan med konsekvensutredning

Kreativ fase

RAPPORT



Statens vegvesen Region øst
Prosjektavdelingen Øst
Prosjekt E18 Ørje - Vinterbro
Dato: 10.05.2011

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Rapportnavn: Kreativ fase_02
Utgave/dato: [03] / [10.05.2011]
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 525837 – E18 Akershus gr. – Vinterbro
Oppdragsbeskrivelse: Tegningshefte og 2 stk kommunedelplaner. Diverse temarapporter. Gjelder konkret vegstrekning

Oppdragsleder: Amundsen Kristin Strand
Fag: Utredning
Tema: Veganlegg
Leveranse: Overordna plan; Rapport / utredning

Skrevet av: Kristin Strand Amundsen / Sebastiano Lombardo
Kvalitetskontroll: Eivind Aase

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Det arbeides med kommunedelplan for ny E18 gjennom Ås og Ski kommuner. Arbeidet er en del av utbygging av E18 fra Ørje til Vinterbro.

I en innledende fase av arbeidene er det gjennomført en kreativ prosess med tanke på å sikre bred medvirkning og samle mange ideer om hvordan utfordringene knyttet til prosjektet kan løses på en best mulig måte.

Det overordnede målet for hele den kreative prosessen har vært det å utfordre de etablerte tankemønstre, produsere mange alternative traséer, evaluere alle og danne grunnlaget for å velge 3 eller 4 traséer som skal anbefales videreført til konsekvensutredning.

Denne rapporten dokumenterer arbeidene i kreativ fase som har foregått i perioden mars og april 2011. I kapittel 2 gis det en overordnet presentasjon av metoden som er anvendt.

Målgruppen for rapporten er politikere, befolkning og regionale myndigheter. Hensikten med rapporten er å dokumentere arbeidene som er gjort i kreativ fase samt begrunne de alternativene som er valgt å gå videre med i kommunedelplanarbeidet.

Rapporten er skrevet av Sebastiano Lombardo, Norconsult og Kristin Strand Amundsen, Asplan Viak. Elin Bustnes Amundsen har vært oppdragsgivers kontaktperson.

Sandvika 10.05.2011

0 SAMMENDRAG

0.1 Gjennomføring av kreativ fase

Det er gjennomført en kreativ prosess i forbindelse med trasévalg for E18 Akershus – Vinterbro. Den kreative prosessen er gjennomført med en metodikk som omfatter følgende faser:

Fase 1: Finne utfordringspunkter i området.

Dette arbeidet ble gjort i form av en workshop den 8. mars 2011 hvor representanter fra Statens vegvesen, Ås og Ski kommuner, Fylkesmannen i Akershus, Akershus fylkeskommune og Asplan Viak deltok. Prosessen ble ledet av Sebastiano Lombardo fra Norconsult.

Deltakerne ble inndelt i grupper og gruppeoppgaven hadde følgende formulering:

- Hvor er det utfordringer innenfor planområdet
- Gi utfordringene et unikt nummer og gi en beskrivelse av disse, gjerne med kildehenvisning.

Oppsummering og sammenstilling av disse gruppearbeidene gir grunnlag for å trekke fram følgende tre hovedutfordringer i planområdet:

- **Jordvern:** planområdet er preget av jordbruksarealer. Alt jordbruksarealet er like viktig og regnes blant landets beste.
- **Grunnforhold:** grunnen i planområdet er preget av leire. Grunnforholdene er utfordrende fordi de kan medføre kostbare løsninger.
- **Kulturminner:** Det er svært mange kulturminner i området. Både automatisk fredet og vedtaksfredet (nyere tids). Området Kråkstad kirke – Glennegårdene framstår som det viktigste. Det kan virke som en premiss at ny E18 må legges utenom (eller under) dette området (innsigelse). Potensial for å finne kulturminner nedgravd under jordbruksarealene, men signaler tyder på at de kulturminnene som er synlig i dag har større verdi.

I etterkant av workshop 1. 8. mars og som grunnlag for videre arbeider ble de utfordringspunkter som framkom i møtet framstilt på ortofoto og kart. Disse punktene ble supplert med informasjon fra offentlige registre med kulturminner (Askeladden og Sefrak), samt naturinformasjon (Naturbase). All denne informasjonen er framstilt på samme kart.

Fase 2: Finne mange alternative traséer - Ideinnsamling

Basert på resultatene fra fase 1, en kreativ fase ble gjennomført som besto av:

- Kreativ workshop 2, 24. mars 2011
- Åpent møte i Ski, 23. mars 2011

- Åpent møte i Ås, 24. mars 2011

På workshop 2 var kommunene, Statens vegvesen og Asplan Viak representert. Sebastiano Lombardo fra Norconsult ledet møtet. Arbeidene resulterte i 53 ideer/ mulige traséer. Deltakerne satt i grupper og jobbet med forslag til linjer som ble tegnet opp på skissepapir. Alle alternativer skulle ha et ID-nummer.

Lignende arbeidsprosess ble gjennomført ifm med begge de åpne møtene der det var stort engasjement og ca 100 frammøtte. Deltakerne satt i grupper og jobbet med forslag til linjer. Alle ideer skulle ha et ID-nummer, tegnes opp og positive og negative konsekvenser skulle beskrives. Til sammen framkom ca 40 ideer på hvert av de åpne møtene, i hovedsak knyttet til de respektive kommuner. Totalt i fase 2 ble det produsert 135 alternative traseer for E18 i planområdet.

Fase 3: Idevurdering – grovsiling

Basert på oppsummeringen av hovedutfordringer for ny E18 gjennom Ås og Ski har Statens vegvesen, sammen med representanter fra kommunene valgt følgende hovedkriterier for silingen av resultater i kreativ fase 2.

- Økonomi: Linja bør medføre et akseptabelt kostnadsnivå (behov for tunnel, konstruksjoner, geotekniske løsninger, total lengde,...). Vekt: 6.
- Kulturminner: Linja bør ikke berøre freda kulturminner. Vekt 2.
- Landbruk: Linja bør i minst mulig grad dele opp og beslaglegge dyrka mark (antall dekar). Vekt 4.
- Landskap: Linja er godt tilpasset terreng, landskapsrom og landskapsdrag og kulturmiljøene Holstad gård, Ris, Aschjem gård, Kråkstad-Glenne og Frestadskogen. Vekt 4.
- Nærmiljø: Linja bør i minst mulig grad berøre tettstedene Kråkstad, Skotbu, Sneisletta, Nordby. Vekt 4.

De fem kriteriene er gitt ulike vektning. Beskrivelse og begrunnelse for vektning er omtalt i kapittel 5.1.

Grovsiling ble gjennomført på et møte 1.4.2011 hvor Ellen Grepperud, Ås kommune og Kristian Larsen i Ski kommune deltok sammen med Bettina Sandvin og Elin Amundsen fra Statens vegvesen, samt Kristin Strand Amundsen fra Asplan Viak. Sebastiano Lombardo fra Norconsult var prosessleder. Alle ideer ble vurdert gjennom en vektet poenggiving i henhold til kriteriene beskrevet over. Alle innspill er vurdert etter samme mal, enten de kom fra Åpent møte eller workshop 2.

Etter gjennomgangen av alle 135 ideer valgte man å se nærmere på de 14 høyest rangerte linjene. Rangering og kort vurdering av disse 14 linjene er vist i kap 5.3. Etter en nærmere vurdering valgte man å legge bort 2 av disse 14 linjene, slik at man gjensto med 12 linjer.

Disse 12 linjene er vist i figur 12 i rapporten og omtales som trinn 1 i siling i kreativ fase.

0.2 Videre sortering etter kreativ fase

Trinn 2:

Samlet opptegning av de 12 linjene som gjensto etter siling, trinn 1 kreativ fase viser at flere av disse linjene er relativt like og anses å gå i samme korridor. I et internt møte i Statens vegvesen, avholdt 6.4.2011 ble derfor de 12 linjene slått sammen til 5 korridorer, heretter kalt trinn 2 i sorteringen etter kreativ fase. På møtet 6.4.2011 deltok Thorbjørn Hansen, Astrid Fredheim, Bettina Sandvin og Elin Bustnes Amundsen fra Statens vegvesen, samt Kristin Strand Amundsen fra Asplan Viak.

De 5 korridorene anses å dekke de 12 linjene i trinn 1. Disse 5 korridorene som kalles korridor I – V er vist i figur 13 i rapporten.

Trinn 3:

I 2005-2006 ble det gjort et betydelig utredningsarbeid med å finne en trase for ny E18 gjennom Ås og Ski kommuner. Arbeidet er oppsummert i en silingsrapport (*Kommunedelplan og konsekvensutredning for E18 Elvestad – Vinterbro, Rambøll Norge AS, 14.10.2005*) som er vedtatt i begge kommuner. De linjene som framgår i denne silingsrapporten benevnelse S og N i hhv Ski og Ås kommuner.

Før man tok den endelige beslutningen om hvilke linjer som skulle videreføres til kommunedelplanarbeidet ble det gjort en vurdering av de 5 korridorer som ble vurdert best etter kreativ fase 2 i forhold til disse "gamle" S og N-linjene. Figur 14 viser de S- og N-linjen sammen med korridor I til V. Gjennom arbeidet med vurdering av korridor I-V mot linjene S og N kom man også til den konklusjonen at korridor I (rosa) og III (lyseblå) kunne slås sammen til en korridor siden de nesten er identiske på hele strekningen.

Vurderingene er omtalt i kapittel 6.3 og konklusjonen på disse vurderingene ble som følger:

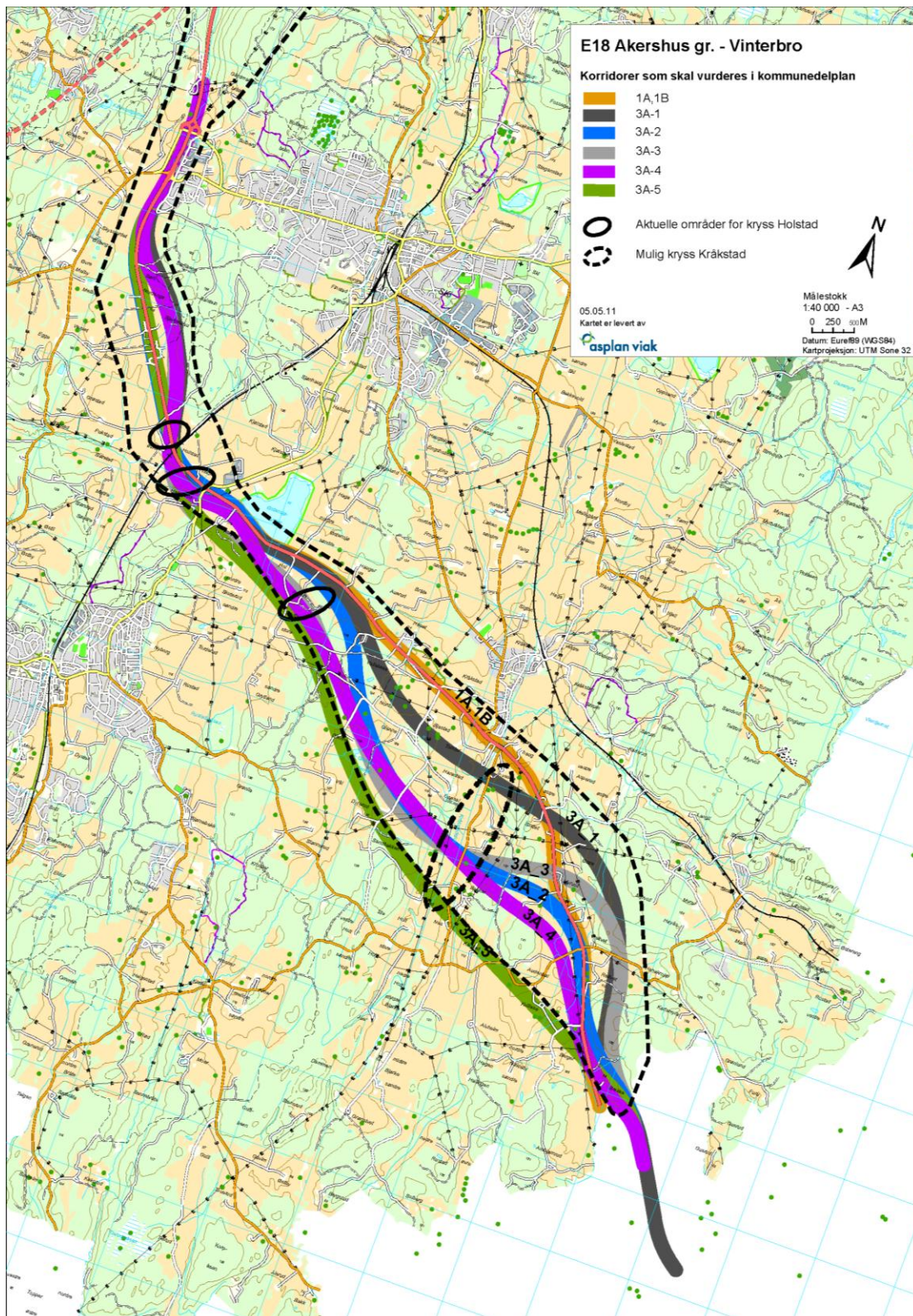
Resultatet av trinn 3 i sortering etter kreativ fase er at det er 5 korridorer som skal vurderes under konsept 3B i kommunedelplanarbeidet (NB: konsept 3B er bygging av ny firefelts motorveg):

- I/III
- II
- IV
- V
- S5 i Ski i kombinasjon med I/III i Ås

0.3 Korridorer som skal utredes i kommunedelplanarbeidet

Arbeidet i kreativ fase har i hovedsak handlet om konsept 3B. I henhold til vedtatt planprogram for kommunedelplanarbeidet skal konsept 1A og 1B utredes i tillegg. Konsept 1A er tofelts motorvei med midtdeler i eksisterende trase, mens konsept 1B er utbedring av eksisterende E18 til 4- felts motorveg.

Figuren viser hvilke korridorer som skal videreføres i kommunedelplanarbeidet, og navnet på disse.



Figur S-1: Korridorer som skal videreføres i kommunedelplanarbeidet.

Innholdsfortegnelse

0	SAMMENDRAG	5
0.1	Gjennomføring av kreativ fase.....	5
0.2	Videre sortering etter kreativ fase.....	7
0.3	Korridorer som skal utredes i kommunedelplanarbeidet	7
1	MÅL MED PROSESSEN.....	11
2	METODE – generisk beskrivelse.....	13
2.1	Strukturert medvirkning og læring.....	13
2.2	Fokus.....	14
2.3	Idégenerering	14
2.4	Idéinnsamling og behandling.....	14
2.5	Idévurdering	14
2.6	Valg.....	15
3	FASE 1: UTFORDRINGSPUNKTER I OMRÅDET	17
3.1	Workshop 1, 8. mars 2011	17
3.2	Oppsummering av gruppearbeider - hovedutfordringer	17
3.3	Drøfting av resultater workshop 1.....	18
4	FASE 2: IDÉINNSAMLING	21
4.1	Om fase 2	21
4.2	Workshop 2, 24. mars 2011	24
4.3	Åpne møter i Ås og Ski.....	25
5	FASE 4: IDEVURDERING – GROVSILING.....	29
5.1	Kriterier for grovsiling av alternativer	29
5.2	Metode for grovsiling – trinn 1.	30
5.3	Resultater etter grovsiling.....	30
6	VIDERE SORTERING ETTER KREATIV FASE	35
6.1	Trinn 2, fra 12 linjer til 5 korridorer.....	35
6.2	Trinn 3, vurdering i forhold til linjer fra tidligere KU-arbeid	37

7	KORRIDORER SOM SKAL VIDEREFØRES I KOMMUNEDELPLANARBEIDET.....	39
	VEDLEGG 1: Oppsummering av gruppearbeider 08.03.11	41
	VEDLEGG 2: Åpent møte i Kråkstad, Ski kommune 23.3.2011	55
	VEDLEGG 3: Åpent møte i Ås kommune 24.3.2011	69
	VEDLEGG 4: Kreativ workshop 24.3.2011	82

1 MÅL MED PROSESSEN

Det er gjennomført en avgrenset kreativ prosess i forbindelse med trasévalg for E18 Akershus – Vinterbro. Den kreative prosessen er valgt gjennomført i to deler, med to ulike workshops (henholdsvis 8. og 24.mars 2011). Det er ulike deltakere i de to workshopene. Norconsult er engasjert av Statens vegvesen til å være prosessleder for den kreative fasen. Prosessleder fra Norconsult og oppdragsleder fra Asplan Viak samarbeider om å dokumentere den kreative prosessen.

Hovedmålet for del 1 / workshop 1 av den kreative prosessen er å la deltagerne forsyne prosjektet med bredest mulig kunnskap og informasjon om forhold (naturvern, kulturmiljø, kulturminner, landskap, geotekniske forhold, m.m.) som vil kunne legge rammer for valg av endelige trasé og avdekke mulige begrensninger som gjelder i prosjektet for øvrig.

Del 1 av den kreative fasen har altså som mål å skape et solid grunnlag for en videreføring av prosessen i en fokusert kreativ workshop del 2.

Del 2/workshop 2 i den kreative prosessen tar for seg utvikling av mange mulige (og umulige) alternative traséer som skal sendes til evaluering.

Et delmål i den kreative prosessen er å inkludere alle interessenter i oppdraget gjennom en demokratisk prosess. Hver enkelt deltaker skal bli hørt gjennom at ethvert innspill og innsigelse skal dokumenteres skriftlig. Den enkelte deltaker er selv ansvarlig for å underbygge og dokumentere sine synspunkter underveis i prosessen, og både enkeltdeltakeren og gruppene som helhet veiledes i dette. Grundig og utfyllende argumentasjon skal styrke forståelsen av innspillet, og slik økes sannsynligheten for at synspunkter fanges opp og videreføres i neste fase. På denne måten vil det alltid være mulig å spore tilbake til ethvert innspill og synspunkt som er gitt i prosessen.

2 METODE – GENERISK BESKRIVELSE

2.1 Strukturert medvirkning og læring

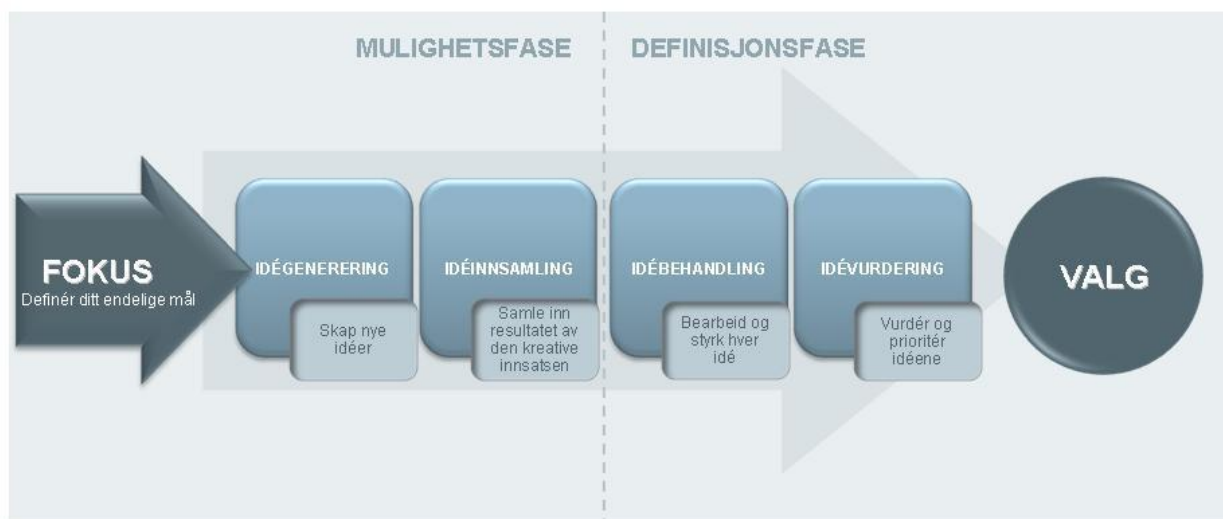
Prosessleder fra Norconsult benytter en arbeidsform med utpreget fokus på interaksjon mellom rådgivere, fagekspertter fra Vegvesen og sluttbrukere.

I den kreative prosess tas det i bruk teknikker som sikrer at prosjektdeltakere ser flere sider av enhver sak. Dermed produseres flere løsningsforslag for utfordringer på tvers av berørte fagområder. Det legges her vekt på at prosessen skal være meget strukturert, kvalitetssikret, etterrettelig og dokumenterbar - hele veien igjennom.

Innovasjonsmetodikken tar på alvor nødvendigheten av å unngå vilkårlige, tilfeldige valg. Enhver beslutning må kunne berettiges, uansett hvor kreativ man har vært, og prosessen frem til den må være dokumentert. Det er med andre ord ikke bare idégenereringen som er satt i system. Hver idé må komme seg hele veien til faktisk implementering i oppdraget, før den kan anses ute av prosessen. Kompetanse innen innovasjon generelt er i denne prosessen koblet med faglig spisskompetanse fra rådgivere og Vegvesen, og med lokal kunnskap fra de som bor i området.

Videre er denne kreative prosess er utformet slik at de deltagerne som opplever den i sin helhet skal kunne lære av den. Deltagerne gis tilgang til detaljert informasjon om metoder og teknikker for kreativitet og innovasjon, som en del av prosjektarbeidet. Slik strukturert arbeid skal kunne etablere et kunnskapsfundament innen ledelse av kreative prosesser og innovasjon hos de deltagerne som er interessert til det.

Den kreative prosessen består av følgende faser (Figur 1):



Figur 1 Faser i en kreativ prosess

2.2 Fokus

I enhver kreativ prosess diskuteres innledningsvis oppgavens fokus. En viktig del av prosessen er å problematisere uttrykte behov og mål i fellesskap, slik at disse blir til omforente vurderingskriterier. Fokuset for den kreative prosess, defineres som *det endelige målet som skal oppnås gjennom skapende arbeid*. Etablering av fokuset for den kreative arbeidsøkten er det aller første trinnet i den kreative prosessen. Et godt Fokus er nødvendig for å designe det videre kreative arbeidet, og å unngå mindre produktive diskusjoner. Idéer og tiltak videre i prosessen vil hele tiden måles opp mot oppgavens Fokus.

Generelt gir et godt definert mål en bedre kreativ produksjon.

