



Statens vegvesen

Nittedal kommune
Postboks 54
1482 NITTEDAL

Att: Gunnar Prøis

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:
Liv Finborud - 61271377

Vår referanse:
2006/080128-115

Deres referanse:

Vår dato:
17.09.2009

Oversendelse av forslag til planprogram for rv 4 Kjul-Oppland grense.

Forslag til planprogram ihht plan- og bygningsloven for rv 4 Kjul-Oppland grense har vært på høring. Statens vegvesen er tiltakshaver for prosjektet. Nittedal kommune er planmyndighet og ansvarlig myndighet i forhold til å fastsette endelig planprogram.

Forslag til planprogram lå ute til offentlig ettersyn i perioden 14.april-20.juni 2008. Statens vegvesen har motatt 34 uttalelser i forbindelse med høringen. Vedlagt følger en oppsummering av høringsuttalelsene, samt statens vegvesens vurderinger og anbefalinger. Uttalelser og innspill mottatt før høringsperioden (3 stykker) er også kommentert og vurdert.

På grunnlag av de innkomne uttalelsene foreslår vi noen endringer og tilføyelser i planprogrammet. Disse er innarbeidet i vedlagte reviderte planprogram og merket med gult.

Regjeringen har besluttet at ordningen med ekstern kvalitetssikring av beslutningsgrunnlag i tidlig fase av store prosjekter (KS1) med kostnadsramme over 500 mill, skal innføres i samferdselssektoren. Som grunnlag for KS1 skal det utarbeides konseptvalgutredning (KVU) som skal analysere samfunnets behov for den planlagte investeringen, beskrive målsetninger og ulike konsepter som grunnlag for videre planlegging.

Den sørlige delen av prosjektet er inne i KS1 for Oslopakke 3 og Statens vegvesen har søkt Samferdselsdepartementet om fritak for KS1 for resterende del av prosjektet. Søknad om fritak ble oversendt ved årsskiftet 2008/09, men svar fra Samferdselsdepartementet foreligger ennå ikke.

Vi forutsetter at kommunen kan vedta planprogrammet, eventuelt med forbehold om KS1, selv om avklaring rundt krav om KS1 ikke foreligger.

Statens vegvesen opprettholder sin anbefaling om at videre planlegging skjer på kommunedelpnivå. Det utarbeides alternative kommunedelpplaner med tilhørende konsekvensutredning i henhold til forslag til planprogram med tilhørende kart for utredningsområder.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Telefon: 815 22 000
Telefaks: 61 25 74 80
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigaten 17
2605 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Statens vegvesen ønsker å dele opp videre kommunedelplanleggingen i følgende delstrekninger: 1. Kjøl-Åneby sør og 2. Åneby sør-Oppland grense. I første omgang vil kommunedelplan for strekningen Kjøl-Åneby sør prioriteres.


Statens vegvesen har satt av midler til planlegging i 2009 og det legges opp til at dette videreføres i 2010. Kommunedelplanlegging og konsekvensutredning for rv 4 Kjøl-Åneby sør kan igangsettes når vedtatt planprogram foreligger.

Med dette oversendes forslag til planprogram for rv 4 Kjøl-Oppland grense til sluttbehandling i Nittedal kommune.

Strategi- og utbyggingsavdelingen
Med hilsen



Per Morten Lund
Strategi- og utbyggingssjef

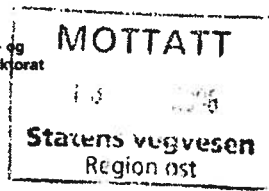


Liv Finborud

Nr		Arkiv nr i SVV
	Offentlige etater	
1	Norges Vassdrags- og Energidirektorat	2006080128-56
2	Lunner kommune	2006080128-102
3	Fylkesmannen i Oppland	2006080128-107
4	Akershus fylkeskommune	2006080128-92
5	Jernbaneverket	2006080128-86
6	Fylkesmannen i Oslo og Akershus	2006080128-85
	Organisasjoner, foreninger, mv	
7	Telenor	2006080128-43
8	Hafslund Nett	2006080128-50
9	Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom	2006080128-78
10	"For Jernbane"	2006080128-77
11	"La bygda gå i arv"	2006080128-80
12	Peiskroken Vel	2006080128-69
13	Nedre Romerike skogeierlag	2006080128-60
14	Løvenskiold Vækerø	2006080128-46
15	Nitelva Elvelag	2006080128-72
16	Lillomarkas Venner	2006080128-67
17	Døli/Løstad Vel	2006080128-66
	Grunneiere, andre interessenter og private	Arkiv nr i SVV
18	Kristin og Gard Garborg	2006080128-83
19	Björg Christiansen	2006080128-81
20	Margret Lie og Andreas Bredal Wessel	2006080128-76
21	Solveig Ruud Fartum	2006080128-74
22	Martin Kr. Feet	2006080128-75
23	Tom Christophersen	2006080128-70
24	Magnus Gire Døhlie	2006080128-73
25	Sølv Sandaker	2006080128-93
26	Randi Berg Henriksen og Thorleif Henriksen	2006080128-71
27	Lars Andersen	2006080128-65
28	Anne-Karine Døhlie og Per J. Gire	2006080128-63
29	Reidun T. Døhlie	2006080128-63
30	Tom Kristoffersen	2006080128-62
31	John Holthe og Anne Kjersti Bekkelien	2006080128-58
32	Stefan Mielenz	2006080128-57
33	Gunnar Eigeland	2006080128-53
34	Odd Martinsen	2006080128-47
	Innspill mottatt før off. Høring	
35	Elnes Vel	2006080128-39
36	Tumyrhaugen vel	2006080128-38
37	Finn Roar Sønsteby	2006080128-36



Norges
vassdrags- og
energidirektorat



Statens vegvesen	
Journaldate: 16/6-08	Arkivkode: 322
Saksdok nr: 2006/080128-56	

Statens vegvesen - Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

Region Øst
Vangsvaien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Telefon: 62 53 63 50
Telefaks: 62 53 63 51
E-post: ro@nve.no
Internett: www.nve.no

Org.nr.:
NO 970 209 039 MVA
Bankkonto:
7694 05 08971

Vår dato: 12 JUN 2008
Vår ref.: NVE 200707680-4 rø/sno
Arkiv: 323
Deres dato:
Deres ref.: 2006/080128-041

Saksbehandler:
Grete Hedemann Aalstad
62 53 63 86

**Rv 4 Kjøl - Oppland grense, Nittedal Kommune, Akershus.
Planprogram for arbeidet med kommunedelplan og KU - offentlig
ettersyn. NVE's uttalelse.**

Vi viser til oversendelse fra Dere av 08.04.2008.

NVE anser sine ansvarsområder som tilstrekkelig ivarettatt i det materialet som er lagt fram, og har ingen spesielle merknader.

Med hilsen

Stein Nordvi
regionsjef

Grete Hedemann Aalstad
overingeniør

Kopi: Internt BJE - RØ



LUNNER KOMMUNE

MØTEBOK

Arkivsaksnr.: 06/1864-8

Sak nr

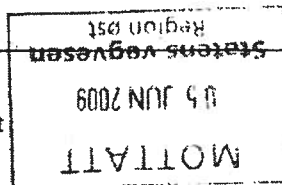
27/09

29/09

Styre/råd/utvalg:

Kommunestyret

Utviklingsutvalget



Ark.: 143

Møtedato: 14.05.2009

07.05.2009

8/6-09 322
2006/080128-114

Saksbehandler: Gunn Elin Rudi, Tjenesteleder arealforvaltning

HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR KONSEKVENsutredning RV 4 KJUL-OPPLAND GRENSE

Lovhjemmel: Forskrift om konsekvensutredninger § 6

KOMMUNESTYRETS VEDTAK:

- Lunner kommune beklager at vi ikke tidligere er blitt involvert i prosessen med utarbeiding av forslag til planprogram for rv4 Kjøl-Oppland grense. For ikke forsinke planprosessen og utbygging av rv 4 i Nittedal aksepterer vi at prosjektets nordre endepunkt i utredningsfasen er Oppland grense. Vi ser at det er viktig at Nittedal kommune får planavklart rv4 også i forhold til annen arealbruksutvikling.
- Lunner kommune forutsetter at det i senere planfase utarbeides en felles reguleringsplan for rv4 i Nittedal nord fram til Strykenkrysset og at behovet for parallellveg, herunder gjennomgående rute for gang- og sykkeltrafikken, løses på hele strekningen fram til Strykenkrysset. Dette må framkomme av planprogrammet.
- I planprogrammets kap. 5.2.1 må det tydeliggjøres at prosjektet må sikre medvirkning fra Opplandssiden og ha et opplegg for informasjon også for Oppland.
- Lunner kommune er enig med Statens vegvesens tilrådning i at vegalternativ V8 ikke skal videreføres i utredningsfasen.
- Lunner kommune ønsker å bli tatt med på råd ved fastsetting av standard på vegen da dette har stor betydning for pendlertrafikken mellom Oppland og Oslo. Dette må framgå av planprogrammet.
- Lunner kommune forutsetter at behovet for og lokalisering av viltkryssinger i konsekvensutredningsfasen vurderes samlet for hele strekningen fra Kjøl til dagens endepunkt for viltgjerd langs rv4 i Lunner nord for Strykenkrysset.

Behandling og avstemming:

Utviklingsutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Adresse	Telefon	Telefax	E-post	Bankkonto	Bankkonto Skatt
Sandsveg 11 2740 Lunner	61 32 40 09	61 32 40 09	lunner@lunner.kommune.no	2030.07 40 35	6345.06.05338
	Nettadresse:	www.lunner.kommune.no			

MOTTATT
07 MAI 2009
Statens vegvesen
Region øst



Fylkesmannen i Oppland

Statens vegvesen	
Journal/dato: 8/5-09	Arkivkode: 322
Saks-/dok.nr.: 2006/080128-109	

Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Deres referanse 06/080128-106
Vår referanse 2009/805- 421.4 RBO
Saksbehandler Kjersti Moltubakk, tlf. 61 26 62 47

Dato 06.05.2009

Planprogram rv. 4 Kjøl - Oppland grense - Høringsuttalelse

Vi viser til brev fra Statens vegvesen datert 30.03.2009 med oversendelse av planprogram for arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning for rv. 4 i Nittedal.

Bakgrunn og prosess

Forslag til planprogram for rv. 4 Kjøl - Oppland grense var lagt ut til høring våren 2008. Planarbeidet er igangsatt av Statens vegvesen i samråd med Nittedal kommune i Akershus, og skal avklare trasé, standard og kryssplasseringer for framtidig rv. 4 med tilhørende lokalvegssystem.

Selv om prosjektet i utgangspunktet bare omfatter Nittedal kommune, vil trasévalget ha betydning over fylkesgrensa. Fylkesmannen ser det som uheldig at verken Lunner kommune eller regionale etater i Oppland ble varslet om høringen. Dette begrenser muligheten til tidlig medvirkning, bl.a. når det gjelder å vurdere løsninger på tvers av fylkene.

Planområde og videre planbehov

Planprogrammet har avgrenset prosjektet til strekningen Kjøl - Oppland grense. Dette betyr at rv. 4 gjennom Nittedal kommune får stamvegstandard, mens det vil gjenstå ca 1,5 km fra Oppland grense fram til Strykenkrysset med dårligere standard.

Fylkesmannen mener Strykenkrysset ville vært et naturlig endepunkt, og ser det som uheldig at prosjektet er avgrenset slik at det ikke ivaretar en enhetlig standard på hele strekningen. Som del av det videre planarbeidet ber Fylkesmannen om at det utarbeides en felles reguleringsplan for rv. 4 i nordre del av Nittedal fram til Strykenkrysset i Lunner og at behovet for parallellveg, herunder gjennomgående rute for gang- og sykkeltrafikk, løses på hele strekningen fram til Strykenkrysset.

Alternativer

Planprogrammets anbefalinger for videre konsekvensutredning bygger på en silingsprosess med vurdering av en rekke alternativer. For strekningen Døli nord - Stryken foreslås løsninger basert på 2-3 felts standard langs dagens veg videreført. Vestalternativene er foreslått tatt ut på grunn av konflikter med markagrensa og kulturmiljø, mens østalternativene utgår av hensyn til jordvern.

Fylkesmannen støtter vegvesenets vurdering av at dagens veg (M1) legges til grunn for videre utredning og planlegging. Av vestalternativene vil vi særlig påpeke at V8 er konfliktfull og ikke bør videreføres. Dette alternativet vil bryte markagrensa og komme i konflikt med varig verna vassdrag.

Informasjon og medvirkning

I kapittel 5.1.2 i planprogrammet bør det framgå at prosjektet har betydning på tvers av kommune- og fylkesgrense, og må involvere aktører både i Akershus og Oppland.

Kristin Hille Valla

for Rina Bø
plankoordinator

Statens vegvesen - Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Vår saksbehandler
Ebba Friis Eriksen

Telefon
22055669

Vår dato
22.08.2008

Deres dato
08.04.2008

Vår referanse (oppgis ved svar)
2005/4039-13 N00 SEN

Deres referanse

Nittedal kommune - planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for Rv 4 strekningen Kjøl - Oppland grense - uttalelse

Det vises til oversendelse fra Statens vegvesen, datert 08.04.08, av planprogram for å utrede trasé, standard og kryssplasseringer for framtidig rv 4 fra Kjøl i Nittedal kommune til Oppland grense. Saken har vært utlagt til offentlig ettersyn med frist 20. juni. Ved en inkurie har ikke fylkesrådmannen uttalt seg til saken innen fristen. Fylkesrådmannen beklager dette.

Overordnede føringer:

Romerike møter framtida – Regional utviklingsplan for Romerike 2005 - 2025

Fylkesdelplanen ble vedtatt av fylkestinget 14.10.04. Følgende strategier gir viktige føringer ift. Skedsmo kommune:

- *Arealbruk bør bygge videre på arealbruksmønsteret som er vokst fram over tid, og den overordna grøntstrukturen skal ligge fast.*
- *Utbyggingsmønsteret på Romerike bør støtte opp under et rasjonelt kollektivtilbud som underbygger driftsgrunnlaget for buss og bane.*
- *Følgende infrastrukturtiltak skal prioriteres:*
 - *RV 4 i retning Oslo.*

Akershus fylkeskommune fylkedelplan for kulturminner og kulturmiljø, "Spør for framtiden"
Hovedmål: *"Ta vare på og bruke kulturminner og kulturmiljøer som en positiv ressurs i Akershus, og derigjennom bidra til økt kulturforståelse, identitet og tilhørighet, trivsel og verdiskaping."*

Grøntstruktur Romerike, 2000

Utredningen synliggjør nasjonalt og regionalt viktig grøntstruktur med følgende temakart: *friluftsliv, kulturvern, biologisk mangfold og jordvern.* Utredningen var et viktig grunnlag i arbeidet med fylkesdelplan Romerike møter framtida.

Mål kulturminnevern:

Synliggjøre og ta vare på de viktigste kulturmiljøene og kulturlandskapene på Romerike

Registrere kulturmiljø av nasjonal og regional verdi.

Registrere sammenhengende kulturlandskap av stor verdi.

Miljøvern og samarbeid om klima- og energistrategi

Som en oppfølging av det nasjonale arbeidet for å innfri Kyoto-protokollen har Akershus, Oslo og Buskerud vedtatt en klima- og energistrategi (2003) og en handlingspakke (2005) som skal sikre at klimagassutslippene i denne regionen maksimalt ligger 1% over 1990-nivået i perioden 2008-12.

Akershus fylkeskommune har i Fylkesdelplan for miljøvern, Regional Agenda 21 (1998) beskrevet de regionale miljøutfordringene og skissert mål og strategier for Akershus fylke.

Kommuneplan for Nittedal, 2008-2019

I langsiktig strategi for arealdelen fremgår blant annet følgende: *"Transportbehovet skal reduseres. Alle nye boliger skal ha tilgang til et godt kollektivt kommunikasjonstilbud. Transportkrevende utbyggingsmønster skal ikke legges i tilknytning til boligområder, men inntil riksveg 4 eller riksveg 22."*

Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig markagrense, ikrafttredelse 29.06.2007

Formålet med bestemmelsen er å fastlegge midlertidig markavern i påvente av endelig grense med hjemmel i framtidig markalov. Hensikten er å bevare regionale natur- og friluftsinnteresser i Marka.

Fylkesrådmannens merknader:

Automatisk fredete kulturminner

I Riksantikvarens database Askeladden er det registrert i alt 65 automatisk fredete kulturminner i Nittedal kommune. Det er forholdsvis få sammenliknet med andre kommuner på Romerike. Det samme gjelder innleverte løsfunn av oldsaker fra Nittedal. Det har imidlertid vært foretatt forholdsvis få arkeologiske søk i kommunen. Den mest omfattende undersøkelsen ble foretatt i 2003 på Ås gård, hvor det ble avdekket noen bosettingspor fra jernalderen i dyrket mark. Det antas at den eldste faste bosettingen er lokalisert litt opp i dalsidene på begge sidene av dalen. Elvesletta langs Nitelva er mer tungdrevet og flomutsatt og har nok primært vært beitemark i forhistorisk tid.

Ut fra de kjente registreringene i Askeladden av automatisk fredete kulturminner er det ingen av trasealternativene som anses som mer konfliktfylte enn andre. Det antas at sannsynligheten for funn av fornminner er større i dyrket mark i dalsidene enn i skogsområdene. Det kan også være potensiale for funn av lokaliteter fra eldre steinalder i kotehøyde 160-170. Det bør imidlertid foretas befaringer og supplerende registreringer langs aktuelle traseer. Grundigere arkeologiske søk iht. kulturminneloven § 9 som flateavdekkende søk og prøvestikking foretas vanligvis når beslutning om trasevalg er fattet og det varsles oppstart av planarbeid. Dersom det påtreffes automatisk fredete kulturminner ved fylkesrådmannens søk, kan det medføre

justeringer av traseen. Hvis dette ikke lar seg gjøre kan det vurderes å søke Riksantikvaren om dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser.

Nyere tids kulturminner og kulturlandskapet

I utredningen Grøntstruktur Romerike er landskapet på østsiden av Nitelva, mellom Ås gård og kirkeveien, beskrevet som et sammenhengende kulturlandskap som er vurdert å ha lokal verdi. Gamleveien og tilgrensende bebyggelse er beskrevet som meget bevaringsverdig. Ved Rotnes er det bevart verdifull eldre industri- og gårdsbebyggelse. Mellom Ørfiskbekken og Krutverket er det et verdifullt grøntdrag ned mot tettstedet Rotnes. Nord i Nittedal kommune er det kulturmiljøene omkring henholdsvis Hakadal Værk, Ås gård og Hakadal kirke som er beskrevet å ha nasjonal / regional verneverdi. Trase valg som berører viktige kulturmiljø vil være konfliktfylt. I det videre planarbeid bør det utredes hvilke konsekvenser tiltaket eventuelt vi få for kulturmiljøene, i denne sammenheng bør også fjernvirkninger belyses.

Andre regionale interesser

Den aktuelle strekningen av RV 4 strekker seg fra Kjukrysset mellom Hagantunnelen og Rotnes i Nittedal kommune til Oppland grense sør for Strykenkrysset i Lunner kommune. Strekningen er ca 17 km. Tiltaket omfatter ny RV 4 med kryss og tilførselsveger, parallellveg, inkl. nedklassifisering av dagens veg, eventuelt behov for gang- og sykkelveg, rasteplass og kontrollplass.

Dagens RV 4, kommunens befolkningstyngde og kommunesenteret Rotnes/Moe ligger i hovedsak langs vestsiden av dalen. Kommuneplan for Nittedal, 2008 – 2019 vektlegger et utbyggingsmønster i tilknytning til eksisterende tettsteder. Fylkesrådmannen mener at områder der det kan bli økt press for utbygging for bolig og næring i forbindelse med ny RV 4 bør utredes. Fylkesrådmannen viser i denne sammenheng til at østlige trasealternativer vil kunne aktualisere utbyggingsområder langs dalen i øst. Fylkesrådmannen mener i denne sammenheng at vestlige trasealternativ er å foretrekke, og finner det positivt at østlige traseforslag ikke utredes videre. Fylkesrådmannen viser også til at alternativer med tunnelløsninger på deler av strekningen må anses som nødvendig kostnad for å ivareta viktige miljø- og samfunnshensyn.

Fylkesrådmannen viser til rikspolitisk bestemmelse om marka, og finner det positivt at hensynet til marka er vurdert i gitt prioritet i utredningene.

Fylkesutvalget behandlet i møte 13.9.2007 kommuneplan for Nittedal, og fattet følgende vedtak:
"Med en forventet sterk befolkningsvekst og med større infrastrukturutredninger (RV4) og utvidelse av Varingskollen, vil behovet for å deponere byggmasser bli betydelig. Fylkesutvalget anbefaler at det bør legges føringer for masseforvaltning i kommuneplanen."
Fylkesrådmannen viser til at behov for massedeponi må utredes.

Fylkesrådmannen viser til fylkesplanens mål om fysisk aktivitet og folkehelse, og at et sammenhengende gang- og sykkelveinett er viktig i denne sammenheng. Fylkesrådmannen forutsetter at behovet for gang- og sykkelveg langs RV 4 prioriteres i forbindelse med det videre planarbeid. Fylkesrådmannen anbefaler at hensynet til universell utforming ivaretas i denne sammenheng.

