

Silingsnotat

Åsvegen vs. Kåråsenvegen

Oppdragsnavn GS-veg langs Åsvegen i Nannestad
Prosjekt nr. 1350053542
Kunde Viken fylkeskommune
Notat nr. 1
Versjon 00
Til Viken fylkeskommune
Fra Rambøll og Henning Larsen
Kopi Elisabeth Osmark Herstad

Utført av Henning Stokstad
Kontrollert av Involverte fag
Godkjent av Elisabeth Osmark Herstad

Dato: 24.10.2023

Sammen drag

Denne tabellen oppsummerer vurderingene per tema og konkluderer hvilket alternativ som samlet sett er den beste løsningen. Fargene grønn, gul og rød viser avveiningen mellom fordeler og ulemper. Grønt viser vurderinger der fordelene av nytt tiltak er større enn ulemper, mens rødt viser det motsatte. Gult er hvor ulemper og fordeler stiller relativt likt.

Henning Larsen
Kongens gate 11
0153 Oslo

henninglarsen.com

Alternativ	1. Åsvegen	2. Kåråsenvegen
Tema		
Trafikkløsning -sikkerhet		
Kollektivtransport		
Vegstandard		
Teknisk infrastruktur		
Kulturminner		
Grunnerverv		
Grunnforhold / forurensning		
Konstruksjon		
Naturmangfold og landskap		
Kostnader		
Overvannshåndtering		
Endelig vurdering		

I tabellen er det ikke gjort en vekting av kriteriene, men siden dette er et tiltak for å øke trafikksikkerheten, slik at barn får en trygg skoleveg, så vil trafikksikkerhet veie mye i vurdering av alternativene. Ut fra dette mener vi at etablering av gang- og sykkelveien langs Åsvegen er det beste alternativet.

Innholdsfortegnelse

1	BAKGRUNN	3
1.1	ALTERNATIV 1: ÅSVEGEN	4
1.1.1	Dårlig sikt ved kryss mellom Åsvegen og Kåråsenvegen	5
1.1.2	Kryssing av vegen ved Kåråsen Gård	5
1.1.3	Kulturminner	6
1.2	ALTERNATIV 2: KÅRÅSVEGEN	7
1.2.1	Gang- og sykkelveg	7
1.2.2	Overordnede boliggate/boligveger med bredde 5,5-6 m med eller uten fortau.....	7
1.2.3	Øvrige boliggate/boligveger med bredde 3,5-4,5 meter.....	8
1.2.4	Forslag til minimum vegstandard på Kåråsenvegen ved blandet trafikk.....	8
2	VURDERING AV ALTERNATIV	8
2.1	OPPSUMMERING AV VURDERING	8
2.2	REDEGJØRELSE FOR VURDERING	12
2.2.1	Trafikkløsning og –sikkerhet.....	12
2.2.2	Kollektivtransport	13
2.2.3	Teknisk infrastruktur	13
2.2.4	Grunnforhold/forurensing	13
2.2.5	Kulturminner.....	13
2.2.6	Grunnerverv	13
2.2.7	Konstruksjoner.....	14
2.2.8	Naturmangfold og landskap	14
2.2.9	Kostnader.....	14
3	KONKLUSJON	15
4	REFERANSER.....	15