2.3 Idégenerering

Idégenereringen er kanskje den mest tydelige og typisk kreative fase i den kreative prosessen. I denne fasen brukes ulike teknikker for å utfordre de etablerte og forutinntatte løsninger, slik at vi kan tenke utenfor våre pålagte rammer og akselerere idégenereringen. Resultatet av idégenereringsfase er en liste med skisser og beskrivelser, som alle forsøker å svare på spørsmålet fokuset stiller. I denne fasen vektlegger man å skaffe så mange ideer (skisser og beskrivelser av tiltak) som mulig.

2.4 Idéinnsamling og behandling

Under idégenereringsfasen blir idéene registrert slik de oppstår. Registrering av idéer er ingen enkel oppgave. Noen ganger kan deltakere ha problemer med å forklare sine tanker, andre ganger er idéene bare delvis uttrykket. Noen ganger kan den som tilrettelegger ha problemer med å registrere de eksakte ordene uttalt av deltakerne, andre ganger kan idéer bli bare delvis registrert. Idéer, innspill og forslag som ikke er heldige med formuleringen under registreringen, risikerer å ikke bli forstått senere. Dermed kan et flott konsept forbli skjult bak en dårlig formulert idé. For å unngå dette samler inn de ideene som trenger ytterligere forklaringer og redigering og man igangsetter en viderebehandling av dem og for å sikre at hver idé er forstått, og dens potensiale uttrykket fullt ut. Denne behandling består av redigering og renskrivning av skisser og notater, samt tillegg av ekstrainformasjon der det er behov for det..

I idébehandlingsfasen er hensikten å analysere potensialet i hver idé, og å gi hver idé sjansen til å bli tatt på alvor. Målet er å finne ut hvilke bidrag hver idé kan gi til å svare på spørsmålet definert i fokus. Etter at alle ideene er redigert, slik at konseptet de står for er entydig og tydelig er det på tide å gjennomføre en evaluering.

2.5 Idévurdering

I idévurderingsfasen er målet å skape et godt grunnlag for valg av "den beste ideen". Etter å ha forstått hvilke hovedtyper traséer som er blitt berørt under idégenereringsfasen, og etter å ha behandlet ideene, kan idévurderingsprosessen begynne. I den "reduserende" delen av prosessen er det viktig å sette ulike trasé-forslag opp mot hverandre, og opp mot felles kriterier. Dette betyr at vi diskuterer, vurderer, justerer, rangerer og prioriterer hva som skal

være med i prosessen videre. En slik prosess ledet av en profesjonell prosessleder samler fagpersoner og øvrige interessehavere rundt felles fokus på problemstillingen.

Målet med denne fasen er å unngå tilfeldige beslutninger og å skape bevissthet om hvilket spenn av muligheter en beslutning tas innenfor. Videre er det viktig for etterprøvbareheten at beslutninger tas gjennom en behørig dokumentert prosess. Den informasjonen som samles under idévurderingsfasen er nødvendig for å kunne planlegge operativ realisering av idéen i den virkelige verden.

2.6 Valg

Ideevalueringen danner grunnlag for et gjennomtenkt valg av de traséene som skal leveres til de senere faser i prosjektet.

3 FASE 1: UTFORDRINGSPUNKTER I OMRÅDET

3.1 Workshop 1, 8. mars 2011

Det ble gjennomført en workshop den 8.mars 2011 hvor hensikten var å finne utfordringspunkter i planområdene. Gjennom dette arbeidet ønsker man å synliggjøre kjent kunnskap på en ryddig og strukturert måte, som et grunnlag for å komme fram til alternative traseer med liten konfliktgrad for ny E18.

På arbeidsseminaret den 8. mars deltok representanter fra Statens vegvesen, Ås og Ski kommuner, Fylkesmannen i Akershus. Akershus fylkeskommune og Asplan Viak. Prosessen ble ledet av Sebastiano Lombardo fra Norconsult.

Deltakerne ble inndelt i grupper og gruppeoppgaven hadde følgende formulering:

- Hvor er det utfordringer innenfor planområdet
- Gi utfordringene et unikt nummer og gi en beskrivelse av disse, gjerne med kildehenvisning.

3.2 Oppsummering av gruppearbeider - hovedutfordringer

De fire gruppenes (gruppe A, B, C og D) innspill er vist i vedlegg 1. De punktene / områdene som gruppene har kommet fram til er gitt en fortløpende nummerering. De skriftlige innspillene fra gruppene er gjengitt i sin helhet i vedlegget.

Nedenfor er det kort en oppsummering av de innspill som framkom gjennom gruppearbeidene. Vår vurdering etter gjennomgangen av dette materialet er at hovedutfordringene i planområdet går langs tre hovedlinjer

- Jordvern: planområdet er preget av jordbruksarealer. Alt jordbruksarealet er like viktig og regnes blant landets beste.
- Grunnforhold: grunnen i planområdet er preget av leire. Er gjort lite grunnundersøkelser hittil. Men gjøres grunnboringer som del av kommunedelplanarbeidet. På 2 -3 områder vet man at det er kvikkleire. Grunnforholdene er utfordrende fordi de kan medføre kostbare løsninger.
- Kulturminner: Det er svært mange kulturminner i området. Både automatisk fredet og vedtaksfredet (nyere tids). Området Kråkstad kirke – Glennegårdene framstår som det viktigste. Det kan virke som en premisse at ny E18 må legges utenom (eller under) dette området (innsigelse). Potensial for å finne kulturminner nedgravd under jordbruksarealene, men signaler tyder på at de kulturminnene som er synlig i dag har større verdi. Dvs. ikke ødelegge fine gårdstun osv.

3.3 Drøfting av resultater workshop 1

Hensikten med gruppearbeidene var å få fram problemområder / - punkter i planområdet. Deltakerne i gruppene hadde ulik fagbakgrunn og i utgangspunktet representerte den enkelte sitt fagområde. I gruppearbeidene ble de ikke diskutert om enkelte tema/problemområder er viktigere enn andre.

På grunn av tilpassing til østligste trase i Østfold (Knapstad – Retvedt) trenger man en rask traseavklaring i Ski kommune for å unngå å måtte bygge en midlertidig løsning ("hanken") til 40 mill kroner. Denne avklaringen bør komme våren 2012 i form av vedtatt kommunedelplan. En planavklaring er også nødvendig for at parsellen gjennom Ås og Ski skal komme inn i Nasjonal transportplan for perioden 2014 til 2023.

Den foreløpige kjennskapen vi har til grunnforholdene i området, tilsier at bygging av ny E18 i Ski og Ås kommuner, kan bli et kostbart prosjekt.

Nedenfor har vi listet opp områder og punkter som vi mener det er spesielt viktig å ta hensyn til i den videre planleggingen. Denne oppstillingen er et utvalg av de samlede innspill fra gruppearbeidene som er vist i vedlegg 1. Grunnlaget for utvelgelsen av disse punktene er todelt:

- punkter / områder som det er viktig å ha fokus på for å ha kontroll med kostnadene
- punkter / områder som pga lovverk og innsigelsesmuligheter kan føre til forsinkelser for vedtatt kommunedelplan (som er planlagt våren 2012).

Problemområde	Kommentar / vurdering
Nygårdskrysset	Ønskelig å beholde dagens kryssløsning, men er det dimensjonert for 4-felt?
Sneissletta	Sneissletta, et boligområde som allerede i dag er sterkt berørt av E18. Skal man sanere det hele og tilby erstatningstomter? Eller "redde" området ved å legge veien utenom / støyskjerme / rive husene på den ene siden og utvide E18
Holstadmarka friluftsområde	Er et viktig friluftsområde for beboere både i Ås og Ski kommuner. Lokalt turstinnett. Registrerte kulturminner her.
Kulturlandskapsområde	Er vist som hensynssone bevaring i kommuneplanen for Ås kommune.
Nordby kirke (Vardåsen)	Omtales som Follo Toscana. Fjernvirkning av ny motorvei mht opplevelse av kulturlandskap.
Kryssing av jernbanetrase	Må ta høyde for framtidig utvidelse til dobbeltspor. Innhente krav til sikkerhetsavstander / hensyn til jernbanen fra Jernbaneverket. Et forbikjøringsspor for Ås stasjon er under planlegging.
Verkenbakken	Nærmiljøtiltak, idrettsanlegg. Må finne erstatningsområder dersom

	inngrep. Brukere er Nordby IL og lokalbefolkningen.
Holstadkrysset	Ta høyde for flytting av Fv 152 (kommuneplan for Ås kommune). Plass for innfartsparkering er ønsket. Overgang til buss.
Gårdstun Nordre Holstad	Antatt viktig gårdstun. Ligger en murvilla her som det er spesielt lang historie knyttet til. Et teglverk som nå er revet. Alle gårdstun må vurderes med hensyn til verdi og sårbarhet mht tun og nærområder. Sammenheng med jordbrukets kulturlandskap og sammenhengen med den historiske utviklingen i området.
Felleskjøpet	Urealistisk kostbar å innløse.
Askjem gård	Utfordringer både knyttet til jordvern og kulturlandskap. Kulturverdier knyttet til alleen opp til gården, det sammenhengende naturlandskapet og potensial for arkeologiske funn i følge (det siste i følge Akershus fylkeskommune).
Østensjøvannet naturreservat	Verneforskrift for Østensjøvannet naturreservat. Morsaprojektet og Puraprojektet. Gjort en rekke undersøkelser her. Dagens E18 er grense for inngrep i Østensjøvannet, dvs. ny veg kan ikke gå nærmere.
Kråkstad kirke og Glennegårdene	Fredet kulturminne. Prestegård og fredet kirke + kirkegård. Gravhaugfelt. Viktig sammenhengende kulturlandskap mellom kirkested og høyden rundt Glennegårdene og gravhaugfelt. Stor tidsdybde både i kulturlandskapet og automatisk / vedtaksfredete kulturminner. Registrert i Askeladden og SEFRAK.
Ravinelandskapet langs Kråkstadelva.	En utfordring i fht massestabilitet og et naturlandskap som det er ønskelig å bevare.
Hanakropp gårdstun	Unikt miljø
Fredstadskogen	Viktig høydedrag med Kongevegen. Flere automatisk fredede kulturminner her.
Diverse vilttrekk	Er merket av på kartet.
Steinmurer	Har egen signatur på kartet. Må merkes spesielt.
38 kartlagte dammer og tjern i Ski kommune.	Kilde: Biofokusrapport 2010 nr 13. Mange av dammene inneholder rødlistearter.
2 stk ikke offentlige steder for naturmiljø.	Ikke avmerket på viltkart, men koordinater kan fås av Reidar Haugen i Ski kommune. Ikke offentlig i henhold til DN-rapport nr 13. Lokaliseringen av disse punktene er sjekket ut i etterkant, og begge to ligger utenfor planområdet.
Tidligere jernbanetrase som i dag er sykkelrute	

Den Fredrikhaldske kongevei.	Gammelt vegfar.
------------------------------	-----------------

Utgangspunktet for siling av alternativer er at det skal utredes en firefelts E18 gjennom Ås og Ski. Vegstandarden skal være i henhold til vegnormalenes vegklasse S8 (21 m bred veg).

Vi har tidligere vært inne på at foreløpige geotekniske vurderinger tilsier at dette kan bli et kostbart prosjekt. Basert på gjennomgangen over, foreslår vi følgende vurderingskriterier når man skal velge hvilke linjealternativer som skal videreføres fra kreativ fase til kommunedelplanarbeidet, i prioritert rekkefølge::

- Alternativer med realistisk kostnadsnivå i forhold til sannsynlig nivå på statlig bevilgning*
- Veglinjer som tar hensyn til synlige kulturminner
- Veglinjer som tar hensyn til og har et akseptabelt beslag av dyrkamark
- Veglinjer som har en god landskapstilpasning.

*Det er ikke tatt stilling til finansiering av parsellen ennå. Den er ikke inne i Nasjonal Transportplan. Erfaring tilsier at det vil bli en blanding av statlig finansiering og brukerfinansiering. I begrepet "realistisk kostnadsnivå" mener vi at samlet kostnad er på et slikt nivå at det er sannsynlig at det kan bli bevilget tilstrekkelig statlige midler til at prosjektet kan gjennomføres, med et normalt nivå på bompengesatser.

4 FASE 2: IDÈINNSAMLING

4.1 Om fase 2

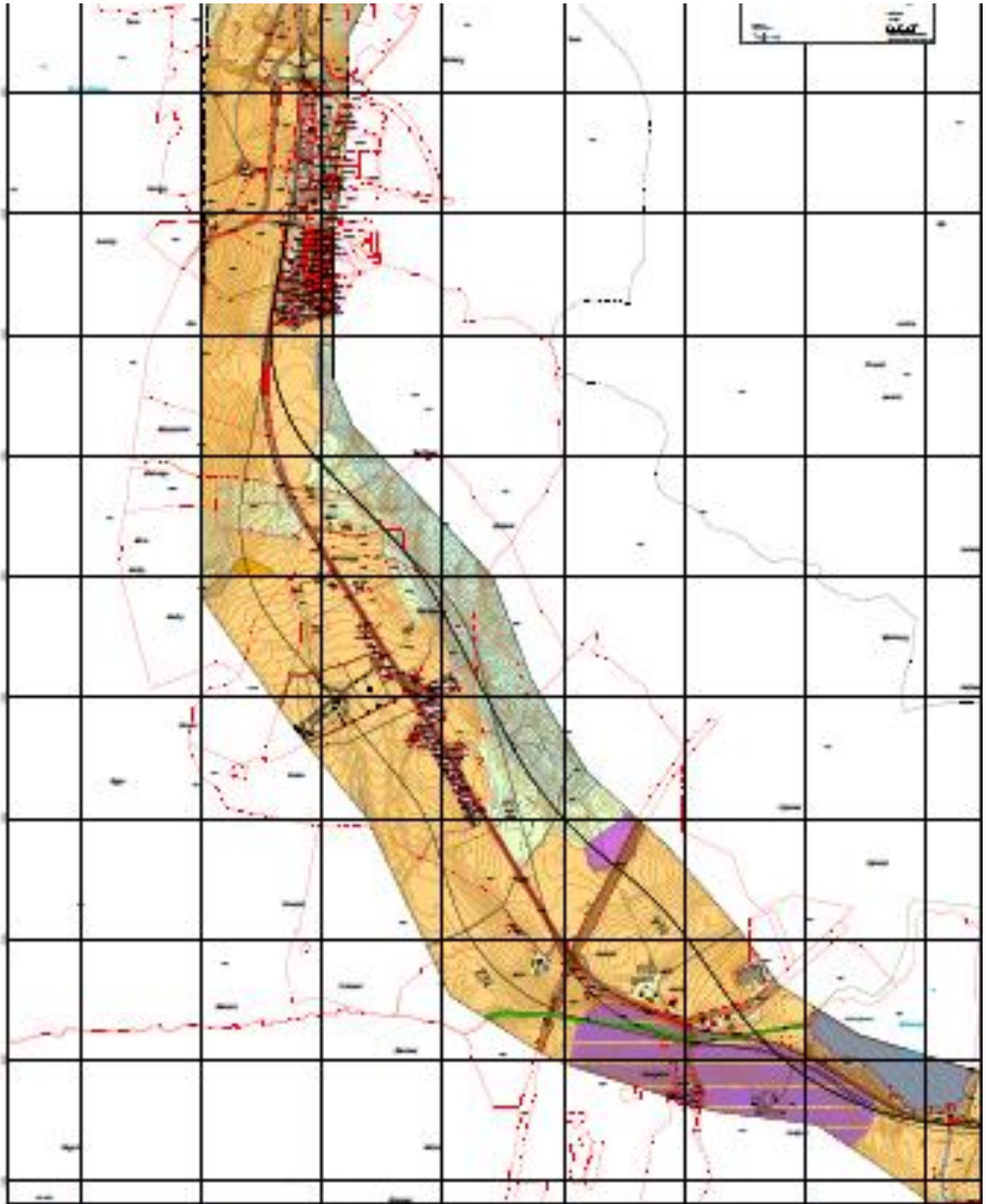
De dokumenterte punktvisse utfordringene som er avdekket og dokumentert i fase 1 skal nå danne grunnlag for vurderinger i fase 2. Fase 2 besto av:

- Workshop 2, 24. mars 2011
- Åpent møte i Ski, 23. mars 2011
- Åpent møte i Ås, 24. mars 2011

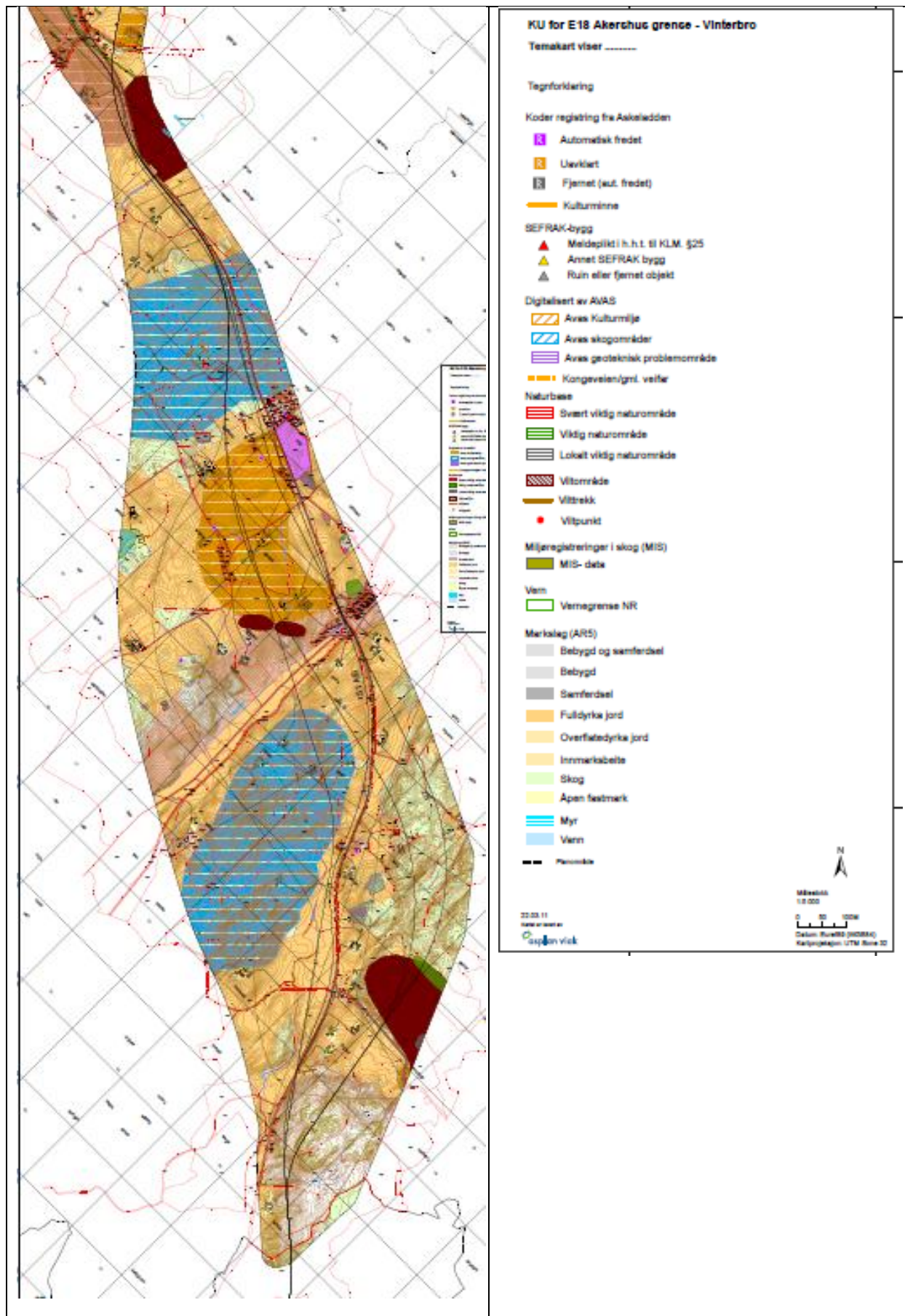
I etterkant av workshop 1. 8. mars og som grunnlag for videre arbeider ble de utfordringspunkter som framkom i møtet framstilt på ortofoto og kart. Disse punktene ble supplert med informasjon fra offentlige registre med kulturminner (Askeladden og Sefrak), samt naturinformasjon (Naturbase). All denne informasjonen er framstilt på samme kart.

Kart versjon av disse underlagskartene er vist under (i liten målestokk). Opprinnelig målestokk er 1:5000 og da er hvert av kartene 85 cm x 300 cm. Disse kartene ble brukt som underlag, og linjer og traseer tegnet på skissepapir som ble lagt oppå kartene.

En nedfotografert versjon av disse kartene er vist under. Kartene er kun tatt med som illustrasjon i denne rapporten, det er ikke meningen at man skal kunne lese kartene innholdet i kartene.



Figur 1: Nedfotografert kart som viser registrerte utfordringspunkter i Ås kommune. Kartet er kun lestbart i større målestokk (1: 5000) men er tatt med som illustrasjon



Figur 2: Nedfotografert kart som viser registrerte utfordringspunkter i Ski kommune. Kartet er kun lestbart i større målestokk (1: 5000) men er tatt med som illustrasjon. Tegnforklaring gjelder både figur 1 og figur 2.

4.2 Workshop 2, 24. mars 2011

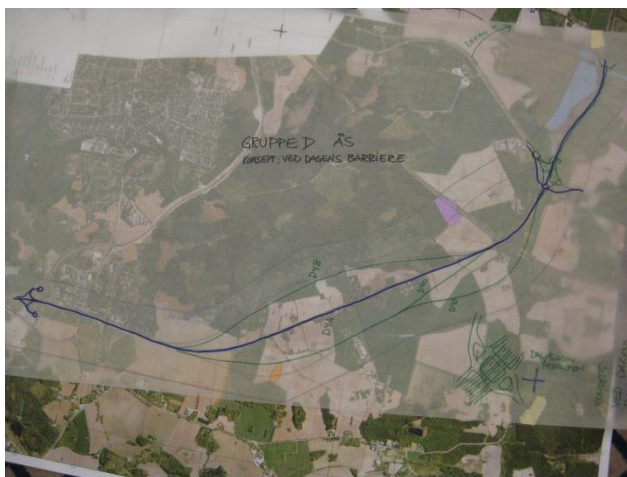
Fokus/hensikten med denne workshopen var å tegne så mange linjer som mulig. Gruppene sto fritt til å tegne hvilke linjer de ville.

Deltakere på workshopen var representanter fra kommunene, Statens vegvesen og Asplan Viak. Sebastiano Lombardo fra Norconsult ledet møtet.

Fram til lunsj jobbet 4 grupper (gruppa A – D) med ulike linjer, og etter lunsj var det ny gruppeinndeling (E – H). Deltakerne i de ulike grupper er vist i vedlegg 4.