Med vennlig hilsen

Ebba Friis Eriksen
rådgiver, plan og miljø

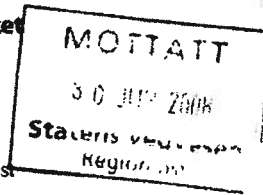
Ole Grimsrud
arkeolog

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Oslo og omegn friluftsråd
Naturvernforbundet i Akershus



Jernbaneverket

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER



4/708 322
2006/80/28-86

Besøksadresse:
Stortorvet 7

Postadresse:
Postboks 4350
NO-2308 Hamar

Telefon:

Telefaks:
22 45 71 10

Sentralbord
Jernbaneverket:
05280

Reg. nr.
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7894.05.02191

www.jernbaneverket.no

Henvendelse til: Sverre Setvik
Tlf.: 22 45 73 76
Faks: 22 45 71 10
E-post: sesv@jbv.no

Dato: 27 JUN 2008
Saksref.: 08/03048 SRØ 513
Deres ref.:
Vedlegg:

Nittedal kommune - Rv4 - Strekningen Kjøl-Oppland grense Uttalelse til Planprogram for arbeidet med kommunedelplan

Jernbaneverket viser til brev oversendt 9.6.08, med vedlagt brev av 8.4.08 vedrørende høring av planprogram for Rv 4 på strekningen Kjøl-Oppland grense. Brev av 8.4.08 har dessverre ikke blitt registrert i Jernbaneverkets dokumentcenter. Opprinnelig frist var satt til 20.6, men pr.mail har Jernbaneverket fått en ukes utsatt frist.


Jernbaneverket ønsker å legge til rette for fortsatt vekst i persontrafikken på Gjøvikbanen. Det er derfor viktig at det i planprogrammet blir synliggjort den kapasitetsøkningen ny Rv 4 representerer og hva dette kan bety for togtrafikken. Mange pendlere inn til Oslo benytter innfartsparkering på stasjonene langs Gjøvikbanen og reiser med tog inn til Oslo. Dette ønsker Jernbaneverket å utvikle videre. Det er derfor viktig at det blir god tilgjengelighet mellom ny Rv 4 og Gjøvikbanen, for å fremme overføring fra bil til tog. Jernbaneverket vil derfor ha belyst hvordan adkomst med bil/buss til stasjonene og holdeplassene for tog er tenkt fra Rv 4 til det kommunale lokalveinettet.

Jernbaneverket ønsker at de trafikkanalysene som gjøres tar for seg strekningen innover til Oslo Sentrum med ny Fossumdiagonal og nye kollektivfelt på Trondheimsveien, og hva dette vil bety for kapasitet og "konkurransen" mellom bilister/busser/tog.

I den grad det vurderes nærføring og kryssing av jernbanen, vil Jernbaneverket minne om at det finnes et Teknisk regelverk som må følges. Det er videre viktig at konsekvenser av nærføring og kryssing utredes, og at det utarbeides en plan for anleggsgjennomføring slik at det unngås saktekjøring og eventuell full stans i togtrafikken i perioder. Ved nærføring og kryssinger skal det vurderes fare for sammenstøt mellom tog og kjøretøy på veg, dette må inngå i ROS-analysen (jfr. pkt. 5.2.5).

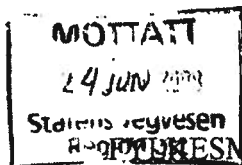
Jernbaneverket bemerker for øvrig at etablering av viltkryssinger (jfr. pkt. 5.3.3) for ny Rv 4 må også sees i sammenheng med hvor hjortevilt vil komme til å krysse jernbanen.

Med hilsen



Øyvind Rørslett
Utviklingsjef
Banedivisjonen Region Øst

Kopi: Nittedal kommune
Akershus fylkeskommune



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Statens vegvesen	
Journaldato: 30.06.08	Arkivkode: 322
Saks-/dok.nr.: 2006080128-85	

Deres ref.: Deres dato: 08.04.2008 Vår ref.: 2007/11549 M-NA

Saksbehandler: Kjartan Askim: Miljø
Anette Søraas: Landbruk
Tore Andre Hermansen: Beredskap
Dato: 20.06.2008

PLANPROGRAM FOR KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING, RV4 NITTEDAL, STREKNINGEN KJUL - OPPLAND GRENSE

Vi viser til brev av 8.4.2008.

Saken gjelder:

- Varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan
- Høring av forslag til planprogram
- Innspill på silingsrapport om alternative linjer for ny Rv4

Bakgrunn

Rv4 er klassifisert som stamveg og er en del av rute 20 (Oslo-Mjøsbrua). Veien har funksjon både som lokalvei og hovedfartsåre fra Oslo til Hadeland og videre mot Gjøvik. Det ble i 2005 startet en prosess for å etablere en rapport om felles mål og planforutsetninger for videre planlegging og utbygging av veistrekingen. Fylkesmannen har også deltatt i en ekstern samarbeidsgruppe med den hensikt å bidra i arbeidet med planprogrammet.

Forslag til planprogram

Miljøvernavdelingen og landbruksavdelingens merknader

Statens vegvesens "Håndbok 140 - Konsekvensanalyser" skal benyttes i konsekvensanalysen både med hensyn til metodikk og presentasjon av konsekvenser. Miljøvernavdelingen anser at foreliggende planprogram omfatter de mest relevante temaene. Ved utredning av ikke-prissatte konsekvenser ønskes imidlertid et større fokus på de kartlagte områdenes potensielle verdi, samt hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres og konsekvensene av dette. Ved utredning av de vassdragsnære veiløsningene bør det være et særlig fokus på flomsikring og hvilke konsekvenser dette vil få for områdets naturverdier- og kvaliteter.

Enkelte strekninger synes som særlig konfliktfylte og med mange interessekonflikter. Der flere veitraseer synes særlig konfliktfylte bør det vurderes om en mer konkret og detaljert steds- og landskapsanalyse bør gjøres. For disse områdene bør også flest mulig alternative trasevalg videreføres.

For strekingen Døli nord – Stryken foreslås kun løsninger basert på 2-3 felts standard langs dagens veg videreført. Det er videre krav om gjennomgående parallellvei mellom Kjøl og Oppland grense. Mellom Varpet og Stryken må det derfor bygges parallellvei som også vil fungere som gang- og sykkelvei. I konsekvensutredningen må derfor de samlede konsekvensene for begge disse veitiltakene sees i sammenheng på denne parsellen.

Postadresse:
Postboks 8111 Dep
0032 OSLO

Besøksadresse:
Tordenskiolds gt 12
Inngang sjøsiden

Telefon: 22 00 35 00
Telefaks: 22 00 36 58
Internett:
www.fylkesmannen.no/OsloOgAkershus

Saksbehandler: Kjartan Askim
Direkte telefon: 22 00 36 40
E-post: postmottak@fmoa.no
Org.nummer: NO 974 761 319

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Vi vil også understreke nødvendigheten av å tilrettelegge for et godt kollektivtilbud som alternativ til den stadig voksende biltrafikken, og at de løsninger som velges for utbedringer og opprustning av veinettet tar hensyn til en slik målsetning om å øke kollektivandelen og overføre størst mulig andel av trafikken på kollektive transportmidler. Trasealternativenes muligheter og konsekvenser i forhold til å oppnå et godt samspill mellom veinettet og kollektive transportløsninger bør inngå som en del av konsekvensutredningen.

I planprogrammet s. 35 er det oppsummert hvordan konsekvenser for jordressurser skal behandles. Det må lages arealoversikter som viser konsekvenser for jord og skog av de ulike traseforslagene. Det er viktig at drifts- og arronderingsmessige forhold for både jord- og skogbruk også vurderes slik det er foreslått. Dette må omfatte overslag som viser hva vei, kantsoner og kryss beslaglegger, samt analyser av for hvor mye areal som blir inneklemt som følge av de slike traseforslag. Erfaringer tilsier at det kan bli stort press på å ta i bruk slike areal til utbyggingsformål i ettertid. Konsekvenser av eventuelle parallellveier for jordressurser og landbruk må også utredes.

Det bør derfor identifiseres områder der det kan bli press på utbygging nær veien. Det bør vurderes hvordan man best kan sikre at ikke veien skaper økt forventning om utbygging. Undersøkelser gjort av Fylkesmannen i Rogaland viser at arealpress på inneklemt jordbruksareal var en viktig grunn til at arealbeslag som følge av ny vei, ble langt høyere enn beregnet.

Eventuelt behov for areal til *massedeponi/riggområde/unleggsfasen* må også utredes og synliggjøres med hensyn til arealbeslag og eventuelle konflikter. Det bør legges til grunn at dyrka mark og matjordlag skal bevares. Tilbakeføring til LNF-formål, bør være en forutsetning som legges til grunn for videre planprosesser og gjennomføring.

Siling av alternative linjer for ny Rv4

Miljøvernavdelingen og landbruksavdelingens merknader

Foreliggende silingsfase har til hensikt å avklare hvilke alternativer som skal utredes videre, og legger ikke opp til at det skal tas konkret stilling til de ulike alternativene. Statens vegvesen ønsker innspill både på trasealternativer som ønskes tatt inn eller ut av planen.

Når store veiprosjekter skal etableres gjennom et landskap med store naturverdier, mener Miljøvernavdelingen at det må aksepteres de kostnadene som kreves for at miljøhensyn skal bli ivaretatt til et godt nok nivå. Som hovedregel bør det velges løsninger som samler inngrep mest mulig og som forbedrer miljøtilstanden sammenliknet med dagens situasjon. Alternativer med tunneløsninger på deler av strekningen må sees på som en nødvendig kostnad for å oppnå prioriterte miljø- og samfunns hensyn.

For parsellen Døli nord – Stryken foreslås som nevnt ovenfor kun ett trasealternativ videreført. Vestalternativene basert på ny Rv4 langs jernbanen mellom Hakadal Verk og Stryken er dermed tatt ut. Dette på grunn av konflikter med Markagrensen og kulturmiljøet i Elnesområdet. Vi ser positivt på kommunens ønske om bevaring av Markagrensen. Fylkesmannen mener likevel prinsipielt at det bør utredes mer enn ett trasealternativ. Dette fordi en avveining mellom ulike samfunnsinteresser bør gjennomføres. Det eksisterende trasealternativet kan i sum være like konfliktfylt.

Fylkesmannen anbefaler derfor at et av vestalternativene langs jernbanen igjen tas inn i planprogrammet som en av trasealternativene. Alternativet bør også ha en påkoblingsmulighet fra området ved Døli og Hakadal. Landbruksavdelingen støtter at et av vestalternativene også bør være med videre i nord, dersom det ikke går over jordbruksareal og verdifullt kulturlandskap i vesentlig grad.

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Landbruksavdelingen mener at det er svært positivt at østlige traseforslag tas ut av jordvernensyn og ikke utredes nærmere. Det er viktig at de nasjonale føringer om bevaring av dyrka og dyrkbar jord som grunnlag for matproduksjon i et langsiktig perspektiv legges til grunn ved en slik stor veitbygging, jf også st meld nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand. Jordressursene er ikke-formyrbare ressurser som det er knapphet på i Norge.

Av silingsrapporten s.68 framgår det at det også er andre grunner til å sile ut *østalternativene* enn vern av jordressurser. Vi mener disse begrunnelsene også bør synliggjøres i ulike sammendrag samt i planprogrammet. Det framgår blant annet at *østalternativene* er dårligere til å ta noe av trafikken internt i Nittedal. Det framgår av tilsendt materiale at denne trafikken utgjør en betydelig andel av totaltrafikken. Kostnadoverslag for *østalternativene* er derfor basert på bare 2-felts vei. Det framgår at dette er en viktig årsak til lave kostnader for disse alternativene. Disse alternativene er også i konflikt med svært verdifulle kulturlandskap og landskapsbilde for jordbruksområdene øst for Rotnes /Mo.

Verdi- og sårbarhetsanalyse

Landbruksavdelingen mener det er laget et godt grunnlag for konsekvensutredning og siling av alternativer med denne rapporten. Når det gjelder landbruk og kulturlandskap, mener vi at jordbruksarealene og tunområder (kulturmiljøer/kulturminner) knyttet til gårdbruk, også bør vurderes som en helhet slik at man får en samlet verdi.

Beredskapsstabens merknader

Beredskapsstaben registrerer at det er beskrevet en rekke tiltak for å sikre stabile grunnforhold og sikring mot flom og har for øvrig ingen merknader.

Avsluttende kommentarer

Fylkesmannen er tilfreds med at grunnlagsmaterialet er såpass godt på dette stadiet i prosessen. Materialet i saken er fylldig og rydding gjennomført, rapportene er faglig sterke og har gode kart og tabeller. Fylkesmannen har så langt i prosessen også vært godt informert og blitt gitt muligheten til å komme med innspill.

Med hilsen

Frode Løset
Seksjonssjef

Elisabet Frøyland
underdirektør

Godkjent og ekspedert i papirform uten underskrift.

Kopi:
Akershus fylkeskommune
Jernbaneverket
Norges vassdrags- og energidirektorat
Nittedal kommune

BEKREFTELSE PÅ MOTTATT PLANPROGRAM.

Telenor bekrefter med dette å ha mottatt Deres Planprogram for arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning datert 08.04.2008. Vi har ingen kommentarer til reguleringsplanen på dette tidspunktet og regner med å bli varslet i rimelig tid før eventuelle arbeider igangsettes. Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at gravearbeider må varsles Geomatikk for påvisning på vanlig måte.

Mvh.

Edgar Nilsen
Prosjektleder, BNE-Aksess Network 2
Operations Norway
Telenor

email: edgar.nilsen@telenor.com

Tlf.: + 47 900 55 629. Faks: + 47 67 89 42 86.
Postadresse: 1331 Fornebu
Besøksadresse: Snarøyveien 30, Fornebu

Denne meldingen er bare ment for mottakeren, og kan inneholde fortrolige opplysninger eller annen privat informasjon. Hvis du mottar denne ved en feil, vær så vennlig å varsle avsender og slett meldingen.

Uttalelse fra Hafslund Nett til forslag til reguleringsplan

Det vises til brev vedr. Rv 4 Nittedal, Strekningen Kjul-Opplandsgrense.

Situasjon

Hafslund Nett har linje-/ kabelanlegg og stasjonsanlegg i det aktuelle reguleringsområdet som vist på vedlagt kartskisse (rød farge angir høyspenningsanlegg, grønn farge angir lavspenningsanlegg, blå farge angir veilysnett, lys blå angir signalanlegg og lys grønn angir optisk nett). Bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med disse anleggene må tas hensyn til i det videre planarbeidet.

For det vedlagte kartutsnittet gjelder følgende:

- Dokumentasjonen gjelder kun som underlag for forespurt reguleringsplan.
 - Dokumentasjonen bør slettes etter bruk. Husk at nettet endrer seg kontinuerlig.
 - Dokumentasjonen må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
 - Dokumentasjonen er å betrakte som orientering og må IKKE anses som kabelpåvisning. Forespørsel vedrørende kabelpåvisning for graving rettes til Bravida Geomatikk tlf. 09146.
- Gi snarlig tilbakemelding dersom dokumentasjonen viser seg å inneholde feil.

Avstand og andre forhold til eksisterende anlegg.

Generelt

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst tilhørende Hafslund Netts anlegg på området. Likeledes må det ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører reduserte høyde opp til luftledningsanlegg.

Distribusjonsnett (24 > Spenning >1 kV)

Høyspenningslinjen (24 - 1 kV) har et byggeforbudsbelte på 7,5 meter til nærmeste bygningsdel (terrasse, takutspring, vegg etc.) fra hver side fra masterekkenes senterlinje, totalt 15 meter (jmf. gjeldende forskrifter for elektriske forsyningsanlegg anlegg FEF § 6.4 (6 meter fra ytterste leder). Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssonen. Statens strålevern anbefaler videre at det ved nye tiltak i enkelte tilfeller benyttes større avstand til nærmeste bygning en byggeforbudsbelte. Dersom det tillates tiltak innenfor de anbefalte avstandene, er dette ikke Nettselskapets ansvar.

Avstand fra nettstasjon (transformator kiosk) til nærmeste bygningsdel er minimum 5 m.

Støy fra nettstasjon

Dersom det er plassert en eksisterende nettstasjon på reguleringsområdet (se vedlagt kartskisse) kan denne medføre noe støy. Eventuelle ulemper og vernetiltak for planlagt bebyggelse i denne forbindelse er ikke Nettselskapets ansvar.

Kostnader ved omlegging av nett

Bebyggelse eller andre tiltak som ev. kommer i konflikt med, eller innenfor ovennevnte

minimums-avstander til eksisterende lav- eller høyspenningsanlegg (se vedlagt kartskisse) må ev legges om/flyttes. Dersom bestående anleggsdeler på utbyggingsområdet ønskes omlagt til annen trase, kan dette gjøres på bestilling og etter nærmere avtale. Bestiller må dekke alle kostnader i forbindelse med en slik eventuell omlegging. Omlegging forutsetter i alle tilfeller at Nettselskapet varsles på et tidlig tidspunkt samt at det gis rettigheter til fremføring av nettanleggene i ny trasé. Rettigheter til fremføring av nettanleggene foretas etter de standardvilkår Nettselskapet til enhver tid benytter.

Kapasitet på eksisterende strømnnett

For etablering av strømforsyning til nye anlegg må det tas tidlig kontakt med Hafslund Nett slik at nødvendige tiltak kan igangsettes. Det presiseres at det på nåværende tidspunkt ikke er tatt stilling til hvilke tiltak som må iverksettes eller om det er kapasitet i eksisterende nett. Dette gjøres når et konkret effektbehov er meldt inn til Hafslund Nett. Effektbehovets størrelse vil være avgjørende for om effekten kan hentes fra eksisterende nett eller om det er behov for avsettelse av plass/areal til ny nettstasjon eller nye lednings-/kabelanlegg.

Nye strømforsyningsanlegg

Generelt

Alle nye, eller endring av eksisterende, elektriske forsyningsanlegg skal bygges iht. Hafslund Netts spesifikasjoner. Hafslund Nett bestemmer plassering/sted for utbyggers tilknytningspunkt for strømforsyningen.

Nettstasjoner

Dersom det er behov for ny/nye nettstasjoner ifm. tiltaket vil størrelse på ev. nettstasjon(er) og transformator(er) dimensjoneres etter utbyggers dokumenterbare behov. Om ev. nettstasjon(er) kan plasseres som en frittstående enhet eller som et rom i bygning, er bl.a. avhengig av de stedlige forhold/begrensninger i plass og størrelsen på den effekt som skal leveres.

For bygg med et effektbehov større enn 800 kW ref. spenning 400V og 500 kW ref. spenning 230V, skal nettstasjonen som hovedregel plasseres i bygget med hovedtavle ved siden av. I denne sammenheng vedlegges byggekrav som gjelder nettstasjon type rom i bygning (11_04_Nettstasjon_RB_Byggekrav og REN_blad_6002_v1). Det tas forbehold om mulig endringer i vedlagte byggekrav på det tidspunkt strømtilknytningen bestilles av Hafslund Nett.

Dersom ny nettstasjon etableres som en frittstående nettstasjon er nødvendig areal normalt 10m^2 . Arealets lengste side skal ikke være mindre enn 4m. Nettstasjonen skal ikke plasseres mindre enn 5m fra nærmeste bygning og skal ha kjøreadkomst.

Etablering av nettstasjoner forutsetter at Nettselskapet gis permanente rettigheter til etablering, drift og vedlikehold av nettstasjonen, på de standardvilkår Nettselskapet til enhver tid benytter. Rettighetene skal kunne tinglyses på den/de aktuelle grunneiendommen/-er.

Lednings- og kabelanlegg

For strømforsyning av ny bebyggelse i området, må det etableres nytt strømforsyningsnett. En forutsetning for etablering av strømforsyningsanlegg er at disse anleggene gis fullt rettsvern på den grunn der de etableres.

For høyspenningsluftledningsanlegg (større enn 1 KV) kan det bare etableres på arealer der det er mulig å erverve evigvarende rettigheter til Hafslund Nett for plassering, bygging, drift og vedlikehold av anleggene. Rettighetene skal dokumenteres i egne overenskomster som tinglyses.

For kabelanlegg og lavspenningsledningsanlegg kreves fremføringsrett. Normalt blir veigrunn brukt til fremføring av strømnettet til de enkelte kunders bygg. Dersom Hafslund Nett ikke kan erverve rettigheter på veigrunn må det avsettes egne arealer, parallelt med veier, for fremføring av ledningsanlegg for strømforsyningen. Disse rettighetene skal ha fullt rettsvern.

Anleggsbidrag

Den eller de som utløser tiltaket i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må dekke kostnadene med tiltaket iht. kontrollforskriftens § 17-5 og iht. Nettselskapets gjeldende retningslinjer for praktiseringen av anleggsbidrag. Tiltak iverksettes ikke uten bestilling fra tiltakshaver.

Med hilsen
Hafslund Operatør
På vegne av Hafslund Nett AS

Steinar Gustavsen
Saksbehandler

Vedlegg:

- Kartskisse med eksisterende forsyningsnett, Hafslund Nett
- 11_04_Nettstasjon_RB_Byggekra
- REN_blad_6002_v1
- REN blad 6018 - Versjon 1 - 9/2006

Oslo, 20. juni 2008 Statens vegvesen Region øst Deres ref.: 2006/080128-041
Postboks 1010 Skurva 2605 LILLEHAMMER

UTTALELSE TIL PLANPROGRAM FOR RV. 4 I NITTEDAL, STREKNINGEN KJUL-OPPLAND GRENSE

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom viser til utsendt forslag til planprogram for arbeidet med kommunedelplan og konsekvensutredning for rv. 4 Kjøl-Oppland grense i Nittedal. Vi avgir herved en felles uttalelse.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom vil innledningsvis peke på at vegutbygging er en ressurskrevende aktivitet med store areal- og inngrepsutfordringer – i forhold til både naturmangfold og matjord – og som legger til rette for økt trafikk med påfølgende utfordringer for bl.a. klima, støy og luftforurensing. Konsekvensene av vegbygging er langsiktige, da infrastrukturen har lang levetid og påvirker bosettingsmønster annen arealbruk. Konsekvensene forplanter seg også utover det som tradisjonelt er blitt definert som planområdet, fordi infrastrukturen påvirker trafikk og trafikkomfang i en betydelig større omkrets. Ifølge brev av 11. september 2006 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og Jernbaneverket skal det gjennomføres kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) av alle aktuelle samferdselsprosjekt med kostnad over 500 mill. kroner. Brevet lister opp hvilke samferdselsprosjekt som unntas fra KS1, der rv. 4 i Nittedal ikke er med. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 (side 83) kan vi lese bl.a. følgende: *"Til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan vil det sannsynligvis bli krav til KS1 for alle aktuelle prosjekter over 500 mill. kr."* Arbeidet med KS1 for Oslopakke 3 er i gang, men ikke ferdig. Vi understreker at KS1-arbeidet for Oslopakke 3 ikke drøfter transportkorridoren gjennom Nittedal spesielt, med tanke på å avklare krav og behov for veg- og transportsystem her. Foruten omfang av vegutbygging og eventuelle alternativer for dette må en KS1 for rv. 4 gjennom Nittedal drøfte vegsystemet opp mot kollektivtransport generelt og utbygging av Gjøvikbanen (inkludert en eventuell Nittedalsbane) spesielt samt andre tiltak som kan påvirke transportomfanget i korridoren. En viktig hensikt med KS1 er å avklare grunnleggende spørsmål om behov for og krav til transportsystemet før tradisjonell planlegging etter plan- og bygningsloven iverksettes. Å utarbeide et planprogram for vegprosjektet strider med dette.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom konkluderer med at alt planleggingsarbeid for rv. 4 i Nittedal må legges på is inntil en KS1-prosess er 2

gjennomført. Inntil dette er skjedd, ser vi ingen grunn til å kommentere det faktiske innholdet i forslaget til planprogram.