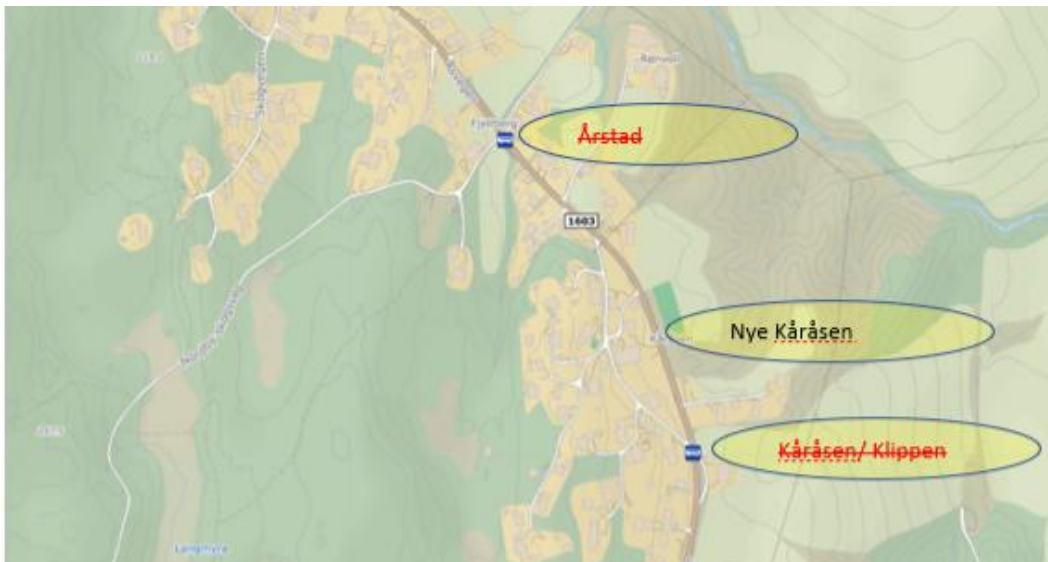
1 Bakgrunn

Det skal utarbeides en detaljregulering av løsning for myke trafikanter langs Åsvegen mellom Damvegen og FV 1607 Homledalsvegen i Nannestad kommune (Figur 1.1). Rambøll og Henning Larsen er engasjert av Viken fylkeskommune til å bistå med dette arbeidet.



Figur 1.1: Blå streker markerer start og slutt av strekningen som skal reguleres. I rødt vises området de to alternativene som vurderes i dette silingsnotatet.

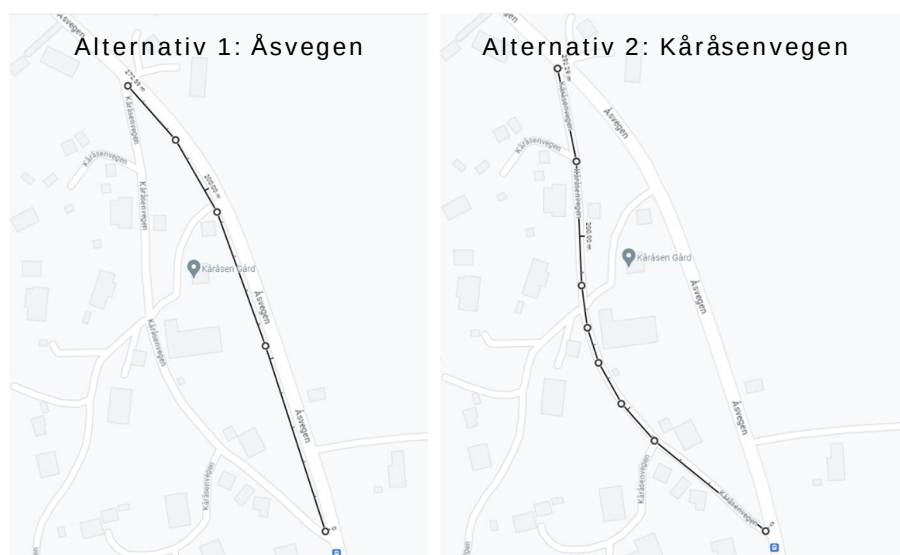
Siden det blir tryggere å gå langs Åsvegen i framtida med ny gang- og sykkelveg, er det ønskelig å redusere antall holdeplasser for å øke framkommeligheten for bussene. Ny foreslått struktur for bussholdeplassene legger opp til at dagens holdeplass ved Årstad og Kåråsen/Klippen erstattes med en ny holdeplass ved Kåråsen gård.



Figur 1.2: Bussholdeplasser på strekningen. Holdeplassnavn med rød farge er holdeplasser som foreslås nedlagt.

Ved varsel av oppstart av planarbeidet kom det inn en høringsuttalelse med spørsmål om hvorfor ikke gang- og sykkelforbindelsen kunne benytte den eksisterende infrastruktur i Kåråsenvegen (ved rødt rektangel i figuren over). Dette notatet er utarbeidet for å svare ut merknaden. I notatet ses det på to alternativer med en siling for å redegjøre for den beste løsningen. Alternativ 1 er gang- og sykkelforbindelse langs Åsvegen som er ca. 270 meter lang, mens alternativ 2 følger Kåråsenvegen og er ca. 290 meter.

Planprosessen er igangsatt med premisset om at gang- og sykkelveien skal gå langs Åsvegen. Det er utformet planinitiativ, avholdt oppstartsmøte med Nannestad kommune, og varslet oppstart under dette premisset. En endring der gang- og sykkelveien skal gå langs Kåråsenvegen vil kreve en utvidelse av planområdet som vil kreve ny varsling med mulighet for høringsinnspill. Dette kan medføre forsinkelse i prosessen. Vi antar at dette ikke vil medføre noen ytterligere merknader fra regionale myndigheter og andre nøkkelinteressenter. En løsning med gang- og sykkelvei i Kåråsenvegen er ikke diskutert med Nannestad kommune, og hvordan de forholder seg til en slik løsning vites ikke på nåværende tidspunkt. Dette må avklares i nærmere dialog.