Arbeidene den 24. mars resulterte i til sammen 53 ideer / linjer.

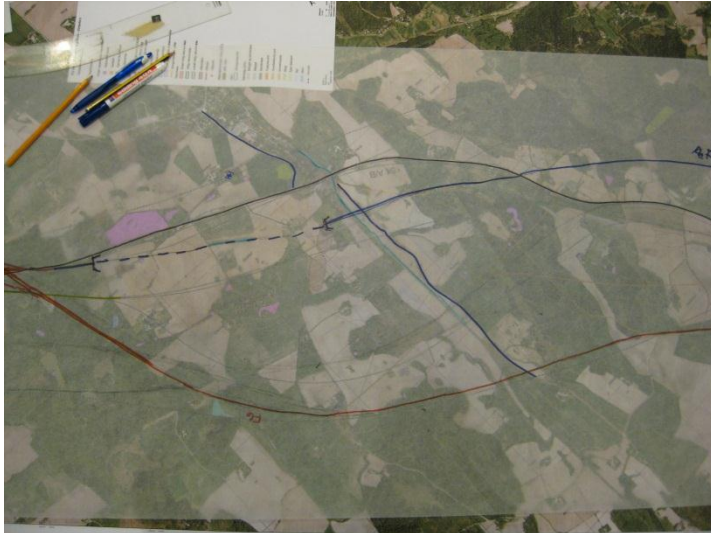
Etterfølgende figurer er foto av ortofoto med skissepapir lagt over, hvor noen av linjene som ble tegnet av de ulike gruppene er vist.



Figur 3: Linje D4a i Ås kommune.



Figur 4: Linje A3, til venstre i Ås kommune, til høyre i Ski kommune. Bildene er ikke sammenhengende



Figur 5: Linje F6 i Ski kommune



Figur 6: Linje G3 i Ås kommune (venstre) og Ski kommune (høyre)

4.3 Åpne møter i Ås og Ski

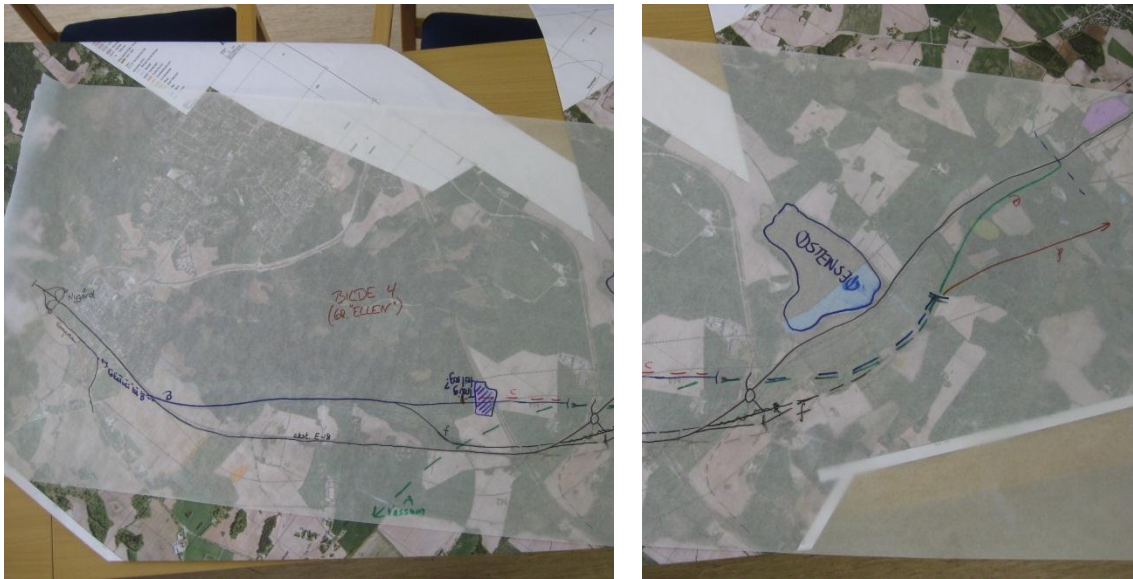
Det ble avholdt åpne møter i Ski og Ås, hhv 23. og 24. mars. Det var stort engasjement på begge stedene.

Det åpne møtet i Ski kommune ble holdt den 23. mars på Kråkstad samfunnshus. Her deltok ca 100 deltakere og 12 representanter fra SVV / kommunen.

Det åpne møtet i Ås kommune ble holdt på Samfunnet ved UMB. Her deltok ca 80-90 stk og 12 stk representanter fra SVV / kommunen.

Felles for begge møtene var et relativt stramt regime for at ideinnhentingene skulle være systematisk og etterprøvable. Alle ideer skal ha et ID-nummer, en skisse og konsekvenser. Positive og negative konsekvenser med alternativene skal beskrives. Disse innspillene er oppsummert og vist i vedlegg 2 og 3 til rapporten.

Til sammen kom det opp ca 40 ideer på hver av de åpne møtene. De aller fleste konsentrerte seg om aktuelle linjer i sin kommune, slik at møtet på Kråkstad resulterte i 40 ideer i Ski kommune, mens møtet i Ås resulterte i 42 ideer i Ås kommune.



Figur 7: Linje PF i Ås kommune (Opprinnelig gruppe 4, linje 4f). Bildet viser også linje PD (gruppe 4, linje 4d)



Figur 8: Linje N1 i Ski. Tegnet av gruppe G på åpent møte i Kråkstad 23.3.2011



Figur 9: Linje V1 i Ski kommune. Tegnet av gruppe B på folkemøtet i Kråkstad den 23.3.2011



Figur 10: Linje O3 i Ski kommune. Tegnet av gruppe F på folkemøtet i Kråkstad den 23.3.2011

5 FASE 4: IDEVURDERING – GROVSILING

5.1 Kriterier for grovsiling av alternativer

Basert på oppsummeringen av hovedutfordringer for ny E18 gjennom Ås og Ski har Statens vegvesen, sammen med kommunene kommet fram til at følgende hovedkriterier skal legges til grunn for silingen i Kreativ fase.

Tabell 1: Hovedkriterier som legges til grunn for evaluering i Kreativ fase

Kriterium	Beskrivelse	Vekt
Økonomi	Linja bør medføre et akseptabelt kostnadsnivå (behov for tunnel, konstruksjoner, geotekniske løsninger, total lengde,...)	6
Kulturminner	Linja bør ikke berøre freda kulturminner	2
Landbruk	Linja bør i minst mulig grad dele opp og beslaglegge dyrka mark (antall dekar)	4
Landskap	Linja er godt tilpasset terreng, landskapsrom og landskapsdrag og kulturmiljøene Holstad gård, Ris, Aschjem gård, Kråkstad-Glenne og Frestadskogen (vurder nærheten)	4
Nærmiljø	Linja bør i minst mulig grad berøre tettstedene Kråkstad, Skotbu, Sneisletta, Nordby	4

De fem kriteriene er gitt ulike vektning i en skal fra 1 (letttest) til 6 (tyngst vekt).

Økonomi: Det er ikke tatt stilling til finansiering av parsellen ennå, men erfaring tilsier at det vil bli en blanding av statlig finansiering og brukerfinansiering. Dersom man kommer opp med løsninger og alternativer som er alt for kostbare kan man risikere at ny E18 i Follo ikke kommer til gjennomføring. Dette kriteriet har derfor fått høyeste vekt.

Landbruk, landskapsbilde og nærmiljø:

Disse tre kriteriene er ifølge evalueringsgruppen meget viktige og likeverdige når det gjelder konsekvenser. De får høy vekt, men ettersom alle tre samlet antas å motvirke fokuset på økonomi har de fått noe lavere vekt for å sikre mest mulig balanse i den totale bruk av kriteriene.

Kulturmiljø har i denne evalueringen blitt slått sammen med landskapsbilde siden det i dette området ofte er to sider av samme sak.

Kulturminner:

Mange viktige kulturminner i området. Dette temaet har blitt tillagt litt mindre vekt fordi grovsilingen gjøres på et overordnet nivå og fordi selve definisjonen av kriteriet er sterk (“... ikke berøre...”) med tanke på å straffe (under evalueringen) alternativer som berører kulturminner. Kulturminner knyttet til konkrete steder, som det skal tas hensyn til, samtidig er det grunn til å anta at mange av kulturminnene kan frigis. Hvert enkelt kulturminne skal vurderes nærmere i konsekvensutredningen.

5.2 Metode for grovsiling – trinn 1.

Grovsilingen ble gjennomført på et arbeidsmøte 1.4. 2011 hvor følgende deltok:

Ellen Grepperud, Ås kommune, Kristian Larsen, Ski kommune, Elin B. Amundsen og Bettina Sandvin, Statens vegvesen og Kristin Strand Amundsen, Asplan Viak AS. Sebastiano Lombardo fra Norconsult var prosessleder.

Med et regneark utviklet av Norconsult som hjelpeverktøy ble alle alternativer som var resultatet av arbeidene beskrevet i kapittel 4 vurdert gjennom en vektet poenggiving i henhold til kriteriene beskrevet i kapittel 5.1.

Hvert enkelt alternativ trasé ble vurdert i forhold til hvert kriterium, ved at traséen ble gitt en karakter på en skala fra 1 til 6 hvor 6 er høyeste score for hvert kriterium. Jo bedre traséen tilfredsstilte kriteriet desto høyere karakter den fikk for det gitte kriteriet. Framgangsmåten var at samtlige deltakere kom med sine innspill på karakterer basert på sitt beste faglige skjønn og at hele gruppen måtte bli enige for hver eneste karakter som ble gitt. Prosesslederen sørget for at alle medlemmene i gruppen hadde samme innflytelse på og medvirket til karaktersettingen.

Arbeidet resulterte i en rangert liste med linjer / alternativer som var gjennomgående i begge kommuner, og i tillegg hadde man en rangert liste med alternativer som kun var i hhv. Ås og Ski kommuner.

De fem høyest rangerte linjene i Ås ble kombinert med de 9 høyest rangerte i Ski, og de linjene som var mulig å kombinere ble videreutviklet til alternativer som omfattet hele strekningen, og nye helhetlige vurderinger samlede linjer gjennom hele planområdet.

Med denne framgangsmåten er alle alternativer vurdert etter samme mal, enten de kommer fra møtet 24.3 eller fra de Åpne møtene.

5.3 Resultater etter grovsiling

Arbeidene med grovsilingen resulterte i at følgende alternativer ble rangert som de 14 høyeste. Linje PFV1, PDO3 og PFN1 er forslag som har framkommet på de Åpne møtene, mens de øvrige 14 linjene i tabellen har framkommet på ideseminaret den 24. mars.

Tabell 2: De 14 høyest rangerte linjene i evalueringen, trinn 1 Kreativ fase.

Rangering	Poeng	Navn	Vurdering
1	88	B4a	Linja vurderes samlet sett å være særdeles bra på nærmiljø i begge kommuner. Videre er linja meget bra på kulturminner og landbruk i begge kommuner. Linje B4a er brukbar når det gjelder landskapsbilde og økonomi i begge kommuner. Samlet sett er derfor denne linjen den som har fått høyest score av samtlige linjer som er vurdert i evalueringen
2	86	B4b	Denne linja er litt dårligere enn B4a når det gjelder nærmiljø, litt dyrere pga. flere tunneler og dårligere i fht landbruk pga noe større beslag av dyrka mark. I forhold til kriteriene kulturminner og landbruk vurderes B4b likt med B4a. Samlet sett har denne linja nest høyest score.
2	86	H1	Denne linja har samlet sett fått brukbar score i fht landbruk og

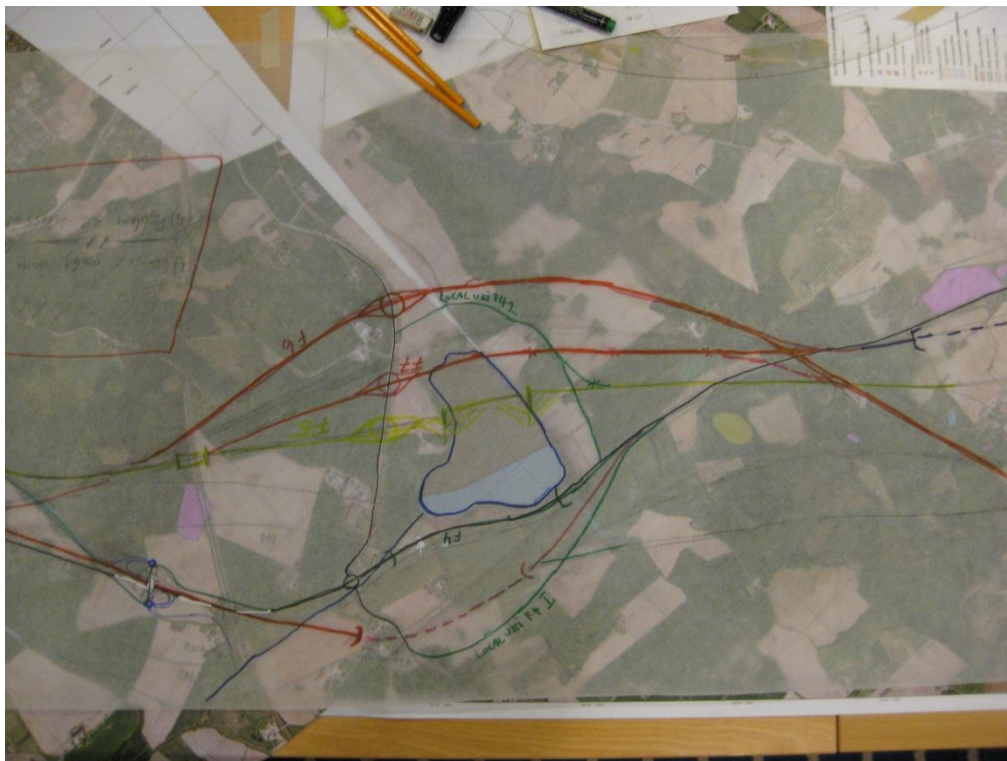
			nærmiljø, meget bra score i forhold til landskapsbilde og økonomi, og særdeles bra score i forhold til kulturminner. Dermed har linje H1 den tredje høyeste score sammenlagt.
4	82	B4d	Denne linja har samlet sett fått meget bra score i fht kriteriene nærmiljø og kulturminner. Linja har brukbar score på de andre tre kriteriene.
4	82	B4c	Denne linja er vurdert helt likt med B4d for samtlige kriterier, og dermed har de samme score sammenlagt.
4	82	PDO3	Meget bra på nærmiljø, landskap, landbruk og kulturminner i Ås kommune, og brukbar på økonomi (PD). O3 går i nærføring til Kråkstad kirke og foreslått kulvert ved Kråkstad vurderes som urealistisk både med hensyn til gjennomføring og kostnader. Derfor valgte man å legge dette alternativet vekk.
7	80	D3E	Denne linja har samlet sett særdeles høy score på kriteriet nærmiljø, men meget lav score på kriteriet økonomi. Linja har fått meget bra score på kriteriet landbruk, og brukbar score på landskapsbilde og kulturminner.
7	80	A3	Denne linja har samlet sett meget bra score på kriteriet landbruk, mens for de øvrige kriterier har linje A3 fått brukbar score.
7	80	PFN1	Linje PFN1 har fått meget score bra på nærmiljø, landskap, landbruk og kulturminner i Ås kommune, og brukbar på økonomi (PF). I Ski har linja (N1) fått meget høy score på nærmiljø, kulturminner og økonomi, brukbar score på landskap og lav score på landbruk.
8	78	G3	Linjer G3 har særdeles bra score på kriteriet kulturminner, og brukbar score på de øvrige 4 kriterier.
8	78	PFV1	Meget bra på nærmiljø, landskap, landbruk og kulturminner i Ås kommune, og brukbar på økonomi (PF). Meget bra på nærmiljø og god på landskap, kulturminner og økonomi, og brukbar på landbruk i Ski kommune (V1).
10	76	F6	Denne linja har fått svært lav score på kriteriet landskap, men meget bra score på kriteriene nærmiljø, kulturminner og økonomi. På kriterie landbruk har linje F6 fått brukbar score. Denne linja valgte man å legge vekk fordi den gikk over et verdifullt landskapsrom nord for Østensjøvannet og det anses som lite aktuelt å legge ny E18 i dette området. Videre østover i Ski kommune har F6 tilsvarende trase som H1, slik at denne ideen blir med videre gjennom linje H1.
10	76	D4a	Linja har meget bra score på kriteriene landbruk og kulturminner og brukbar score på de tre øvrige kriterier.
10	76	C2	Linje C2 får særdeles bra score på kriteriet nærmiljø og meget bra score på kriterie landskap og kulturminner. Linja har brukbar score på kriteriet landbruk, men særdeles lav score på kriteriet økonomi pga. lange tunneler?

Av total 74 linjer som ble vurdert fikk den beste 88 poeng og den dårligste bare 20 poeng. Av hensyn til videre arbeid, og med tanke på behovet for å velge kun et begrenset antall alternativer til videre utredning, ble det valgt å konsentrere seg på de alternativer som hadde en total poengsum over 75. Dette er topp 10 gruppen av forslagene og tilsvarer de 14 traséene som er listet opp i tabellen over. Listen avslører en vinnende ide (kodenavn B4a), dog med to ideer like under den med bare to poeng (kodenavn B4b, og H1a). Det er disse tre alternativene som får den absolutt beste vurdering i denne fasen. De neste to plasseringer er seks poeng lavere enn den vinnende og etter den begynner avstanden fra vinnende ide å bli

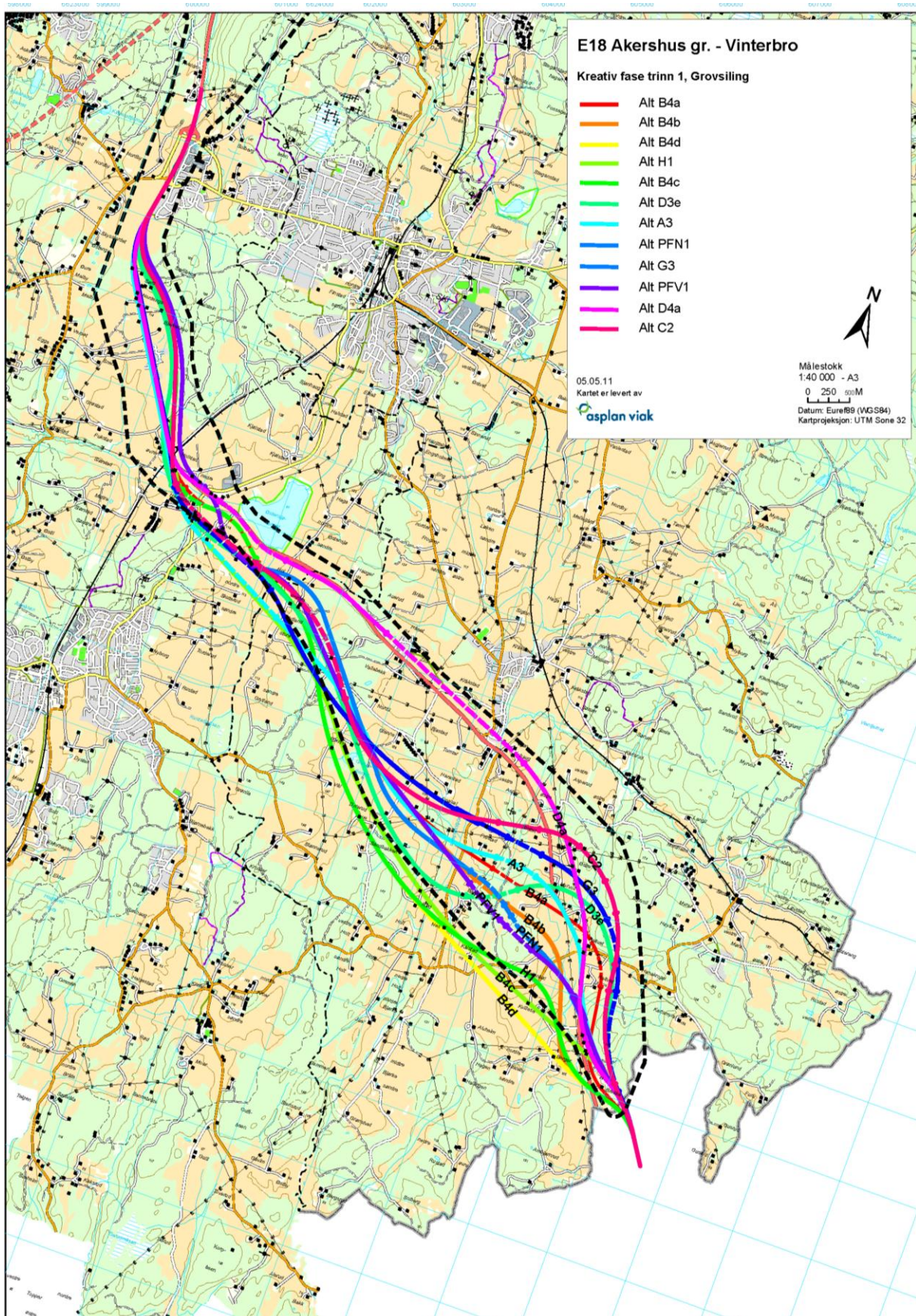
nevneverdig. Dette tyder på at gruppen vurderer topp 5 ideer desidert bedre enn de øvrige forslag. Det er for øvrig en fin flyt i poengsummen fra høyest til lavest i topp 10 gruppen (med klynger på bare to ideer hver) noe som tyder på en balansert bruk av vektning av kriterier og konsekvent bruk av karakterskalen.

Linje PDO3 utgår på grunn av at foreslått kulvert ved Kråkstad vurderes som urealistisk både på grunn av mulighet for gjennomføring og kostnader. Linje F6 er lagt vekk fordi den i stor grad vil ødelegge et landskapsrom nord for Østensjøvannet som det anses som lite aktuelt å legge ny E18 i. Videre østover i Ski kommune har F6 tilsvarende trase som H1, slik at denne ideen blir med videre gjennom linje H1.

Dermed gjenstår 12 linjer / traseer som går videre til en nærmere vurdering. Disse 12 linjene er tegnet opp på et kart i målestokk 1:5000 (85 cm x 3000 m). En forenklet versjon av dette kartet er vist i figur 11.



Figur 11: Linje F6 som går i viktig landskapsrom nord for Østensjøvannet er lagt bort fordi det ikke er ønskelig å ødelegge dette landskapsrommet med ny E18.