Med vennlig hilsen

Holger Schlaupitz Helga Lerkelund (sign.) fagleder sentralstyremedlem i Norges Naturvernforbund i Natur og Ungdom



Postboks 3455 Bjølsen 0406 OSLO
Tlf. 22 18 30 12 Org.nr. 989085107
www.jernbane.no post@jernbane.no

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.: 2006/080128-041

Vår dato 23.06.08

UTTALELSE TIL PLANPROGRAM FOR RV. 4 I NITTEDAL, STREKNINGEN KJUL– OPPLAND GRENSE

Vi viser til forslaget til planprogram for arbeidet med kommunedelplan og konsekvensutredning for rv. 4 Kjul–Oppland grense i Nittedal.

I det aktuelle området har vi foreslått ny jernbane ("Nittedalsbanen"). "Nittedalsbanen" er tenkt som innkorting av både Bergensbanen og Gjøvikbanen. Dessuten legger "Nittedalsbanen" grunnlag for et Ringbanetilbud; Oslo - Jevnaker – Hønefoss – Drammen – Oslo med konkurransedyktige reisetider. Konsekvensene av ny infrastruktur er langsiktige; det påvirker arealbruk, bosetting, reisemønstre, forurensing og klimagassutslipp.

Alle aktuelle samferdselsprosjekt med kostnad over 500 mill. kroner skal gjennomgå kvalitetssikring i tidlig fase (KS1), j.f.brev 11.09.06 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og Jernbaneverket. Hensikten med KS1 er å avklare om det aktuelle prosjektet er det samfunnsmessig mest tjenelige.

Vi krever derfor at det gjennomføres en KS1 for ny Rv. 4 og at det videre arbeidet med planprogrammet innstilles.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder
(sign.)

Høringsuttalelse "Planprogram rv.4 Kjøl-Oppland grense"

Fra "La bygda gå i arv"

Vi har valgt å konsentrere oss om miljø og sikkerhet (les nullvisjonen), for dette er en veg som en må se på i 100 års perspektiv og ikke bare noe man kan viske bort hvis ulempene skulle bli for store.

Vi har "sakset" ut en del fra programmet som det videre planarbeide skal bygge på og vil kommentere dette fortløpende.

1.1

Side 5.

Stamvegen rv.4 skal først og fremst betjene gjennomgangstrafikken, men også mest mulig lokaltrafikk kan benytte den.

Hvis det er behov for å stenge vegen er det ikke akseptable omkjøringsveger.

Vår kommentar;

Gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken kommer til å øke i takt med befolknings veksten i Oslo, Akershus og Oppland. Vi frykter en sterk trafikk økning fra Mjøsbrua og ned rv.4, siden E6 får mange bomstasjoner på strekningen Gardermoen/Mjøsbrua.

Behovet for omkjøringsvei løses av nåværende rv.4, hvis ikke den nye stamvegen interfererer med denne.

1.2

Side 6

Mål

Trafikksikker rv.4

Sammenhengende tilbud til syklende

Legge til rette for bruk av kollektive reisemidler

Vår kommentar;

Nåværende rv.4 har utbygd gang og sykkelsti.

Utvikle Mo/Rotnes for handel og næringsvirksomhet

Legge til rette for arealbruksstrategi

Bedre bomiljø langs eksisterende rv.4

Ta vare på stedlige kvaliteter og identitet

Vår kommentar;

Utvidelse av "Mo-byen" må ikke starte før planleggingen av stamvegen er ferdig.

Hvis Statens vegvesen mener noe med "bedre bomiljø langs eksisterende rv.4", må de vel ikke legge en ny stamveg opp på denne.

Vi må heller ikke glemme følgende mål for planleggingen av ny rv.4 som er formulert i vedtak i Nittedal kommune 31.10.2005. "vedtaket skal gjøre kommunen til et bedre sted å bo og gi økt liftskvalitet ved;

- å ha høy fokus på god trafikksikkerhet
- å gi god fremkommelighet
- å minimalisere miljøulempene for område langs ny og eksisterende veg
- å ha høy fokus på areal disposisjon "

1.3

Side 7

RPR

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektive ressursutnyttelser, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Arealer og anlegg skal sikres mot forurensninger, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Nitelva er et vernet vassdrag.

Markagrensen; verne om natur- og friklufstinteresser i Marka.

Vår kommentar;

Vi mener tunnel løsninger Mo/Rotnes og sammenhengende tunnel fra Åneby til og med Døli vil ta hand om disse problemene.

1.4

Side 9

Fylkesplan

De store sammenhengende landbruksområder og grønstruktur områdene og korridorene skal ivaretaes.

Side 10

Kommuneplan

Den overordnede arealsatsingen er bevaring av den grønne bygda.

Vår kommentar;

Statens vegvesen har silt ut traseer som går over jordbruksarealer på østsiden av Nitelva.

Dette vil bevare jordbruksarealene og det grønne preget i dalen, samt at Nitelva og vernebeltet ikke blir krysset.

1.5

Side 26

Siling

Kjul-Åneby sør

V1-V2 foreslåes videreført, med 2-plan løsning Åneby sør (v3).

En utbedrings variant gjennom Rotnes foreslåes videreført.

M1-M2 og Ø1-Ø2 foreslåes silt ut.

Åneby-Døli nord

Videreføring av V1-V2 i tunnel under Åneby og Døli med åpen føring nær jernbanen foreslåes videreført, med innkjøringsveg Åneby nord (V4).

M1 følger dagens trase, med liten tunnel ved Løvstad.

M4-M5 med tunnel under Åneby og Døli (går øst for V1-V2) med åpen føring mellom tunnelene ned mot M1.

Alle andre alternativer utgår (V9-V8-V7-V6-V5), (M7-M6) og (Ø1-Ø2-Ø4).

Hvis innledende fase viser at et eller alternativer ikke er aktuelle, kan disse legges døde i samråd med Nittedal kommune uten at de må behandles fullt ut i konsekvensutredningen (side 32).

Vår kommentar;

Skal planprogrammet, skrevet på 36 sider, med vern om jordbruksareal, Nitelva, skjerming fra støy og forurensning, må vestkorridor alternativet velges. Med det mener vi en tunnel løsning Mo/Rotnes (skjermet tunnel innslag)og toplanskryss Åneby sør (V3) eller Rotnes nord.

Fra og med Åneby til og med Døli bør det være en sammenhengende tunnel (blå linje). Med en vestkorridor løsning som vi foreslår frigjøres areal, skjermer bebyggelsen for støy og forurensning og eksisterende rv.4 kan tjene som avlastningsveg. Den har allerede gang og sykkelstier og kan bli en miljøveg med redusert hastighet.

Tilslutt, vi som er medlemmer i "La bygda gå i arv" begynner å bli frustrerte over fremdriften i rv.4 prosjektet og vi spør; hvor mye tid og penger skal det brukes før en korridor og en trase Kjøl/Oppland grense blir fastsatt? Derfor må nu hele denne traseen planlegges i en "go", så kan i allefall vi i Hakadal vente med utbyggingen. Nittedal kommune, som ansvarlig myndighet for å fastsette planprogrammet og som ansvarlig for en ny kommuneplan, bør nu komme sterkt inn med foreslåtte lånemidler (hvis det er det som mangler) for å få en ende på end på denne laaaange prosessen.

Med hilsen

La bygda gå i arv

Høringssvar rundt forslag til planprogram for rv. 4 Kjøl - Oppland grense

Viser til informasjonsmøte 18.04.2008 hvor dere inviterte til kommentarer fra innbyggerne. Vi som beboere i Peiskrokveien på Tumyrhaugen har følgende kommentarer:

Nr	Tema	Begrunnelse for vårt ønske
1	Etappevis utbygging	Hensikten med prosjektet er blant annet å bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljøulemper på rv. 4 fra Kjøl til Oppland grense. Ut i fra at trafikk tettheten og problemene i trafikken i dag er størst gjennom Mo/Rotnes, støtter vi etappevis utbygging. Vi ser det da som naturlig å starte utbyggingen fra sør.
2	Forholdet til tettsteder	Vi som beboere ønsker oss ny riksvei, men vi ønsker ikke at denne legges tett inntil nåværende bebyggelse. Innspillene så langt viser at det er ønskelig å unngå daglinje ved passering av tettstedene og at nedbygging av dyrket mark bør unngås. Dette støtter vi også, men vi mener at selv om passering av Mo/Rotnes i tunnel er "nødvendig" for å ivareta de respektive interessene så må ikke tunnelen legges langt opp i lia med store høydeforskjeller. Vi som bor på Tumyrhaugen kan ikke akseptere at tunnelmunningen kommer rett nedenfor vårt boligområde.
3	Forholdet til marka	Friluftsliv og marka med dyretrekk etc. betyr mye for oss som bor på Tumyrhaugen. En ny trase må i tilfelle kunne gå langt nord for vårt boligområde, og det må bygges planoverganger for elgtrekk etc.
4	Forholdet til støy	Ny riksvei vil gi økt hastighet og dermed øker støyplagene vesentlig. Beregninger viser at støyen øker tilnærmet med kvadratet av hastigheten, slik at hvis vi sier at fartsnivået i dag er 60 km/t og i framtiden 90 km/t, så blir støyenergien mer enn fordoblet. Dette tilsier at en daglinje inntil vårt boligområde er uaktuelt. Se på blokkene som ligger klint inntil riksvei 4 fra Sinsen og oppover. Slike tabber kan man ikke gjøre i 2008.
5	Trasevalg	De ulike alternativene krever ulik lengde på første etappe for å komme forbi Rotnes. Etappevis utbygging krever at man finner en løsning som sikrer en fornuftig påkobling til dagens vei mellom Strøm og Åneby. Vi mener at V1 med tunnelåpning nedenfor jernbanen rett nord for Nittedal stasjon må siles (velges) bort. Tumyrhaugen som er et tettbebyggt villa område vil med dette alternativet bli påført mange ulemper som følge av biltrafikken. I tillegg blir også støyplagen vesentlig. Bare tenk på hvordan snøkantene og vegskiltene ser ut etter en vinter. En tunnel med sterk motbakke kommer til å spy ut støy og eksos rett inn i et tettbebyggt område. Dette er uakseptabelt. Vi støtter V2 som følger V1 fram mot Rotnes, men velger en tunnelføring som kommer ut lavere i lia nord for Rotnes enn V1. Dette sikrer mindre stigning for gjennomgående trafikk og dermed mindre forurensning. Tunnelen for V2 er planlagt til ca. 1,5 km. Vi mener at den med fordel kan

		bygges minst 500 meter lenger for å sikre villtrekket passasje samt få støv, eksos og støv vekk fra Tumyrhaugen. Videre ligger V2 lavere i lia enn V1 fram mot Åneby hvor de kobles sammen. Sør for Åneby kan V2 føres ned til M1 langs dagens veg.
6	Kryss nord for Rotnes tunnelen	Vi er skeptiske til at det lages kryss nord for tunnelen. Selvsagt skal lokalt skapt trafikk i størst mulig grad benytte ny vei på reiser også innad i kommunen, men det er viktigere for oss å få tunnelåpningen så langt nord som mulig. Uansett vil det lett bli en lang tilknytning til et eventuelt kryss Rotnes nord. Innbyggerne vil da neppe velge å kjøre 1 km ekstra for å komme inn i tunnelen. Et annet argument mot kryss nord er at området er velegnet for tettstedsutvikling øst for jernbanen nordover fra stasjonen uten ny gjennomfartsvei.
7	Oppsummering	Vi valgte å bosette oss på Tumyrhaugen fordi det var en fredlig plass med kort vei til barnehager, skoler, toget og butikken. Legg ikke en tunnelåpning midt i vårt nærmiljø. Velg V2 alternativet.

På vegne av beboerne i Peiskrokveien
vennlig hilsen

Ingar Brotnov
Peiskrokveien 7
1482 Nittedal

Direktetlf. på jobb: 67840851/ Direktefax på jobb: 67840940 /E-post: ingar.brotnov@if.no
Mobiltilf.: 93480168 /Privat tilf.: 67072127.

Dette notatet støttes av:

Navn	Adresse	E-post adresse:
Stina og Thomas Pettersen	Peiskrokveien 19	thomas.pettersen@hafslund.no
Terje Røykås Marthinsen	Peiskrokveien 17	terje.marthinsen@tessta.no
Arne Aamodt og Else Høstland	Peiskrokveien 25	arne.aamodt@klp.no
Betty og Olav Årdal	Peiskrokveien 11	olav.aardal@nokab.no
Roy Friis og Nina Kvigstad	Peiskrokveien 8	royfriis@online.no
Eli Anne og Jostein Hauger	Peiskrokveien 4	jos-h3@online.no
Wenche og Tom Ole Simensen	Peiskrokveien 6	tomolesi@online.no
Kristin og Halvor Melbye	Peiskrokveien 13	hm@gislebye.no
Thorstein Larsen og Nina Kraft Larsen.	Peiskrokveien 20	thorslar@start.no
Einar og Marianne Elboth	Peiskrokveien 1	la8io@c2i.net
Mona og Leif Ivar Vangerud	Peiskrokveien 22	li-vang@online.no
Sarah og Lars Brotnov	Peiskrokveien 5	lars.brotnov@nokab.no
Erik Rohr Torp og Mona Sandtorp	Peiskrokveien 3 B	erikrt@netcom.no
Sigurd Nettet Giske	Peiskrokveien 3	giskebo@online.no

Linda Wancyckj og Lars H. Haug Gundersen	Peiskrokveien 9	lindawan@start.no
Per O. Engeset og Eva Engeset	Peiskrokveien 15	peroenge@nokab.no
Kari Brotnov	Peiskrokveien 7	kari.brotnov@nittedal.kommune.no
Monica Amat Finstad og Laurent Amat	Peiskrokveien 3	monica.amat.finstad@oslo.kongressenter.no

Nedre Romerike skogeierlag (tidligere Nittedal og Hakadal skogeierlag)
Gamlevn. 48,
1482 Nittedal.

Statens vegvesen,
Region øst,
Pb. 1010 Skurva,
2605 Lillehammer.

MOTTATT	
Statens vegvesen	
Region øst	
Statens vegvesen	
Journaldato:	Arkivkode:
17.06.08	322
Saks /dok.nr.: 2006080128-60	

Nittedal, 3.juni 2008.

Rv. 4 Kjul – Oppland grense, Nittedal kommune. Høringsuttalelse.

Vi ser i det tilsendte planprogrammet at statens vegvesen har gått bort fra samtlige østalternativer på grunn av jordvern hensyn. Skogeierlaget er veldig enige i dette, og vi ønsker å understreke viktigheten av å verne dyrka og dyrkbar jord for framtidige generasjoner.

Av samme grunn er flere av midtalternativene silt bort, noe vi også er veldig enige i.

Vestalternativet er etter vår mening det klart beste for bygda.

Ved at den legges i tunell under tettstedene, og ellers i hovedsak følger jernbanen blir dette det mest skånsomme for bygda sett under ett.

Det vi nå ser som veldig viktig er at en korridor for et framtidig vestalternativ blir endelig vedtatt, slik at kommunen kan komme videre med sitt planarbeid for bygdas framtid.

Med hilsen

Nedre Romerike Skogeierlag

Carl Henrik Henriksen
Carl Henrik Henriksen
leder



Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

MOTTATT
23 MAI 2008
Statens vegvesen
Region øst

Statens vegvesen	
Journaldato: 26.05.08	Arkivkode: 322
Saks dok.nr.: 2006/2128-46	

Deres ref.:

Vår ref.: RH

Fossum, 21. mai 2008

**HØRINGSUTTALELSE Rv4 NITTEDAL – PLANPROGRAM FOR ARBEIDET OG
KONSEKVENsutREDNING.**

Merket: "2008/Planprogram rv. 4 Kjul-Oppland grense"

Vi viser til høringsbrev av 8.04. d.å.

Vi har følgende kommentar til plan- og konsekvensutredningsprogrammet:

I forhold til eksisterende boliger og øvrige bygninger virker det som at den eneste konsekvensen som skal utredes er hvordan objektet blir påvirket av nytt støybilde. Det er imidlertid også viktig at endringer i markedsverdi for objektet som følge av endret utsikt og nærmiljø utredes og hvilke bygninger som eventuelt må rives. Tilsvarende må endringer i adkomstforholdene for hvert objekt avklares.

Ved Sagdammen krysser Rv 4 i bru over Nitelva. I nær tilknytning til brua ligger Sagfossen kraftstasjon som er vår. Vi ber om at eventuelle konsekvenser for de ulike trasealternativene for dette området utredes spesielt med tanke på fortsatt uforstyrret drift av kraftstasjonen.

Med vennlig hilsen
LØVENSKIOLD-VÆKERØ
Divisjon Skog


Rolf Hatlinghus
skogsjef

**Nitelva Elvelag
v/Andreas Wessel
stasjonsvn 1
1482 Nittedal**

19.juni 2008

**Statens vegvesen, Region øst.
Postboks 1010 skurva
2605 Lillehammer**

Nitelva Elvelag har lest Planprogrammet for ny Rv4 Kjøl – Oppland grense. Vi vil gjerne knytte noen kommentarer til denne rapporten:

Nitelva Elvelag er en grunneierforening bestående av grunneierene langs Nitelva. Vi arbeider for elva og de kvalitetene den innehar. Vi arbeider med å ta vare på elva og gjøre den tilgjengelig for folk. Tilrettelegging av fiske, turstier og handicapbrygger er noen av våre aktiviteter.

Nitelva er et varig vernet vassdrag. Dette gir elven et meget strengt vern og det skal svært gode grunner til å etablere nye anlegg innenfor vernesonen.

Vi ønsker en ny Rv 4 velkommen, men den må løftes ut av dalbunnen for ikke ytterligere å belaste de verdifulle miljøene langs Nitelva. Vi er derfor godt fornøyd med at alle østalternativene nå er silt vekk. Vi presiserer at vestalternativet er det eneste som kan aksepteres ut fra verneverdiene langs Nitelva. Vestalternativet vil fjerne mye av belastningen som dagens Rv4 er på miljøet langs elva, og styrke kvalitetene. Dagens Rv4 bør omgjøres til en miljøvei med 50 km/t .

Vi har forstått at det er skepsis til vestalternativet pga kostnader. Til det vil vi si at denne veien skal vi leve med i minst 100 år og den må ha plass nok til å utvikle seg til en 4 –felts vei. En 4 felts vei i dalbunnen ved siden av en lokalvei vil være en tragedie for Nitelva og hele bygda.

**Med vennlig hilsen
Nitelva Elvelag
V leder Andreas Wessel**

Lillomarkas Venner

2008

Oslo 19. juni



Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skarva
2605 LILLEHAMMER
v. heidi.sandsmark@vegvesen.no

Høringsuttalelse til planprogram for framtidig riksvei 4 fra Kjøl i Nittedal til Oppland grense

Lillomarkas Venner har noen bemerkninger til planprogrammet.

Vi er prinsipielt mot at det tas av Marka til nye traseer for ny Rv 4 eller lokalveier. Det gjelder området Kjøl – Døli. Vi forstår det som om traséen fra Døli til Stryken skal følge nåværende trasé og ikke ta av Marka.

Vi ser det som ønskelig av miljøhensyn at mest mulig av veien legges i tunnel.

Vi ber om at det tas med i vurderingene at biltrafikken i framtiden kan bli redusert pga. klimahensyn og økte drivstoffpriser. Bedre utbygd kollektivnett med buss og bane, derunder innfartsparkringer, vil også minske biltrafikken.

Med hilsen
for styret i Lillomarkas Venner

Randi Werner-Erichsen
styremedlem
sign.

Sendt elektronisk
Kopi: firmapost-ost@vegvesen.no

Kommentarer til Silingsrapport fra Statens Vegvesen (SVV) april 2008.

Vi viser til Døli Løstad vels høringsuttalelser av 14.6.2005 og 5.9.2007.

Under pkt. 3.1 Plan- og influensområde side 11 står flg.: "Planområdet er i idé- og silingsfasen begrenset til den delen av Nittedal som det er mulig å tenke seg en ny veg uten at en vesentlig del av vegen blir liggende i tunnel".

Det stod intet om en slik begrensning i dokumentet "Felles mål og planforutsetninger" april 2005 da vi utarbeidet vårt første høringsinnspill, og heller ikke i det oppdaterte dokumentet fra mai 2006. Det var heller ikke kjent før vi ble invitert til idédugnad på kommunehuset 6. juni 2007 "for å fram de gode løsningene".

Er våre innspill bortkastet tid og arbeid, når en slik betingelse som i realiteten diskvalifiserer vårt forslag allerede i utgangspunktet innføres underveis?

På folkemøtet 21. august 2007 gikk Nittedals politikere inn for å sende en samlet henstilling til SVV med anmodning om at Døli Løstad vels forslag til trasé V8, skulle taes med i den videre vurdering.

Vi ser at SVV enda en gang har endret traseen vesentlig i forhold til vårt forslag, og på ny tatt den ut av den videre planlegging med henvisning til Markagrensen og høye kostnader.