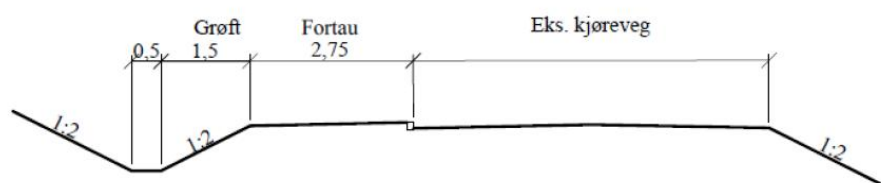


Figur 1.3: Vurderte alternativ for utbedring av gang- og sykkelforbindelse ved Kåråsen. (Google maps, 2023)

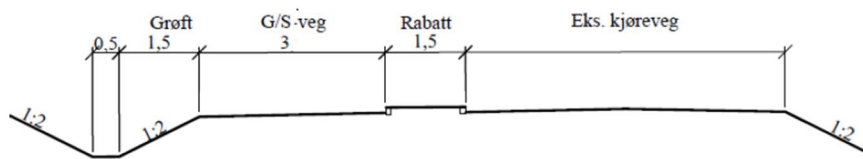
For begge alternativene er det forhold som legger premisser for valg av løsning. De mest sentrale forholdene er oppsummert i delkapitlene under.

1.1 Alternativ 1: Åsvegen

Langs Åsvegen legges det i utgangspunktet opp til en løsning med gang- og sykkelveg. For å redusere arealinngrep og nærføring av et kulturminne så kan det bli aktuelt med bare en fortausløsning på denne strekningen.



Figur 1.4: Normalprofil med fortau.



Figur 1.5: Normalprofil med gang- og sykkelveg.

1.1.1 Dårlig sikt ved kryss mellom Åsvegen og Kåråsenvegen

Siden Kåråsenvegen kommer veldig skrått inn på Åsvegen, er det dårlig sikt fra Kåråsenvegen mot både sør (Figur 1.6) og nord (Figur 1.7). I fremtidig løsning bør Kåråsenvegen legges mer vinkelrett på Åsvegen. Dette gjelder uavhengig av valg av løsning for gående og syklende i dette området.

Siden det er mange boliger knyttet til Kåråsenvegen og trafikkmengden tilsvarende, bør det for alternativ 1 Åsvegen ses på om det er mulig å trekke gang- og sykkelvegen 5 m inn fra fylkesvegen. Slik vil biler som venter i krysset ikke blir stående på gang- og sykkelvegen, samtidig som biler som skal svinge inn Kåråsenveien fra fylkesvegen får bedre sikt til gang- og sykkelvegen. Dette er et krav i gjeldende vegnormaler. Det kan også være aktuelt med en fortausløsning langs Åsvegen og da er det ikke samme krav om å trekke fortauet 5 m inn fra fylkesvegen.



Figur 1.6: Kryss mellom Åsvegen og Kåråsenvegen mot sør. (Google maps 2023)



Figur 1.7: Kryss mellom Åsvegen og Kåråsenvegen mot nord. (Google maps 2023)

1.1.2 Kryssing av vegen ved Kåråsen Gård

Det er aktiviteter ved Kåråsen gård på begge siden av Åsvegen som medfører en del krysninger

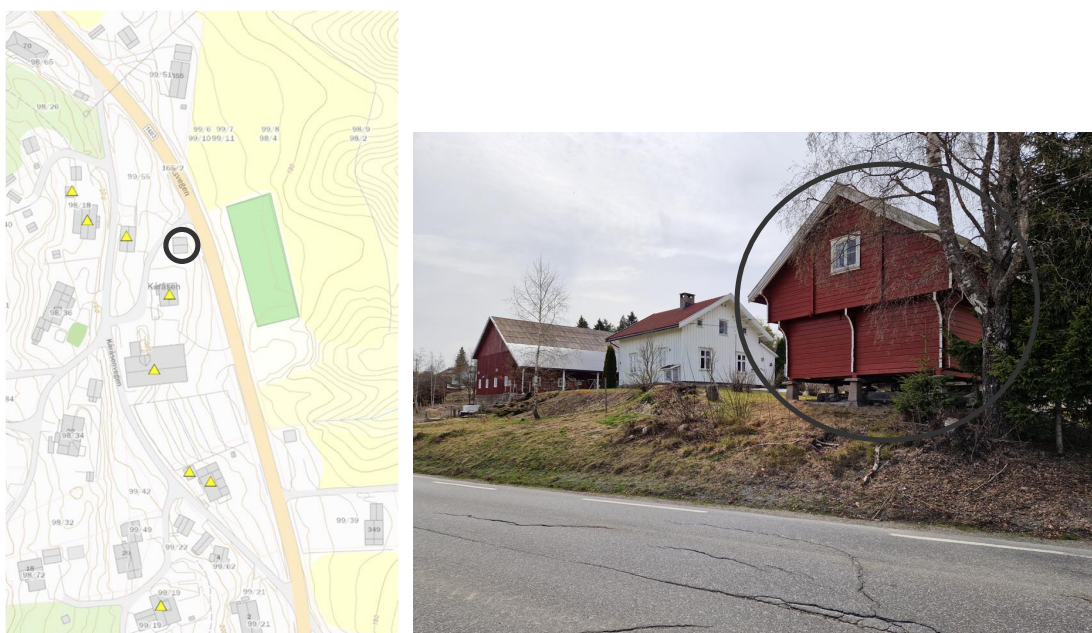
av vegen, både av personer og hester/ridende (Figur 1.8). Erosjon som følge av tråkk viser at krysningen blir hyppig brukt, selv om den ikke er tilrettelagt med fotgjengerovergang. Krysningen benyttes av både gående og ridende. Det er satt opp skilt for å gjøre oppmerksom på rideaktiviteten.