Figur 12: De 12 linjene som gjensto etter grovsilingen (trinn 1). Kartet foreligger også som et stort kart i målestokk 1:5000.

6 VIDERE SORTERING ETTER KREATIV FASE

6.1 Trinn 2, fra 12 linjer til 5 korridorer

Gjennomgangen og grovsilingen som er beskrevet i kapittel 5.2 og 5.3 er grovsortering etter kreativ fase og anses som trinn 1 i silingen/vurderinger av alternativer som skal videreføres i kommunedelplanarbeidet. Målsettingen med kreativ fase er fortsatt å komme fram til 3-4 linjer som det skal arbeides videre med i kommunedelplanarbeidet. Samlet opptegning av de 12 linjene som gjensto etter siling, trinn 1 kreativ fase viser at flere av disse linjene uttrykk for tilnærmet lik løsning og kan anses å gå i samme korridor.

I et internt møte i Statens vegvesen, avholdt 6.4.2011 ble derfor de 12 linjene slått sammen til 5 korridorer, heretter kalt trinn 2 i sorteringen etter kreativ fase. På møtet 6.4.2011 deltok Thorbjørn Hansen, Astrid Fredheim, Bettina Sandvin og Elin Bustnes Amundsen fra Statens vegvesen, samt Kristin Strand Amundsen fra Asplan Viak.

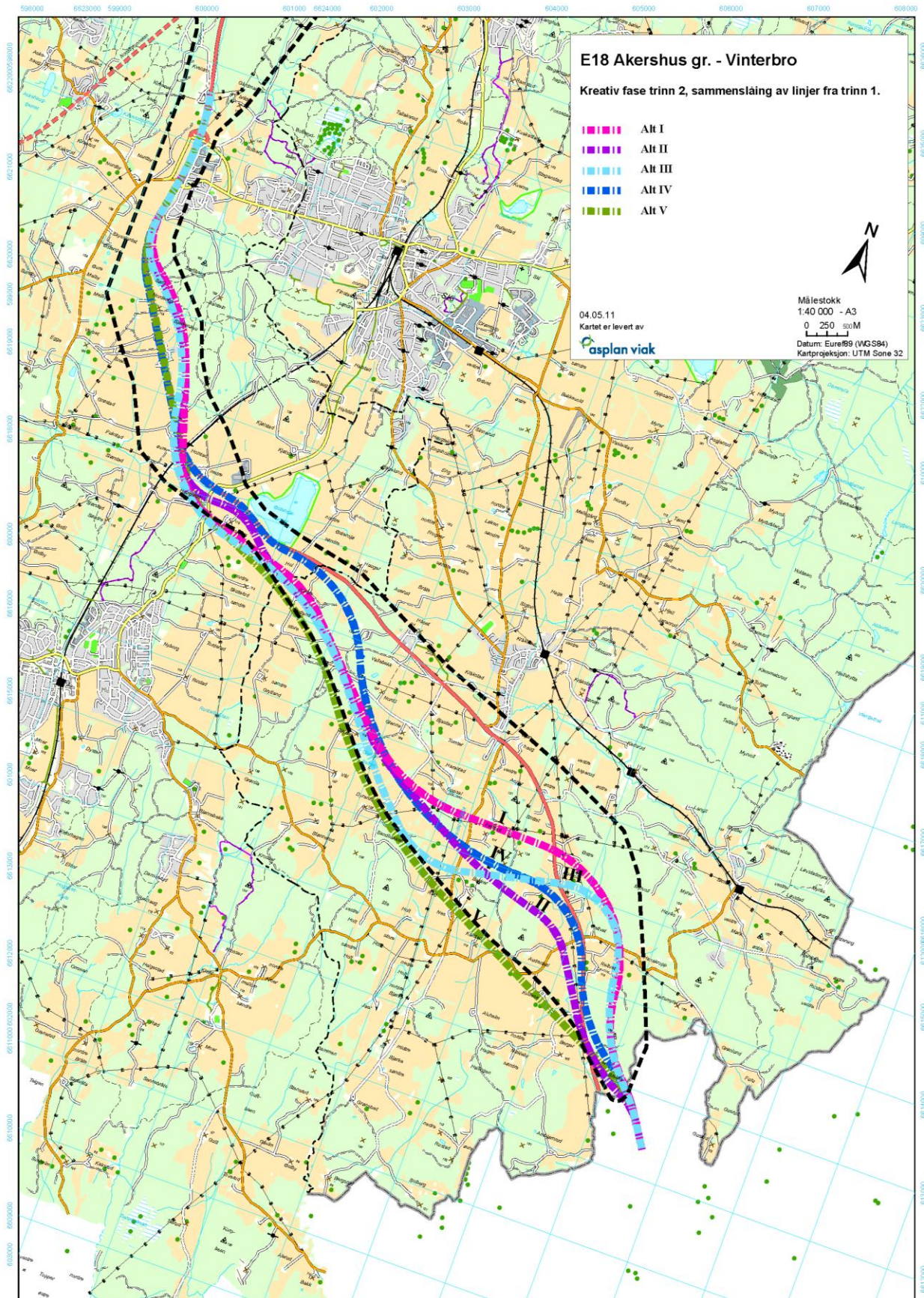
Hovedbegrunnelsen for sammenslåingen er altså at flere av de 12 linjene er relativt like og lå innenfor samme korridorer. De 5 korridorene anses å dekke de 12 linjene i trinn 1.

Disse 5 korridorene som kalles korridor I – V er vist i figur 13. Tabell 3 viser hvilke linjer inngår i de 5 korridorene.

Tabell 3: Oppsummering av hvilke av de 12 linjene fra trinn 1 som inngår i korridorene i trinn 2.

KORRIDOR	LINJER SOM ER LAGT TIL GRUNN
I (rosa)	C2 og G3
II (blå)	PFV1 og B4b
III (lyseblå)	D3e og koblingsprinsipp Frestad.
IV (blå)	A3, B4a og delvis D4a (ved Østensjøvannet)
V (grønn)	H1, B4d, B4c og delvis PFN1 (kobling sørover fra Østensjøvannet)

Korridorene som er vist på figur 13 er 200 meter bred.



Figur 13: 12 linjer fra evaluering (trinn1) er slått sammen til 5 korridorer i trinn 2 i sortering etter kreativ fase.

6.2 Trinn 3, vurdering i forhold til linjer fra tidligere KU-arbeid

I 2005-2006 ble det gjort et betydelig utredningsarbeid med å finne en trase for ny E18 gjennom Ås og Ski kommuner. Arbeidet er oppsummert i en silingsrapport (*Kommunedelplan og konsekvensutredning for E18 Elvestad – Vinterbro, Rambøll Norge AS, 14.10.2005*) som er vedtatt i begge kommuner. De linjene som framgår i denne silingsrapporten benevnelse S og N i hhv Ski og Ås kommuner.

Før man tok den endelige beslutningen om hvilke linjer som skal videreføres til kommunedelplanarbeidet ble det gjort en vurdering av de 5 korridorer man gjenstår med etter kreativ fase i forhold til disse "gamle" S og N-linjene. Disse vurderingene er gjort av Statens vegvesen og kan oppsummeres slik:

Linjer i Ås:

Linje N1: forslaget ivaretas i vesentlig grad gjennom korridor II og V

Linje N3: forslaget ivaretas i vesentlig grad gjennom korridor I, III og IV

Linje N4: videreføres ikke. Flere linjer som er uttrykk for tilsvarende løsning er vurdert i kreativ fase, men har falt ut i evalueringen pga. uheldige konsekvenser for landbruk og verdifullt landskapsbilde/ kulturmiljøet på vestsiden av dagens E18.

Linjer i Ski:

Linje S1: forslaget ivaretas i vesentlig grad gjennom konsept 1B (Ref. KVVU fra 2009).

Linje S2: forslaget ivaretas i vesentlig grad gjennom av de nye korridorene som videreføres i kommunedelplanarbeidet.

Linje S5 videreføres. Denne dekkes ikke av noen av korridorene I-V og representerer en korridor som man ønsker å vurdere / se nærmere på i kommunedelplanarbeidet.

Linje S6: forslaget ivaretas i vesentlig grad gjennom korridor IV som videreføres i kommunedelplanarbeidet.

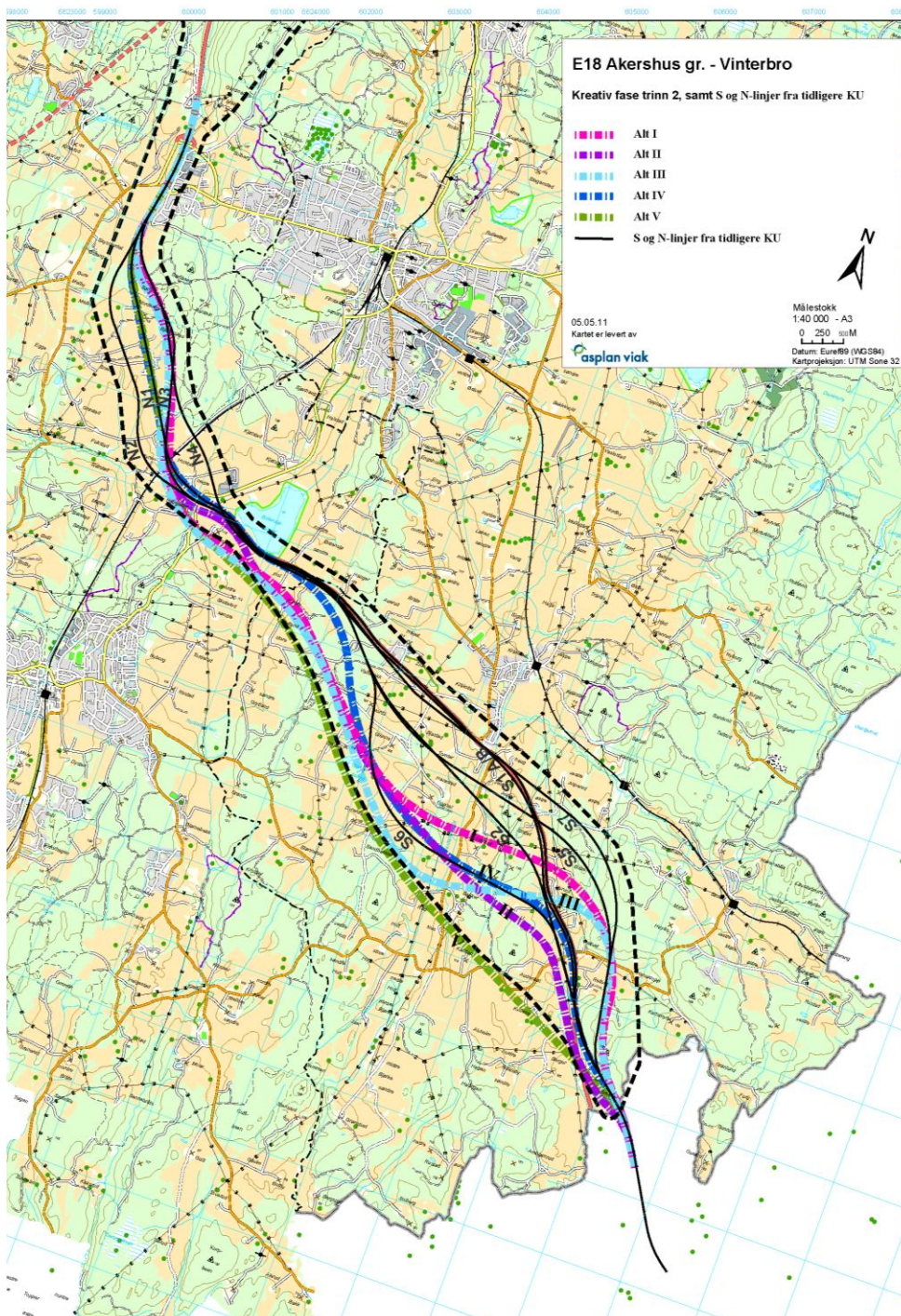
Linje S7: forslaget ivaretas i vesentlig grad gjennom linje S5 som videreføres i kommunedelplanarbeidet.

Figur 14 viser de 5 korridorene man kom fram til i trinn 2 (jf. Kap 6.1), samt linjene som inngår i silingsrapporten.

Gjennom arbeidet med vurdering av korridor I-V mot linjene S og N kom man også til den konklusjonen at korridor I (rosa) og III (lyseblå) kan slås sammen til en korridor siden de nesten er identiske på hele strekningen. Forskjellen er ved Frestadmarka hvor III går noe lengre sør enn I, men i det store og hele vurderes korridorene å være like.

Resultatet av trinn 3 i sortering etter kreativ fase er at det er 5 korridorer som skal vurderes under konsept 3B i kommunedelplanarbeidet:

- I/III
- II
- IV
- V
- S5 i Ski I kombinasjon med I/III I Ås



Figur 14: 5 korridorer som gjenstår i Kreativ fase vist sammen med S- og N- linjene fra tidligere KU-arbeid.

7 KORRIDORER SOM SKAL VIDEREFØRES I KOMMUNEDELPLANARBEIDET

Betydelig innsats er lagt i evalueringen av det 135 løsningsforslag (se kap. 5) som ble resultatet av kreativ fase. Konklusjonen fra dette arbeidet viser at de 12 linjene som fikk høyest score danner et godt grunnlag for videre planlegging med fokus på et mindre antall lovende alternativer. Disse løsningsalternativer er senere gruppert i seks alternative hovedkorridorer for ny E18 i Ås og Ski (se kap 6 og figur 15).

Arbeidet i kreativ fase har i hovedsak handlet om konsept 3B. Konsept 3B er ny 4 felts motorveg. I henhold til vedtatt planprogram for kommunedelplanarbeidet skal konsept 1A og 1B utredes i tillegg. Konsept 1A er tofelts motorvei med midtdeler i eksisterende trase, mens konsept 1B er utbedring av eksisterende E18 til 4- felts motorveg.

Figur 15 viser hvilke korridorer som skal videreføres i kommunedelplanarbeidet, og navnet på disse.

I Ås kommune gjenstår man i prinsippet med to hovedkorridorer som skal utredes nærmere.

- Et trasealternativ hvor ny E18 går gjennom Sneisletta og ny lokalveg / omkjøringsveg går i skogkanten i ytterkant av Holstadmarka.
- Et trasealternativ hvor nye E18 går i skogkanten av Holstadmarka og dagens E18 bli lokalveg / omkjøringsveg.

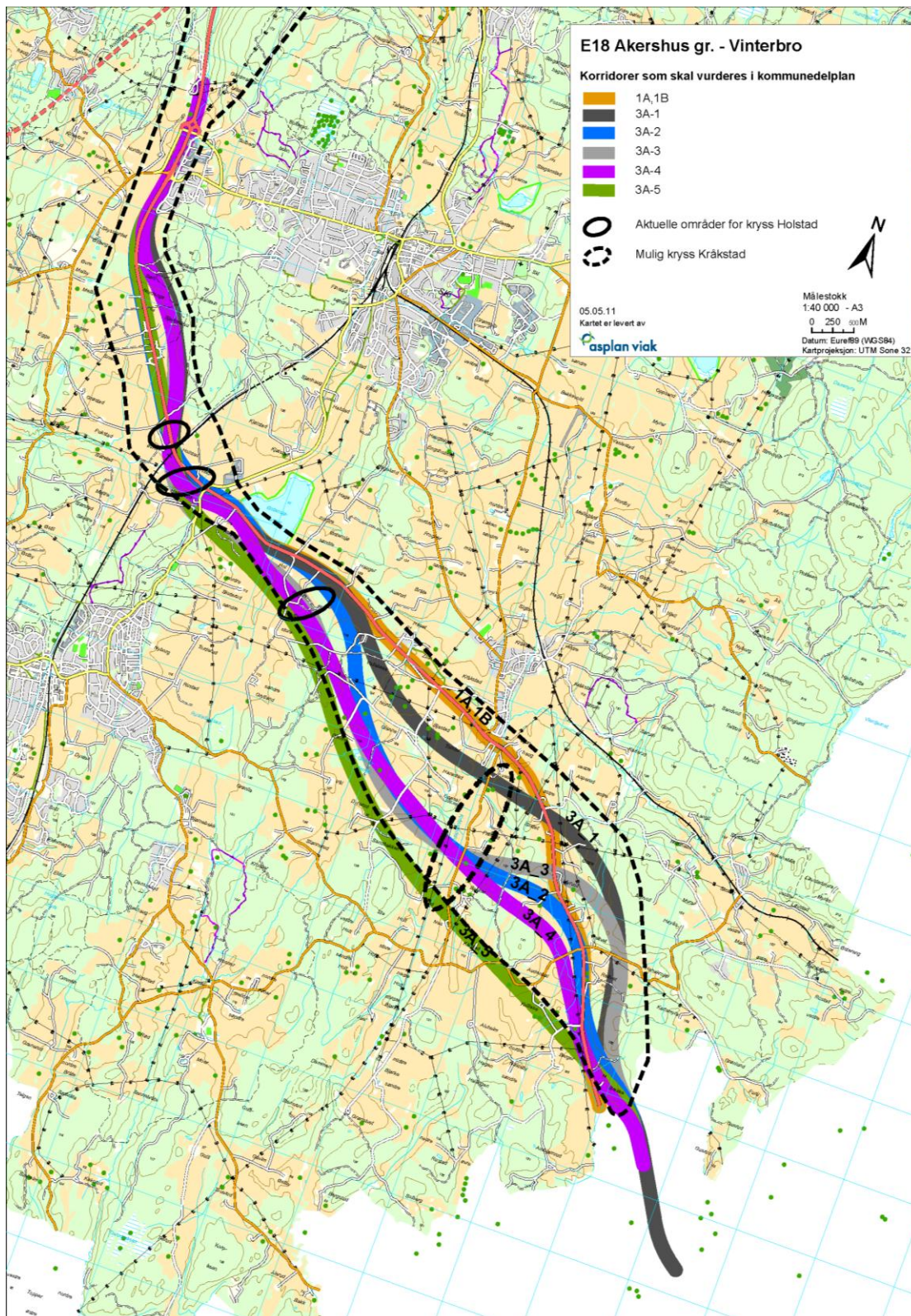
Dette betyr at 4-felts E18 og i tillegg 2 felts lokalveg gjennom Sneissletta er ikke lenger et aktuelt alternativ i noen av korridorene i konsept 3B. Denne løsningen vil bli utredet som en variant i konsept 1B (4-felts i dagens trase). Videre betyr det at alternative traseer på jordene på vestsiden av dagens E18 også er lagt bort av hensyn til jordvern, landskapsbilde og kulturmiljø.

Når det gjelder Holstadkrysset skal tre alternative plasseringer vurderes; vest for jernbanen, mellom jernbanen og Østensjøvannet, i samme område som dagens kryss eller øst for Østensjøvannet. Aktuelle områder for nytt Holstadkryss er vist i figur 15.

Forbi Aschjem gård er alle korridorer vist som tunnel. For korridor 3A_1 og 3A_2 går ny E18 i tunnel/kulvert relativt nært Østensjøvannet. For alle de andre alternativene går tunnelen lengre sør i åsen under Aschjem gård. Fjelldybden er ikke klarlagt på nåværende tidspunkt, og vil være avgjørende for hvordan eventuelle tunneler bør legges.

I lengre øst i Ski kommune foreligger nå 5 ulike korridorer som skal utredes nærmere for konsept 3B.

Det er ikke avgjort om kryss ved Kråkstad skal opprettholdes ved bygging av ny E18. Mulige løsninger for kryss ved Kråkstad skal være med i vurderingen av alle alternativer. Det skal gjennomføres trafikkberegninger for å vurdere trafikale konsekvenser med og uten kryss. Kryssområde Kråkstad er vist med stiplet linje i figur 15.



Figur 15: Korridorer som skal videreføres i kommunedelplanarbeidet.

VEDLEGG 1: OPPSUMMERING AV GRUPPEARBEIDER 08.03.11

GRUPPE A:

Deltakere:

Gruppe A	Enhet
Jan Vaslestad	Statens vegvesen geoteknikk
Anette Søraas	Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavd
Ole Eide	Landbrukskontoret i Follo
Jannicke Eriksen	Overing. Kommunalteknikk Ski kommune
Ellen Grepperud	Plan- og utviklingssjef i Ås kommune

A1: Bebyggelse

Bebyggelse som må innløses dersom E18 blir gående i eksisterende vei. Vegvesenet har ansvar for å skaffe erstatningstomter.

A2: Jordbruksområder

Svært verdifulle jordbruksområder, av landets beste. Hvis ikke E18 blir gående i eksisterende trase vil dette skape store konflikter med landbruket. Bryter opp sammenhengende jordbruksområder, og vil føre til mange innklemte jordbruksarealer som blir restarealer. **Jfr. utdelt kart nr. 4 og 5.**

A3: Holstadmarka

Holstadmarka er et viktig friluftsområde både for Ås og Ski sine beboere. Kilde: Innspill fra Ski kommune i forbindelse med høring av kommuneplan 2011 – 2023 for Ås kommune.

A4: Rasutsatt område.

Kvikkleire – områdestabilitet. Kilde: Tidligere geotekniske rapporter. Grunnundersøkelser blir samlet (Jan Vevelstad, Statens vegvesen).

A5: Svært viktig kulturlandskapsområde. Er vist som Hensynssone bevaring av kulturmiljø i kommuneplankartet for Ås kommune. **Jfr. utdelt kart nr.2**

A6: Vilttrekk for elg og rådyr. (Henviser til vedlagte kart fra grunneierer i området)

A7: Lokalvei / gang- og sykkelvei.

Dersom E18 blir liggende i eksisterende trase må ny gang- og sykkelveg bygges. Skolevei til Solberg skole for barna som bor i bebyggelsen på Sneissletta. Det må enten tas hensyn til gang- og sykkelvegssystemet i området eller skaffes en tilfredsstillende erstatning.

A8: Støyutsatte områder.

Ved ny E18 vil disse områdene bli støyutsatt. Områdene omfatter boliger på Sneissletta, boliger på Nygårdsåsen og friluftsområde Holstadmarka.

A9: Østensjøvannet naturreservat med tilgrensende vassdrag / bekker.

Morsaprosjektet og Puraprosjektet. Disse verdiene må det tas hensyn til i planleggingen av E18. Kilde: FM, miljøvernavdeling samt Ås og Ski kommuner. Rapporter / undersøkelser som er gjort her: Verneforskrift for Østensjøvannet naturresservat. Kilde: Simon Haraldsen har mer informasjon.

A10: Askjem gård.

Utfordringer er både jordvern og kulturlandskap. Kulturlandskapsverdier er knyttet til alleen opp til gården og det sammenhengende kulturlandskapet med Østensjøvannet.