(Silingsrapport side 59
side 66).

Vår uttalelse dreier seg
nå bare om situasjonen i
Hakadal, i det vi
forutsetter at veien blir
lagt i tunnel under
Rotnes og langs
jernbanen fram til Åneby
jernbanestasjon.
Hensynet til en ikke
vedtatt grense, for et i
Markasammenheng lite
verdifulle område, og en
meget usikker
kostnadsberegning, (se
side 6), er altså tillagt
større vekt enn den
ulykke det vil bli for alle
parter å få denne
motorveien opp gjennom
dalen.

For all framtid vil vi da
ha en skikkelig
veibarriere med
båndlegging i 100 meter
bredde, planlagt med fire
felt sør for Åneby og

Generated by Foxit PDF Creator © Foxit Software
<http://www.foxitsoftware.com> For evaluation only.

foreløpig 2-3-felt nord for Åneby og så en parallellvei i tillegg. Når ÅDT (gjennomsnittlig

trafikkmengde i døgnet over ett år), overstiger 12 000 biler, i dag er det 11 800 sør for Åneby, skal det etter dagens retningslinjer være fire kjørebaneer. (Side 19 og 28). SVV ser ut til å mene at denne trafikkmengden først nåes engang i en fjern fremtid. Vi stiller spørsmålsteget ved Vegvesenets trafikkprognoser. (Se side 5).

En vei etter Vegvesenets ønsker legger beslag på nærmere 1000 dekar fra Åneby og nordover. Nær halvparten er dyrkingsjord og resten kunne blitt attraktive boligtomter om det bare hadde blitt lokaltrafikk tilbake.

Med Vegvesenets forslag til traseer blir det ikke mange attraktive tomter igjen i Hakadal.

Markagrensen

Vi gjentar, Markaloven er ikke absolutt. Den måtte vike etter mye motstand da nyveien langs Harestuvannet ble bygd i et område som virkelig hadde stor verdi som friluftsområde.

Vi har fotgått hele traseen fra Nittedal st. til Stryken. Deler av området fra Hakadal verk til Stryken er ganske uframkommelig etter maskindrift og har liten verdi for friluftsliv og naturopplevelser. De fleste stiene som fra gammelt av førte innover i skogen fra plasser og gårder nordover fra Verket, er i dag borte. Verdi- og sårbarhetsanalysen side 33, sier også dette om Landskapsområde 21 "den tette granskogen langs dalbunnen forbi Elnes fremstår som kjedelig og monoton uten spesielle kvaliteter... det samlede inntrykket er at området har visuelle kvaliteter under det som er vanlig i regionen".

Beskrivelse av vår korridor V8. Kart side 1

1,6 km tunnel under Nittedal stasjon, inn i en dal som skjermer hoveddalføret fram mot Åneby st. Så en 4,5 km lang tunnel fra Åneby under Varingskollen fram til gamle Bomstua ved Hakadal verk. Videre i dagen noen hundre meter oppe i skogen ovenfor Holmsida og Elnes omkring høydekurve 220 til 240.

Tilslutning til eksist. Rv 4 ved Stryken fortsatt i Hakadal og uten å krysse verken elva eller jernbanen.

Motsetningene til Vegvesenets korridorer er slående;

- Vårt forslag krever ikke ny parallellvei,
 - Legger ikke beslag på dyrket mark nord for tunnelen under Nittedal st,
 - Har mer enn nok av utvidelsesmuligheter,
 - Justeringsmuligheter innen korridoren
 - Berører ikke et eneste hus eller hytte nord for tunnelen under Nittedal st,
 - Ligger over den marine grense med gode grunnforhold,
 - Ubetydelige høydeforskjeller i det lett kuperte terrenget nord for Hakadal verk. Det gir lavest mulig utslipp av klimagasser.
 - 1,2 % stigning i tunnelen. SVV'korridor V1 har 5 % stigning ved Trebyen.
 - Naturlig støyskjerming i det 50 meter skog regnes som støydempende. En ganske flat skjermvull ut mot dalen som ikke ødelegger utsikten, sender støyen høyt over boligene nord i Hakadal. Skog og skjæringer mot vest vil dempe støyen inn mot Nordmarka.
- Nyveien på vestsida av Harestuvannet er i så måte et godt eksempel. Vi har forhørt oss hos beboere på begge sider av Harestuvannet som knapt hører støy fra veien. Den er heller ikke hørbar innover i Nordmarka.

- Anleggsperioden blir lite merkbar for trafikkanter og dalens beboere.

Trafikken nord i dalen føres inn på Korsveien forbi Kooperativet. Deretter i veiskjæring og godt skjermet gjennom gammel skog nord for Hakadal verk på bro over elva og tilknytning til ny vei nord for gamle Bomstua. Der er det god plass til avkjøringer godt skjult av skogen.

Ved Åneby kan tilførselen av lokaltrafikk mellom Hakadal verk og Åneby, føres inn i skjæring forbi Åneby hovedgård og inn på ny vei ved tunnelinnslaget sør for Åneby st. slik

som planlagt for Vest-alternativene fra 1995. Avstand mellom disse kryssene blir 4,5 km. Det er ideelt i forhold til vegvesenets krav om minimum 3 km.

Disse løsningene gir kort forbindelse til eksist. Rv4 og optimal tilknytning til Gjøvikbanen som er på god vei til å bli det dominerende og beste kollektive transportmiddel inn til Oslo. Vi ser ikke andre minus ved tunnelløsingen enn trafikkantenes opplevelse, men turister og trafikkanter med angst for tunneler kan jo fortsatt kjøre eksisterende veier. Dessuten, tunneler kan i dag lages med kunstige arrangementer som gjør tunnelturen til en opplevelse.

Tunneler betyr også sikkerhet i krigstid i en uoverskuelig framtid.

Steinmasser som blir til overs kan selges til pukkverkene på Stryken eller Skytta.

Kort sagt, en problemfri løsning, til og med fjellet i Varingskollen er av "beste kvalitet".

Eksisterende veier

Med tunnelalternativet blir trafikken på Rv 4 sterkt redusert.

Med tiden kan Rv 4 bygges om til en tofelts "Miljøvei" med lave fartsgrenser som er vesentlig for å redusere støybelastningen. Eksist. veier i bygda vil nå også uhindret kunne tjene kollektivtrafikken på en god måte.

Korridorer som SVV ønsker å gå videre med nord for Åneby. (S. 61-65)

Vi synes uttrykket "korridorer" er misvisende. Det er intet justeringsmonn av betydning i de valgte "korridorer" nord for Åneby slik det bør være for å forsvare denne betegnelsen.

Felles "korridor" nord for Trebyen

Her følges eksist. Rv4 og i tillegg skal det bygges ny parallellvei nordover fra Slettmoen. Opp til Slettmoen ser det ut til at Fuglåsveien er tenkt som parallellvei.

I sluttrapport fra Fylkesmannen i Akershus juni 2002, er Aas gård og Hakadals Verk karakterisert som kulturmiljø og landskap av nasjonal eller regional verdi. (Kap. 3.6 Arealinteresser i SVV' rapport Felles mål og planforutsetninger april 2005).

Rett gjennom dette vakre opprinnelige landskapet som inntil nå har fått ligge sånn noenlunde i fred, skal det altså bygges stamvei som dessuten legger beslag på dyrket mark.

Ikke bare den spredte gårdsbebyggelsen med Aas gård som det naturlige sentrum og golfbanen vil bli utsatt for mye støy. Det gjelder også i høy grad eksist. bebyggelse nordover fra Tøyenfeltet og den nye villabebyggelsen nord for Fuglåsen ved Hagen skole. Likeledes planlagte boligfeltet på Hellerudjordet og Hellerudlia (Bjørnholtlia).

U1 og M1.

U1 (Side 61), tar utgangspunkt i en utbedring av dagens Rv4.

M-korridoren (Side 65), følger også i hovedtrekk dagens Rv4 med alternative tunneler under Åneby og Døli og passering i torvmyra øst Åneby.

Stortinget har sagt at det er et mål at vegen skal ha standard som gir høy trafiksikkerhet og god framkommelighet. Stortinget har bestemt at "Nullvisjonen" dvs. ingen dødsulykker, skal ligge til grunn for Nasjonal transportplan 2002-2011.

Med forskjellige fartsgrenser og rundkjøringer skal det bli vanskelig å nå dette målet.

Begge traseene vil ligge kloss innpå elva ved Blikrud med de vernebestemmelser som her gjelder. Mye randbebyggelse må rives og det kreves delvis ny parallellvei.

Selv om U1 og M1 ikke er særlig utsatt for flom gjennom Hakadal er dette en usikkerhet i området mellom Åneby og Blikrud. Vi har i friskt minne flommen i 1987, da hele dalen var avskåret i flere døgn.

Flomkart for Hakadal er ennå ikke utarbeidet. (Side 36).

Iflg. fylkesplan for Akershus skal vegnettet være framkommelige døgnet rundt. Med andre ord, deler av veien må heves opp i terrenget på tilkjørte fyllmasser og det må bygges flomvoller. En uheldig løsning når det gjelder støyskjerming.

Tele- el- og andre tekniske innretninger/kabler langs veien må legges om.

Generated by Foxit PDF Creator © Foxit Software

<http://www.foxitsoftware.com> For evaluation only.

Verdifulle jordbruks- og boligarealer går tapt. Anleggsperioden vil bli svært vanskelig for dalens innbyggere og trafikanter.

M1 har ulike varianter:

– M1 øst for Åneby går over ei flomutsatt myr med kvikkleire og 28 meter til fjell (Side 32), og som dessuten legger beslag på dyrket mark sør for Åneby og innebærer riving av 10-15 hus! Vi regner med at denne varianten blir forlatt.

– M4. Tunnel under Åneby isteden for vei i dagen øst for Åneby eller langs dagens vei. Denne tunnelen munner ut i gammel villabebyggelse nord for Åneby.

– M5. Tunnel forbi hele Døli isteden for tunnel under dagens vei.

Vi vil tro at ny vei i disse korridorene vil bli en særdeles komplisert sak.

V1.

Veien går i dagen tett oppunder jernbanen fra bebyggelsen på Grindbråtan (Åneby), og blir svært synlig nede fra dalen. Terrenget her er meget bratt, og det er ikke mer enn 100 til 150 meter mellom bebyggelsen på begge sider.

I denne korridoren ligger 20-25 husstander.

Videre er veien lagt praktisk talt over låvebrua på Blikrud, rett forbi Fossehagan og kiler seg så inn mellom gårdsbrukene Dølihagan og Søndre Døli.

Nye tunnelinnslag kloss inn på bebyggelsen nord og sør for Døli/Løvstad og videre i 5 % (maks tillatt 6 %) utforbakke gjennom bebyggelsen ovenfor Trebyen. Her må tre-fire hus rives og beboerne i Trebyen blir sperret inne i hjørnet mellom motorveien og nåværende Rv4. Vi sakser litt fra landskapsarkitektens vurderinger om nettopp denne veibiten i rapporten fra 1995 side 30. Sitat: *"I begge ender, spesielt i nord, vil traseen stige opp dalsiden og være eksponert samtidig som dette er en generelt uheldig linjeføring i det overordnede landskapet"*. Vi legger til problemet med støyforurensingen fra denne relativt bratte stigningen inn i tunnelen under Døli/Løvstadorrådet nordfra.

V1-traseen har også med en svært uheldig avkjøringsvariant V4 mellom Åneby og Døli som er tatt med i videre planlegging. (Silingsrapporten side 63). Her må forventes store planfrie kryss. Avkjøringen tar av fra V1 mellom Åneby og Døli omtrent på tunet på Blikrud rett forbi Fossehagan, over tunet eller vegg i vegg med gårdsbruket Fossen og ned på Rv4. Blikrudhagan og Fossen rangeres høyt som kulturmiljø i Verdi- og Sårbarhets- analysen. Bare Verket og Aas vurderes høyere blant vurderte gårdsbruk i Hakadal.

V1-traseene vil være vanskelig å støyskjerme på grunn av det bratte terrenget. Støyen vil bre seg ut over et tett bebygd nærområde. Også østsida av dalen blir utsatt. For eksempel høres toget godt og også over et lengre tidsrom på østsida enn på vestsida av dalen.

Vegvesenets korridorvalg slik vi har beskrevet dem, er på kollisjonskurs med kommunale, fylkeskommunale og statlige arealinteresser som uttrykt i Kap. 3 og 4, Arealinteresser i SVV' rapport Felles mål og planforutsetninger april 2005

– Pkt 3.1 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (1993), sier at det skal planlegges for areal- og transportformer som reduserer transportomfanget, øker overgangen til mer miljøvennlige transportformer og som reduserer arealforbruket og inngrep i natur og produktive arealer. 4.2.1 Generelt, sier at dette er et viktig grunnlag utvikling av ny Rv 4.

– 3.6 Arealinteresser. Kartlagte og dokumenterte arealverdier viser at dalbunnen i Nittedal har mange svært verdifulle områder.

– 3.6.1. Bebygde områder. Nittedal kommune fører en restriktiv arealpolitikk. Omfattende boligbygging langs Rv 4 i Hakadal er i konflikt med midtkorridoren.

– 3.6.2 Landbruk. Nedbygging av dyrket og dyrkbar mark som kan brukes til matkorndyrking ser ut til å være en langsiktig utviklingstrend i strid med målet om en

bærekraftig utvikling (Akerhus fylkeskommune, 1998). For Nittedal viser verddivurderingene at jordressursene faller inn under kategoriene svært høy og høy verdi. Bevaring av den grønne bygda er en overordnet målsetting i Nittedal kommune og kommunen er konsekvent gjennom å ha et sterkt vern av dyrka mark. (Nittedal kommune 2001).

– 3.6.4 Naturverdier

Nitelva/Hakadalselva er et varig vernet vassdrag, med et variert dyre-, fugle-, og planteliv knyttet til selve vannstrengen og nærliggende områder. Elva går som en nerve gjennom landskapet og har en viktig økologisk funksjon som leveområde og spredningskorridor for en rekke arter (Nittedal kommune, 2004-2). Langs Nitelva er det på hver side avsatt et 100 meter bredt "vernebelte.

Støy og luftforurensing

Dagens trafikk i vårt område kan antas å holde ca 50-70 km/t og er svært hørbar på Veslekollen tett oppunder Varingskolltoppen en vanlig hverdag. Selv om fartsgrensen på en ny motorvei blir 90 eller 100 km/h, vet vi at trafikken ofte går 10-20 km/t fortere. Gitt en gjennomsnittlig dobling av hastigheten gir dette en firedobling av støyen. (Silingsrapporten side 53). Vi tror dette er en realistisk vurdering. I tillegg kommer støy på grunn av trafikkøkningen.

Det er ingen grunn til å tro at fartsgrensene i framtida blir satt ned, snarere tvert imot. Vegvesenets forslag til traseer krever utstrakt bruk av støyskjerming. Vi sakser litt fra landskapsarkitektens vurderinger i Vegvesenets rapport fra 1995 side 31. Sitat: *Visuelt er det gunstig både for omgivelsene og trafikantene at man unngår uheldig støyskjerming, "forstummet" bebyggelse og kompliserte kryssinger. Tettstedene kan få et bedre og tryggere nærmiljø uten de miljøulempene en gjennomfartsveg medfører.*

Vegvesenets korridorforslag vil gi betydelig større konsentrasjon av forurensing ved inversjon (kald luft i dalbunnen stenges inne av et "lokk av varme luft), enn vårt forslag V8.

Ubesvarte spørsmål

Vi har nå i denne siste Silingsrapporten endelig fått bekreftet våre beregninger der vi allerede for tre år siden påviste at gjennomgangstrafikken i vårt område utgjør 80-85 %. I sin kommentar i november 2005 pkt. 7 og i sin endelige korrigerende rapport Felles mål og planforutsetninger mai 2006 på side 5 og side 15, fortsatte SVV uten dokumentasjon å hevde det motsatte. Slikt gjør oss svært skeptiske overfor vegvesenets motiver.

1. Men fortsatt har vi ikke fått svar på hvorledes Vegvesenets utarbeider sine trafikkprognoser.

I Transportanalyse Rv.4, Kjøl–Oppland grense 14. mai 2007. pkt. 3, side 6, heter det: Sitat: *"En oppsummering av tellingene av trafikken på Rv.4 og Rv.22 gjennom Nittedal har ikke økt nevneverdig siden sent 1990-tall".*

Folk som bor langs veien har vanskelig for å ta en slik uttalelse alvorlig. Og ganske riktig, når vi regner på trafikkteilingene nord i dalen ved Kapelsrud (Kommunedelplan RV4 1995 side 4, og Felles mål og planforutsetninger 2005 side 8). finner vi at den virkelige økning siden 1992 har vært omkring 50 % eller 2,95 % pr år. Ved kommunehuset var tilsvarende årlig økning 3,14 %. Våre beregninger understøttes ytterligere av Aftenposten som i en maiutgave skrev at trafikkøkningen i hele landet siste år var 3,1%.

Vegvesenets prognoser fra 1995 ble da også en skikkelig skivebom.

I rapporten Felles mål og planforutsetninger april 2005 ble det spådd en årlig trafikkøkning på 0,4 % fram til 2025, Vi ser at det nå i denne siste Transportanalysen

er årlig vekst øket til 1,2 % fram til 2028. Dette er fortsatt langt under den virkelige vekst fram til i dag (3,14 %) selv uten motorvei.

Vi spør, forventer SVV at trafikkøkningen nå vil flate ut selv med motorvei? Eller er det slik at SVV slavisk holder seg til Vegdirektoratets generelle trafikkprognoser (I Kommunedelplan RV4 1995 side 22 oppgitt til 1,3 %), uten å korrigere for den virkelige trafikkøkning? På side 13 i Silingsrapporten ser vi at tellinger gjennom en årrekke er brukt til å kalibrere transportmodellen. Vi får ikke dette til å henge sammen. 2. I Silingsrapport av august 2007 ble vårt forslag til tunnel fra Åneby til gamle Bomstua V8 av SVV avsluttet midt i slalombakken. En umulig og komplett uforståelig løsning som vi påpekte i vår siste høring. Vi ser at vår innvending ikke er tatt til følge, og at denne Vegvesenvarianten fortsatt benevnt V8, er beholdt i siste Planprogram og Silingsrapport datert april 2008. (Side 35). Som om ikke det var nok presenteres på side 39 og 42 i samme Silingsrapport enda en variant av vårt forslag V8 også med samme benevning. Der er tunnelen lagt i en sving innunder Varingskolltoppen. Slik vi har tegnet tunnelen rettlinjet i alle plan fra Åneby (C+165 m.o.h.) til gamle Bomstua (C+220 m.o.h.), gir det en minste terrengoverdekning i området ved den nye skistadion på ca 25 meter. En liten justering av vår trase gir dessuten en unik mulighet for avkjøring til Varingskollen skisenter. Vegvesenets siste variant umuliggjør en slik avkjøring. Så hvorfor denne umotiverte forlengende svingen innunder Varingskollen? I tillegg er den siste varianten av Vegvesenets V8-tunnel avsluttet i et meget brukt friluftsområde ovenfor Hakadalsfeltet parallelt med den nye lysløypa. Nok en umulig løsning med tanke på friluftsliv og Markaloven.

Hvordan kan det ha seg at vårt forslag har fått en slik lemfeldig behandling som bare fører til total forvirring?

3. Vi forstår at SVV er pålagt å utrede mulige alternative korridorer. Men vi synes dette kravet ble aldeles absurd da SVV i fjor høst ved den siste høringsrunden lanserte sin V7 trasee som et alternativ til vårt forslag V8, og betegnet den som etterspurt av folk i dalen.

Denne traseen ville medføre riving av det meste av bebyggelsen på Holmsida og i Elneskroken, som i den vedlagte verdi- og Sårbarhetsanalyse ble betegnet som verneverdig. Hvordan er det mulig at SVV kunne lansere denne "korridoren" som umulig kunne gjennomføres og som blant mange har blitt forvekslet med vårt forslag V8, og skapt ytterligere forvirring?

Hvor pålitelige er kostnadsberegningene?

Riksrevisjonens har undersøkt flere veiprosjekter med overskridelser fra 19-90%. (Justert til samme kroneverdi).

Rv 159 Knatten–Vigernes x Rv 22 ligger nå an til 1,2 milliarder, en overskridelse på 48%. Ev. 134 Drammen–Mjøndalen 12 km, ligger nå an til 1,08 milliarder, en overskridelse på 37-60%. Vegpakke Drammen ble lagt fram for Stortinget med en kostnad på 2, 7 milliarder og ser ut til å ende på 5,12 milliarder, en overskridelse på 89%.

Likedan med to nye prosjekter i Hordaland med 30% overskridelse og den nye brua over Hardangerfjorden til 1,8 milliarder som også ligger an til store overskridelser.

Disse prosjektene ble presentert og vedtatt i Stortinget med en usikkerhet +/-10%. Kan vi stole på at resultatet blir bedre i dag?

I denne siste silingsrapporten er kostnadene for ny Rv4 beregnet med en usikkerhet på +/-40 %. (Silingsrapport side 72, 87 og 88). Er det nærmere sannheten?

Riksrevisjonen påpeker at en vesentlig del av overskridelsene i de undersøkte prosjektene skyldes at det ikke er tatt hensyn til miljøkostnadene, eller "de ikke prissatte temaer" som det

7

heter i den siste silingsrapporten for Rv4. Og nettopp disse temaene altså miljøkostnadene er da heller ikke med i kostnadsberegningen per i dag. (Side 37 og 70).

Vi ser at det er tatt med omtrent samme antall boliger og hytter som må innløses for Vegvesenets korridor V1 og vår vår trasé V8. Vår trasé berører ingen hytter eller hus nord for utløpet av tunnelen ved Nittedal st, mens V1 på samme strekning berører ei hytte, går praktisk talt over tunet på et par gårdsbruk, medfører riving av boliger i Trebyen og blir liggende kloss inntil et titalls boliger. Hvordan henger dette sammen? Innløsningen på omkring 20 millioner er likevel ikke det vesentlige, det er derimot betydningen for alle menneskene som blir berørt. Og det er det altså ikke satt noen pris på.