Figur 1.8: Hyppig brukt krysning av fylkesvei mellom Kåråsen gård og ridebane. (Google maps 2023).

1.1.3 Kulturminner

Det er ikke gjort særskilt vurderinger av kulturminner langs Kåråsenvegen (alt. 2), men kartportalen til Miljøstatus (2023) viser at det er flere SEFRAK-bygninger langs vegen. Langs Åsvegen er stabburet ved Kåråsen gård (i sort sirkel) å anse som kulturminne. Kulturminnet ansees som mulig å flytte for å redusere risiko for skader i byggeperioden. Foreløpig vurdering fra kulturminnemyndighet i Viken FK tilsier at flytting kan gjøres uten å forringe kulturminnet. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i området, verken langs Kåråsenvegen eller Åsvegen.



Figur 1.9: Stabbur og SEFRAK-bygninger ved alternativ 1 og 2. Gul er SEFRAK-bygninger og sort ring på kart er stabburet (Miljøstatus 2023)

1.2 Alternativ 2: Kåråsvegen

Kåråsvegen er i dag privat eid. Den har en vegbredde som varierer mellom 3,4 meter og 3,8 meter. Stigning på vegen i sør er rundt 10%, enkelte strekninger på vegen har stigning over 6% og 7%. Per i dag er det 11 direkte avkjørsler til Kåråsenvegen, og det er over 20 boliger som har atkomst til Åsvegen gjennom Kåråsenvegen.

Bæreevnen på Kåråsenvegen er ikke sjekket og kan påvirke om det er behov for å grave opp vegen på grunn av behov for masseutskifting.

Hvilken vegstandard som velges for Kåråsvegen, hvis den skal benyttes som en del av gang- og sykkelvegnettet, vil påvirke konsekvensen av tiltaket.

Ifølge Statens vegvesen sin håndbok N100 så kan det vurderes om Kåråsvegen skal endres til en gang- og sykkelveg som tillater kjøring til eiendommer eller to ulike former for vei med blandet trafikk.

1.2.1 Gang- og sykkelveg

I følge N100 er kjøring tillatt på gang- og sykkelvegen hvis det er adkomst for inntil ca.10 boliger. Da skal gang- og sykkelvegen ha asfaltert totalbredde på minst 3,5 meter.

N100 krav 4.2.1.1-4:

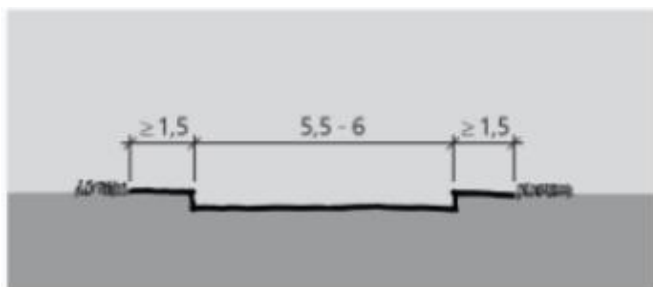
KRAV 4.2.1.1—4 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Gang- og/eller sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene kan brukes som adkomstveg for inntil ca. 10 boliger. Gang- og sykkelvegen skal da ha bredde 3 m og skuldrene skal asfalteres.

1.2.2 Overordnede boliggate/boligveger med bredde 5,5-6 m med eller uten fortau.

I N100 skal en veg som har funksjon som en overordnet boliggate/boligvei ha en bredde på 5,5-6 m og en fartsgrense på 30 eller 40 km/t.