A11: Områdestabilitet/ kvikkleire.

Kilde: geotekniske undersøkelser, samlerapporter (Jan Vevelstad).

A12: Holstadkrysset.

Det er et mål i kommuneplanen for Ås kommune å vurdere og å tilrettelegge for at E18 blir en effektiv kollektivlinje, slik at framkommelighet for buss blir prioritert. I den forbindelse er det viktig å etablere innfartsparkering ved Holstad og Nygårdskrysset. I kommuneplanen for Ås er **FV 152** flyttet mellom Ås og Holstad. Dette må tas høyde for i forbindelse med planlegging av E18.

A13: Kryssing av jernbane.

Det må tas høyde for at dobbeltspor vil bli forlenget sør for Ski.

A14: Svært verdifulle jordbruksområder. Det er svært viktige jordbruksområder i Ås kommune, helt fram til kommunegrensa med Ski. **Jfr utdelt kart nr. 4 og 5.**

A15: Dyrkbar jord, er skogsområde i dag.

Tror ikke at dette er mye brukt som rekreasjonsområde.

A16: Sammenhengende jordbruksareal

Er "svært godt egnet" som dyrkamark.

A17: Vilttrekk A.

Kilde: FM miljøvernavdeling, Reidar Haugen, Ski kommune.

A17: Hesteskoen boligområde.

Boligområde nær eksisterende E18. Støyproblematikk.

A18: Kråkstad kirke.

Flott kulturlandskap, fornminner.

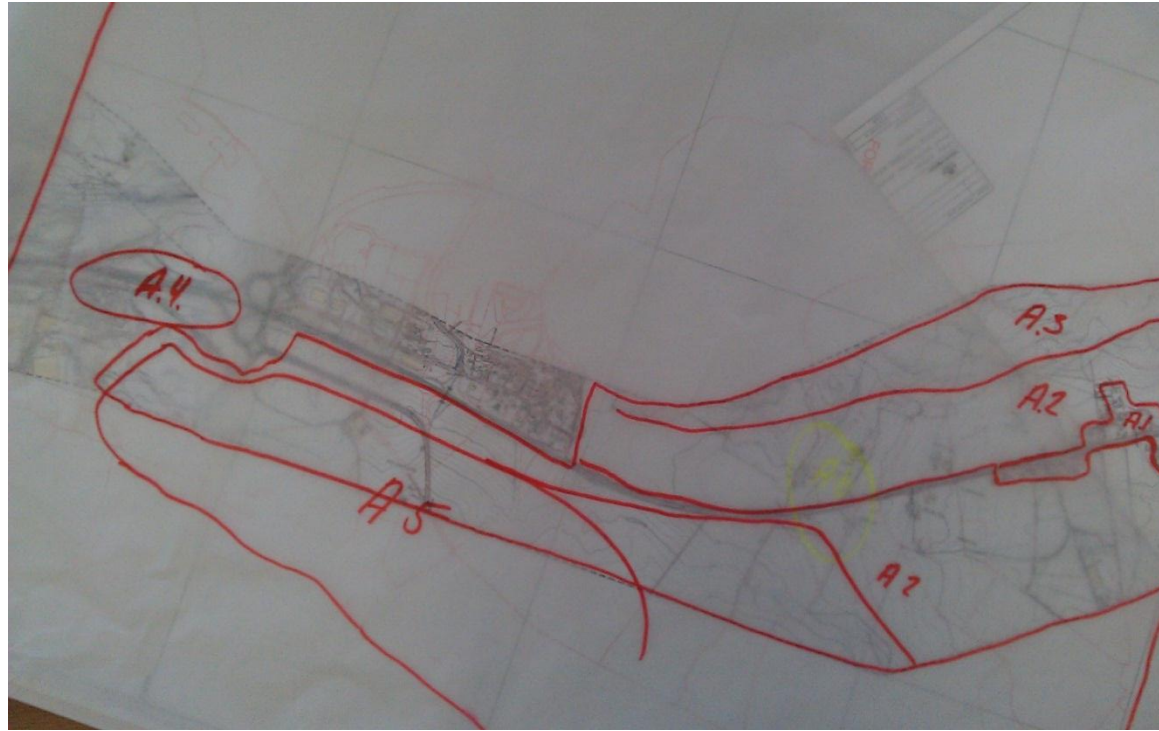
A19: Kråkstadelva.

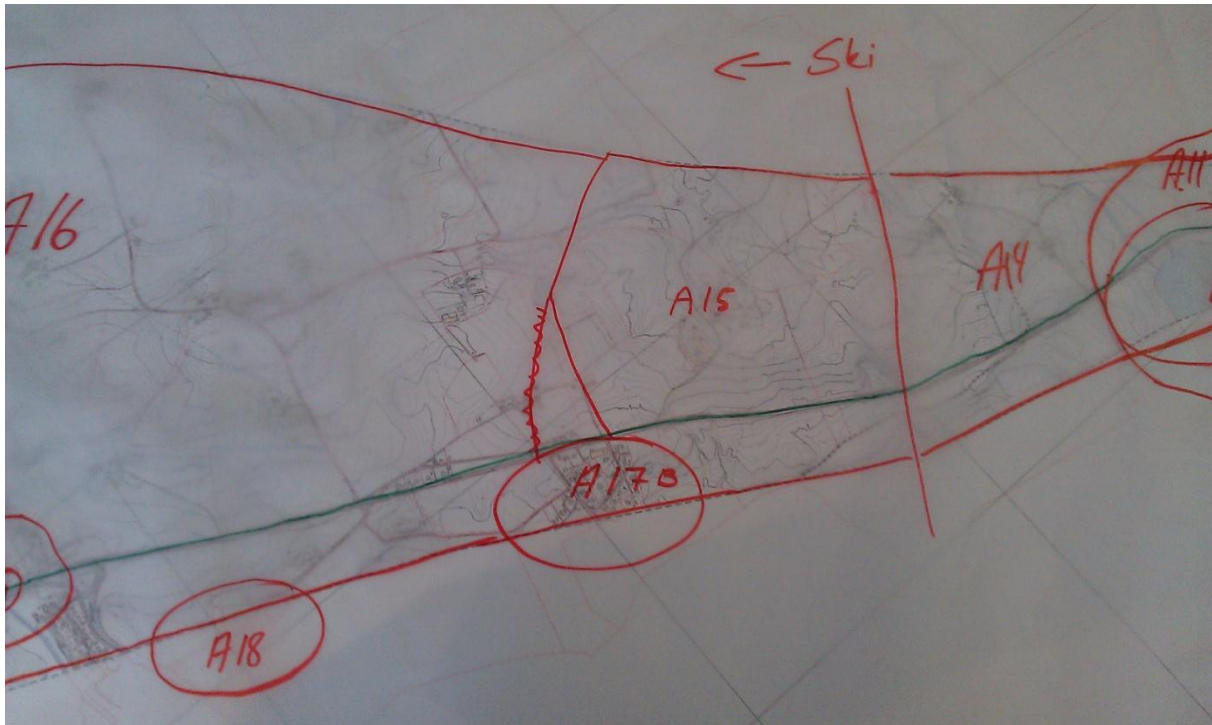
Endel av Morsaprosjektet. Kilde: Morsaprosjektet.

A20: Geoteknikk / Områdestabilitet.

Kilde: Jan Vevelstad.

De etterfølgende bilder er foto av områdeinndelingen for gruppe A.





Gruppe B:

Deltakere:

Gruppe B	Enhet
Thorbjørn Hansen	Plan- og prosjekteringsleder E18 Ørje - Vinterbro
Astrid Storøy	Asplan Viak kulturminner
Reidar Haugen	Skogsbestyrer Ski kommune
Guro Brendbekken	Geoteknikk rådgiver

Symbol på kartene: Rød: nasjonal verdi. Gul: Regional verdi (også en fargekode gitt ved divergerende synspunkter).

Ski kommune:

B1: Kulturmiljø Kråkstad kirke.

Stor tidsdybde, både kulturlandskapet og automatisk og vedtaksfredede kulturminner. Stor sammenheng mellom ulike typer kulturminner over lang tid. Viktig kulturlandskap. Registrert i Askeladden og SEFRAK.

B2: Kulturmiljø Glenne.

Kulturmiljø med stor tidsdybde og sammenheng mellom ulike kulturminner. Godt bevart. Registrert i Askeladden og SEFRAK.

B3: Kulturmiljø mellom Kråkstad kirke og Glenne. Gult område er kulturlandskap som inngår i Kulturminneplan for Follo. Område B3 må ses i sammenheng med Kråkstad kirke og omkringliggende kulturlandskap med godt bevarte gårdsbruk og vegfar av gammel opprinnelse.

B4: Kongeveien med tilhørende gravfelt.

Inngår i kulturminneplan for Follo. Den gamle Kongeveien er i utgangspunktet av nasjonal verdi. Godt bevart. Bør ses i sammenheng med omkringliggende kulturlandskap.

B5: Gjelder flere ulike kulturminner.

Generelle kulturminner og Gravhauger. Presenteres på kart basert på Askeladden og SEFRAK. I tillegg store urørte områder med kulturlandskap, ikke punktbeskrevet. Et veganlegg vil "forstyrre" viktige kulturlandskap. Tiltak.

B6: Geoteknisk problemområde. En eventuell løsmassetunnel forbi Kråkstad kirke kan man få høydeproblemer i forhold til Kråkstadelva.

B7: Problemområde i fht geoteknikk, ikke punktbeskrevet. Linjeføring vil føre til store terrenginngrep pga stabilitet. Gjelder spesielt områdene Kråkstadelva. Guro lager eget kart. Ved kvikleireforekomster kan krav til områdestabilitet styre høyder for veglinjen.

B8: Vilt – elg, store dyr. Jfr. Ski kommune viltkart. Viktige vilttrekk markert på kartet.

B9: Biologiske registreringer.

Ski kommune har registrert 38 dammer og tjern. Kilde: Biofokusrapport 2010 nr 13. Mange av dammene har rødlisteinnhold. Videre kilde: Statusrapport natur og miljø Ski kommune, rapport "Siste sjanse, 2006-3 (Blindheim, Olsen, Klepstad, Abel). Finnes digitalt på kart og rapport. Ski kommune, Miljøvernrådsgiver Anita Myrmæl.

B10: Friluftsliv. Hovedløype Ski. Se turkart Ski kommune, "Østmarka og Sørmarka", foreligger digitalt. Skiløypa er merket og blir preparert med løypemaskin.

B11: Ikke offentlige steder – naturmiljø. Gjelder 2 (1) stk reder og hekkeplasser for hønsehauker. Er ikke avmerket på offentlige viltkart. Koordinater kan fås av Reidar Haugen, Ski kommune. Ikke offentlig i henhold til DN-rapport 13.

B12: Kostnadmessige strekninger.

Gjelder neste workshop 2. Utfordre gruppene til å tegne linjer med laves mulig kostnader.

B13: Østensjøvannet, naturvernområde.

Dagens E18 er begrensning for fysiske inngrep mot Østensjøvannet.

B14:

Kulturmiljø Landskap og geoteknisk hensynsområde / problemområde.

Geoteknisk utfordrende – "fryseteknikk", tunnelløsning i en eller annen form er aktuelt.

B15: Kulturminner og kulturlandskap

Helleristninger mv

Influensområde vist. Gårdene av stor verdi ligger utenfor planområdet.

B16: Gammel jernbanetrase.

I dag en del av nasjonal sykkelrute 7. Må ivaretas,

B17: Gang- og sykkelveg langs dagens E18 fra Nygård til Holstad

Opprettholde gang- og sykkelveg langs dagens E18 fra Holstad til bebyggelsen ved Nygård. Viktig del av naturrundturløype bla fra Ski sentrum.

B18: Felleskjøpet. Urealistisk kostbar å innløse.

B19: Gårdstun Holstad.

Antatt viktig gårdstun. Alle gårdstun må vurderes for verdi- og sårbarhet mht tun og nærområder. Må ses i sammenheng med jordbrukets kulturlandskap og sammenhengen med den historiske utviklingen i området.

B20: Bølstadbekken mellom Østensjøvannet og Årungen.

En del av vannområdet PURA (stor fokus mht vanndirektivet og rensing). Stort potensiale for å finne kulturminner også langs vassdrag.

B21: NSB. Spesielle hensyn / krav. Vekslingsspor under planlegging.

B22: Holstadmarka – nærfriluftsområde. Registrerte kulturminner. Lokalt turstinett.

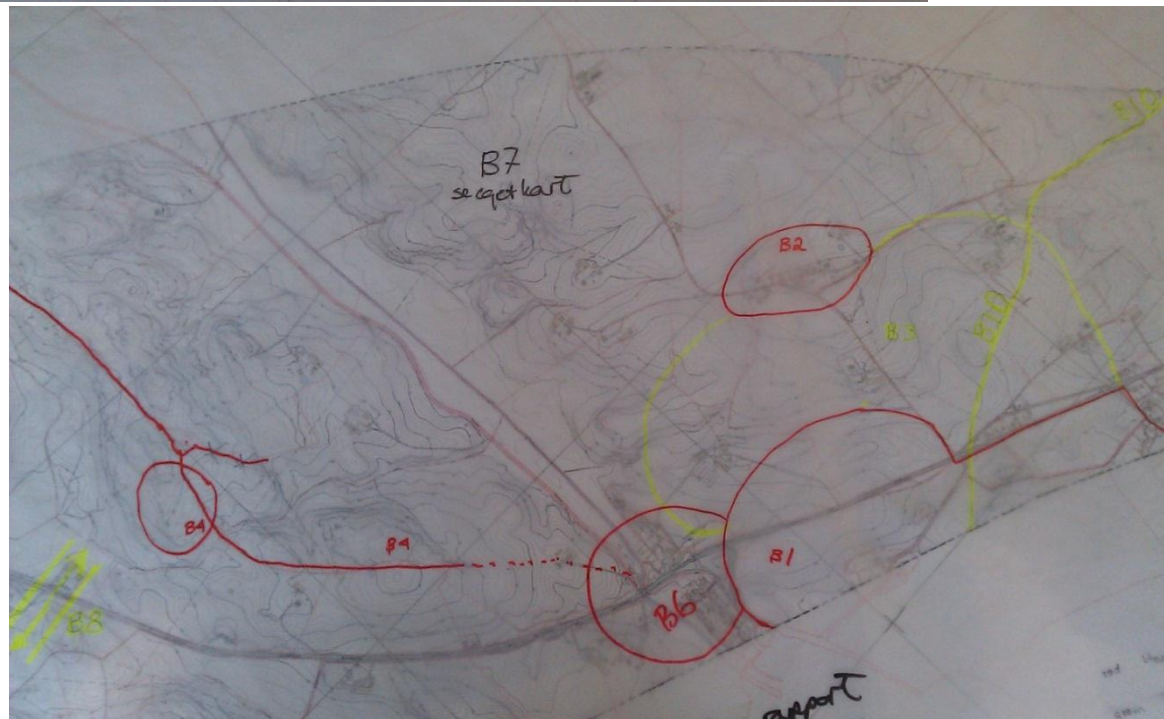
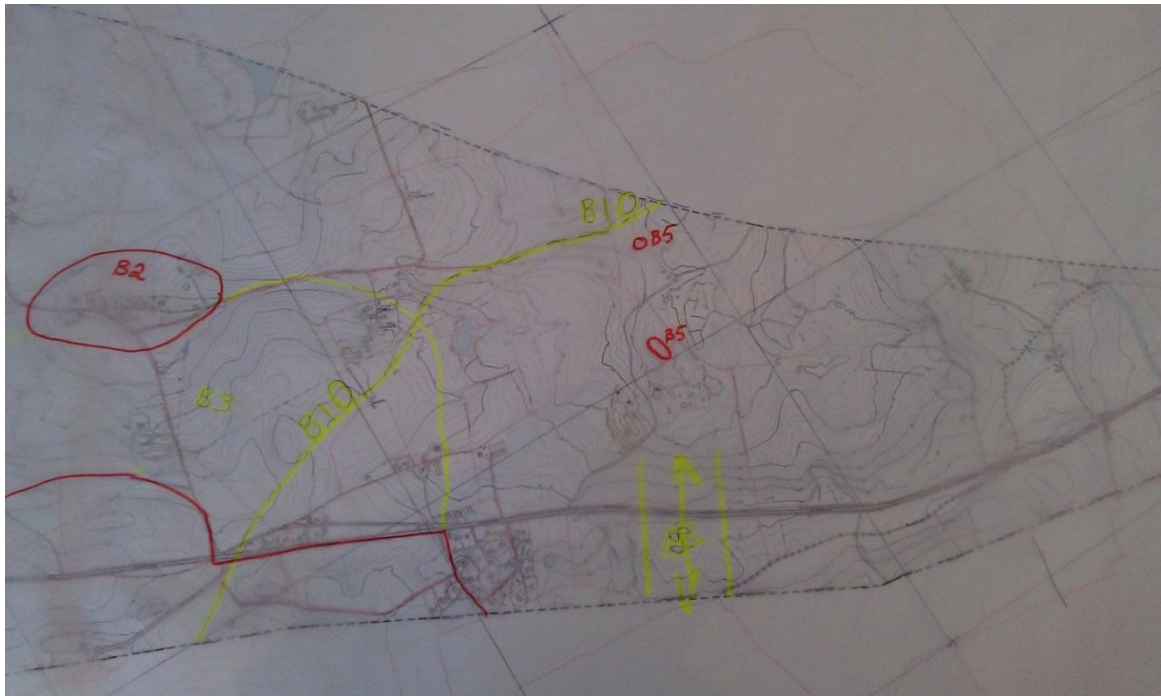
B23: Sykkel – turtrase.

Jfr. Turplanleggingskart over Follo. Sykkel – turtrase.

B24: Tunnel utenfor planområdet.

Mulig aktuell trase i komplisert område.

De etterfølgende bilder viser gruppe B sin områdeinndeling.



Gruppe C:

Deltakere:

Gruppe C	Enhet
Kristin Strand Amundsen	Asplan Viak oppdragsleder
Kristian Larsen	Virksomhetsleder plan og byggesak Ski kommune
Bjarne Gaut	Fylkeskommunen Arkeolog
Ivar Gudmundsen	Bygg- og reguleringsjef Ås kommune
Louise Wiman	Statens vegvesen geoteknikk

C1: Landbruksarealer av høy verdi.

Jfr kart nr 4 fra KU 2005. Høy verdi. Problem: sterkt jordvern (Fylkesmannen), registrert som blant de beste jordbruksområder i Norge.

C2: Kulturminner / kulturlandskap.

Mange registrerte kulturminner i området fra Kråkstad kirke og vestover.

Problem: synlige kulturminner har høy verdi. Det er sannsynlig at mye vil avdekkes ved utgravinger, spesielt på høydedragene. Det er ønskelig at gammel gårdsstruktur skal bevares. Kongeveien må bevares. Evt ny trase for E18 må legges i god avstand fra Kråkstad kirke, alternativt i kulvert. Kilde; NIKUs KU-rapport fra 2005.

Nordre del av Sneissletta, Ru gård.

C3: Løsmasser.

Kilde: NGU sløsmassekart. Grunnen i området er stort sett marin leire. Ikke oversikt over kvikkleireforekomster. Dette må kartlegges. Følgende områder foreligger kartlegging: Nygårdskrysset, Jernbanekryssingen og Holstadkrusset. Områder med påvist kvikkleire er påvist på kartet.

C4: Vilttrekk NV for Kråkstad.

Mye hjortedyr i skogholt nord for dagens E18. Tiltak: vilttunneler / sperregjerder.

2 vilttrekk på Sneissletta. Kilde: kart nr 7 "Naturmiljø" fra KU 2005.

C5: Gårdsdammer/Salamanderdammer/frosker.

Middels/høy viktighet. Dammene er levemiljø for rødlistearter. Må beskyttes eller erstattes.

C6: Nærhet til tettbebygde områder nær Kråkstad.

Boligområder med en viss konsentrasjon. Utfordring er støy ved evt. omlegging av E18.

C7: Kryssende veier.

Hvor må kryssområde ligge langs vegen. Hvilke konstruksjoner er nødvendig her.

C8: Sammenhengende skogsområde.

Problem: Dersom området blir oppdelt mister det sin funksjon som sammenhengende område. Dette er negativt for naturmiljø, dyreliv og friluftsliv.

C9: Ravinelandskap. Viktig å bevare naturlandskapet mest mulig fordi dette har stor egenverdi. Kan være problem med massestabilitet, ras og dermed fare for liv og helse.

C10: Østensjøvannet.

Naturvernområde – naturreservat.

C11: Den Fredrikhaldske kongevei.

Restene / bruddstykker av den må bevares.

C12: Nøstvedtmarka. Sammenhengende viltområde og friluftsområde.

C13: Steinalderboplasser.

Bør vurdere å utvide dagens trase i stedet for å perforere. Hvis ny trase for E18 trengs det kulturminne nyregistrering.

C14: Hovedvannledning langs Sneissletta.

Må evt. bygges pånytt. Diameter 50- 60 cm, ca 10 – 15 år gammel.

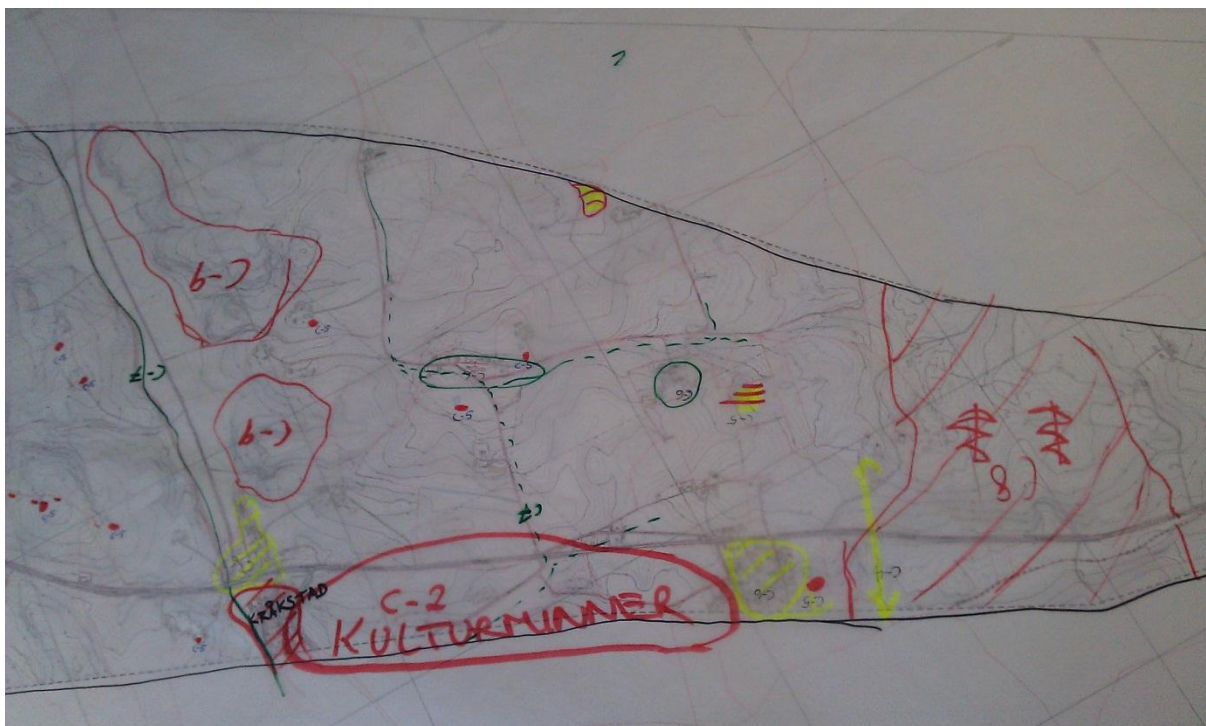
C15: ca 40 boliger på Sneissletta.