Vegvesenets korridorer kjennetegnes av kompliserte traseer, nye parallellveier, omlegging av tele- el- og andre tekniske innretninger, innløsning av mange boliger og hytter, dårlige grunnforhold og flomfare.

Sunt bondevett sier oss at vår trasé som beskrevet ovenfor på side 2, i motsetning til Vegvesenets forslag til traseer, bør kunne kostnadsberegnes med langt større sikkerhet mot overskridelser.

Konklusjon

Vegvesenets nye krav om minst mulig tunnel (se innledning), er ikke forenlig med tidligere forsikringer om at kommunen skulle bli et bedre sted å bo i med ny Rv4. Tvert imot ser vi at Vegvesenets forslag fører til en svært negativ situasjon for miljøet i Hakadal.

Vårt forslag V8 med tunnel under hele Varingskollen fra Åneby fram til gamle Bomstua og videre i skogen fram til Stryken får derimot bare positive miljøkonsekvenser for hoveddalføret.

Vi har den største respekt for Markagrensen, som dog ikke er stadfestet og vi beklager at Elnesområdet får denne veien oppe i skogen. Alternativene er likevel så mye verre at valget som helhet er enkelt.

Vår trasé V8 er av SVV beregnet til å bli 300 millioner eller 13 % dyrere enn Vegvesenets V1-korridor.

Riksrevisjonen påpeker som nevnt at en vesentlig årsak til store kostnadsoverskridelser i de undersøkte Vegvesenprosjektene (19 – 90%), er at miljøkostnadene har vært undervurdert. Med bakgrunn i en usikkerhet på +/- 40 % i silingsrapportens kostnadsberegninger, de voldsomme prisoverskridelsene vi har sett i Vegvesenets prosjekter, og nettopp det faktum at "ikke prissatte temaer" altså miljøkostnadene heller ikke nå er medregnet, sier det seg selv at sluttpris for de ulike traseene er helt i det blå. I tillegg tror vi at miljøkostnadene vil bli tillagt stadig større betydning slik utviklingen har vært fram til i dag.

SVV har i realiteten ikke vurdert vårt forslag slik vi har presentert det, men har likevel forkastet det med begrunnelsen pris og hensyn til Markagrensen.

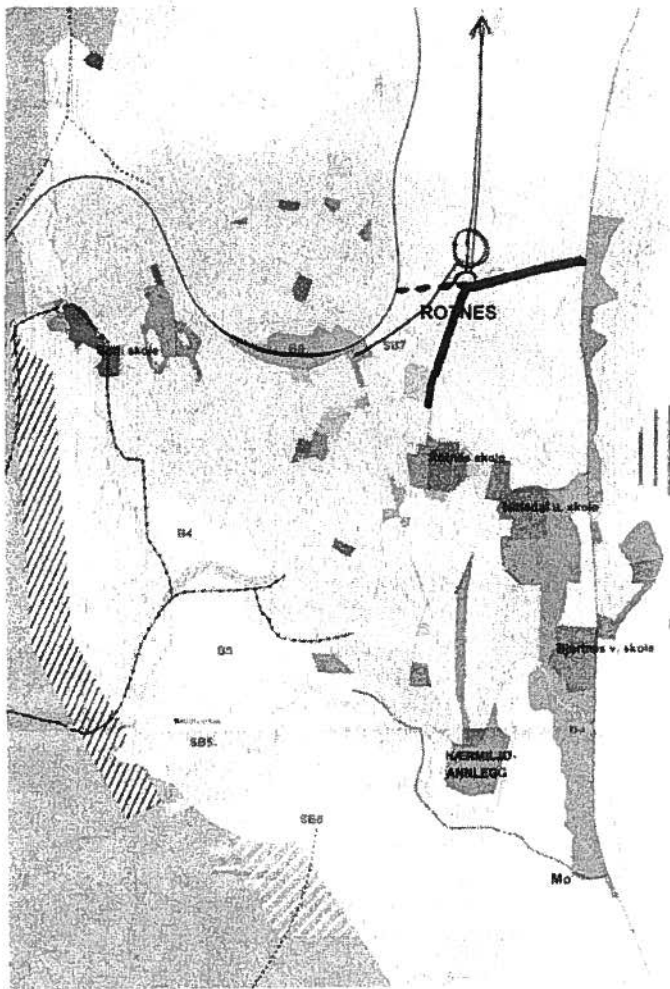
Vår oppfatning er at ingen av disse begrunnelsene vil holde i en granskning av prosjektene, og ber om at V8-traseen slik vi har presentert den, blir tatt med videre i planleggingen.

Hakadal 18. juni 2008

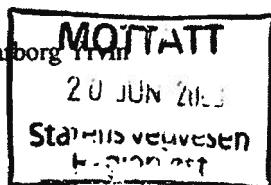
Vennlig hilsen Døli Løstad vel

Kåre Ljåstad

Styreleder



Kristin og Gard Garborg Yrvin
Skogveien 18 A
1482 NITTEDAL



18. juni 2008

Statens Vegvesen, Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Journalfra: 25/6-08	322
Saks/Gok.nr.: 2006/080128-83	

HØRINGSUTTALELSE TIL PLANDOKUMENTET R4 KJUL-OPPLAND GRENSE, NITTEDAL KOMMUNE

Vi bor på Tumyrhaugen og ønsker med dette å fremmsette innsigelser til alternativ V1 forbi Rotnes. Dette fordi denne løsningen i stor grad vil representere en vesentlig forringelse av vårt bo- og nærmiljø og friluftsliv. Vi støtter dermed høringsuttalelsen til Aksjonsgruppen for RV4.

Innsigelsene til alternativ V1 består i korthet av følgende punkter:

- Betydelige støy-og støvplager.
- Ekstra store utslipp fra tunneløpene grunnet høy stigningsgrad.
- Forringelse av natur og dyreliv.
- Verditap på eiendom.

Vennlig hilsen

Kristin Garborg Yrvin
Kristin Garborg Yrvin

Gard Garborg Yrvin
Gard Garborg Yrvin

Til møte om riksvei 4 - onsdag den 16.4.2008:

RV4 - NITTEDAL/ROTNES

Med dette vil jeg på det sterkeste advare mot planen om en fire-feltsvei i tunnel under Rotnes fra Mo og med utmunning litt nordøst for Nittedal stasjon, parallelt med jernbanelinjen i åpent terreng langs Utsiktsveien.

- Pga tidligere kjemisk forvitring under tropiske forhold er fjellmassene på Østlandet blitt dårligere og egner seg egentlig dårlig for tunnelbygging. Her i dalen er det farlig skalfjell, og det er helt nødvendig med en konsekvensutredning ift. dette.
- En tunnel midt i eksisterende boligområde vil forringe vårt bo- og nærmiljø og det vil bli veldig mye mer støy, støv og forurensing midt i vårt boligområde
- Forringe naturmiljøet i og omkring eksisterende boligområder - spesielt nord for bebygget område på Tumyrhaugen (Linfåningen).
- Forringe områdets fortsatt naturlige rolle som tilholdssted for dyr og fugler - bl.a. få store konsekvenser for det nåværende vilttrekket nord for Utsiktsveien.
- Vi vil få store punktutslipp med forurenset luft i endene av tunnelene. En tunnel med sterk stigning vil forårsake svært sterk luftforurensing fra tungtrafikken som må bruke unødvendig mye energi for å klatre opp en slik stigning. Luftforurensingen og CO2 utslippet vil bli spesielt stort fra øverste utløp av tunnelen på grunn av sterk stigning.
- Det er et erklært nasjonalt mål å legge til rette for mer transport med jernbane. Det gjelder både passasjerer og gods. Vi har jernbanestasjon.
- Tunnelraset på E18 i Vestfold i 2006 har ført til strengere krav om sikkerhet i tunneler. Dette øker både bygge- og driftskostnadene og kan bety at en tunnel blir minst kr. 30.000,- dyrere **pr. meter**. På firefeltsvei blir beløpet dobbelt så stort.
- Det har vist seg i flere tunnelprosjekter at det stadig gjøres saker og ting som er utenfor regelverket i forhold til sikkerhet og kvalitet. Det er gitt dispensasjon til å gjøre tunnel-løpet smalere enn standard - det er gitt dispensasjon til å bruke påsprøytet tynn betong istedet for støpt dekke på vegger og tak - det er gitt dispensasjon til brattere stigning - og det er gitt dispensasjon til å spy ut eksosen fra tunnelen til et bebygd område. Forhåpentligvis vil slike dispensasjoner ikke lenger bli gitt. Liv og helse skal ikke være billig når Nittedal kommune forvalter fellesskapets midler. Tunneler er en veldig dyr løsning, og det finnes svært mange alternative løsninger. Vi vil ikke finne oss i at storbønder og de "rikeste" i kommunen skal ha så stor makt over veibygginga her lenger - det er over og ut!
- Hvorfor skal det brukes så mye penger/ressurser på RV 4 som slett ikke er den verste riksveien ift. kø og trafikk? Se bare på Ring 3 i rushtrafikken! Statens Vegvesen anser for eksempel også den foreslåtte tunnelen ved Roa som unødvendig, og dette er også tilfelle for foreslått tunnel her i Rotnesområdet.
- Kø blir det i begge ender uansett, kødannelsen bare flyttes! For Oslo kommune skal jo slett ikke gjøre noe med veien på sin side enda, og nordover vil det bli lave fartsgrenser fortsatt.
- Vi har allerede en brukbar RV4, som er delvis lagt i tunnel gjennom bygda som slett ikke har vært problemfri. Den har mye tåkedis som lukter vondt og har dårlig lys. Og du bruker like lang tid gjennom tunnelen som når du kjører rundt!
- Det er fullt mulig, og mye billigere å lage nye rundkjøringer og av/påkjøringer langs nåværende RV4, og det er bare visvas at det er denne veien som deler bygda i to deler, og at dette er negativt. Tvert i mot er det positivt, for da deler vi bygda, slik at de fleste bønder befinner seg på den riktige siden av elva og kan ligge der i fred for boligutbygging - bygda er jo allerede delt med Nit-elva!

- For å bevare Mo kjøpesenter som et handlested for bygdas innbyggere, er det helt nødvendig at veien går der den går, for forretningsstanden her er helt avhengig av den kjøpekraften som alle pendlere utgjør.
- Og hvorfor skal vi ha tunnel under Varingskollen? Den er jo en attraksjon for bygda vår og skal kunne ses fra veien!
- Jeg oppfordrer flere på møtet til velge bort alternativet med forslag om tunnel gjennom bygda og å si sin mening om RV4-utbygginga!

Med vennlig hilsen

Bjørg S. Christiansen
Utsiktsveien 3 B

**Andreas og Margret Wessel
Rotnes Bruk, 1482 Nittedal**

19.juni 2005

**Statens vegvesen, Region øst.
Postboks 1010 skurva
2605 Lillehammer**

Som eiere og brukere av Rotnes Bruk i Nittedal ønsker vi herved å komme med følgende høringsuttalelse til Planprogram rv4 Kjøl – Oppland grense.

Konklusjoner:

Vi mener det planleggingsarbeidet og den silingen som er foretatt hittil er gjennomtenkt og fremtidsrettet for Nittedal. Det er særdeles viktig at arbeidet nå fortsetter og ikke stopper opp pga pengemangel !

Vestalternativet er det eneste alternativet hvis Nittedal skal opprettholde sine kvaliteter som en grønn og landlig bygd.

Etappen fra Kjøl til Åneby syd er det viktig å få på plass nå - det er her trafikkbelastningen er størst.

Når det gjelder **Rotnes Bruk** er det særdeles viktig at fremtidig Rv4 holdes utenfor det spesielle **verneområde** som Nittedal kommune og vi har arbeidet med for å bevare det unike og verneverdige kulturlandskapet rundt bebyggelsen på Rotnes Bruk. Her er den gamle bruksstrukturen inntakt med industri ved elven, et stort, vakkert gårdsbruk, jordvei, husmannsplasser, gamleskolen og skogen bakom - alt inntakt og godt bevart på et par hundre mål. Dette er i følge Grøntsonenplan for Romerike og rapporten "Fortid og Flyplass" et kulturmiljø / landskap av nasjonal betydning - da må ny Rv4 og tunnelutslag holdes unna dette området.

Nord for Rotnes Bruk må ny Rv4 følge **V1**, kanskje noe lenger nord og lavere i terrenget.

V2 har tunnelutslag som kommer i konflikt med verneverdiene på Rotnes Bruk, Videre ligger V2 for langt øst nordover mot Åneby.


Det er også viktig at det blir en **kryssløsning nord for Rotnes** slik at lokalveiene i området kan avlastes.

**Mvh Margret Lie Wessel og Andreas Bredal Wessel
Rotnes Bruk
Stasjonsvn 1, 1482 Nittedal
andreas@rotnesbruk.no**

MOTTATT
18 JUN 2008
Statens vegvesen
Region øst

Hakadal,
17.6.2008

Statens Vegvesen
%prosjektleder Heidi Sandmark
Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

 Statens vegvesen	
Journaldato: 23/6.08	Arkivkode: 322
Saks-/dok.nr.: 2006080128-74	

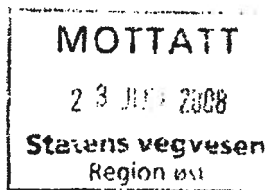
Ang. nr. 4 Kjul-Oppland grense
Som en av stifterne av gruppa „La bygda gå i arv“
mener jeg selvfølgelig fortsatt det samme som gruppa.
For å spare dalen mot ødeleggende inngrep går vi
~~inn~~ for vestalternativet og mot østalternativet.
Se eget brev.

En tunnel vil garantert bli kostbart.
På en tur til Lisboa og nå for to uker siden til
Atlanterhavsorien, ble jeg mektig imponert over
de dristige og flotte bruene.
Kanskje det kunne være noe for Nittedal/Hakadal?

Vennlig hilsen
Solveig Ruud Fartum

Violveien 8c
1487 Hakadal


Tlf. 67 07 55 87, mobil 911 70 459



Martin Kr. Feet

Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skurva

2605 Lillehammer

 Statens vegvesen	
Journaldato: 23/6.08	Arkivko: 322
Saks-/dok.nr.: 2006080128-75	

Vår ref: Martin Kr. Feet

Deres ref:

Dato: 19. juni 2008

Vedr.: Forslag til planprogram for rv. 4 Kjøl - Oppland grense - Nittedal - Høringsuttalelse

Jeg viser til ovennevnte forslag til planprogram, samt pressemelding av 14.04.2008 vedrørende samme, lagt ut på Deres hjemmesider. Jeg bor i Hakadal i Nittedal kommune.

Ut i fra utlagt materiale, og møter avholdt av Statens vegvesen, ser forslaget ut til å være grundig, godt og helhetlig utarbeidet for en god helhetlig løsning for rv. 4 gjennom Nittedal.

Jeg har følgende innspill til det foreslåtte planprogrammet.

God silingsrapport - Ikke videreførte alternativer må forbli utelatt.

I ht. ovennevnte pressemelding av 14.04.2008 åpnes det for at forslag til alternativer som ikke er foreslått videreført i planprogrammet kan tas inn igjen. Jeg mener silingsrapporten har kommet frem til et godt resultat som ivaretar støy, kulturlandskap, barrierevirkninger med mer på en god måte. Herunder mener jeg det er viktig at de ikke videreførte øst - alternativene forblir utelatt. Jeg ber derfor om at de utelatte alternativer forblir utelatt i den videre prosessen.

Helhetlig løsning for bygda må ivaretas - Ved delt utbygging eller planlegging må utbygging og planlegging ligge med sammenhengende ny trase fra tunnel utslag nord for Rotnes og frem til fremtidig tunnel innslag Åneby sør. Dette for å muliggjøre videre tunnel under Åneby, og best mulig løsning nordover. Første planleggingsdel må gå frem til minimum Åneby sør.

Foreslått løsning med tunnel under Rotnes, Åneby og Varingskollen synes som god og helhetlig løsning for å ivareta bygda i et 100 års perspektiv. Ved en delt planprosess eller utbygging i ht. forslag til planprogram punkt 5.1.3 er det viktig å ivareta hele bygda, og herunder en fremtidig løsning også for Hakadal.

For å sikre og sannsynliggjøre en fremtidig løsning med vestalternativ i tunnel under Åneby og Varingskollen må vei mellom tunnel utslag nord for Rotnes planlegges og bygges frem til

Tøien gård, 1487 Hakadal

fremtidig tunnel innslag sør for Åneby. Videre bør første planleggingsfase minimum gå til Åneby Sør.

Løsning med fremtidig tunnel under Åneby må sikres - Linjer som ikke er forenlige med tunnel under Rotnes og videre under Åneby må utelates i videre planprosess. Rosa linje fra linje V2 til midtalternativ midt mellom Rotnes og Åneby sør må tas ut ved videre prosess.

I ht. forslag til planprogram punkt 4.4.3 figur 4.4.2 er det tatt inn en linje markert med rosa. Denne er markert fra V2 midt mellom planlagt tunnelutslag nord for Rotnes og tunnel innslag ved Åneby Sør. Den rosa linjen går ned til midtalternativet. Jeg har ikke klart å tyde betegnelsen på de utskrifter jeg besitter.

Ovennevnte rosa linje bør tas ut av videre planprosess. Dette for å hindre at en fremtidig delt utbygging eller delt planprosess resulterer i en midlertidig løsning lagt i linjen. Løsningen er uheldig fordi den lett kan resultere i en midlertidig løsning som vil bli permanent. Dette blant annet på grunn av høydeforskjell fra midtalternativet og opp igjen til mulig tunnel innslag ved Åneby sør som kan hindre/ utelukke en praktisk tilbakeføring til tunnel alternativ under Åneby.

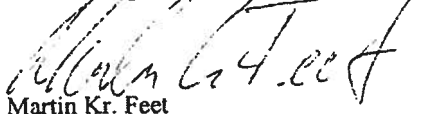
Ved videreføring av den rosa linjen vil dette føre til usikkerhet for fremtidig tunnel løsning under Åneby. Videre vil den medføre risiko for en dårlig løsning for Hakadal ved delt planlegging eller utbygging hvor planprosessen ikke fortsettes etter de ideer dagens forslag ser ut til å ivareta.

Midtalternativer bør medtas kun som påkrevde "0" alternativer - Det må arbeides og planlegges for at midtalternativene ikke blir benyttet ved utbygging - Utbygging må foretas med tunnel under Rotnes, Åneby og Varingskollen.

Jeg forstår det slik at Statens vegvesen er pålagt å også utrede "0" alternativer. Løsningen som er foreslått med tunnel under Rotnes, Åneby og Varingskollen er de beste fremlagte alternativene. Midtalternativene ivaretar ikke bygda i et 100 års perspektiv. Dette ettersom de vil resultere i unødning støybelastning, barrierenvirkninger, ødeleggelse/ reduksjon av kulturlandskapets verdi, og ødeleggelse av Nittedal som ei "grønn" bygd.

Jeg håper ovennevnte innspill blir medtatt i forbindelse med høringen, og ser frem til Deres endelige planprogram basert på det foreslåtte planprogrammet for rv. 4.

Med vennlig hilsen

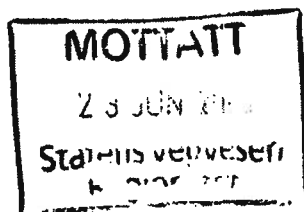



Martin Kr. Feet

Tøien gård, 1487 Hakadal

1

Tom Christophersen
Blikrudhagan 1
1484 Hakadal
995 42 589



 Statens vegvesen	
Journaldate:	Arkivkode:
25/6-08	322
Saks /dok.nr.: 2006/080128-84	

Til Statens vegvesen

Region øst

19.06.08

UTTALELSE OM FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR RV 4 KJUL-OPPLAND GRENSE

Vi viser til SVVs forslag til planprogram, verdi- og sårbarhetsanalysen og silingsrapporten. Det er med dette gjort et omfattende og grundig arbeid, som gjør et vi nå kan komme avgjørende steg videre.

De ikke prissatte konsekvensene bør gis større vekt ved den endelige vurderingen. Det er nemlig ikke bare prissatte konsekvenser som har samfunnsmessig nytte, slik det kan virke noen steder i forslaget til planprogram. I tråd med dette vil vi si at hovedmål 1 er tilfredsstillende formulert, mens hovedmål 2 er for snevert hvis vi bare ser på selve målformuleringen. Men når delmålene for dette målet tas med, blir det bedre. I arbeidet med felles mål og planforutsetninger i 2006 var det stor enighet om dette: Den nye rv 4 skal gjøre bygda til et bedre sted å leve og bo, i vid forstand. Nettopp dette må være et overordnet mål med den nye veien.

Vi er enig i at den nye vegen anleggsmessig bør deles i tre etapper, og at det også bør overveies å dele planarbeidet i to eller tre etapper. For å sikre oss planleggingsmidler, og for å ha større mulighet til å komme tidligere inn i NTP.

Vi merker oss med tilfredshet at SVV nå foreslår å sile ut de østlige alternativene. Og vi vil sterkt henstille til SVV å opprettholde dette standpunktet. En østlig korridor vil være intet mindre enn en katastrofe for en stor del av de viktigste jordbruksområdene i bygda vår. Å bygge den nye veien

øst for elva vil ødelegge et betydelig areal med dyrka jord, og føre til vanskeligere driftsforhold for den jorda som blir igjen.

Vi synes også at det samlet sett er dårligere argumenter for det såkalte utbedringsalternativet. Her legger vi vekt på at det trengs en tredje, akseptabel vei gjennom hele bygda, også i Hakadal. Det trengs først og fremst med tanke på omkjøring når rv 4 av en eller annen grunn må stenges, og det trengs på grunn av den økende konflikten mellom biltrafikken og den lokale kjøringen med traktorer og annen landbruksredskap. Måloppnåelsen er også dårlig når det gjelder gjennomgangstrafikken og miljøet for dem som bor langs eller nokså nær veien.