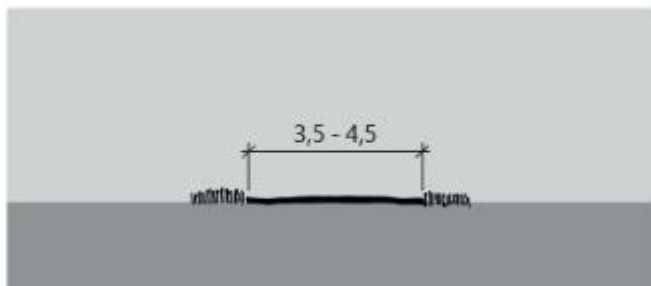


Figur 1.10: Fra N100 figur 2.6.1-1-Overordnet boliggate / boligveg her vist med fortau (mål i m).

Siden Kåråsenvegen i dag er mellom 3,4-3,8 m bred så vil en utvidelse til en bredde på 5,5-6 m medføre inngrep i mange eiendommer langs vegen. I denne vurderingen anses det ikke behov for egne fortau da trafikkmengden på Kåråsenvegen er lav. Antall boliger som er knyttet til Kåråsenvegen er relativt få så det vurderes derfor at det ikke er behov for å oppgradere vegen til en overordnet boliggate.

1.2.3 Øvrige boliggate/boligveger med bredde 3,5-4,5 meter.

I N100 så er øvrige boliggate/boligveger anbefales utformet som blindveg < 250 meter eller sløyfer < 600 m med en bredde på mellom 3,5-4,5 m.



Figur 1.11: Fra N100 figur 2.6.2-1-Øvrig boliggate/boligveg (mål i m).

I dette tilfelle anbefaler vi at vegen omgjøres til en blindveg med snuplass på slutten og med lengde ikke mer enn 250 meter. For Kåråsenvegen betyr det at avkjørsel i nord stenges og her legges det inn snuplass. Vegen i dag har lengde 290 meter. Vi ser det kan være utfordrende å få plass til en snuplass og samtidig beholde adkomst til en eiendom i nord. Det vil også være behov for å sette opp en bom som hindrer kjøretøy, men likevel slipper gående og syklende forbi.

1.2.4 Forslag til minimum vegstandard på Kåråsenvegen ved blandet trafikk

Ut fra håndbok N100 så er det for mange eiendommer til at Kåråsenvegen bør utformes som en gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommer.

Sannsynligheten for, og konsekvensene av en trafikkulykke i Kåråsenvegen er antakelig liten på grunn av lav trafikkmengde og hastighet. Ut fra dette og for å gjøre minst mulig inngrep i eiendommene langs Kåråsenvegen er det vegstandard som er beksrivot som Øvrige boliggate/boligveger som bør legges til grunn. Dette begrunnet med at standard tilsvarende det som er normalt på gang- og sykkelveg må være et minimum for at Kåråsvegen skal benyttes av de gående og syklende. Dette vil si fast dekke, utbedring av sikt i avkjørsler, breddeutvidelser der det er for smalt til å asfaltere 3-4 m og etablering av belysning. Stigningen på Kåråsenvegen er brattere enn langs Åsvegen, men dette er vanskelig å få gjort noe med uten store inngrep. Hvis bæreevnen på Kåråsenvegen er dårlig er det en risiko at vegen må graves ut og det må foretas masseutskifting.

2 Vurdering av alternativ

2.1 Oppsummering av vurdering

Tabell 2.1 gir en temafordelt oversikt over fordeler og ulemper for de to alternativene. Fargene grønn, gul og rød viser avveiningen mellom fordeler og ulemper. Grønt viser vurderinger der fordelene er større enn ulemper, mens rødt viser det motsatte. Gult er hvor ulemper og fordeler stiller relativt likt. For flere detaljer av vurderingene, henvises det til delkapitlene med samme navn (se under tabellen).

Tabell 2.1: Fordeler og ulemper av alternativer per tema.

Alternativ Tema	1. Åsvegen	2. Kåråsenvegen
Trafikkløsning og -sikkerhet	+ Kortere strekning + Små høydeforskjeller + Logisk og lettlest system, krever ikke vegvisningsskilting + Færre systemskifter/ standardsprang + Færre private avkjørsler langs fylkesvegen + Mindre fare for at syklister velger å sykle i kjørebanen	+ Gang- og sykkeltrafikken ledes nærmere boligbebyggelsen, dette gir sosial trygghet, for eksempel i mørket. + Ved bruk av 3,5-4,5 bredde blir det færre inngrep i privat eiendom. ÷ Framkommelighet for myke trafikanter nedprioriteres da Kåråsenvegen både er omvei og har høydeforskjeller. Fare for at syklister velger å sykle i kjørebanen langs fylkesveien. ÷ Løsningen er ikke logisk og lettlest. Løsningen krever skilting. ÷ Løsningen medfører flere systemskifter og standardsprang. ÷ Mange private kryss og avkjørsler mot Kåråsenvegen. Kan medføre ulemper for beboerne å oppfylle siktkrav.
Kommentar		
Vurdering for tema		
Kollektiv-transport	+ Busstopp i forbindelse med gjennomgående gang- og sykkelveg med tilrettelagt krysning.	÷ Gangtilknytning til/fra busstoppet både nordover og sydover mangler.
Kommentar	Forutsetter at overgangen samsvarer med ny bussholdeplass.	Medfører at bussholdeplassen trolig må flyttes til dagens plassering ved Klippen.
Vurdering for tema		
Vegstandard	+ Offentlig veg gir sikrere rammer for utforming, drift og vedlikehold	÷ Kåråsenvegen er privat vei. Dette medfører usikkerhet rundt hvilke krav som kan stilles til utforming og drift og vedlikehold av veggen. ÷ Siden gang- og sykkelvegen ikke følger Åsvegen, men Kåråsenvegen på denne strekningen krever det ekstra skilt og oppmerking.
Kommentar		
Vurdering for tema		