Utvivelse av vegen mot nord øst er best. Alternativt innløse alt og tilby annen bolig i nærhet. For eksempel langs Nordbyveien. Her er det et områdesom er avsatt som nytt boligområde i Ås kommune.

C16: Innfartsparkering.

Park og rideløsninger ved Nygård og Holstad. Er vist på kommuneplankartet for Ås.





Gruppe D:

Deltakere:

Gruppe D	Enhet
Siri Guldseth	Statens vegvesen natur og miljø
Morten Ljosland	Asplan Viak veggeometri
Erik A. Hovden	Overarkitekt plan og regulering Ski kommune
Elin Buene	Kulturminneansvarlig Ski kommune

D1: Gjelder Vinterbrokrysset.

Løse kobling mellom E18 og E6 i Vinterbro +FV 156. Forenkle kryssområdet som har et komplisert kjøremønster. Økt trafikk fra E18 mot Drammen.

D2: Nygårdskrysset.

Er dette dimensjonert for fire felt? Nærføring til både nærings og boligbebyggelse. Dagens kryss har ønsket løsning.

D3: Da Vincibrua.

Dimensjonert for fire felt? Kan brua flyttes til et bedre egnet sted, er ikke forankret i lokalmiljøet. Kan en ny planskilt kryssing for gang- og sykkeltrafikken vurderes? Blir det estetiske ivaretatt med utvidet vei? En for smal bru over ny 4-felts E18 kan føre til "psykisk" endret kjøremønster.

D4: Nordby kirke (Vardåsen) med kulturlandskap.

Fjernvirkning av ny motorveg mhr opplevelse av kulturlandskap, Follo Toscana. Fredrikhaldske kongevei. Henviser til kart; Kulturlandskap i Follo, Akershus fylkeskommune. "Gamle ferdselsårer".

D5: Verkenbakken – hoppbakke.

Nærmiljøtiltak, idrettsanlegg. Kan bakken ivaretas ved utvidelse av veggen. Aktuelle erstatningsområder. Mulige brukere av området er Nordby IL og lokalbefolkningen.

D6: Boligfelt.

Behov for støytiltak, men er vanskelig å skjerme.

D7: Boligområder Sneissletta.

Trangt, støy. Utvidelse av E18 på den ene eller andre siden ødelegger boligområdet / fellesskapsfølelsen. Kanskje noen ønsker innløsning.

D8: Kulturmiljø – Raet, gårder.

Vanskelig støyskjerming? Steinmurer må ivaretas mht kulturmiljø. Steinmurer har egen signatur på kartet.

D9: Holstadmarka

Er avgrenset av E18, Jernbanen, fv 154 og E18. Nærfriluftsområde for Ås og Ski, funksjonsområde. Sammenhengende grøntområde. Rester etter gamle gårder / kulturmark. Ny vei vil bli barriere for viltet + ødeleggelse av viltets leveområder. For plassering av vilttrekk henvises til naturbase (DN).

D10: Kryssing av jernbanelinjen.

Jernbanen ligger lavt i terrenget. Dersom jernbanen skal senkes ytterligere vil hensynet til xxx-bekken være en begrensning / kreve større inngrep).

D11-a: Viltkryssing elg. Problem: trafiksikkerhet og trekkområde / grøntdrag.

D11-b: Viltkryssing elg, som over.

D12: Viktig kryss for lokalvegnettet.

Må dimensjoneres og tilpasses firefelt.

D13: Holstad skole (Steinerskole) og Holstad boligfelt og gårdsbruk.

Gravfelt merket på kartet. Skole og barnehage er viktig å skjerme for støy / forurensning. 4-felts motorvei vil være spesielt ugunstig. Spesielt forurensning / støy-problematikk ved evt. tunnelinnslag her.

D14: Allè Askjem gård.

Gårdstun med alle er viktig i sammenheng med åkerlandskapet.

D15: Østensjø naturreservat (fuglefredning).

Unngå forurensning og arealinngrep. Ikke øke belastningen til vannet (forurensning),

D16: Veggeometri for dårlig.

For dårlig kurvatur.

D17: Askjem. Potensiale for arkeologiske funn i følge AFK, Kulturlandskap Follo.

Avgrensning av området er vist med rød skravur i rapporten.

D18: Gammelt vegfar (1650 – 1850).

Også antatt før 1650. Registrert i Kulturlandskap Follo.

D19: Gårdstun (Nordre Holstad).

Ivareta spesielt gårdsmiljø. Ligger en murvilla her som det er en spesielt lang historie knyttet til. Et teglverk som nå er revet.

D20: Nasjonalt viktig kulturlandskap. Område nr. 60 i Verdifulle kulturlandskap Follo.**D21: "Hesteskoen" boligområde + plantesenter.**

Har direkte avkjøring til E18 i dag. Trafikkfare og problem knyttet til støy og forurensning fra veg.

D22: Kongeveg til Stockholm (vestlig trase). Historisk.**D23: Kryssområde.**

Nødvendig kryssområde E18? Argumenter for ikke å ha kryss med E18 i dette området. Lokalvegnettet må opprettholdes.

D24: (Gulmerkede områder). Kulturminner, gravhauger.

Viktig for sammenhengen i historien / kulturlandskapet. Ligger avmerket i kart. Stor tidsdybde, nasjonalt viktig. Må ikke kjøddes med.

D25: Vilttrekk elg.

Rød strek viser vilttrekk. Sammenhengene grøntdrag. Ny veg vil skape en ny barriere.

D26: Kråkstad kirke.

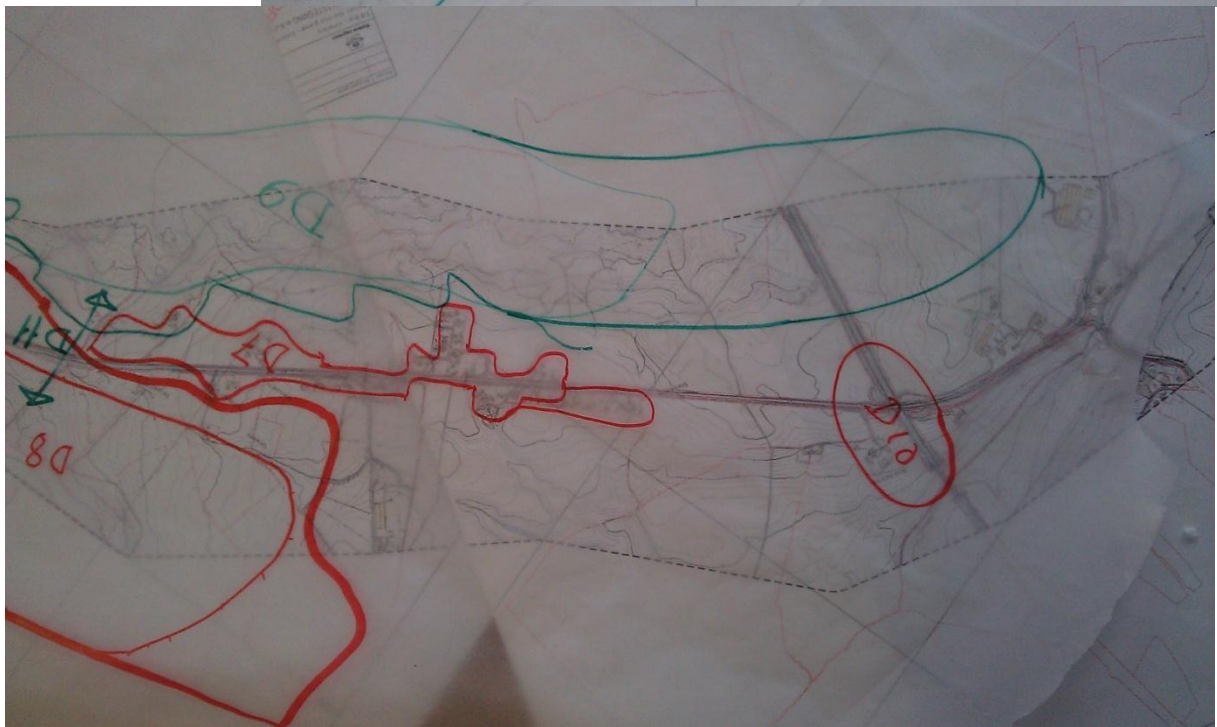
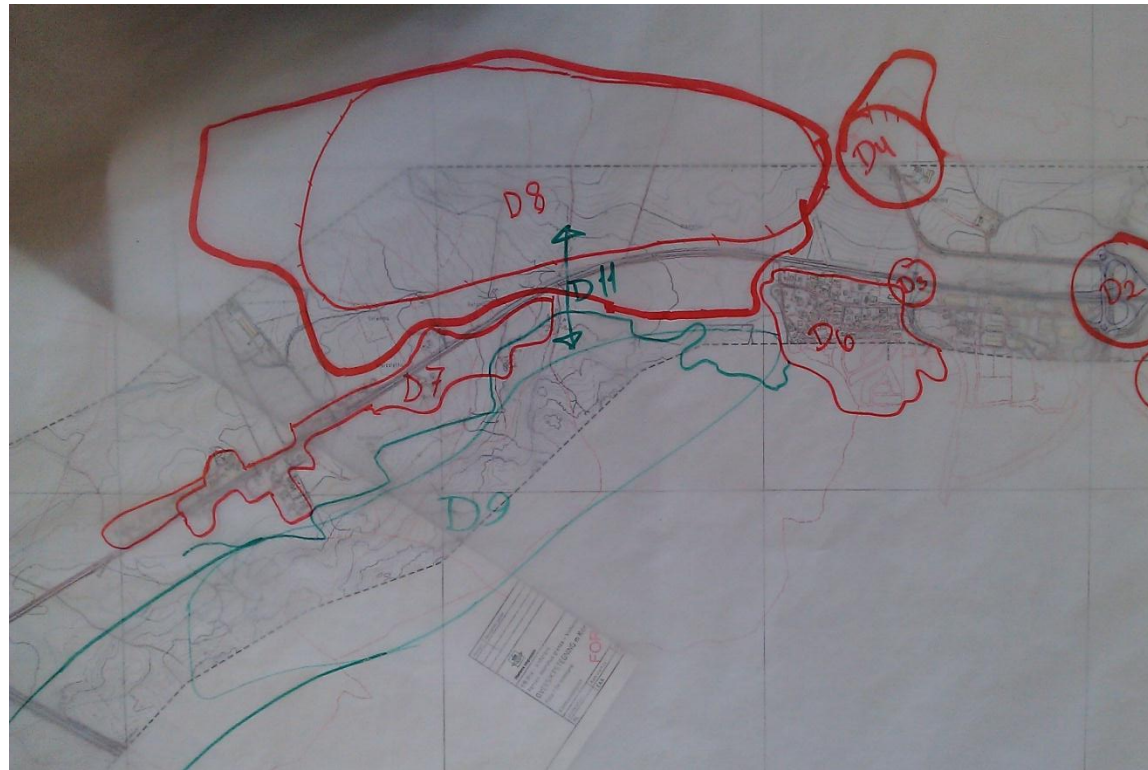
Fredet kulturminne, prestegård. Automatisk fredet kirke + kirkegård. Gravhaugfelt. Viktig sammenhengende kulturlandskap mellom kirkested og høyden rundt Glennegårdene (D27) og gravhaugfelt.

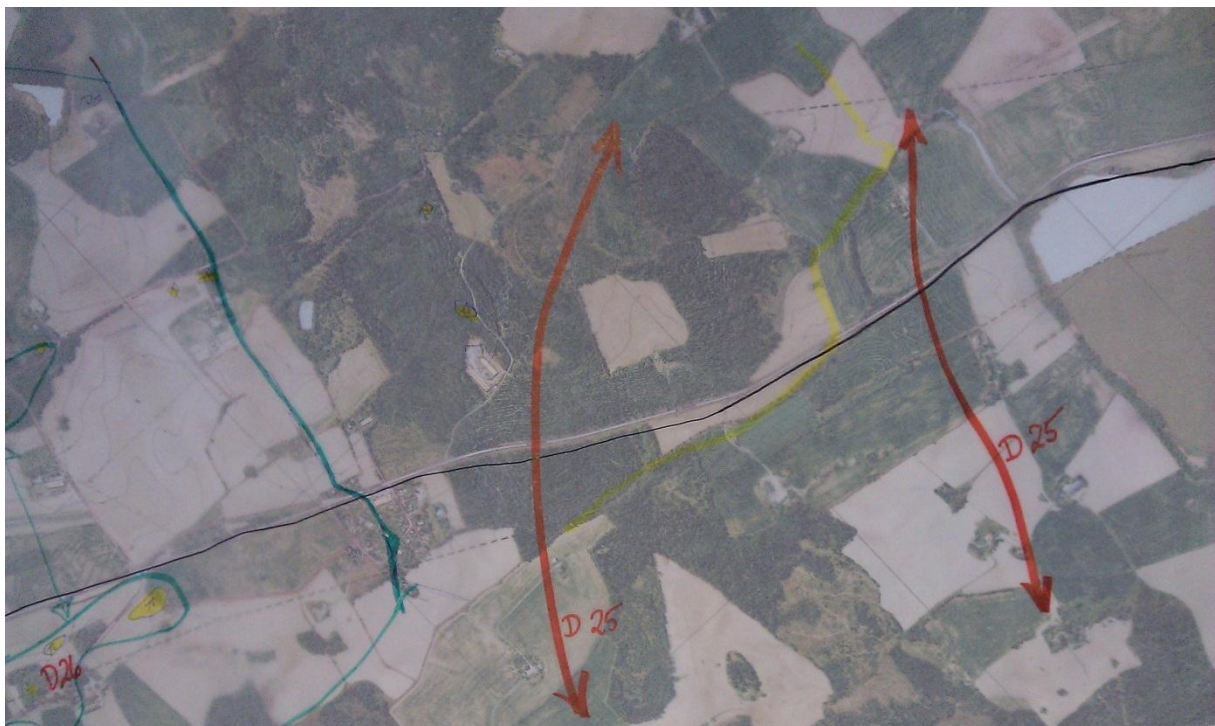
D27: Glennegårdene**D 28: Fredstadskogen.**

Viktig høydedrag med Kongevegen. Flere automatisk fredede kulturminner her.

D29: Hanakropp gårdstun.

Unikt miljø.





VEDLEGG 2: ÅPENT MØTE I KRÅKSTAD, SKI KOMMUNE 23.3.2011

Gruppenavn merket rødt = endring av gruppenavn i forbindelse med utarbeidelse av rapport.

Forslag	Fordeler	Ulemper
Bilde 1, gruppe I = I		
I-1	(Langs dagens trase, med dagens veg som lokal avlastningsveg)	
	Slipper diskusjon	To traseer ved siden av hverandre vil skape <u>sterk</u> ulempe, forurensning (støv/gass/lyd), belastning i boligområde
	Dagens veg tjener som god avlastningsveg.	Kulturminneområder ved og nær kirka kommer svært nær vegen.
	Dyrkajorda langs dagens trase er alt "belasta" og ikke svært produktiv.	Nødvendig bredde vil ødelegge <u>mange</u> eiendommer langs traseen.
	To parallelle korridorer vil skape en mellomsone med utbyggingspress. Ved å følge dagens trase unngås dette.	
I-2.1	(Skogalternativet)	
	Minst mulig konflikt med kulturlandskapet	"Hundremeterskogen" deles, daglige friluftsområder tapes
	Minst mulig tap av dyrka mark	Lite hensyn til vilt
	Rakere linje	
	Kostnad	
	Færre krysningspunkter (gardsveger)	
	Avstand til kirke	
	Avstand til sentrale boområder	
	Tunnel ved Audenbøl	Tunnel ved Audenbøl
	Tunnel ved Oppsalskogen	Tunnel ved Oppsalskogen

Forslag	Fordeler	Ulemper
I-2.2	Enda rakere løp	Nærmere gardsbruk (hus)
	Mindre dyrka mark	
I-3	Spare dyrka mark	Må krysse jordene over Glenne.
	Ved å krysse nåværende E18 ved sandsiloene går den nye veien i skogen.	Må antagelig ha tunnel der veien krysser kongeveien.
	Vil spare den gamle vegen for lokal trafikk	Traseen blir relativt lang.
	Viltet kan lettere krysses ny vei dersom ikke traseen ligger på åpen dyrka mark.	
	Vil helst unngå tunnel og vil heller få traseen unna sentrum – kirka.	
Andre innspill:		
A1	Områder merket ELG på kart: Kreves vilttiltak.	
A2	Dersom dette området er merka viltområde, lurer jeg på hva dette betyr. Kan ikke skjønne at det er noe spesielt her på jorden.	
A3	Skiløype!	
Bilde 2, gruppe D = S		
Generelt:	Ingen av- eller påkjøring fra ny E18 i Kråkstad	
	Støy må generelt tas hensyn til	
	Viltkryssinger viktig	
D1 S1	Korte tunneler	Tar mye dyrket mark ved Retvedtsletta
	Minimalt innsyn fra/til kirke	Kulturlandskap

Forslag	Fordeler	Ulemper
	Støy minimalt i Kråkstad sentrum	Lager pressområde mellom dagens E18 og ny for næringsområde
	Større fortetningsmuligheter i sentrum	
	Går akseptable mengder dyrket mark	
	Avstand til kirken	
	Betongkulvert ved Østensjøvannet	
	Støy minimalt ved kirken	
	Viltkrysning	
	Eksisterende E18 kan brukes uten store endringer	
	Audenbølvegen kan stenges. Omkjøre om Bergerveien eller Nesveien.	
D2 S2	Det går enda mindre dyrket mark enn D1	
	Liten avstand mellom dagens og ny E18 som begrenser ytterligere utbygging på dyrka mark	
	Innen avkjøring i Kråkstad og færre biler forbi skole og sentrum	
	Betongkulvert ved Østensjøvannet og gir et positivt bilde av naturlandskapet.	
D3 S3	Minst mulig dyrket jord	Beboere sydøst for Kråkstad får begrenset bygdevei
	Lager ingen pressområder	Færre viltkryssinger syd/øst
	Ved tunnel fungerer eksisterende over og ha sine naturlige av- og påkjøringer	
	Ingen avkjøring i Kråkstad og dermed færre biler gjennom Kråkstad sentrum	
Bilde 3		
NB!!	Feil i registrering? Skogområde på	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	dyrket mark.	
Bilde 4, gruppe B = V		
B1= V1	Skjæring/tunnel Gryterudskogen	
	Skjermer for støy	Lengre trase
	Stier og skiløyper skjermes	Trolig dyrere trase
	Får åpen inngangsportal til Kråkstad	Berører dyrket mark
	Bevarer landskapsområdet mot Skotbu	
	Bevarer Kråkstad kirke	
	Trolig gode grunnforhold	
	Får viltkorridor over tunnel	
	Tar mindre landbruksjord enn S1 + S2	
	Får en helhetlig arealplan Kråkstad-Skotbu for fremtiden	
	Kommer utenfor kommunens hensynssone	
	Unngår gjennomgangstrafikk i Kråkstad	
B2 V2	Kommer utenom kirke og Kråkstad sentrum	Noe lengre trase
	Bruker S6-alternativet til en viss grad	Berører dyrket mark
	Kan kombineres med B1	
	Gode grunnforhold	
	Tar mindre dyrket mark, hvis man går som tegnet, i jordekanter, knatter og knaus	
	Så lang syd, vil gi en naturlig støyskjerming mot hovedbebyggelse og kirke	
	Kommer utenfor kommunens	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	hensynssone	
	Unngår gjennomgangstrafikk i Kråkstad	
Bilde 5, gruppe A == U		
A1 U1	Trase kan gå hovedsakelig i fjellterreng med svært lite dyrket mark	
	Berører få eiendommer/hus og gårdsveier	
	Gir gode muligheter for naturlige viltoverganger	
	Krysser kun 1 - en vei til Skotbu (fra Retvedtkrysset)	
	Krote tunneler i kombinasjon med skjæringer	
	Stor enighet blant grunneiere i området Østfold grense til Asper-Kråkstad	
	Nevnte tunneler er tenkt korte og er lagt der man vet at vilt krysser dagens E18	
A2 U2	Vil løse problemene med kirken, Bjastad og Glenne + Nordli	
	Vil også løse innsyn fra kirken på en god måte	
	Berører lite dyrket mark	
	Skåner kulturminner med miljøttunnel	
Bilde 6, gruppe H = H		
H1	Bygges for det meste på skogområder	Deler av Holstadskogen blir berørt, turområde
	Passerer jernbanen i nesten nåværende høyde.	Ris og Holstad gårder mister dyrket mark (er det mulig med nydyrking?)
	Plasserer planfritt kryss til Kråkstad	Bruspenn ved Østensjøvannet vil skjemme terrenget, er det mulig med