Vi er enige med dem som sier at ny vei bør gå i vest. Tunnel under Rotnes er en viktig betingelse for å skape et levedyktig sentrum for kommunen på Mo. Videre vil vestalternativet derfra og nordover til Åneby til fulle kunne innfri de oppsatte målene. Ved at svært mange mennesker befris for støypplager, og ved at man først og fremst tar skogsmark til den nye veien. I tillegg avlaster man Stasjonsveien i Nittedal. Likeledes kan det føre til at nye arealer blir tilgjengelige for utvikling; noe som er viktig når vi skal spare den dyrka jorda og heller ikke kan krysse markagrensa. Mer konkret vil det si at det er V1 og V2 som bør være med videre. Kanskje ender vi opp med en kombinert utgave av disse, for å skjerme Tumyrhaugen for støy. V3 mener vi bør siles ut. Den kan lett føre til at vi låser oss når det gjelder traseer videre nordover.

Av mange grunner bør etappen fra Kjul til Åneby sør være etappen med klar førsteprioritet.

Vi er enig i at man har silt ut alternativer som går i dagen i marka. Fordi de med tanke på markaloven som kommer, virker urealistiske, og fordi en slik trase vil kunne gi betydelige skadevirkninger for områdene ved Hakadals verk og Elnes. Vi mener at også for Hakadal, dvs for strekningen fra Åneby sør til Døli nord, bør velges et vestlig alternativ. I forslaget er det beste alternativet her det som går i tunnel under Åneby, så i dagen nordover mot Døli og så i tunnel under Døli igjen. Men heller ikke dette er et godt nok alternativ på denne strekningen. For det første fordi det vil bidra til å forsterke støyen for store deler av Hakadal, både øst og vest for elva. Fordi det vil ødelegge et landskap som både i silingsrapporten og forslaget til planprogram omtales som kulturmiljøer med

middels til stor verdi, og som vi derfor bør ta vare på, jfr f eks forslaget s 16. Er slik vei vil sammen med jernbanen skape en kompakt barriere. Den vil også stedvis kunne støte på problematiske grunnforhold. I tillegg vil en slik vei betinge betydelige erstatninger.

Derfor mener vi at en ny, alternativ korridor i vest bør utredes: Strekningen fra Åneby sør til Døli nord bør i sin helhet legges i tunnel. I korridoren nevnt i forrige avsnitt er godt over halvparten av denne strekningen lagt i to tunneller. Kostnadene til en slik korridor med en ca 2 km lang tunnel vil bli noe større. Men da er det viktig å få med at vi vil spare en rekke utgifter som følger med de andre alternativene på strekningen. Miljøeffekten vil bli formidabel. Og Hakadal på denne strekningen, både vest og øst for elva, vil bli et mye bedre sted å leve og bo.

Fra Døli nord og videre nordover har vi ingen bemerkninger.

Vennlig hilsen



Tom Christophersen


MOTTATT

23.06.2008

Statens vegvesen
Region Øst

Magnus Gire Døhlie
Hadelandsveien 1437
1488 Hakadal

1 /

 Statens vegvesen	
Journaldato: 23/6.08	Arkivkode: 322
Saks /dok nr.: 2006080128-73	

Statens Vegvesen
Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Hakadal, 20.06.2008

Kommentarer til planprogrammet fra Statens Vegvesen av april 2008.

Planprogrammet tar for seg ulike trasevalg for ny Rv 4 fra Skøyen til Oppland grense. Det har vært flere møter de siste årene angående ny trase for Rv4 gjennom Nittedal, og resultatet fra folkemøtene har vært enstydig: "Få ny Rv4 vekk fra bygda og hold bygda grønn!" Flere av forslagene/traseene i planprogrammet går ut på å dele bygda i to – enten det er seg ved å utvide eksisterende Rv 4 eller ved å anlegge ny vei midt i bygda uten direkte tilknytning til noen av de eksisterende veiene. Dette er derfor imot min og bygdas innbyggere sine ønsker, og etter min mening, i direkte strid med hva ledende politikere og ledere i Veivesenet har uttalt om å verne jordbruksareal og lokalbefolkningen.

Begge disse punktene lar seg løse ved bruk av samme trase, Vestalternativet. Denne bør av økonomiske årsaker legges så nærme jernbanelinja(Gjøvikbanen) som mulig. Dette fordi:

1. Felles sikringstiltak gjør disse enklere å vedlikeholde for både Veivesenet og Jernbaneverket
2. Støy søker oppover og ved å legge disse støykildene så høyt sikrer en trivsel for lokalbefolkningen i Nittedal som bor lavere
3. Av hensyn til grunnen; det må slik jeg ser det være billigere og enklere å anlegge vei på solid fjell hvor grunnen ikke beveger seg sammenlignet mot å anlegge denne på myr og annen løs jordgrunn som beveger seg årlig av telen og dermed kan ødelegge veiens dekke raskere
4. Jordvern; dyrkbar jord er en mangelvare – både i Verden og i Norge. Vi har nå nettoimport av mat og det å bygge ned produktiv jord vil derfor skade Norges evne til å "holde oss selv i live".

MHA

Videre kan jeg og nevne at:

- ✓ Hakadal er en såpass trang dal at det ikke er plass til en ny Rv 4 i dalbunnen. Da blir det jo bare veier i dalbunnen, noe som totalt vil forringe bygda som bosted og næringsmessig for primærnæringen. Som tatt opp av Veivesenet på folkemøte i Nittedal at ny Rv4 vil måtte rive/fjerne alle hindringer i ett hundre meter breit belte langs hele traseen av hensyn til sikkerhets/lydvoller. Når en også tar hensyn til påkjøringsveier vil det fort forsvinne 1-1,5 mål per tiende meter ny Rv 4. Dette er uholdbart mye areal for ei bygd på Nittedal sin størrelse å miste
- ✓ Ny Rv 4 nede i bygda vil dele dalen i 2. En motorvei og avlastningsveier vil føre til riving av mange hus langs eksisterende Rv 4 (ødelegge lokalsamfunnet slik bygdas innbyggere har kjent Nittedal fra manns minne) og dyrket mark vil bli lagt under asfalt. Dette er ikke hva politikere og veivesenet åpent sier de ønsker!
- ✓ Trafikken på Rv 4 medfører masse støy. Av dagens trafikktegninger kan vi ikke se hvor stor andel av antall biler som er tungtrafikk, men økningen i tungtransport merkes og det å ha den i nærheten er en belastning både støymessig og mht forurensning. Jeg anser at tungtrafikken vil øke ytterligere, da flere bedrifter av samfunnsøkonomiske hensyn etter hvert velger logistikk-løsninger med biltransport(jernbanen har jo ikke større kapasitet enn de har per dags dato). At det bråker fra tungtrafikken er en ting, men ytterligere risting/vibrasjoner fra en stor vei i nærheten vil skade bygningsmassen. Erfaringer viser allerede at hus nærme Rv4 har slike småsprekker.
- ✓ Det er skadelig for helsa å bo og ferdes langs en tungt trafikkert vei som Rv.4. Det burde ikke vært mulig for Statens veivesen å anlegge en ny riksvei midt i bomiljøet til bygdas innbyggere!
I 2008 burde det vært en selvfølge at veien ble lagt der den ikke ødelegger miljøet for en hel bygd!

Veivesenet har pratet om ny vei siden jeg var en liten gutt og nå er det blitt tatt inn i debatten forslag om evt. delvis strekningsutbygging av eksisterende Rv 4. Dette er etter min oppfatning ikke annet enn snikutbygging for å påtvinge Nittedal kommune å godta utvidelse av eksisterende Rv4! Dette skal dere vite at lokalbefolkningen vil stå imot. Det er mange blant den yngre delen av befolkningen som med vantro ser på Veivesenets fremgangsmåte i denne saken – det å trosse lokalbefolkningen gjør ikke denne saken noe bedre.

Konklusjon:

Jeg mener at det eneste alternativet for Nittedal/Hakadal er at en ny Rv 4-trase må gå så langt vest som mulig, helst i forbindelse med jernbanen. Er det vilje fra Statens vegvesen sin side, så må det gå an å anlegge en ny Rv 4 med alternative tunneler og i dagen så langt vest som jernbanen sin trase i Hakadal. Noe annet alternativ er umulig å kunne godta dersom en fortsatt ønsker bo i Nittedal. Det har ofte fremkommet at dette er det dyreste alternativet, men om en begynner ta inn kostnaden for redusert livsglede og sykeregninger for tilnærmet *alle bygdas innbyggere* blir dette en dårlig sammenligning på lang sikt. Om dette vil bli et noe dyrere

trasevalg, vil dette bli det rimeligste alternativet for bygdas innbyggere ut fra menneskelig hensyn.

Videre kan jeg nevne at både jeg og flere andre har sendt inn kommentarer om dette siden 1993. Det har også vært holdt mange møter.

Konklusjonen har hele tiden vært den samme; legg veien i skogen på vestsiden langs jernbanen.

Med hilsen


Magnus Gire Døhlie

20.06.2008

Til Nittedal kommune

UTTALELSE VEDR EVT UTBYGGING AV RIKSVEI 4 I NITTEDAL., OG ALTERNATIVER – INFORMASJON I SAKEN

Uttalelse

På bakgrunn av analyser vedr evt utbygging av riksvei 4, har det våren 2008 blitt lagt fram tre rapporter som beslutningsgrunnlag (planprogram, verdi og sårbarhetsanalyse og silingsrapport). I forslaget til siling er bl a østalternativene og det ene vestalternativet fjernet. I Rotnesområdet gjenstår det da i hovedsak to vestalternativer samt utbedring/utbygging av nåværende riksveitrasé.

Ut fra undertegnede syn bør ingen av vestalternativene være aktuelle, da de kan forventes å ville påvirke eksisterende boligområder på en negativ måte. Det gjelder både forurensing, støy og mulighetene for at tunnelen vil influere på eksisterende boliger gjennom forandringer i grunnforholdene. I denne forbindelse vises til problemer som har vist seg ved annen tunnelutbygging. Undertegnede finner det også uheldig at man på et så tidlig tidspunkt ønsker å fjerne alle østalternativene og ber om at enkelte av disse tas inn igjen i vurderingen.

Dessuten er det uheldig at baneløsninger ikke er utredet, da disse vil kunne gi behagelig reise uten køproblemer og langt lavere skadelige utslipp enn bruk av buss eller bil. Slike løsninger vil kunne avlaste eksisterende veinett slik at utbygging av vei i tunnel gjennom Rotnes ikke er nødvendig. I løpet av få år kan det ventes internasjonale miljøkrav for å få til reduksjon av skadelige utslipp. Det vil antakelig føre til reduksjon i veitrafikken på sikt, noe som gjør at store utgifter til utbygging av veitrafikken vil være lite regningssvarende.

Det kreves derfor en rask utredning av baneløsninger for person- og godstransport (T-bane og/eller tog) gjennom sentrale deler av bygda til Rotnes og innkopling/overgang til tog ved Nittedal stasjon, før det tas stilling til videre veiutbygging. For en nærmere begrunnelse vises det til vedlagte avisartikkel i Varingen.

Informasjon

I lokalavisen Varingen har det vært opplyst, bl a fra redaktøren av lokalavisa, at veivesenet skal ha tatt standpunkt for gjennomføring av et tunnelalternativ gjennom Rotnesområdet. På denne bakgrunn har undertegnede stilt spørsmål både gjennom lokalavisen og direkte til veivesenet om det er riktig at veivesenet har tatt standpunkt i denne saken, før alle alternativer er utredet. Det ble også bedt om tilsvaret i avisen. Veivesenet har brukt lang tid på å besvare spørsmålet, ca 1 ½ måned, og svaret ble mottatt bare noen få dager før høringsfristen til kommunen gikk ut. Det har derfor vært uklart under storparten av høringsperioden om veivesenet har tatt slikt standpunkt eller ikke. Også svaret fra saksbehandler i veivesenet er noe uklart, men bør vel tolkes at man ikke har tatt standpunkt til tunnelutbygging. Imidlertid opplyser saksbehandler at man ikke vil gi tilsvaret i avisen siden "saksbehandler generelt ikke ønsker polemisk saksbehandling i lokalaviser."

Fra min side har det ikke vært noe ønske om polemikk, men bare om en saksopplysning fra veivesenet. Slik avklaring har altså ikke tilflytt allmennheten. På bakgrunn av veivesenets framgangsmåte med å la befolkningen være uvitende om veivesenet faktisk har tatt slikt standpunkt som omtalt, må det anses som trolig - i hvert fall mulig - at dette kan ha påvirket innholdet i høringsuttalelsene.

Med hilsen


Sølve Sandaker
Pb 72
1482 Nittedal

Vedlegg: avisartikkel

Opprør gang

å annet enn bensinprisene. Opprøret mot de rådyre SFO-n. Det begynte i desember for småbarnsforeldre. En årsplass i skolefritidsordningen kerende. Økningen sendte en på prisbarometeret.

heller ikke falt i god jord. betalling, i bytte mot redu-

sert bemanning og kvalitet, er da heller ikke sport.

Hio

top-

ikt.

iele seg med iredobling av dagsatsene for dem som vil bruke. Flertallspartiene har munal subsidiering av skolar Ap og SV vært i sitt syn sk for å hindre at ordningmidlede.

eten, er enstemmigheten i atser ekstra oppsiktsvek- le ikke ønsker en firedob- ligsleder Hilde Thorkildsen de da for?

hvis det er slik at politisk ennem fordi det «ikke er redobling av dagprisene - l fall komme med en pro- til uttrykk. Det å stemme rygghet hos dem som berforfakt. Dette er rett og

ltaket, kommer en used- ill kommunikasjon til for- ar valgt å informere om isøkningen, mens andre ft på sine barn i henhold skal fastsettes, så bli det

ydde opp i når de kom- colealder har behov for Og kanskje spesielt da. reldrene som er på jobb r et godt tilbud. Og det

God og miljøvennlig transport

Av Sølve Sandaker, Nittedal

I den senere tid er det kommet enkelte nye opplysninger vedrørende utbygging av jernbanen. Krysningsspor på Gjøvikbanen vil sannsynligvis bli utbygd, noe som særlig vil gagne godstransporten. I tillegg har det blitt lagt fram et løst forslag om å bygge en ny jernbanestrekning som kan legges gjennom områder i bygdene der transportbehovet er større enn det som kan imøtekommes ved hjelp av dagens trasé.

Imidlertid er dette foreløpig en så luftig idé at den først blir sett som mulig å realisere om 20-25 år. Dessuten gjøres en gjennomføring avhengig av et planene om Ringerikstunnelen oppgis.

Trenger avklaring

Det vi trenger er en avklaring vedrørende utbygging av kollektivtrafikken straks. En utbygging av baneløsninger - T-bane eller jernbane - bør derfor utredes og eventuelt planlegges, uansett skjebnen til Ringeriksbanen, og komme i gang umiddelbart.

I tillegg med en slik utbygging vil være å skape større valgmuligheter for transport - også for dem som ikke har egen bil, eller som ikke alltid ønsker å bruke den, gitt at de får et godt kollektivtilbud. Jeg tenker særlig på den yngre generasjon, på eldre og også andre som vil være avhengig av kollektivtransport, av og til eller alltid.

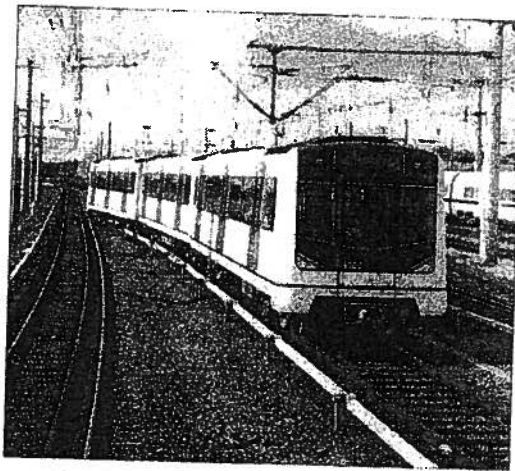
Som bruker av jernbanen hører jeg ikke gjelden passasjerer som gir uttrykk for hvor behagelig det er å kjøre tog i stedet for privatbil. På tog kan man også gjøre andre ting, for eksempel lese. Tilsvarende fordeler har T-banen.

To alternativer

Slik nåværende jernbanetrasé går, er den ikke brukbar for å transportere passasjerer i særlige deler av Nittedal. Det kan da tenkes to alternativer for nye baneløsninger:

1. Forlengelse av Oslos T-banett til Mo/Nittedal stasjon. De nye vognene som er tatt i bruk i Oslo gjør at T-banen kan måle seg med lokaltog når det gjelder hastighet, dessuten er T-banen mindre ressurskrevende og mer fleksibel. Dersom man legger stoppestedene i Nittedal til de større bosettingene: Høgås, Slattum, Kjøl og Mo, vil hastigheten bli større enn med nåværende buss-transport. Det bør være overgang mellom T-bane og tog ved Nittedal stasjon.

2. Ny trasé for toget, slik som tidligere antydlet. Imidlertid er tog



SATS PÅ BANE. Sølve Sandaker ønsker T-bane til Mo og ny trasé for toget. (Illustrasjon: Sølve Sandaker)

ikke så egnet for løst ultratransport. Høy toppfart er ikke noe argument dersom strekningene mellom stoppene er for korte til å utnytte hastigheten.

De avsvinninger som må gjøres vedrørende baneutbygging kan selvsagt vanskelig foretas i en kort avisartikkel. Det foreslås derfor at kommunen får disse spørsmålene utredet og avklart, før man tar stilling til videre riksveitbygging. I tillegg til å gi rimelig, behagelig og miljøvennlig transport, vil jeg nevne at T-baneløsninger også vil gi mindre støy enn en ny riksvei, ikke minst nattotid da transporten bør stoppes.

Ikke behov for ny riksvei

Når det gjelder riksveien er det som trengs, etter min oppfatning, en viss standardforbedring av eksisterende vei, snarere enn et stort nytt veiprojekt. Undersøkelser viser at en god del av trafikken langs dagens riksvei er lokal. Baneløsninger vil avlaste veinettet og gi bedre muligheter for dem som fortsatt ønsker å benytte privatbil. Dersom vi, som foreslått, går parallelt med den vi allerede har, vil det i første omgang kunne føre til økning av gjennomgangstrafikk/tungtrafikk, til dels slik langtransport som nå går E6 til Minnesund. Det vil måtte få negative lokale virkninger som går stikk imot ønsket om å begrense ubehagelige og skadelige utslipp.

I dag er mulighetene for bygging innbyggere til å benytte privatbil gode, utenom rushtiden.

Forskning og skape frykt for at man ikke skal kunne benytte bilen er derfor helt ubegrunnet etter min oppfatning. Imidlertid vil økte oljepriser og behov for løsninger som gagner miljøet føre til at kostnadene ved privatbiltransport kan bli sterkt stigende på sikt. Hva skal vi med flere kjørebane dersom kostnadene fører til at de ikke blir benyttet?

Mye tyder dessuten på at flaskehalsene for veitrafikken inn mot Oslo morgon og ettermiddag ikke kan avhjelpes ved mer veitbygging. Løsningen er isteden å utbygge kollektivtrafikken mens vi fremdeles har anledning til å gjøre det.

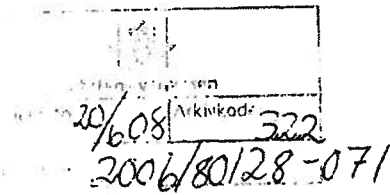
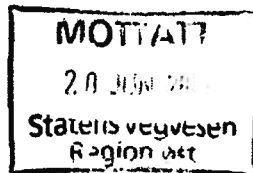
Videre framdrift

De midlene som noen ønsker å benytte til ny riksvei, bør derfor heller overføres til vedlikehold av eksisterende veinett og til utbygging av baneløsninger.

Dersom man venter med å planlegge en ny banestrekning, vil arealene som trengs kunne være båndlagt, og dermed er mulighetene ikke lenger til stede.

Det er egnet til å forundre at lokalpolitikere, som en skulle vente ville være opplatt av miljøvennlig transport, så vidt vites ikke har tatt til orde for å utrede nye baneløsninger. Alle lokalpartiene får nå en ny sjans til å vise hvor de står, i forbindelse med uttalelsene om evt ny riksvei. Er det slik at vi ikke kan stole på lokalpolitikerne når det gjelder å skaffe gode transportløsninger for bygdas innbyggere?

Randi Berg Henriksen
Thorleif Henriksen
Gamleveien 106
1482 Nittedal



Statens vegvesen, Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Nittedal 16. juni 2008

Uttalelse til planprogram rv. 4 Kjøl – Oppland grense.

Det er viktig for den fremtidige utviklingen av Nittedal som bygd, at korridorvalget for ny Rv4 fastlegges så snart som mulig.

Målsettingen må være at planprosessen nå fortsetter og at denne veistrekning kommer inn på NTP 2010 – 2019.

Etter vår mening vil det på denne bakgrunn, for å spare tid, være en klar fordel at det legges opp til en etappevis utbygging med første etappe Kjøl – Åneby sør som hovedprioritet og første etappe.

Sett i et langsiktig perspektiv mener vi vestalternativet, med tunnel under Rotnes, er det klart beste alternativet.

Det ivaretar bygdefolkets ønsker/forventninger til en fortsatt god bygd å leve i.

- Vi får reduisert støy i Rotnes området.
- Løser deler av trafikkproblemene i Stasjonsveien.
- Legger til rette for kombinsjon/kontakt til jernbanen, Nittedal stasjon.
- Ivaretar hensynet til vernebelte mot Nite elva.
- Ivaretar hensynet til kulturminner/kulturlandskapet og den grønne bygda.
- Ingen barrieredeling av bygda.
- Veien legges utenom nærmiljø/tettsteder.
- Legger til rette for bedre trafiksikkerhet, reduserte dødsulykker. Nullvisjon.
- Ingen fare for flom.
- Beskjeden bruk av dyrket mark.