Alternativ Tema	1. Åsvegen	2. Kåråsenvegen
Teknisk infrastruktur	+ Avklarte eierforhold da dette er en offentlig veg. ÷ Alternativt mindre offentlig eierskap og mer privat. ÷ Belysningen må trolig fornyes langs Åsvegen for å få tilstrekkelig lys på gs-vegen.	+ Det blir trolig mindre behov for omlegging av eksisterende infrastruktur(el/tele) langs Åsvegen. ÷ Det må avklaringer rundt tilgang til vannledninger (skal det fremføres vannledning i Kåråsenveien) og fremtidig ansvar for drift, eksempelvis må kummer ligge i vinterdriftet vei. ÷ Belysningen må utbedres også i Kåråsenvegen. Medfører ekstra kostnader. Eierforhold til belysningsanlegget må avklares.
Kommentar	Det legges til grunn at det uansett må etableres ny vegbelysning og trekkeøranlegg langs Åsvegen i forhold til belysning av veien, uavhengig om GS-veg etableres i Kåråsenvegen.	Eksisterende anlegg er ikke innhentet eller vurdert for Kåråsenvegen i forhold til el/tele.
Vurdering for tema		
Kulturminner	÷ Stabbur må flyttes enten midlertidig eller permanent ÷ Tap av areal, veien kommer tettere på tunet	+ Stabburet kan bli stående og den interne organiseringen på gårdstunet blir dermed opprettholdt
Kommentar		
Vurdering for tema		
Grunnerverv	+ I stor grad grøfteareal som må erverves og sannsynligvis ingen bygninger. ÷ Forutsetter erverv av areal langs Åsvegen. ÷ Erverv av areal for gs og utbedring av kryss mellom Åsvegen og Kåråsenvegen i nord og i sør.	+ De som eier den private veien er positiv til at andre overtar vegen ÷ Breddutvidelser kan føre til erverv av flere eiendommer langs Kåråsenvegen, samt påvirke låven ved Kåråsen gård. ÷ Erverv for utbedring av avkjørsler langs Kåråsenvegen. ÷ Erverv av areal for utbedring av kryss mellom Åsvegen og Kåråsenvegen i nord og i sør.
Kommentar		Grunnervervet for en løsning i/langs Kåråsenvegen er avhengig av valget av vegstandard, som ikke er avklart.
Vurdering for tema		

Alternativ Tema	1. Åsvegen	2. Kåråsenvegen
Grunnforhold og forurensing	+ alle miljø undersøkte masser ble klassifisert som rene og området regnes som tilstrekkelig kartlagt + Resultatene fra grunnundersøkelsen viser at sannsynligheten for vanskelige grunnforhold er liten ÷ Det vil trolig være behov for sprengingsarbeide på deler av strekninger pga fjell.	+ Resultatene fra grunnundersøkelsen viser at sannsynligheten for vanskelige grunnforhold er liten og alternativ 2 ligger enda mer på fjell. ÷ Ved behov for masseutskifting pga dårlig bæreevne kan dette føre til behov for sprengningsarbeid for å få til strekkelig dybde.
Kommentar	Foreløpige resultater fra grunnundersøkelser tyder på at risikoen er relativt liten.	Det er ikke foretatt grunnundersøkelser og miljøprøver langs Kåråsenvegen, men siden prøvene langs Åsvegen var bra så er sannsynligheten for at de er det langs Kåråsenvegen også.
Vurdering for tema		
Konstruksjoner	÷ Kan bli behov for støttekonstruksjon mellom stabbur ved Kåråsen gård og GS-veg for å minske behovet for inngrep i eiendommen.	+ Ikke behov for konstruksjoner.
Kommentar		
Vurdering for tema		
Naturmangfold og landskap	+ Strekningen er befart for naturmangfold. Ingen rødlistearter eller naturtyper. Få store trær. ÷ Noen få funn av fremmede skadelige arter	÷ Ikke befart for naturmangfold. Analyse av flybilder viser at det står flere voksne/store trær langs strekningen som vil kunne bli berørt.
Kommentar		
Vurdering for tema		
Kostnader	÷ Kostnadsdriver i form av trolig støttemur, belysning langs vegen og grunnnerverv langs Åsvegen	+ blir trolig billigere enn å bygge langs Åsvegen ÷ Kostnadsdriver i form av snuplass, belysning langs Åsvegen og Kåråsenvegen og noe grunnnerverv langs Åsvegen
Kommentar		Usikkert om det må skiftes ut masser på pga dårlig bæreevne og krav til vegstandard kan medføre økte kostander
Vurdering for tema		