Forslag	Fordeler	Ulemper
		tunnel under Askim gård (grunnforhold)?
	Skrånende terreng i Holstadskogen gjør at veien forbi Rissletta kan bygges ned i terrenget. Delvis i tunnel eller viltoverbygning	
	Nåværende E18 kan bli lokalvei	
	Østensjøvannet blir problemet: Veien legges i brospenn forbi Askim gård eller i tunnel under Askim gård	
Bilde 7, gruppe H		
H2	Tar minst dyrket jord	Skogen blir berørt
	Mye steinmasse	
	Naturlige viltoverganger (pkt 1-3)	
	Lite støy	
	Utenom kulturminner (gravhauger/Kongevegen)	
	Gamle E18 kan brukes til lokalvei	
Bilde 8, gruppe J = = J		
J4	Vinterbrokrysset	
	Fordel med bru Holstadkrysset for å unngå løsmasser ved kryssing av Holstad bekk	Kostnader
	Fordel med tunnel er å bygge i fjell	
	Fordel med tunnel er å holde høyder (slipper stigning)	
	Fordel med tunnel: kommer under jernbane	
	Fordel med tunnel: kommer under fredet område	
	Fordel med tunnel: Kan legge bro over	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	rv. 152 ved Felleskjøpet og over til Askjem-landet (?)	
	Slipper å berøre hele bebodd område Nordby, Sneissletta og Holstad	
	Eksisterende E18 kan benyttes som lokalvei og katastrofealternativ	
	Støy og forurensning til beboere av 100 boliger i området.	
	100 boliger spart.	
	Friluftsområdet spares	
	Dyrket mark blir spart	
	Kortere distanse	
	Kopling av ny E18 + tverrvei for kollektivknutepunkt Ski (parkering ved Solberg)	
	Sparer Årungenvassdraget for forurensning	
	Kan kjøre 100 km/t (mindre svinger og høyder)	
	Avkjøring og gjennomkjøring rv. 152 gjennom Ås ikke aktuell	
	Påkobling til Vinterbro "tunnel"	
	Holstad ikke avkjøring til rv. 152	
Bilde 9, gruppe J		
J1	Følger eksisterende vei	Tunnel er dyrere, men strekningen blir kort
	Tar lite dyrket mark/nye områder/høy bonitet	
	Bevarer kulturminner, ødelegger mindre eksisterende næring	
	Trolig billigere, bevarer eksisterende arbeidsplasser	
	Beskytter bebygde områder	

Forslag	Fordeler	Ulemper
Bilde 10, gruppe F = = O		
Generelt:	1) Av- og påkjøring i Kråkstad uheldig mht. gjennomkjøring i Kråkstad sentrum (forelder)	
	2) Jo nærmere vegen legges Skotbu, => større problemer for skoleveg mellom Skotbu/Kråkstad. Stor utbygging på Skotbu nå.	
F1 O1	Vilt = gode kryssinger	Tunnel = dyrt
	Beholder salamanderdam v/eksisterende husrekken	
	Eks. E18 = lokalveg	
	Lite inngrep i dyrket mark	
	Terreng mulig å bygge tunnel i = naturlig viltkryssing	
	Lokk v/Kråkstad kirke = mindre støy i kulturminner osv.	
	Ikke kryss på Kråkstad => mindre trafikk gjennom Kråkstad mot Ski. Forutsetter at eks. E18 beholdes som lokalveg.	
F2 O2	God avstand til Kråkstad kirke og tettsted	
	Relativt lite dyrket mark tas	
F3 O3	Rett linje = kortere vei mot Kråkstad	Dyrket mark bygges ned
	Ender på "riktig" side av Kråkstad kirke	Geoteknikk
	El-master må flyttes – positivt for nærmiljøet	El-master må flyttes
	Lokk fjerner støy fra Kråkstad kirke	Lokk = kostbart

Forslag	Fordeler	Ulemper
F4 O4	Medfører kortere tunnel (snillere terreng)	Sving på vegen/omveg
F5 O5	Kobling F4 + F3	
	Unngår Kråkstad kirke og lokk forbi kirke. Forutsetter støyskjerming	Støy for Kråkstad
F6 O6	I eks. trase, totalt 3 felt	Dårlig vegstandard
	Lave byggekostnader	Fare for ulykker
		Må bygge nytt lokalvegnett
		Flytte høyspent
		Dårlige viltkryssinger
		Uheldig med lavere standard på liten del av veg (mellom E18 Østfold og E6)
F7 O7	Berører ikke kulturminner	Problem med viltkryssing?
	Berører ikke dyrket mark	
	Gir mulighet for tettstedsutvikling for Kråkstad (vanskelig mot Ski)	
	Berører ikke naturlige skolevei-grenser	
Bilde 11, gruppe G = N		
G1 N1	Næringsområde (påkostet) og boliger Vei fra Hanken til Østensjøvannet	
1	Fra Hanken til (2) små tunneler	
2	Bro over gamle E18	
3	Vei i dagen	
4	Tunnel for å krysse under fredet	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	kongevei	
5	Vei i dagen	
6	Lav bro over Kråkstadelva	
7	Vei i dagen	
8	Tunnel under Bjastadtoppen	
9	Vei i dagen	
10	Tunnel under "Prestegårdsskogen" som har mange fredete gravhauger	
	NB! Det er IKKE ønske om kryss på nye E18 mellom Elvestad og Holstad.	
152	Endring på forslag S6. Påvirker færre mennesker og gårder.	
153	Endring på forslag S6. Tar mindre av dyrket mark. Sparer store eiendommer.	
250	Salamanderdam – tømmes hvis det graves under "Puttjern" (randsone på 300 m)	
251	Tunnel Asper bru – Hestekoene	
	Pga støy, kulturlandskap, jordvern, – tunnel der folk bor – ikke gjennom skog og fjell.	
	Hver kommune, sin tunnel: Ås har, Oppegård har. Kråkstad tunnelen kommer.	
252	Naturlig, amfibierik (inkl. blodigle) dam – brukes av skolen i undervisning.	
254	Obs: Atomlager i "Tomter" –under	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	planlegging	
	Spar jord framfor skog	
	"Påkosta" næringsbygg har mindre verdi enn hjem for folk og unger	
253	Nær eksisterende trase gir mulighet for lokal næring (bomstasjon, bensinstasjon, kafe, vegstasjon).	
	Avkjørsel felles for Ås, Ski og Kråkstad	
255		Bro over Kråkstaddalen gir stor støy på Østenga. PÅ VEGNE AV FLERE.
300	Vei langs eksisterende. 2 felts vei. Veien i Østfold har lite trafikk – stor overkapasitet. Bygg ut jernbanen og 2 felt vil være nok.	
	Legg tunnel gjennom Kråkstad fra ca Asper bru til "Hesteskoen".	
Se vedlagt skisse: <i>Vedlegg til trase I=>II</i>		
1	Flere små tunneler	
2	Lav bro over Kråkstadelva og kryssing av E18 nær "Hanken"	
3	Der jordbrukseiendommer blir delt MÅ en ha passasjer som kan flytte jordbruksmaskiner – som IKKE må slås sammen. Bredde min. 10 m, høyde min. 5 m.	
4	Dyrepassasjer der veien går i tunneler	
5	I følge kart er ikke alle fornminner avtegnert.	
6	Dagens E18 er meget brukbar som fremtidens lokalvei. Mellom Elvestad og Østensjøvannet er det i dag min. 60	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	avkjørsler.	
7	En ny E18 trenger IKKE avkjøring mellom Elvestad og Holstad (evt. Nygårdskrysset)	
Bilde 12, gruppe E = = K		
Generelt	Ikke behov for kryss mellom E18 og fremtidig lokalvei på parsellen mellom Elvestad og Vinterbrokrysset	
	Holstadmarka viktig nærfriluftsområde	
	Hva skal til for å endre "norsk veinormal"? (Jfr bygge 3-felts motorvei)	
E1 K1A	Avstand til Kråkstad sentrum	Kongeveg, gammelt vegfar
	Lite tap av dyrka mark	Krysser flere vilttrekk
	Avstand til eksisterende gårdstun	Mye brukt turområde bl.a. for Skåtbu
	God av stand til kulturlandskapet Kråkstad kirke	Noen boliger berøres
	Gode grunnforhold – fjell	
	Gamle E18 fortsatt som lokalveg	
E2 ??	Kortere trase	
	Lite dyrka mark	
	I eksisterende eiendomsdeler/-grenser	
	God massebalanse	
	Mindre turaktivitet enn E1	
	Ikke så store viltområder berøres	
	Avstand til gårdstun	
	Stor avstand til kulturområdet v/Kråkstad kirke	

Forslag	Fordeler	Ulemper
E3 ??	Atkomstvei til Aurud tinglyst	
Bilde 12, gruppe E		
E5 K1B	Skjermer dagens bebyggelse	Litt mer dyrket mark enn E1
	Retter ut traseen	
	Mindre masseforflytning	
Bilde 13, gruppe E		
E4 K1	I tunnel under Askjem og Haugerud, samt Holstad skole/boligområde	Innløse eiendommer på Sneissletta
	Bevarer Holstadmarka som nærfriluftsområde for Holstad, Nygård i Ås kommune, for Nordre Finstad, Søndre Finstad	Ny lokalvei over til kongeveien
		Stigning etter tunnelutløp – over togtraseen
Bilde 14, gruppe C = J		
Alt 1	Tar lite dyrka mark både sør for og gjennom Kråkstad	Tunnel i Brekka-/Kvilesjøåsen: - Vilt - Støy i både anleggs- og driftstida (Hører hjemme på ulemper?)
	Deler bygdene Skotbu/Bjerke på en naturlig måte og bevarer dagens veinett.	
	Området fra Kråkstadelva – Ås grense kan legges i naturlige drag med lokk over, som muliggjør fortsatt dyrking av marka.	
Alt 2		2 stk gårdsbrønner

Forslag	Fordeler	Ulemper
Alt 3	Mulighet for å slippe tunnel	Deler bygda i 2
	Vekk fra sentrum	Tar mye dyrka mark
	Gunstig for næringsutvikling	Arealer mellom denne og eksisterende trase vil bli sterkt pressa mht utbygging
Alt 6		Voldsomt inngrep som vil dele bygda i 2
		Tar mye dyrket mark
		Unødvendig mange "grunneiere" blir berørt
		Stenger store naturlige vilttrekk
		Ødelegger Retvedtsletta som kulturlandskapsområde
		Dårlige grunnforhold (lums 20 m ned) på Retvedtsletta
Generelt:	Ikke ønskelig med avkjøring mellom Elvestad og Holstad, da et kryss medfører stor trafikk gjennom Kråkstad sentrum og da et kryss er arealkrevende (og vil ta mye dyrka mark) og øke presset på arealene omkring.	
	Se også vedlagte notat: " <i>Beskrivelse av vei/planområde vi anbefaler for ny E18 S-5,2</i> "	
Bilde 15, gruppe C		
Alt. I	Lite dyrka mark	
	Vekk fra eksisterende bebyggelse	
Alt. II	Berører enda mindre dyrka mark	

VEDLEGG 3: ÅPENT MØTE I ÅS KOMMUNE 24.3.2011

Gruppenavn merket rødt = endring av gruppenavn i forbindelse med utarbeidelse av rapport.

Forslag	Fordeler	Ulemper
Bilde 1, gruppe L		
L2	Bro over Østensjøvannet	
	Unngår mange barnefamilier sine hjem	Går utenom planområdet
	Kortere strekning	Går gjennom Østensjøvannet
	Mye grunnfjell som er stabilt	(Bro over Østensjøvannet)
	Skåner og frigjør dyrket mark	
L3	Senketunnel der det er boligområder	
	Skåner mange boliger	Tar mye dyrket mark
	Veien kan graves ned i jorden for å skjermemiljøet. Kan også tildekkes helt.	
L4	Skåner dyrket mark	Gjennom dyrket mark
	Skåner Østensjøvannet	
	Skåner boliger	
	Stabile grunnforhold	
L5	Lettvint	Tar mange boliger fra barnefamilier etc.
		Dyrt med innløsning av boliger med riving etc.
		Dyrket mark
		Salamandere i Rombekkveien
		Ås kommune taper skattepenger
		Lite kreativt og gjennomtenkt

Forslag	Fordeler	Ulemper
Bilde 2, gruppe Z		
Z101	Tunnel vil spare naturen rundt Østensjøvannet, samt spare dyrket mark.	Større kostnader med tunnel
	Østensjøvannet vil også være et naturlig sted for viltkryssing	
	Fugle- og dyreliv mest beskyttet	
Z102	Ikke dele Holstad gård i to. La traseen gå utenfor.	
Z103	Veien går utenom eksisterende bebyggelse	Tar noe turområder fra skogen
	Veien går utenom jordbruksareal	
Z200	2 felt/lokalvei kontra ny E18	
		Forbi Østensjøvannet blir det veldig trangt med begge deler.
	Vanskelig å mene noe om ny E18 når man ikke vet om lokalveien skal ligge i oppsatte korridor.	
	Hva betyr ikke nærmere vannet? Nærmeste punkt, meter – eller følge traseen som den ligger i dag?	
Z201		Vanskelige grunnforhold rundt dagens rundkjøring rv. 152/E18
Bilde 3, gruppe M		
M1	Bør utredes arkeologisk	
M2	Bro eller tunnel vil gjøre mulig for kryssing av jernbane og fortidsminner.	

Forslag	Fordeler	Ulemper
M3		N2 anbefales ikke da Østensjøvannet og Holstadbekken er en del av rehabilitering av Årungen-vassdraget. Offentlige midler benyttes til forbedring av vannkvalitet. Forurensning ved anlegg av vei.
		Mye dyrket mark går med.
M4	Bru over 152, gamle E18 og begge(?) gjør dette enklere og gjør kryssing mulig av områder med dårlig grunn.	
M5-A	Holstadkrysset bør ikke ha avkjøring da denne kan flyttes til Nygård og tverrveien.	
M5-B	Trafikken fra Ås til Oslo bør være på ny E18 for å avlaste gammel E18 på Sneissletta. Påkjøring Holstad.	
M5 tilføyelse	Evt ny 152 fra Ås langs jernbanen krysser under ny E18. Den krysser evt under eksisterende jernbanebro ved Bølstadbekken og følger bekken til E18-krysset.	
M6	Sneissletta vil ikke være tilrådelig da dagens trase har dårlige grunnforhold. Vannledning ligger også inntil. Ikke aktuell.	
M7	Sneissletta (eksisterende E18) blir lokalvei som går over i Kongeveien, fram til tilknytning E18 i Nygårdskrysset.	
M8	Eksisterende E18 blir lokalvei, ny E18 legges lenger syd og skjermes mot Østensjøvannet. E18 bør ikke senkes her, fordi den må krysse over Bølstadbekken og rv. 152.	

Forslag	Fordeler	Ulemper
(Punkter med usikker tilhørighet)		
M3	Nytt alternativ E18 fra Nygård	
M3-1	Solberg langs med tverrvei for om mulig ta knyttning til kollektivknutepunkt Ski	
M3-2	Videre retning over jernbane der jernbane er i tunnel	
M3-3	Videre framføring retning mot Kråkstad nord for Østensjøvannet og militærleir i Kråkstad.	
Bilde 4, gruppe P (Ellen)		
4A (PA)	Arbeidet med kommunedelplan fra E18 må kobles med arbeid knyttet til forlengelsen av Oslofjordtunnelen østover til E18. En tunnel fra Holstad til Vassumkrysset vil spare jordbruk, bebyggelse samt redusere gjennomkjøring gjennom Ås sentrum (rv. 152). Direkte tilknytning til Oslofjorddiagonalen vil være trafikkmessig fremtidsrettet. En slik tunnel vil ikke forstyrre kulturminner. Fordelene ved å gå i tunnel forbi Østensjøvannet:	
	Bevarer et flott kulturlandskap	Vanskelig å bygge i dagen pga. rasfare.
4B (PB)	Bevarer eksisterende bebyggelse langs Sneissletta og Finstadsletta	Fare for at de inneklemt jordbruksarealene blir bygd ut – fallende verdi (?) på eksisterende eiendommer.
	Sparer mye jordbruksareal ved at den går mest i skog/fjellområde	Berører kanskje noen gamle/plyndrede gravhauger (lilla felt)
	Lettere å plassere "trygt" i fjellet	Skogen som fritidsareal blir kanskje mindre attraktivt
	Ligger så høyt at det blir mindre støy for eksisterende bebyggelse	Mye vilt som krysser veien – lage kryssingspunkt?
	Denne delen av skogen har dårlige/ødelagte stier og blir lite brukt	
4C (PC)	Som 4B men at tunnelen forlenges.	
	Skåner Holstad gård mye mer.	

Forslag	Fordeler	Ulemper
4D (PD)	Bevarer kulturlandskapet ved Kråkstad kirke	
4D/E (PD/E)	Avhenger av hva som skjer på Ski-siden	
4F (PF)	Krysser under fv. 152 og Askjem gård. Tar ikke så mye dyrka mark. Kortere tunnel enn de andre alternativene.	
Bilde 5, gruppe Æ		
Æ1	Gjennom Kråkstad (fra Asper bru og fram til Åsgrensa) er det en fordel om veien følger dagens trase. Her må det blir tunnel.	De vestre alternativene gjennom Kråkstad vil ta mye god dyrkbar (og gammel) jord. Derfor vil dette være svært synd å ta.
	Fra Hobøl grense og fram til Asper bru bør veien gå i bunnen av dalen slik den gjør i dag.	Det vil være svært ille å dele "Atlanten" på Bjastad i Kråkstad. S6 er svært uheldig. Det samme er S2 og S5.
	Går man øst for gården Skaug bør veien gå i skogen nesten fram til Asper og følge nåværende E18 fram til Ås i delvis tunnel.	
Æ1	Følge dagens trase	Vil berøre bebyggelsen langs Rissletta
	Jordvernet taler sterkt for dette.	Øke presset langs Østensjøvannet
	Mindre erodering av jord. Oppdeling.	For smalt langs Nordbykrysset
	Ingen ny barriere	
	Tar mindre støy og inngrep for Holstadmarka	
	Slipper å byge helt ny bro over jernbanen.	
	Følger bedre det naturlige terrenget	
	Søndre del av Holstad:	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	<p>- Fra Kråkstadmarka og rundkjøringen på Holstad.</p> <p>- Ingen bebyggelse blir berørt.</p>	
Æ1B	Sparer hele Sneissletta	Oppdeling av jordbruksmark
	Sparer dyrket mark	Økt støy og inngrep i Holstadmarka
	Tar områder med lav bonitet	Ny barriere
	Fra Rissletta vil vi følge dagens trase til Vinterbro	Tar noe av et boligfelt ved påkobling.
	Opprettholde lokalvei	
Æ1	Østensjøvannet (Holstad)	
	<p>Vil det gjøres noe tiltak for å begrense avrenning til Østensjøvannet?</p> <p>Selve vannet er fredet, men den er også en del av nedbørsfeltet til Årungen.</p> <p>Årungen er sterkt forurenset (eutrofiert) og Ås kommune har gjort en god del tiltak for å prøve å bedre kvaliteten. (Badevann innen 2012?)</p> <p>Ved 4 felts vei vil også veiene som i dag går ut på E18 ville bli lagt om. Enkelte alternativer vil kanskje øke trykket på vannets dyreliv. (Fuglelivet som er fredet trenger ro i hekkeperioden.)</p>	
Æ	<p>Holstad => Vinterbro</p> <p>Litt generelt om ulike etablerte forsvar</p>	
	<p>Vestre alternativ over Sneissletta er svært lite positiv. "Det verste på dette kartet" (sitat).</p> <p>Fra Kråkstad grense => Holstad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viktig å ikke gå inn på Grytlands eller Askims jord. - Gammelt jordbruksområde. <p>Å legge traseen langs/over Bølstadbekken vil være negativt for biologisk mangfold. Og dyrt å legge i rør.</p>	

Forslag	Fordeler	Ulemper
Æ1	<p>Hele dette prosjektet gjennom Ås er blitt avlyst tidligere. Og henvist til de store fjell og skogområdene i Enebakk, jfr. tidligere møte i Ås. Den gang ville Vegvesenet bare flytte alternativet litt øst for Ski. Hvilket provoserte Ski-befolkningen, og derved klarte Vegvesenet å spille Ås og Ski imot hverandre slik at Vegvesenet nå kan trasse gjennom sine planer uten å høre på Follofolk.</p> <p>En ny E18 gjennom Hobøl – Enebakskogen ville ikke skade dyrket mark. Den store fordelen var at også Enebakk hadde fått god veg. Vi som bor i Østfold og skal nordover vil ikke kjøre innom verken Vinterbro eller Oslo.</p>	
Bilde 6, gruppe Ø		
Ø1	Tilstrekkelig langt unna bebyggelse	
	Blir kortere enn alternativet sør for dagens trase => og billigere!	
	Bevarer dyrket mark	
	Bevarer kulturlandskapet bart => området sør for veien er flott og må ivaretas.	
Ø2	Tunnel Østensjø – Kråkstad	
	Ivaretar viltområde (sammenhengende skog)	
	Bevarer kulturlandskapet	
	Bevarer dyrket mark	
	Dagens vei kan brukes som lokalvei	
	Bevarer JOVA-feltte og målestasjonen?	
	Fin kjøreopplevelse å komme ut i åpent landskap før Holstad	
Ø3	Viktige element i planområdet:	
	1) Målestasjon JOVA (Bioforsk)	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	2) Nedbørfelt/forskningsfelt JOVA 3) Fangdam Hoel gård 4) Kulturlandskapet i området rundt kongeveien	
	<u>Om JOVA:</u> Flerårig overvåkningsprogram for norsk landbruk. Brukes for å undersøke effekter av jordbruksdrift på vannkvalitet. Har gått siden ca 1995. Dataene vil får brukes nasjonalt. Målestasjonen ligger rett ved Østensjøvannet, på nedsiden av E18. Fanger opp vann fra hele nedbørfeltet (Skuterudfeltet), som er vårt undersøkelsesområde. Det er viktig for oss at feltet er mest mulig uberørt og at målestasjonen beholdes.	
Bilde 7, gruppe S:		
	<ul style="list-style-type: none"> • Kryss Kråkstad for å slippe gjennomkjøring gjennom Ski • Ønsker 0-visjon i forhold til jordvern • Ønsker ikke vei på dyrka mark, heller i friluftsområde. • Kommunen planmyndighet – tett samarbeid • Holstadmarke ikke innfallsport fra Sneissletta. • -> Benyttes til riding • =>SVV har dere kurs i tålmodighet? Takler godt useriøse kommentarer som ikke har med saken å gjøre. 	
S1 og nord for S1:		
	På grunn av helhetsvurderingen må gruppa ta hensyn til sin plan om veiforslag. Vårt forslag bygger på en tunnelloøsning fra Vinterbro under Nøstvedtmarka i retning den nye rundkjøringen på Søndre Tverrvei, som har god forbindelse til Ski sentrum. Det foreslås på- og avkjøringsramper ved denne viktige rundkjøringen. Det er da naturlig at veien legges videre inn i skogen i retning trafikk-knutepunktet Holstad. Vi ønsker en bro over Holstadkrysset da hele dette området er et problemområde med dårlige grunnforhold. Det er for øvrig muligheter for av- og påkjøringsramper til rv. 152, men ikke nødvendig.	
	Mindre støy og forurensning	Kostnadsnivået blir høyere med en tunnel-løsning, men det kan ikke herske tvil om at en tunnel-løsning eliminerer de store kostnadene ved en eventuell erstatningsvei i byggeperioden.
	Mindre trafikk gjennom Ås sentrum	
	Berører ikke lokalbefolkning Nygård, Holstad og Sneissletta, ca 100 boenheter.	
	Friluftsområdet blir ikke berørt	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	Kortere avstand	
	Viltområdet blir ikke berørt	
	Bru på Holstad slipper å berøre rv. 152.	
	Bro eller tunnel vil gjøre mulig kryssing av jernbane og fortidsminner.	
	Beholde et unikt sosialt nærmiljø. Det er flere familier med opptil 4 generasjoner langs Sneissletta. Aktiv klubb med ca 11 medlemmer. Alle kjenner alle og trives godt med det.	
	Bro Holstad rv. 152 – Gammel E18 + bekk kryssing gjør en enkel passering av dårlige grunnforhold	
S2	Ingen husstander blir berørt	
	Skånsom for dyrka mark	
	Eksisterende E18 blir bra avlastning og omkjøringsvei	
	Ser ikke noe problem med å ta så mye av skogen, da den ikke er i bruk av lokalbefolkningen eller folk fra Ski	
	Mye fjellgrunn	
	Beholde et unikt sosialt nærmiljø. Det er flere familier med opptil 4 generasjoner langs Sneissletta. Aktiv klubb med ca 11 medlemmer. Alle kjenner alle og trives veldig godt her.	
	Ca 100 beboere slipper å flytte. Ca 40 boliger.	
S3	Slipper å bygge om Vinterbrokrysset	Dyrt
	Ingen berørte personer	
	Rett linje	
	Alle eksisterende veier fra Holstad til	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	Vinterbro kan være som de er	
Bilde 8, gruppe R (gruppenavn satt av LK)		
RI	Legges i vannkant/på land for å spare dyrka mark.	Kan forstyrre fuglene??? => Nei!
RII	I tunnel under Aschjem	
	Sparer dyrka jord, bedrer arrondering	Noe større anleggsveg
	Sparer kulturlandskapet som er viktig!	Driftskostnader
RI og RII	Skal dersom en velger å gå i tunnel fra området mellom Hoelstad gård og FKA	
	Følger videre i skogen til Nygård – må ligge lavt i terrenget – halfpipe	
	En stemmer for å følge gamle traseen fra Holstad til Nygård.	
Alle alternativene:		
	Gården Hoelstad skal i(<i>kke?</i>) deles i flere ganger. Dette gjelder dyrkamark og tunet.	
Alt. I		
	Ved bruk av dette alternativ vil vi ved å komme fram med tunnelen oppe i skogen – slipper en noe på viltbroer og ferdselbroer.	
Grønt alt. II		
	Tunnel under Aschjem og Hoelstad gård.	
	Sparer jord og støy og kulturlandskap. Verner og naturområder.	Koster mer i anlegg og drift av tunneler.
	Begge fargene/alternativene går sammen i skogen og må ligge lavt i terrenget.	

Forslag	Fordeler	Ulemper
	Spa og gytjebad sammen med rasteplass i Østensjøvannet – bygges litt ut i vannet. Inkluderer også fuglekikkerplass.	
Alt. III	Går ut fra II og gjør ei sløyfe lenger vest og har ikke tunnel.	
	Ikke tunnel	Større stigning.
		Bruker mer dyrka mark
		Mer over eller undergang for drift av jorda og fremkommelighet – annen ferdsel
Bilde 9, gruppe Y		
Y1	Langt unna Østensjøvannet	Kostnad tunnel
	Tunnel under Aschjem gård pga topografiske forhold	Vegkryss Holstad
	Gammel E18 fungerer som lokalvei	<u>Sanere hus</u>
	Sparer dyrket mark/bedre arrondering	Bygge lokalvei
	Rett strekke jernbane/Sneissletta	
	Enkelt å bygge vei	
	Muliggjør ny rv. 152 fra Holstad langs jernbane til Ås	
	Ødelegger ikke attraktive rekreasjonsområder i Holstadmarka	
	Muligheter for viltkryssing flere steder på hele veien	
	Kurvatur muliggjør 100 km/t hele strekningen	
Y2	(Lokalvei)	
	Lokalvei langs hele strekningen	
	Muliggjør ny rv. 152	

Forslag	Fordeler	Ulemper
Y3	Erstatningstomter Sneissletta	
Y4	(Kommentarer til eksisterende forslag N4)	
	Slipper sanering av hus	Nær Østensjøvannet
	Ferdig lokalvei Holstad–Nygård	Ikke tunnel Aschjem gård
		Tar mye dyrket mark
		Ødelegger arrondering
		Ødelegger attraktive rekreasjonsområder i Holstadmarka
		Ny bru over jernbane
		Nærme bebyggelse
Y5	Følger Y1 frem til jernbanebro, deretter opp til skogen.	
	Samme fordeler som Y1 frem til jernbane	Tar noe av Holstadmarka
	Slipper sanering av hus	
	Tar mindre dyrket mark i forhold til Y4	
Bilde 10, gruppe Å		
Å1	Slipper store kostnader ved kryssing av NSB	
	Lite verdifull jord øst for kryssing av NSB	
	Eksisterende	
Åpen tunnel (ukjent lengde)		
	Kommentar fra skisse: <i>"Må muligens trekkes noe lenger syd pga. grunnforhold"</i>	
	Estetisk fordelaktig med åpen tunell med vakker utsikt mot et fredet område	Dårlige grunnforhold ved kryssing av NSB!

Forslag	Fordeler	Ulemper
	(Østensjøvannet)	
Generelt:	Vi forutsetter at det bygges planfritt kryss i Kråkstad. Ski bygger et stort næringsareal, samt har ønsker om å bygge et stort antall boliger øst for ski. Økt trafikk rv. 152 vil "tette Ski" ved Storsenteret. Trafikken til og fra Ski må spres.	
Å2	Legg veien noe lenger syd & vest for å unngå bygninger (hus og bondegård)	Det må sikres driftsveier for landbruket.
Generelt:	E18 N4 må unngås av følgende årsaker:	
		Estetisk uheldig
		For mye konflikt med Østensjøvannet
		Konflikt med Holstad gård
		Umulig å få til en fornuftig kryssing med rv. 152. Av- og påkjøring til rv. 152 vanskelig.
		Dyr kryssing av NSB dersom E18 går over NSB
		Konflikt med Holstadmarka
	<p><u>Søk på internett etter Rv 120 (se vedlagt skisse):</u></p> <p>Vi laget en video i forbindelse med E18-planlegging. Vi ville ha opprustning av rv. 120 for å 1) avskjære trafikk fra både E6 (___) og E18 (fra Hobøl) som ikke skal inn i Oslo men som skal nordover forbi Oslo eller til Oslo nord.</p> <p>Dessuten er det behov for å gjøre noe med rv. 120, særlig fra Hobøl til Lillestrøm. Dessuten ser vi det slik at et blir fast forbindelse Moss-Horten, dermed vil vi også fange opp E18-trafikk fra Sørlandet.</p> <p>Vi har sett det viktig å ha et alternativ til Vinterbro og redusere trafikk gjennom Groruddalen i Oslo.</p>	

VEDLEGG 4: KREATIV WORKSHOP 24.3.2011

På de etterfølgende sider er det vist foto et utvalg av de linjene som ble tegnet av de ulike gruppene. Alle skisser er fotografert og tatt med videre i evalueringen i kreativ fase.

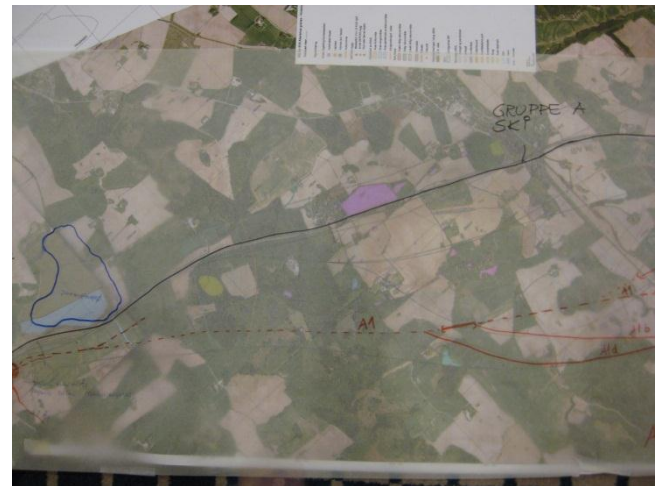
Formiddagen

Gruppe A

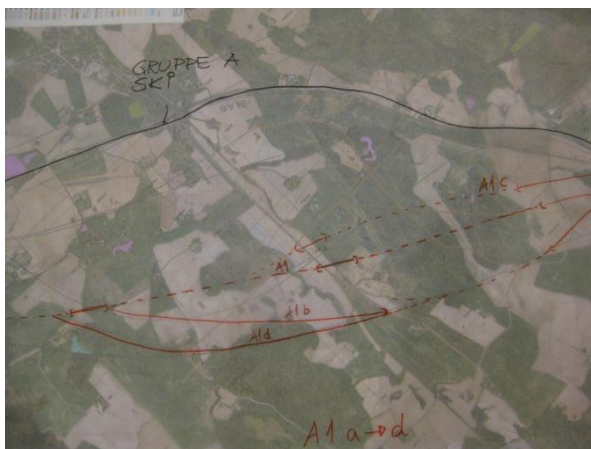
Gruppe A	Enhet
Mette Skarpaas	Asplan Viak
Kari Klyngerud Sundfør	Statens vegvesen
Stein Sæter	Landbrukskontoret i Follo
Elin Buene	Ski kommune
Ellen Grepperud	Plan- og utviklingssjef i Ås kommune
Eivind Aase	Asplan Viak veggeometri



Ås



Østensjøvannet / Kråkstad



Kråkstad / Frestadmarka



Ski øst ved fylkesgrensa

Gruppe B

Gruppe B	Enhet
Thorbjørn Hansen	Plan- og prosjekteringsleder E18 Ørje - Vinterbro
Astrid Storøy	Asplan Viak kulturminner
Reidar Haugen	Ski kommune
Guro Brendbekken	Geoteknikk rådgiver
Egil Kristiansen	Statens vegvesen
Erik Hovden	

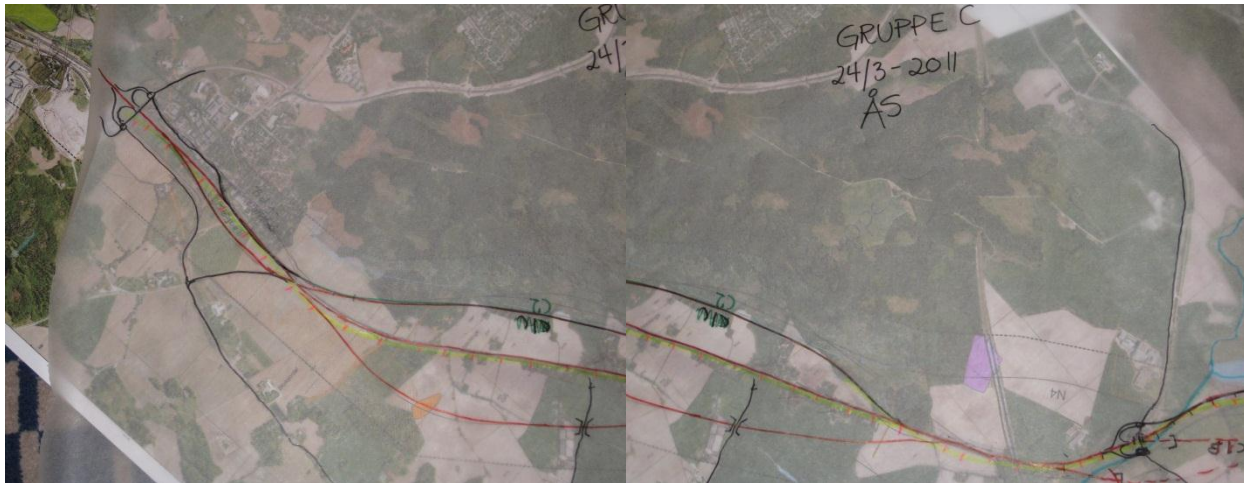


Gruppe B Ås

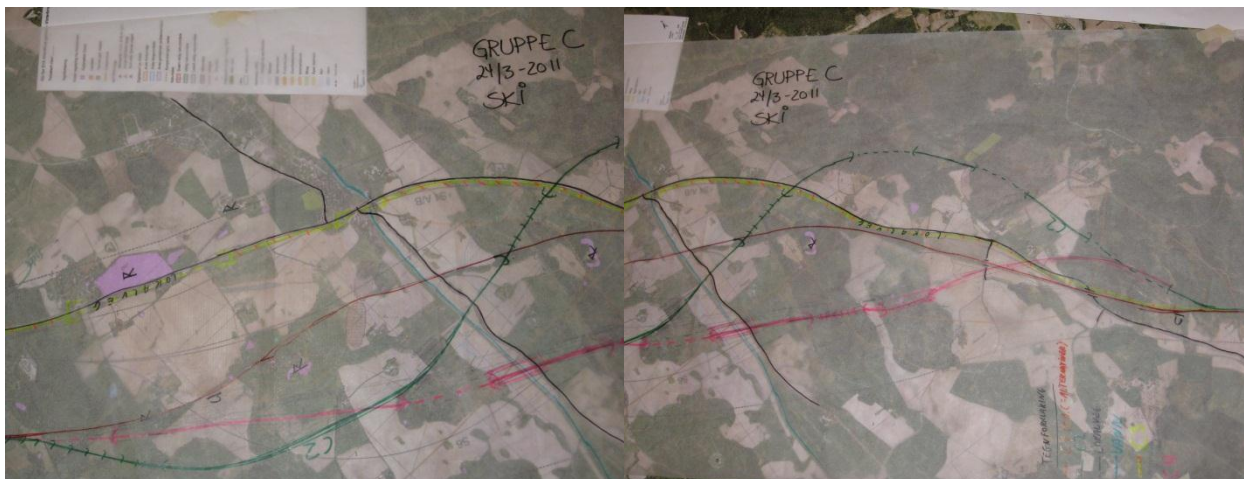
Ski

Gruppe C

Gruppe C	Enhet
Kristin Strand Amundsen	Asplan Viak oppdragsleder
Kristian Larsen	Virksomhetsleder plan og byggesak Ski kommune
Per Parborg	Statens vegvesen
Ivar Gudmundsen	Bygg- og reguleringssjef Ås kommune
Louise Wiman	Statens vegvesen geoteknikk
Rune Solvang	Asplan Viak naturmiljø



Gruppe C Ås



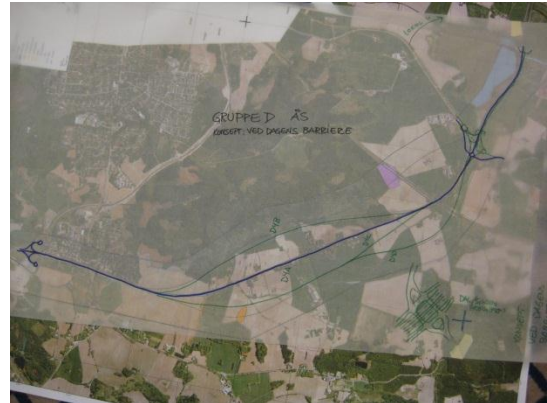
Gruppe C Ski

Gruppe D

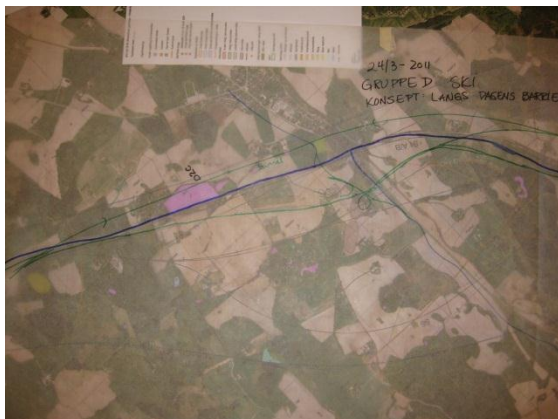
Gruppe D	Enhet
Siri Guldseth	Statens vegvesen natur og miljø
Morten Ljosdal	Asplan Viak veggeometri
Jannicke Eriksen	Ski kommune
Per Christian Stokke	Statens vegvesen
Astrid Høie Fredheim	Statens vegvesen landskap
Hanne P. Jensen	Nærmiljø og friluftsliv



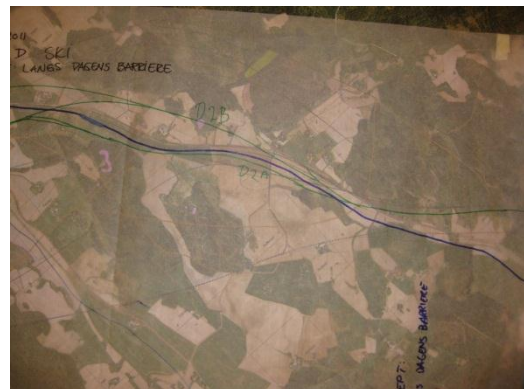
Ås, konsept skog



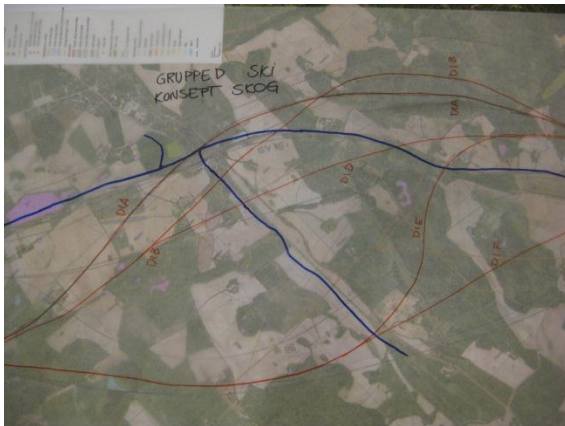
Ås, konsept ved dagens barriere



Kråkstad, konsept dagens barriere



Ski øst, konsept dagens barriere



Kråkstad, konsept skog

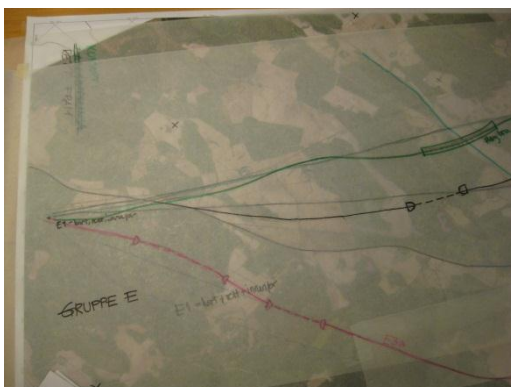


Ski øst, konsept skog

Ettermiddagen

Gruppe E

Gruppe E
Mette Skarpaas
Kari Klyngerud Sundfør
Astrid Høie Fredheim
Astrid Storøy
Per Christian Stokke
Guro Brendbekken



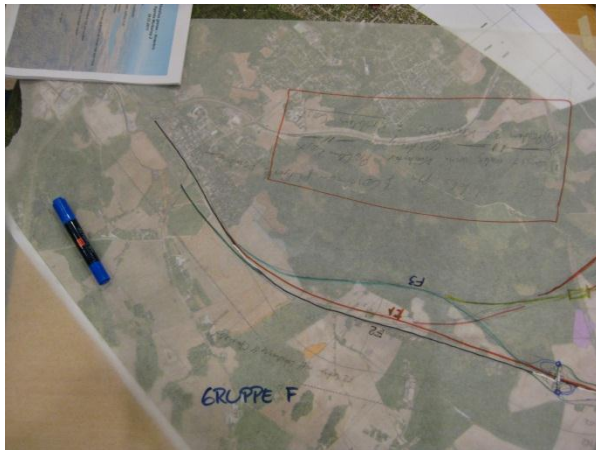
Alternative linjer Ski øst



Linjer Østensjøvannet / Kråkstad

Gruppe F

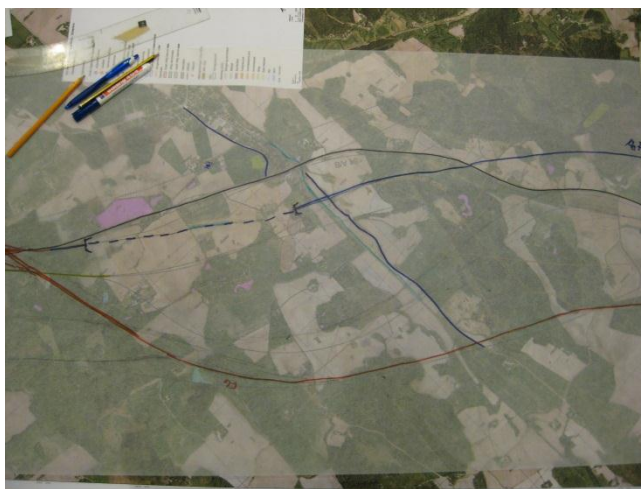
Gruppe F
Thorbjørn Hansen
Egil Kristiansen
Per Parborg
Morten Ljosland
Ellen Grepperud
Eivind Aase



Linjer i Ås



Alternative linjer forbi Østensjøvannet



Alternative linjer ved Kråkstad



Alternative linjer Ski øst / fylkesgrensa

Gruppe G

Gruppe G
Stein Sæter
Elin Buene
Siri Guldseth
Hanne P. Jensen
Reidar Haugen
Rune Solvang



Linjer i Ås

Linjer Østensjøvannet / Kråkstad Linjer Ski øst

Gruppe H

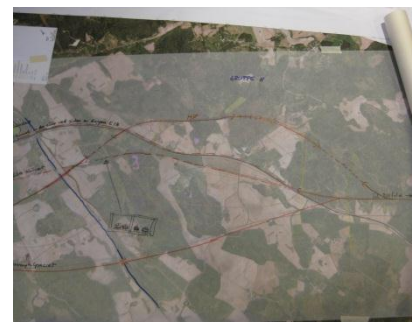
Gruppe H
Erik Hovden
Kristian Larsen
Louise Wiman
Ivar Gudmundsen
Jannicke Eriksen



Linjer i Ås



Linjer Østensjøvannet - Kråkstad



Linjer Ski øst



Statens vegvesen

Statens vegvesen, Region øst
Havnåsveien 65
1850 Mysen
99 21 15 65
elin.amundsen@vegvesen.no

ISSN nummer