Det å få til en fremtidig god løsning for Rv4 gjennom Nittedal er avgjørende for at bygda også skal være et godt sted å bo – også for fremtidige generasjoner. Derfor håper vi planlegging og fremdrift av ny Rv4 prioriteres, og kommer inn på NTP 2010 - 2019

Med hilsen

Randi Berg Henriksen
Randi Berg Henriksen

Thorleif Henriksen
Thorleif Henriksen

Hakadal, 18. juni 2008

Høringsuttalelse - vegprosjekt Riksvei 4, Nittedal, Kjul – Oppland grense

Jeg takker for en god og åpen prosess i forbindelse med utredning av ny vei gjennom Nittedal.

I silingsrapporten ble de to vestlige alternativer for etappe 3, Døli – Stryken, tatt ut av hensyn til konflikt med markagrensen og viktige kulturområder.

SVV har her kommet frem til en riktig konklusjon og det er svært viktig at man fastholder denne. I kulturell sammenheng er området av stor nasjonal verdi. Det er vanskelig å se hvordan en vei skulle kunne anlegges uten å ødelegge den gode sammenhengen mellom landskap og bygningsmasse i dette området.


Miljøverndepartementet har i 1983 uttalt: "Hakadal Verk-området er av meget stor betydning for forståelse av en vesentlig side ved bygdas historie. Også i landsmålestokk har dette kulturminneområdet meget stor kulturhistorisk verdi. Området er derfor som helhet meget bevaringsverdig. De fleste av bygningene på området har også enkeltvis stor antikvarisk verdi."

For øvrig mener jeg det er nødvendig å komme i gang med det videre arbeid for å kvalifisere vegprosjektet for vurdering ift. nasjonal transportplan. Det bør skapes budsjett plass for videreføring av planarbeidet nå. Man vil jo ellers risikere at manglende fremdrift i planarbeidet blir en årsak til vegprosjektet ikke kommer med blant de alternativer våre rikspolitikere skal stilling til.

Med vennlig hilsen

Lars Andersen

Anne-Karine Døhllie og Per J. Gire
Nedre Døhll gård
Hadelandsveien 1439
1488 Hakadal

 Statens vegvesen			
Journaldato:	18.06.08	Arkivkode:	322
Saks-/dok.nr.: 2006080128-1			

Statens Vegvesen
Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2805 Lillehammer

Hakadal, 15.06.2008

Rv 4 – Uttalelse til planprogrammet

Vi vil med dette komme med noen kommentarer til planprogrammet fra Statens Vegvesen av april 2008.

Planprogrammet tar for seg ulike frasevalg for ny Rv 4 fra Skøyen til Oppland grense. Vi ser at flere av forslagene fortsatt går ut på å dele bygda i 2 ved å legge ny RV 4 midt i bygda, selv om dette går helt på tvers av hva bygdas innbyggere ønsker.

For vår del, som eiere av Nedre Døhll gård, gnr. 41/5, vil et midtalternativ ødelegge vårt næringsgrunnlag og våre hjem. Miljømessig vil det også ødelegge bygda helt, og det nevnes:

- ✓ Hakadal er en såpass trang dal at det ikke er plass til en ny Rv 4 i dalbunnen. Da blir det jo bare veier i dalbunnen, noe som totalt vil forringe bygda som bosted og næringsmessig for primærnæringen.
- ✓ Ny Rv 4 nede i bygda vil dele dalen i 2. En motorvei og avlastningsveier vil føre til riving av mange hus langs eksisterende Rv 4 og dyrket mark vil bli lagt under asfalt. Dette er ikke hva politikere og veivesenet åpent sier de ønsker!
- ✓ Trafikken på Rv 4 medfører masse støy. Av dagens trafikkteillinger kan vi ikke se hvor stor andel av antall biler som er tungtrafikk, men som naboer til Rv 4 merker vi veldig godt at tungtrafikken er sterkt økende. Vi regner med at tungtrafikken vil øke ytterligere, da flere bedrifter av økonomiske hensyn etter hvert veiger logistikk-løsninger med biltransport. At det bråker fra tungtrafikken er en ting, men vi frykter at denne trafikken vil medføre ytterligere ristinge/vibrasjoner som vil skade bygningsmassen.

- ✓ Det er skadelig for helsa å bo og ferdes langs en tungt trafikkert vei som Rv.4. Det burde ikke vært mulig for Statens vegvesen å anlegge en ny riksvei midt i bomiljøet til bygdas innbyggere. I 2008 burde det vært en selvfølge at veien ble lagt der den ikke ødelegger miljøet for en hel bygd.

Forslag om evt. delvis strekningsutbygging av eksisterende Rv 4, er etter vår oppfatning ikke noe annet enn at veimyndighetene ønsker at Rv 4 gjennom Hakadal skal gå der den er i dag, og at dette bare blir en "snikutbygging" av Rv 4 i dagens trase.

Vi mener det ikke er noe annet alternativ enn at en ny Rv 4-trase må gå så langt vest som mulig, helst i forbindelse med jernbanen. Er det vilje fra Statens vegvesen sin side, så må det gå an å anlegge en ny Rv 4 med alternative tunneler og i dagen så langt vest som jernbanen sin trase i Hakadal. Noe annet alternativ mener vi det ikke er. Om dette vil bli et noe dyrere trasevalg, vil dette bli det rimeligste alternativet for bygdas innbyggere ut fra menneskelige hensyn.

For ordens skyld nevnes at vi har sendt flere kommentarer angående Rv.4 fra 1993. Det har også vært holdt mange møter. Konklusjonen har hele tiden vært den samme; legg veien i skogen på vestsiden langs jernbanen.

Vi kan ikke godta at en ny trase skal legges over vår innmark, eller at eksisterende Rv.4 utvides.

Med hilsen

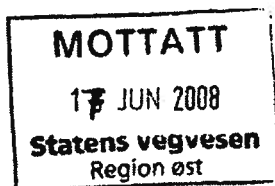

Anne-Karine Døhlie



Per J. Gire

Gjenpart:

Nittedal kommune, Rådhuset, 1482 Nittedal

Reidun T. Døhlie
Hadelandsveien 1437
1488 Hakadal



 Statens vegvesen	
Journaldato: 18.06.08	Arkivkode: 322
Saks Idok.nr.: 2006080128-63	

Statens Vegvesen
Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Hakadal, 15.06.2008

Rv 4 – Uttalelse til planprogrammet

Planprogrammet tar for seg ulike trasevalg for ny Rv 4 fra Skøyen til Oppland grense. Jeg ser at flere av forslagene fortsatt går ut på å dele bygda i to ved å legge ny Rv 4 midt i bygda, selv om dette går helt på tvers av hva bygdas innbyggere ønsker.

Jeg vil på det skarpeste protestere mot at ny Rv 4 blir lagt nede i bygda eller en utvidelse av den eksisterende Rv 4, da det helt vil ødelegge denne trange dalen. Det går heller ikke an å legge så meget dyrket og dyrkbar jord under asfalt. Mange vil også miste sine hjem ved slike alternativer.

Da jeg bor på Nedre Døhli, gnr.41-5 har jeg i alle år vært plaget av støy og støv. Jeg kan ikke godta en utvidelse av eksisterende Rv 4 eller ny Rv 4 nede i bygda. Vil også nevne at jeg helt fra 1974 har vært med på møter og mengde med korrespondanse ang. Rv 4. Motstanden har alltid vært massiv mot en ny vei nede i bygda, så nå må Vegvesenet ta en endelig bestemmelse om å få lagt veien i skogen på vestsiden av dalen.

Med hilsen

Reidun T. Døhlie

Gjenpart:

Nittedal kommune, Rådhuset, 1482 Nittedal

**Kommentarer til Planprogram
Rv. 4 Kjøl - Oppland grense, Nittedal kommune**

Innledning

Planarbeidet med ny riksveg 4 gjennom Nittedal startet lovende. Som innbygger i Nittedal oppfattet jeg at det var lagt til rette for at innbyggerne kunne delta i prosessen av vei valg. Det kunne få store konsekvenser for miljøet i kommunen hvis ikke planarbeidet ble utført på en skikkelig og fagmessig god måte.

Statens vegvesen sammen med Multiconsult og Nittedal kommune har trinnvis jobbet seg frem i planarbeidet. Dette planarbeidet har fremstått som om innbyggerne i kommunen skulle kunne være med å påvirke prosessen. Det skulle da bli bred enighet om valget av den nye veien gjennom kommunen.

Ganske raskt skinner det igjennom at Statens vegvesen følger politikerne i Nittedal sitt ønske om valg av trasse. Det var tydelig at samtlige politiske partier hadde bestemt seg for at veien skulle gå på vestsiden av dagens Rv.4 og alternativ VI var det beste alternativet. Denne avgjørelsen ble tatt av politikerne før det var gjort noen utredninger, og prosjekteringer av alternativene!

Folkemøtet i februar 2008 viste dette tydelig.

Det er skremmende at man i 2008 prøver å nærmest "lure" innbyggerne i Nittedal til å tro at de kan være med på å påvirke et fremtidig valg av en ny vei gjennom bygda. Men egentlig hadde bestemt seg på forhånd. Fremtidige kommuneplaner har gitt tydelige signaler om en Rotnesby! Man mente da at en ny Rv.4 ikke kunne følge dagens trasse.

Det er nå det virkelig kommer tydelig frem at her er det ikke det veifaglige valget som veier tyngst. Men heller hvordan kan man utarbeide en plan med 10 forskjellige alternativer veiløsninger til å virke troverdig, når man egentlig ønsker kun en av disse løsningene. Det virker nesten som et bestillingsverk hos Multiconsult og ikke et veifaglig forprosjekt.

Kommentarer til Planprogrammet

Leser man gjennom planprogrammet sitter man igjen med flere spørsmål enn svar. For eksempel under punkt 1.3

Hovedmål 1:

Trafikksikker og effektiv ferdsel for alle trafikkantgrupper, kulepunkt 2, "*Sammenhengende tilbud til syklende*".

Dette finnes jo også i dag! Det er en selvfølge at hvis vi får ny vei så skal dagens tilbud for syklende ikke bli dårligere. Dette er jo ikke noe nytt!

Hovedmål 2: Legge til rette for utvikling av eksisterende tettsteder, kulepunkt 2: "*legge til rette for ønsket utvikling i forhold til kommunens arealbruksstrategi*".

Min påstand at veivalget er tilpasset kommunes arealplaner og ikke trafikantens behov. En 4 felts motorvei, 17 km fra Opplands grense sørover mot Oslo, som ender opp i en ett løps tunnel, løser ingen trafikkproblemer. Faktisk er dette ekstrem sløsing med budsjett penger til veibygging og igjen får vi et bevis på at påstanden ”stykkevis og delt” er den korrekte beskrivelsen av norsk vei politikk.

Videre kan vi lese at trafikken i Stasjonsveien vil bli redusert. Hvordan ser man for seg at det skal løses når man i dag har bygget senter på Mo som har alle servicefunksjoner vi som innbygger på Rotnes og Tymyrhaugen trenger? Der finner vi foruten barnehager, ungdomsskole, videregående skole og bibliotek også alle dagligvarebutikkene, vinmonopol, optikker, frisør, apotek, fysioterapeuter, restaurant, bokhandel, klesbutikker, sportsforretning, ja kort sagt alt vi trenger. I tillegg ønsker man også politisk i sin arealplanlegging i kommunen å bygge dette ut til å bli en ”Rotnes by” bare man får lagt veien i tunnel. Dette betyr at vi som bor på vestsiden av Rotnes og på Tymyrhaugen får enda flere tilbud nede på Mo, noe som igjen generer større trafikk i Stasjonsveien.

Går man videre i planprogrammet leser man under punkt 2.1.2 at ”*retningslinjene tar sikte på at barn og unges interesser blir bedre ivaretatt i planleggingen av det fysiske miljø*”. Spørsmålet er da om Planprogrammet er lagt frem for Trygg trafikk. Dette kan man ikke finne noen steder er gjort.

I Planprogrammet under punkt 3.2.1 Kollektivtrafikk leser vi at kollektivandelen for reisende er lav. Dette vil **ikke** bli noe særlig høyere så lenge den nye veien ikke har kollektivfelte til bussene. En ny bredere vei vil kun resultere i flere bilbrukere. Videre står det at de fleste turene går til Nedre Romerike og Grorudalen! Ja, hvor trodde man at vi i Nittedal reiste? Dette betyr i klartekst at den nye Rv.4 vil få en enda lenger kø så lenge man ikke gjør noe med Hagan tunnelen. Hva da med miljøforurensing?

Videre leser man at under 3.3.4 Kulturmiljø, ”*det er ikke foretatt verdivurdering av tettstedet på Rotnes, da det vil kreve mer detaljert registrering*”. Ja, her bor det faktisk flest innbyggere i hele Nittedal. Det er merkelig at man ikke går inn å verdivurdere dette stedet, hvor det er størst tvist om hvor veien bør ligge.

Kommer man til punkt 3.4 leser man videre ”*Kommunen er en del av det felles bolig- og arbeidsmarkedet i Oslo regionen, og 70 % av de sysselsatte pendler til andre kommuner, majoriteten til Oslo*”. Enda et bevis på at Planprogrammet er feil! Den nye veien, uten kollektivfelt og uten utvidelse av Hagan tunnelen vil ikke løse dette problemet.

Under samme punkt leser man vider at dagens trafikk på Rv.4 er så stor at den har en avvisningseffekt i forhold til å benytte tilbudet på Mo. Ja er det noe rart når man har tradisjonelle kryssløsninger på en riksveg med hastighet 60 km/t! Det er faktisk mulig å bygge planfrie kryssløsninger i dag. Hold dere bare unna rundkjøringer så går dette ganske så greit.

Til slutt vil jeg kommentere usikkerheten i prisen på prosjektet. Bare fra 2007 til 2008 har prisene i anleggsbransjen for vei økt med nærmere 20 %, ja asfaltprisen nesten 25 %. Man har i flere år hatt nytten av konkurranseutsetting, men det siste året har prisene økt dramatisk, og med stadig høyere oljepriser vil nok kalkylene måtte justeres opp flere ganger

Min mening er at Multiconsult ikke har levert en god jobb. Det er ikke utført grundig nok forprosjektering. De fleste alternativene er lagt vekk uten at det virkelig seriøst har blitt

vurdert om det er en samfunnsmessig lønnsom investering. Jeg kan heller ikke finne at det er utført LCC beregninger i planprogrammet, kun bare det finnes et Planprogram for konsekvensutredning som beskriver hva som skal konsekvensutredes, forhåpentlig før man gjør sitt endelige valg.

Konklusjon

Min påstand er at bygging av ny 4 felts motorveien på en strekning av Rv.4 gjennom Nittedal er ikke noen god løsning. Selv om det legges opp til tunneløsningen er noen fremdeles ikke god løsning for miljøet. Og slettes ikke VI alternativet. Den tunnelen er prosjektert alt for kort og vil derfor ha en geometri som vil gi til dels store støy og luft forurensinger fra trafikken. Det vil være stor luftforurensing og svevestøvproblemer fra partikler < Pm 2,5. Det er kjent at partikler av denne størrelse kommer fra eksos fra trafikken, og er den mest skadelige luftforurensningen for mennesker. I tillegg er det nesten umulig å fjerne partikler av denne størrelse selv med hyppig renhold. Det er ved tunnelmunningene en vil få de største konsentrasjoner av denne type partikler og når den ene munningen planlegges nær opp til et tett befolket villaområde sier det seg at dette vil være svært uheldig på sikt. I tillegg vil energibehovet til tunnel være formidabelt i forhold til vei i dagen. Vifter og lys samt tekniske innretninger krever energi og vedlikehold som i dag ligger på det 5-6 dobbelte av hva en vei i dagen koster

Videre vil VI alternativet gi store støyproblemer for bebyggelsen på østsiden av Tymyrhaugen. Området er utbygd på -70 og -80 tallet av folk som ønsket å komme vekk fra støy og trafikk. Samtidig var det sentralt fordi man hadde nærhet til tog som transportmiddel til sentrum. Ved å bygge en ny 4 felts vei langs med, og rett på nedsiden av denne bebyggelsen kan ikke være miljøvennlig løsning på en ny vei i 2008.

Så lenge det ikke er noen planer for utbygging av Hagan tunnelen til to løps tunnel er ny 4 felts riksvei på strekningen Kjøl til Opplands grense nærmest å regne som et bortkastet veiprojekt. Det er verken økonomisk eller samfunnsmessig lønnsomt å bruk flere milliarder på et prosjekt uten å gjøre noe med Hagan tunnelen, og Fossumdiagonalen. En bør vente til de to er ferdig utbygd, ja muligens er det ikke nødvendig da heller.

Dagens vei gjennom Nittedal vil kunne benyttes i mange år fremover med mindre endringer. Det må bygges ut kollektivfelt i begge retninger, og muligens noen få planfrie kryssløsninger (Åneby, Rotnes og Mo). Da vil Hagan tunnelen fortsatt ikke være bremsen for kollektivtrafikken fordi bussene vil benytte tidligere Rv.4 over Slattum. Strømmen av privatbiler vil muligens heller ikke øke så drastisk i og med at kollektivtilbudet kan styrkes med mange flere bussavganger.

I tillegg bør det vurderes om ikke T-banen burde forlenges de få kilometeren fra Vestli til Hagan, og senere på sikt opp så langt som til Mo. Det ville være fremtrettet miljøvennlig samferdselspolitikk på sitt beste. Ved denne siste løsningen vil dagens Rv. 4, utbygd med kollektivfelt, holde i flere generasjoner frem. Og for å forandre litt på sitatet til en annen sambygding, ” Dette vil være kollektivsatsingen for de neste 100 årene”

Tom Kristoffersen

John Holthe og Anne Kjersti Bekkelien
Hadelandsveien 1413
1484 HAKADAL

Hakadal, 18.05.2008

Statens vegvesen, Region øst
Pb. 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

Høringsuttalelese til: Planprogram, Rv. 4 Kjøl-Oppland grense, Nittedal Kommune.

Planprogrammet skal i ht. Kap. 1.4.3 *Planprogramfasen, begrense antall korridorer som er aktuelle å utrede nærmere*. Det er vist et forslag til korridor i fig. 5.2.1 for utvikling av alternativer i kommunedelplanen. Vi vil protestere mot forslag til korridor som vist på fig. 5.2.1. Vi mener at i viste korridor må M1- og U-alternativer fjernes og korridor grense legges lenger mot vest, (opprinnelig vestre korridor kap. 4.4.2) pga følgende:

- 1- M1- og U-alternativene er i konflikt med *Mål* som angitt i kap. 1.3 post *bedre bomiljø langs eksisterende rv4*. Ingen av alternativene M1 og U vil kunne bedre bomiljøet langs Rv4 fordi de vil komme for nær inntil dagens bomiljøer ved tettstedene og langs veien forøvrig. Dette gjelder spesielt for tettstedene Døli og Åneby. For å bøte på dette er det foreslått tunnel i nordre del av Døli. Hva da med resten av Døli og ved Åneby? Disse alternativene kan umulig gi noen bedring av bomiljøet her. For strekningen Kjøl-Åneby sør kap. 5.2.2. skal det vurderes løsninger: *Strekningen Rotnes-Åneby skal optimaliseres slik at: dagens bebyggelse belastes i minst mulig grad*. Man kan undre seg over hvorfor dette ikke er nevnt for strekningen Åneby sør-Døli nord i samme kapittel. Det er her det bor flest mennesker inntil Rv4.
- 2- M1- og U-alternativene vil være i konflikt med kap. 3.3.1 Landskapsbilder. Områdene langs Nitelva er nevnt som områder med stor verdi, *stor verdi på strekning med meanderende elveløp, og middels til stor verdi på øvrige strekninger*. Meanderende løp er det på store deler av elva, ved Mo/Rotnes, sør for Strøm bru, Blikrud (nord for Åneby), Fossen og øst for Døli. Dette er spesielt nevnt i kap. 4.4.3: *En føring øst for Døli som innebærer to kryssninger av Hakadalselva i et område med meandre (M6) siles ut pga konflikter med naturmiljø og jordvern*.
- 3- M1- og U-alternativene vil være i konflikt med kap. 3.3.3, Naturmiljø. Her igjen er Nitelva/Hakadalselva med meandre nevnt som område med "stor verdi".
- 4- M1- og U-alternativene vil være i konflikt med RPR (rikspolitiske retningslinjer) for vernede vassdrag, dvs 100m vernebelte langs elva, ved Rotnes, Strøm, Blikrud, Fossen og Døli (Trebyen).
- 5- En ny Rv4 langs M1 eller U-alternativet vil bruke opp dyrket mark på store deler av strekningen Rotnes- Døli nord. Fra Rotnes til Åneby og Blikrud til Døli må en

brede veg nødvendigvis måtte legges på dyrket mark. En motorveg med jordvoll(er) vil måtte ta opp mye dyrket mark. Øst-alternativene er silt ut av denne grunn, kap. 4.4.3: *Alle østalternativene på denne strekningen (Kjul-Åneby sør) foreslås silt ut, primært av jordvern hensyn til tross for kun halve investeringskostnaden i forhold til øvrige alternativ.*

Etter vår mening må M1- og U-alternativene siles ut fra foreslåtte korridorer for ny Rv4 av ovennevnte grunner.

Med hilsen

Anne Kjersti Bekkelien og John Holthe

Her kommer oppdaterte kommentarer til en Vest-rettet RV4 nybygg. Jeg vil gjerne få tilbakemelding fra dere og sender dette til uttalelshøring.

Jeg anser RV4 alternativet V1 til å ikke være et realistisk alternativ. Denne er ikke miljøvennlig og tar ikke hensyn til befolkningen på Rotnes/Tumyrhaugen.

V1 kan ikke betraktes i det hele tatt som et alternativ.

Følgende punkter kan regnes som trafikkrelaterte synspunkter

1)

Overordnet mål for alle kommuner, og med dette også for Nittedal kommune, bør være å redusere bil trafikken. Med dette er det meningsløst å satse på et fire felts alternativ. Mulig det kan være lurt å utbygge kollektivfelt ved siden av eksisterende RV4, bedre ville det ha vært å øke kapasitet av tog. Utbygging av RV4 må ses i større sammenheng, og jeg ber om at dere vurderer å ta planlegging sammen med sporveiene (NSB?).

2)

Hoveddeler av riksvei 4 (spesielt inn til Oslo) er ikke fire felts bygget per dags dato, og vil ikke bli det over tid (Slattum tunnel...). Det er helt meningsløst å ha fire felts RV4 ved Rotnes men ikke helt inn til Oslo! Slattum tunnelen er relativt ny. Denne blir ikke fornyet i avsebar tid, og gir med dette en umiddelbar flaskehals for en fire-felts løsning ved forbi/under Rotnes.

3)

Oppe på Rotnes/Tumyrhaugen området er det ikke nødvendig å ha fire felts RV4. Det er stortsett ingen trafikk bortsett av rushtiden. Men man bør ikke gjøre dette inngrepet bare pga rushtiden, heller velge andre alternativer som å forbedre kollektiv trafikk.

4)

Toglinjen er egentlig for små allerede. Denne kan ikke bygges ut, gjennom Rotnes/Tumyrhaugen, pga for tett bebyggelse. Ved å flytte RV4 viser Nittedal kommunen og regjeringen bare at dem ikke kan treffe langsiktige og med dette fornuftige bestemmelser. Mere fornuftig ville det være å bygge ut nåværende RV4 og samtidig utvikle en bedre toglinje der nede, som gir muligheten til en kollektivtrafikk med mere kapasitet og høyere gjennomsettning. Dette gjelder selvsagt også godstrafikk. Dette er i tillegg et veldig viktig aspekt mht miljø, som regjeringen og Nittedal kommunen ikke ville ta hensyn til ved å godjenne V1

5)

Trafikken kommer ikke til øke i stort grad framover. Befolkningen kommer ikke til å vokse videre som den gjorde de siste årene. Men selv hvis den ville vokse, så stopper trafikken umiddelbart opp ved Slattum tunnelen. Konsekvens er tydelig: Men må finne en annen og mye mere miljøvennlig løsning, som muligens må bli tog basert. Trafikk fra Gjøvik og muligens Bergen vil ikke øke heller. Som sagt er største problemet for Rotnes regionen rushtrafikk, som ihvertfall ikke ville falle sammen med trafikk fra/til Gjøvik Bergen. Utenfor rushtiden har TV4 mer enn nok kapasitet, det trengs ikke fire felt. I tillegg er det bestemmt at E6 skal bygges ut videre, slik at denne kan /bør velges av reisende, isteden for RV4. Men som sagt kommer verken befolkningen som også trafikken ikke til å øke, spesielt ikke hvis

kommunen/regjeringen legger til rette for miljøvennlig transport!

6)

Tunnelen opp til Rotnes er den dårligste løsningen av alle alternativer. Tunnel er spesielt dyrt, og denne Tunnelen går ikke en gang gjennom Varingen, den går bare rett opp på bare den ene siden (mindre enn halv parten!).

Dette fører i tillegg til en veldig miljøfiendtlig løsning, siden biler som kjører oppover produserer veldig mye CO₂, samme gjelder biler som tar tunnelen nedover siden de benytter seg av stortsett motorbremse. Tunnelen er jo i tillegg ikke hovedsakelig ønsket/tenkt til Rotnes, men for å kunne håndtere fra Gjøvik og fra vestlandet, så det er ikke behov for å tunnelen gående gjennom Rotnes uansett!

7)

Hvor er den store miljøvennlighets tanken her? Alle er klar over at hvis man legger til rette for mere bil trafikk, så oppstår også mere bil trafikk. Dette er uforsvarlig mht tanken på miljøvennlighet. Man burde vurdere å legge til rette for å kunne bygge ut toglinjen under Mo senere.

Følgende punkter kan regnes som synspunkter som vil gjøre at folk boende på Rotnes område vil bli misfornøyd

8)

Hvis man ser på utviklingen og veksten av Rotnes, så har Rotnes vokst vekk fra RV4 - ikke langs RV4. Flytter kommunen RV4 rett inn på Rotnes, så vil kommunes miste troen og tilliten av Rotnes borgere/beboere. Kommunen (og regjeringen) ble ikke valgt gjennom folket for å true livskvaliteten folk har/hadde.

9)

Å flytte RV4 midt inn på Rotnes vil nedsette prisen av manger boliger og eiendomer. Mange vil klage og sikkert lykkes med erstatningsklager når kommunen bevisst nedsetter verdien av einendommene. Dette vil øke kostnaden for å bygge V1 løsningen betraktelig, samtidig vil det redusere livskvaliteten/bomiljø på Rotnes på alle tenkbare måter. Prosjektet settes i stor fare både mht kostnader og forsinkelse ved å velge Vest-alternativ pga stor motstand!

10)

Rotnes kan bli en finansiell grove. Mange, inkludert meg, vil forlate og med det flytte vekk fra Rotnes, siden de forventningene som nærhet til marka, fred og stille vil ikke kunne oppnås ved å flytte RV inn på Rotnes. Vest alternativ fører (muigens) mye trafikk rett forbi marka grense og boområder, som både er skadelig for befolkning og naturen, som det også er hensynsløs mht befolkningen og Nordmarka.

11)

En tunnelåpning på Rotnes/Tumyrhaugen (Nittedal stasjon) vil skape ytterlig kaos på Rotnes/Tumyrhaugen (Stasjonsveien). Kommune fokuserer utbygging av senter på Mo. Dette betyr at folk vil kjøre først opp til Rotnes, og deretter ned Stasjonsveien for å handle der. Det er snakk om 6000 mennesker som bor her og med dette ville en tunnel åpning på Rotnes skape en uforsvarlig kaotisk trafikksituasjon. Man ville med dette igjen ikke ta hensyn til å skape en miljøvennlig løsning!

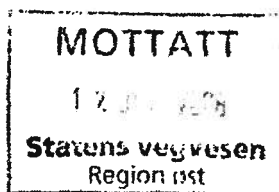
Løsning: Min mening er at en løsning for problemet ville være: to felts vei i kulvert/tunnel under Mo - der hvor RV4 er per dags dato. Mulig at den bør ha bussfelt i tillegg. Dette ivaretar etablerte og historisk vokste boområder, skaper gode trafikkforhold mht infrastruktur (Mo senter og utbygging av det) og vinter. Dette blir i tillegg en rimeligere løsning enn alle ander Vest-Tunnel-alternativer. Med denne løsningen kommer man ikke til å kaste bort penger for et fire felts vei prosjekt, som direkte angrenser en ny to felts tunnel (flaskehals). Man legger heller ikke til rette for mere trafikk, som ikke er sannsynlig og som heller ikke bør provoseres. Dette er en miljøvennlig løsning!

Takk for oppmerksomheten, mvh
Stefan Mielenz

Stefan Mielenz | System Development | Tomato AS <<http://www.tomato.no/>>
Brynsalleen 2, P.O. box 6472 Etterstad, N-0605 OSLO

stefan@tomato.no | Mob +47 458 63752
Office +47 22 82 15 10 | Fax +47 22 68 46 00

Gunnar Eigeland
Øvre Huseby 2
1482 Nittedal



12/6/08
2006/8012

Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Planprogram rv. 4 Kjøl – Oppland grense

Jeg har med interesse lest planprogrammet og synes dette ser dekkende ut i forhold til den oppgaven som skal gjøres. Jeg har også merket meg at planprogrammet er nøytralt i forhold til eventuell oppdeling av den videre planlegging.

Det som for meg virker skremmende i denne planprosessen er den trege fremdriften, og koblingen mellom manglende planer og manglende muligheter for å komme med i kampen om midler til utbygging av rv. 4.

Jeg jobbet i Vegdirektoratet i perioden 1970 – 1974. Allerede da var riksveg 4 gjennom Nittedal et diskusjonstema. Men la meg hoppe over de neste 30 årene og gå til 2005.

I forslag til Felles mål og planforutsetninger av april 2005 heter det på side 4:

..... *Arbeid med planprogram for konsekvensutredning og kommunedelplan bør derfor settes i gang i 2006.*

Målsettingen var å sørge for at prosjektet kunne være i posisjon til vurdering i NTP 2010 – 2019. Akk ja – slik gikk det ikke.

I Felles mål og planforutsetninger av mai 2006 heter det på side iv:

Statens vegvesen vil etter sommerferien starte prosessen med å utarbeide planprogram i henhold til bestemmelser i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger.

Nå, nesten to år senere, er man fortsatt bare i sving med å utarbeide dette planprogrammet.

I forslaget til planprogram av april 2008 er det, så vidt jeg kan se, ikke skrevet noe om fremdriften av planarbeidet. I referat fra møte i Nittedal Rådhus 18.4.2008 står det imidlertid:

Rv. 4 gjennom Nittedal er ikke prioritert i Nasjonal transportplan og det er derfor usikkert om Statens vegvesen kan prioritere planmidler til dette prosjektet. Oppstart av den videre planlegging med konsekvensutredning og kommunedelplan er pr. i dag usikkert.

Det står også:

Et prosjekt må ha i dag ha en godkjent kommunedelplan for å kunne komme med i NTP.

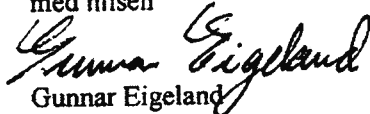
Da begynner det å stokke seg for en pensjonert vegmann. Jeg leser dette slik:
Rv. 4 er ikke med i NTP og det er derfor usikkert om det kan startes planlegging, men hvis man ikke starter planleggingen slik at man får en plan, så kan man ikke komme med i NTP.

Det er ikke til å unngå at det er fristende for meg å begynne å filosofere litt rundt dette med høna og egget – hvem kom først?

Statens vegvesen har de siste årene vært aktivt med på folkemøter og på andre måter vært med på å skape engasjement rundt planleggingen av hva som skal skje med riksveg 4 i Nittedal i årene som kommer. Jeg har selv fungert som en støtteperson i en aktiv lokal studiegruppe.

Vegvesenets arbeid har nå ført frem til et planprogram som for meg ser ambisiøst ut, men greit. Hvis konklusjonen på dette arbeidet og engasjementet er at dere nå legger videre planlegging på is, så føler jeg at dere har vært med på å holde folk i Nittedal for narr. Jeg kan ikke forstå annet enn at dette vil svekke tilliten til Statens vegvesen. Min konklusjon er derfor at planprosessen må føres raskt og effektivt videre.


Nittedal, den 10. juni 2008,
med hilsen


Gunnar Eigeland

ODD MARTINSEN
RAUERØSKAUVEIEN 60Z
N-1482 NITTEDAL



Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

 Statens vegvesen	
Journaldato: 27.05.08	Arkivkode: 322
Saks-/dok.nr.: 2006080128-47	

Nittedal 23.5.2008

Uttalelse til planprogrammet for Rv4, Kjøl - Oppland grense i Nittedal.

Viser til overnevnte fra april 2008. Ut fra alle veialternativene som var silingsfasen, er det fra lokalpolitisk hold og fra lokalbefolkningen stor forståelse og små innvendinger om de valgene som SVV har gjort.

Konklusjon:

Det må være riktig i dagens økonomiske situasjon å dele hele strekningen i 3 utbyggingsetapper i nevnte rekkefølge:

- Kjøl - Åneby sør
- Åneby sør - Døli nord
- Døli nord - Oppland grense

Det vil være veldig negativt hvis det nå ikke skaffes planleggingsmidler til den avsluttende delen når så mye av grunnarbeidet er gjort, og det er god stemning i bygda med arbeidet SVV har gjort.

Det er avgjørende og viktig at første veiutbygging går til Åneby sør, slik at det er valgalternativer for neste veietappe.

Målsetningen må være på en eller annen måte å få omtalte strekning vurdert under Stortingets vårsesong 2009 vedr NTP 2010 - 2019.

Tracevalg for ny Rv4 må bestemmes før nye bolig-/næringsområder reguleres, spesielt sør og nord for Rotnestunnelen, men også senere for Åneby-, Døli- og Løvstadorrådet.

Generelle kommentarer.

SVV har selv signalisert at av de alternativene som ikke er silt ut, er vestalternativet det mest aktuelle. Dette støttes 100% av dagens kommunestyre i Nittedal og av lokalbefolkningen. Riktignok er det noen som har andre synspunkter grunnet manglende generell informasjon om dagens og fremtidens veibygging.

Ei tverrpolitisk studiegruppe på 15 personer bestående bl.a. av 2 tidligere ordførere og mange tidligere kommunestyrerepresentanter har i nærmere 3 skaffet seg informasjon om veiutbyggingen av Rv4 gjennom Nittedal og engasjert seg i de infomøtene som har vært om Rv4.

Tracevalget for etappen Døli nord - Oppland grense er selvsagt med nødveuc utbedring av dagens vei som også grunneierne er enige om.

Tracevalget for Åneby sør - Døli nord må nødvendigvis ikke bestemmes samt med etappen Kjul - Åneby sør, da den realistisk ligger noe frem i tid.

Tracevalget Kjul - Åneby sør er av stor betydning for Nittedal kommunes fremtid. Det er mange tungtveiende grunner for at vestalternativet velges:

- God måloppnåelse og små konflikter
- Relativt kort utbyggingsetappe
- Tilfredsstillende fylkesplanen for Romerike 2005 - 2025
- Tilfredsstillende kommunale utbyggingsplaner
- For stor trafikk på dagens veistandard i følge SVV's målinger
- For mange dødsulykker og alvorlige ulykker på dagens riksvei
- For mye bilstøy i store boligområder med dagens riksvei
- Kombinasjonsproblemer med kollektiv trafikk (jernbane og buss) m dagens riksvei
- Problemer for biltrafikken fra tilførselsveier og mange farlige avkjørsler med dagens riksvei
- Trafikksikkerhet (nullvisjonen)
- Rv4 bort fra nærmiljøene
- Kombinasjonsmuligheter med jernbanen som rustes opp
- Kollektivtransport buss på lokalveien (dagens Rv4)
- Trafikk- og støyreduksjon på tidligere hovedtilførselsveier grunnet snarere på-/avkjøring til/fra Rv4 (Rotnes nord og Åneby sør)
- Betydelige støyreduksjoner i hele Rotnesområdet (Rotnes, Bjertne Nygård og Mo), Strømområdet og Åneby sør
- Nærings- og boligmessige utvidelsesmuligheter
- Svært beskjedne bruk av dyrket mark
- Ingen barrieredeling av bygda
- Støyskjerming ved tunnelutløp Rotnes sør og nord reduserer betyd bilstøyen øst- og vestover
- Svært beskjedne riving av boliger
- Ingen problemer med markagrensa
- Ingen inngrep i Nitelvas vernebelte

- Vil ikke være flomutsatt
- Uforstyrret trafikkmessig anleggsdrift
- Lite behov for ekstra underganger/broer grunnet forbindelse over tunnel
- Tar vare på kulturlandskapet og den grønne bygda
- Bevarer kulturmiljøene i bygda

Med alle ovenfornevnte argumenter må det være sterkt nok grunnlag for å mene at vestalternativet for Kjøl - Åneby sør er det desidert beste alternativet for nye Rv4.

Med yennlig hilsen

Odd Martinsen

Til prosjektleder i Statens vegvesen.

Vi skal ha årsmøte i Elnes Vel tirsdag 26.februar, så jeg vil gjerne ha litt informasjon om hvordan staa er idag om den planlagte veien rv.4 . Hvor langt dere er kommet med planene nå idag.

Vi er helt imot ideen om å legge den nye Hovedveien langs Holmsida og forbi bebyggelsen på vestsida av Elnesveien.

Det som for oss ville være naturlig, er tunnel fra Åneby gjennom Varingskollen og ut ved gamle hoppbakken ved Burås.

Videre kan denne veien knyttes til nåværende vei ved Sagstua.

Vi er for Ståle Pinslies utkast til Varingskollen, men hans videre forslag om bygging av tunnel helt frem til Bomstua er vi ikke enig i.

heller ikke løsningen som foreslått fra Bomstua, her skal veien gå i dagen ovenfor nåværende bebyggelse. Dette vil ødelegge et unikt friluftsområde for alle her nord i Hakadal. Særlig område rundt elva Ela ,som kommer fra Elvannet. Disse opplysningene har dere sikkert fra før.

Håper å høre fra dere.

Med hilsen
for Elnes Vel
Unni Engen

Fra: Anne Johanne Botterud [aj@botterud.no]

Sendt: 22. februar 2008 14:49

Til: Sandsmark Heidi

Kopi: Signe Bock Seggaard; Grethe Braaten; Helge Mjømen; Hilde Næss;
Kjell Erik Dæhlen; Morten Lund; Tor Arne Limstrand

Emne: RV4 , Høringsuttalelse

Til Heidi Sandsmark

Hei og takk for en informativ telefonsamtale. Fint å høre at det er lite sannsynlig at tunellen skal komme høyere opp enn ca. til Rotnes bruk. Men siden ingenting enda er avklart vil vi likevel komme med våre synspunkter før kommunestyremøtet i Nittedal kommune førstkommande mandag.

Tumyrhaugen vel stiller seg samlet bak Aksjonsgruppa på Rotnes og er sterkt imot å legge RV 4 i tunell opp til Nittedal togstasjon. Vi stiller oss bak aksjonsgruppas argumentasjon og legger ved deler av dette her. Vi vil komme tilbake til dere med en ny uttalelse på den nye høringsrunden etter påske og vi kommer til å engasjere oss sterkt i denne viktige saken.

Argumenter mot å legge tunellen så høyt opp som til togstasjonen er :
- Foringelse av bo- og nærmiljøet i eksisterende boligområder på og omkring Tumyrhaugen i form av vedvarende støy- og støvplager fra en fire-feltsvei. - Foringelse av naturmiljøet i og omkring eksisterende boligområder - spesielt nord for bebygget område på Tumyrhaugen (Linfåningen). - Foringelse av markas naturlige rolle som tilholdssted for dyr og fugler - spesielt vil V1 medføre negative konsekvenser for det nåværende vilttrekket nord for Utsiktsveien. - Store punktutslipp av CO2, NO2 og PM10 fra tunnelutløpene. Forholdet mellom CO2 og NO2 og PM10 er 1:1. Dobles CO2 utslippet dobles også de andre luftforurensningene, NO2 og PM10. En tunnel med sterk stigning vil forårsake svært sterk luftforurensning (PM10) fra tungtrafikken som må bruke unødvendig mye energi for å klatre opp en slik stigning. Luftforurensningen og CO2 utslippet vil være svært stort fra nordre utløp av tunnelen på grunn av sterk stigning.

For Tumyrhaugen vel

Anne Johanne Botterud, Formann i Tumyrhaugen vel

post@tumyrhaugen.no

www.tumyrhaugen.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Finn Roar Soenstebj [mailto:finn-rs@online.no]

Sendt: 27. februar 2008 10:44

Til: Sandsmark Heidi

Emne: Rv4

Statens Vegvesen

Heidi Sandsmark

Takk for tidligere svar. Jeg har noen synspunkter og spørsmål jeg håper dere kan ta inn i vurderingen, samt besvare!

Skuffende rv4 presentasjon

Det er trist at SVV har en pesimistisk planleggingsstrategi! Med en tredelt utbyggingsplan blir det lett bare 1 byggetrinn som blir realisert og resten blir skjøvet ut i en uvis framtid!

Hele nye rv4 som stamvei må inn i nasjonal transportplan. Hele korridoren må fastlegges i kommunedelplan nå. At det i gjennomføringen bygges delstrekninger, må aksepteres, så lenge ikke det må en helt ny prosess til for å gjennomføre neste etappe! Det uakseptable er at det bygges stamvei forbi Rotnes til Åneby, så til Døhli, osv. Delløsningen Rotnes ? Åneby må være lokal vei inntil hele strekningen til Opland grense er klar! Det er ikke transportøkonomisk forsvarlig å sende gjennomgangstrafikken opp en Rotnesbakke og ned en Ånebybakke eller omvendt! 7500 -10000 biler, derav mye tungtrafikk, vil skape mye unødvendig forurensning, støy og støv. I tillegg må det anlegges omfattende kryssløsning som vil gå ut over dyrka mark, og som vil forsinke gjennomføringen av ny vei! Fordelen med lokal vei er at 3000 ? 5000 pendlere fra Rotnes / Åneby kan bruke lokal vei fram til Kjul ? og derved bedre framkommeligheten på rv4.

Kommuneplan og stamveikorridor må omfatte hele strekningen Kjul ? Opland grense. Det må ikke reises tvil om nødvendigheten av en parallell vei slik at dagens vei i framtriden blir lokal! Det er skuffende at SVV velger bort de beste alternativene i Hakadal med begrunnelsen at de er dyrere! I et hundreårs perspektiv vil en vei med jevn stigning Kjul ? Stryken spare inn store mengder drivstoff, forurensning, osv. Er dette tatt med i beregningen? Med vestalternativet V6 vest for jernbanen fra Åneby blir det noen korte streninger med tunell. Veien vil gå gjennom næringsfattige skogslier og berører få boliger da skogen er en dempende barriere. At den berører Markagrensa må en se bort fra, enten må grensa justeres eller akseptere veien innefor grensa! En vei øst for jernbanen nordover fra Åneby vil berøre jordbruksarealer og mange bruk og boliger. I tillegg vil kryss ved Sagstua og Korsveien ta store arealer. En permanent bakke opp fra Sagstua for all trafikk nordfra vil gi stor økning av forurensning, støv og støy. Erfaring med støy fra toget tilsier at tungtrafikken vil høres godt i Tøyenområdet. At SVV velger bort eks. alternativet V6 med begrunnelse pris, må forklares. Hvordan blir regnestykket om en ser det i et hundreårsperspektiv? Landbruk er en fornybar resurs, en næringsvei som fra klimaekspertenes synsvinkel vil få økt betydning i framtida. Samtidig som det blir knapphet i tilgangen på drivstoff. Er SVV oppdatert og tar hensyn til disse faktorene? Det ville vært svært interessant å få et regneeksempl på hvordan og hvilke faktorer som prissatt gir grunn for å velge bort V6, V7, V8 til fordel vei over dyrka mark. Om V6 ble vidreført til Stryken kryss, ville en slippe et nytt stort kryss ved Varpet, samt parallell vei til Stryken. Er en slik løsning vurdert?

Håper på et positivt svar!

Vennligst
Finn Roar Sønstebj