Alternativ Tema	1. Åsvegen	2. Kåråsenvegen
Overvann	+ Håndtering av overvann er stort sett i orden, krever kun mindre tiltak (grøfthing, gjennomføringer til bekker) ÷ En helhetlig plan må på plass for håndtering av overvann mtp fremtidige klimaendringer.	÷ Håndtering av overvann i Kåråsenvegen vil kunne kreve vesentlige terrenginngrep og mulig beslag av privat eiendom. ÷ Eierskap til et OV – anlegg må avklares
Kommentar		
Vurdering for tema		

2.2 Redegjørelse for vurdering

2.2.1 Trafikkløsning og –sikkerhet

Et viktig spørsmål som må besvares, er hvilken kvalitet eller standard Kåråsenvegen skal ha dersom de gående og syklende skal ledes denne vegen. Kravene til standard vil være avhengig av hvem som eier vegen. Eierskapet påvirker også ansvaret for drift og vedlikehold. Kåråsenvegen er i dag en privat veg. Det er begrenset trafikk i Kåråsenvegen, og vi antar innspillet tar utgangspunkt i en løsning med blandet trafikk.

Fordelene ved å bruke Kåråsenvegen vil være å lede gang- og sykkeltrafikken nærmere boligbebyggelsen (sosial trygghet), og unngå inngrep i privat grunn langs vestsiden av fylkesvegen. Alternativet vil antakelig også bli billigere enn å bygge ny gang- og sykkelveg langs fylkesvegen, men dette er avhengig av hvilke krav som stilles til utforming og drift av Kåråsenvegen.

Ulempene ved å bruke Kåråsenvegen vil være at framkommelighet og sikkerhet for gjennomgående gang- og sykkeltrafikk nedprioriteres. Kåråsenvegen ligger noe høyere enn fylkesvegen. Syklister er følsomme for stigning, omveg og dårlig vegdekke, og mange syklister vil antakelig velge å sykle i fylkesvegen fordi dette er raskeste, enkleste og korteste veg.

I henhold til Nullvisjonen er det et mål at vegsystemet skal være logisk og lettlest. Å stanse gang- og sykkelvegen langs fylkesvegen og lede de myke trafikantene inn Kåråsenvegen gir ikke et logisk og lettlest system. Løsningen er ikke intuitiv, og må skiltes. Dessuten medfører det ekstra systemskifter og standardsprang.

Det er mange kryss og avkjørsler langs Kåråsenvegen. Antall konfliktpunkter mellom kjøretøy og myke trafikanter er høyere her enn langs fylkesvegen. Trafikkmengden og fartsnivået er imidlertid lavere. Kravene til sikt i kryss og avkjørsler må ivaretas både sommer og vinter. Dette kan medføre et behov for fjerning av vegetasjon på privat grunn i Kåråsenvegen.

Det planlegges ny bussholdeplass langs fylkesvegen ved Kåråsen gård. Holdeplassen blir uten trafiksikker atkomst dersom det ikke anlegges gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Anleggelse av gang- og sykkelveg langs fylkesvegen utvider tverrprofilet, noe som bidrar til bedre sikt gjennom kurvene. Dette kan ha betydning for sikt til/fra den foreslåtte holdeplassen ved Kåråsen gård og i kryssene mellom Åsvegen og Kåråsenvegen.

2.2.2 Kollektivtransport

En løsning der busstopp etableres på en strekning uten tilliggende gang og sykkelveg er uheldig, da dette ikke gir trafiksikker atkomst til nytt stoppested på strekningen. Dersom Kåråsenvegen velges som gang- og sykkeltrase gir det sannsynligvis som konsekvens at dagens plassering av holdeplass ved Klippen beholdes i oppgradert form. Dette gir dårligere kollektivbetjening, med lenger gangavstand til Kåråsen gård som målpunkt.

2.2.3 Teknisk infrastruktur

Legger man til rette for gang og sykkeltrafikk i Kåråsenvegen og ikke har tenkt å grave vesentlig i denne gaten så vil det mangle en strekning langs Åsvegen som ikke er tilrettelagt for VA. Gang og sykkelvegen bør også belyses og dette er enklere å få til langs Åsvegen enn Kåråsenvegen. Samtidig unngår en trolig flere konflikter under bakken ved å bruke Kåråsenvegen.

2.2.4 Grunnforhold/forurensing

Det er gjennomført grunnundersøkelser langs Åsvegen som viser at grunnforholdene er relativt gode og fare for kvikkleire er liten. Det er ikke foretatt grunnboringer i Kåråsenvegen, men er her det enda mer fjell i dagen så det er trolig greie grunnforhold der også. Mere fjell vil derimot medføre at hvis det er behov for å skifte ut massene i Kåråsenvegen på grunn av dårlig børeevne så vil dette trolig medføre behov for sprenging. Långs Åsvegen er det også en del fjell i dagen så det kan bli behov for litt sprenging her også.

Det er gjennomført miljøteknisk grunnundersøkelse på strekningen tilhørende Åsvegen, alle undersøkte masser ble klassifisert som rene og området regnes som tilstrekkelig kartlagt (se miljøteknisk datarapport, Rambøll 2023). Kåråsenvegen er ikke undersøkt med hensyn til grunnforurensning, men siden prøvene var veldig rene langs Åsvegen så antar vi at dette også er tilfelle for Kåråsenvegen.

2.2.5 Kulturminner

Våninghuset og driftsbygningen/låven (presentert i kapittel 1.1.3) er SEFRAK-registrerte, vist med gul trekant i Figur 1.9, og er fra før 1900. For alternativ 1 er den foreløpige vurderingen at stabburet kan flyttes ved behov under bygging i alternativet 1. Det helhetlige kulturmiljøet, innbyrdes forhold byggene imellom og plassering i landskapet er viktige elementer i lesbarheten av kulturmiljøet og flytting av stabburet og arealbeslag vil ha negativ effekt på kulturmiljøet.

Det er foreløpig ikke utført fullstendig kartlegging av kulturminner langs Kåråsenvegen, men tiltaket vil trolig ikke berøre bygninger.

2.2.6 Grunnerverv

Felles for begge alternativene er det må erverves noe areal for å utbedre sikten i krysset mellom Åsvegen og Kåråsenvegen. For Åsvegen (alt. 1) er det nødvendig å erverve noe areal fra eiendommene langs Åsvegen (gnr/bnr. 99/16, 98/2, 99/55). Dette arealet er i stor grad grøfteareal og det er tilsynelatende ikke behov for erverv av bygninger.

Grunnervervet for en løsning i/langs Kåråsenvegen (alt. 2) er avhengig av valget av vegstandard. Grunnervervet vil bli mindre dersom det ikke blir behov for breddeutvidelser eller justering av eksisterende boligadkomster i Kåråsenvegen. Omfanget av eventuelle breddeutvidelser er ikke kjent i skrivende stund, men låvebygningen ved Kåråsen gård (gnr/bnr. 98/2) kan påvirkes ettersom den ligger tett på Kåråsenvegen. Kåråsenvegen er en privat veg og relevant strekning (Figur 2.1) eies i dag av Kåråsen gård. Eventuelt overdragelse av Kåråsvegen til annen vegeier er foreløpig ikke diskutert med partene. Avhengig av vegstandardvalg kan det òg bli aktuelt å erverve deler av andre eiendommer som ligger tett på Kåråsenvegen.

2.2.7 Konstruksjoner

2.2.8 Naturmangfold og landskap

2.2.9 Kostnader

Confidential

3 Konklusjon

Fremtidig gang- og sykkelveg Åsvegen (alt. 1) vurderes samlet sett som det beste alternativet. Åsvegen er vurdert som grønt for **syv** fagtema, mot kun **to** i Kåråsenvegen. I den samlede vurderingen har vi spesielt vektlagt trafikkklønsning og -sikkerhet ettersom dette er helt vesentlig når en vurderer en gang- og sykkelvei som benyttes som skolevei. For dette teamet hadde Åsvegen klart flest fordeler, blant annet fordi løsningen gir færre systemskifter og avkjørsler samtidig den reduserer faren for at syklister likevel velger å sykle i kjørebanelen. De største ulempene for Åsvegen er at stabburet må flyttes og at den fordrer erverv av areal langs vestlige deler av Åsvegen.

4 Referanser

Google maps. (2023, September 15). Hentet fra <https://www.google.com/maps/place/%C3%85svegen,+Nannestad/@60.182008,10.9892641,15.5z/data=!4m6!3m5!1s0x46419cce139d0f1b:0x470e7e0be9e3d017!8m2!3d60.1860703!4d10.9841349!16s%2Fg%2F1tczz329?entry=ttu>

Miljøstatus. (2023, September 15). Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm>