



Statens vegvesen

Rv. 4 Kjøl-Oppland grense - forslag til planprogram
Nittedal kommune



Innholdsfortegnelse

1	Innledning	2
2	Høringsuttalelsene - noen hovedtema	3
3	Statens vegvesens anbefaling	5
4	Sammendrag innkomne høringsuttalelser med Statens vegvesens sine kommentarer.....	6

Datert: September 2009

1 Innledning

Statens vegvesen har i samråd med Nittedal kommune utarbeidet forslag til planprogram for kommunedelplan og konsekvenstredning ihht plan- og bygningslovens kap VII-a, for prosjektet rv. 4 Kjøl-Oppland grense. Statens vegvesen Region øst er tiltakshaver. Forslag til planprogram for rv. 4 Kjøl – Oppland grense ble sendt ut på høring og var til offentlig ettersyn i perioden 16.april til 20.juni 2008. Planprogrammet ble i utgangspunktet ikke sendt til Lunner kommune, Oppland fylkeskommune og Fylkesmannen i Oppland. Vi har derfor i etterkant av høringen innhentet høringsuttalelse fra disse. Det er kommet inn 34 høringsuttalelser til forslag til planprogram. Før planprogrammet ble lagt ut kom det inn 3 uttalelser, som også tas med og behandles som høringsuttalelser. Fullstendig kopi av uttalelsene vil også bli oversendt Nittedal kommune.

Planprogrammet skal redegjøre for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Planprogrammet skal konkretisere hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag, samtidig som det skal avgrense videre utredninger ut i fra hva som ansees som beslutningsrelevant. Programmet skal også konkretisere og avgrense hvilke korridoralternativ som skal utredes videre. Valg av trasé og en mer detaljert utforming av en ny rv. 4 må gjøres gjennom planarbeidet som nå følger, i første omgang kommunedelplan og konsekvensutredning.

I tillegg til forslag til planprogram er det utarbeidet en verdi- og sårbarhetsanalyse med fokus på ikke prissatte konsekvenser samt en silingsrapport. Formålet med silingsrapporten er å dokumentere på hvilket grunnlag ulike løsninger er forkastet slik at man står igjen med et begrenset antall korridoder/områder for behandling i kommunedelplan med konsekvensutredning.

Som en del av medvirkningsprosessen under planarbeidet ble det avholdt to idédugnader/offentlig møter for å utvikle nye vegalternativer før planprogrammet ble lagt til offentlig høring, samt ett offentlig møte i høringsperioden.

Gjennom prosessen med planprogram er følgende mål konkretisert for prosjektet:

- **Hovedmål 1: Trafikksikker og effektiv ferdsel for alle trafikantgrupper**

Delmål

- Trafikksikker rv. 4 med tilførselsveger
- Sammenhengende tilbud til syklende
- Legge til rette for bruk av kollektive reisemidler

- **Hovedmål 2: Legge til rette for utvikling av eksisterende tettsteder**

Delmål

- Utvikling av Mo/Rotnes som et samlingspunkt for handel og næringsvirksomhet
- Legge til rette for ønsket utvikling i forhold til kommunens arealbruksstrategi
- Bedre bomiljø langs eksisterende rv. 4
- Ta vare på stedlige kvalitet og identitet

Dette dokumentet inneholder et kort sammendrag av innkomne høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer inkludert eventuelle anbefalinger til endringer i planprogrammet. Endringer er markert med gult.

2 Høringsuttalelsene - noen hovedtema

Statens vegvesens oppfatter i hovedsak høringsuttalelsene å være positive til tiltaket og støttende til anbefalt siling. Dette gjelder så vel offentlige høringsinstanser som organisasjoner og andre. Ankepunktene går på at enkelte alternativer burde vært silt ut eller omvendt. Videre kommenteres det også temaer som ligger utenfor prosjektets mandat eller det er tema som vil bli ivare tatt senere i planprosessen. Flere av uttalelsene er sendt som felles uttalelse av Vel eller andre interessegrupper. Noen av de øvrige høringsuttalelsene har henvisninger til disse, dette har vi skrevet i kommentarfeltet der det er aktuelt.

Transportanalyse

Dagens situasjon viser at trafikkmengdene på rv 4 i Nittedal forårsaker både trafiksikkerhetsproblemer og tidvise framkommelighetsproblemer. Mye av trafikken i Nittedal er vendt sørover mot Oslo og Romerike. Mer enn 68 % av arbeidstagerne bosatt i Nittedal pendler ut av kommunen og ved Oslo grense er 66 % av trafikken fra Nittedal.

I den sørlige delen av Nittedal er hovedtyngden av trafikken til/fra eller intern i Nittedal og domineres av arbeids- og fritidsreiser. I nord er trafikken dominert av gjennomgangstrafikk og mye helge- og fritidsreiser. Gjennomsnittlig tungtransportandel gjennom kommunen er ca. 10 %.

Det vil i forbindelse med kommunedelplanprosessen og konsekvensutredningene bli gjennomført trafikkanalyser for framtidig trafikk. Trafikkanalysene skal utføres for 20 år etter trafikkåpning ut i fra prognoser fastsatt av Transportøkonomisk institutt. Det vil i forbindelse med konsekvensutredningen også bli vurdert behovet for utvida trafikkanalyser som ser på mer lokale variasjoner og virkninger.

Ønske om at planlegging av jernbane, ny rv. 4 og kollektivtiltak skal sees under ett.

Flere høringsuttalelser påpeker at det ønskes en samordning mellom planlegging av fremtidige tiltak på Gjøvikbanen og øvrige kollektivtiltak sammen med planlegging av ny rv. 4.

I RPR for samordnet areal- og transport planlegging blir det blant annet tatt sikte på at arealbruk og transportsystemer skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger. Knutepunktsutvikling er et av områdene som sees på som særlig viktig relatert til transportplanlegging, blant annet for å kunne begrense transportbehovet.

I forbindelse med både "felles mål og planforutsetninger" og utarbeiding av planprogram er det foretatt vurderinger opp i mot kollektivsatsing. I forbindelse med "felles mål og planforutsetninger", ble det utarbeidet transportanalyser for forskjellige scenarier, deriblant et kollektiv scenario for 2025, hvor bomringen i Oslo avvikles, en utbygging av infrastruktur til fordel for banebasert kollektivtrafikk og en generell styrking av kollektivtilbudet for alle driftsarter der det ble lagt til grunn en satsing på kollektivtiltak, vegprising i Oslo og få nye vegprosjekt mv. Denne analysen ble utført for å se på muligheten for overføring fra bil til kollektiv.

For 2025 i kollektivscenariet reiser det totalt ca. 44300 personer hvert døgn mellom Nittedal og de omliggende kommuner og fylker. Andelen reiser som utføres med kollektiv midler er 15 %, mens 84 % utføres med bil. I forhold til referansealternativet i 2001 øker kollektiv delen forholdsvis lite fra Nittedal til tiliggende målpunkt; Til øvre og nedre Romerike, Oslo øst, Oslo vest/ Akershus og Oslo sør/ Follo øker kollektivandelen med 2-4 %, mens den største økningen naturlig nok er mot Oslo indre by som øker med 8 %.

En merkbar overføring av persontransport til kollektiv er med andre ord begrenset til indre Oslo når det gjelder bane/tog. Overføring fra bil til kollektiv på veg har også et potensiale, men vesentlig økning er vanskelig å oppnå på grunn av spredningen av målpunkt og begrensning for mulige kollektivruter og framkommelighet for kollektivtrafikk på vegen. Slik vi anser det, vil et kollektivalternativ ikke være et alternativ til utbygging av ny veg, da dagens problemstillinger ikke vil bli løst med en slik satsing.

I forbindelse med planprogrammet har vi hatt fokus på god tilknytning til Nittedal stasjon og god tilknytning mellom ny veg og eksisterende vegnett for å avlaste eksisterende veger mest mulig. Blant annet med bakgrunn i dette, er det i planprogrammet foreslått at de vestlige og midtre korridoralternativene utredes videre. Det vil også bli vurdert kollektivprioritering på ny rv. 4. Statens vegvesen vil i den videre planprosess for ny rv. 4 utrede tilknytningen til Gjøvikbanen og overføring mellom de ulike transportformene, dette gjelder spesielt ved Rotnes.

Ekstern kvalitetssikring i tidligplanfase (KS1)

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 (Kjul-Åneby sør) 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. Avklaring fra Samferdselsdepartementet forventes før årsskiftet.

I henhold til praksis for andre strekninger hvor KS1 har vært vurdert og evt gjennomført, kan planlegging ihht plan- og bygningsloven fortsette så lenge det ikke fattes vedtak på reguleringsplannivå. Denne praksisen videreføres inntil Samferdselsdepartementet eventuelt bestemmer noe annet.

Vi forutsetter at kommunen kan vedta planprogrammet, eventuelt med forbehold om KS1, selv om avklaring rundt krav om KS1 (ekstern kvalitetssikring i tidligfasen) ikke foreligger.

Tunnel/tunnellengder

Mange av høringsuttalelsene kommenterer lengder på tunnel og plassering av tunnelmunninger (Rotnes-Åneby).

Statens vegvesen vil presisere at i forslaget til Planprogram opereres det med korridorer og ikke linjer. I kommunedelplan-fasen vil vi jobbe videre med konkretisering av aktuelle linjer innenfor de avmerkede korridorene. De avgrensede områdene som skal utredes videre er vist på eget kart, med inndeling i dagsoner og tunnelsoner, det er ikke tatt stilling til nøyaktig plassering av tunnel og tunnelmunninger. Dette skal utredes videre sammen med de andre temaene som ligger til grunn i anbefalingene til Planprogrammet.

Vi foreslår følgende tillegg i område som skal utredes for tunnel: På kartet som viser korridorer som skal utredes videre, tas det inn et område hvor tunnel vurderes også i området mellom Åneby og Døli.

Vestalternativet forbi Døli nord mot Stryken

Flere høringsuttalelser ber om at det skal utredes et vestlig alternativ fra Døli og nordover mot Stryken. På bakgrunn av utredninger utført i forbindelse med planprogrammet er de totale ikke-prissatte konsekvensene betydelige mindre for den midtre korridoren enn for de vestlige alternativene. Når det gjelder dyrkamark vil både vestalternativ og midtrealternativ beslaglegge noe dyrkamark, men vi anser det ikke som vesentlige store forskjeller mellom korridorene. De vestlige alternativene nord for Døli er i stor konflikt med Markagrensa og kulturverdier i Elnesområdet. Statens vegvesen opprettholder derfor sin innstilling om at kun det midtre alternativet med utbygging av dagens veg til vegnormalstandard utredes videre.

3 Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen ber Nittedal kommune om å vedta revidert planprogram datert september 2009 med tilhørende kart. Forslag til endringer og tilføyelser er innarbeidet i revidert planprogram.

Når det gjelder videre planprosess opprettholder Statens vegvesen sin anbefaling om at videre planlegging skjer på kommunedelplannivå og at det utarbeides alternative kommunedelplaner med tilhørende konsekvensutredning.

Videre anbefaler statens vegvesen at kommunedelplanleggingen deles inn som følgende delstrekninger: 1. Kjul-Åneby sør og 2. Åneby sør-Oppland grense. I første omgang vil kommunedelplan for strekningen Kjul-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 Kjul-Åneby sør kan igangsettes når vedtatt planprogram foreligger.

4 Sammen drag innkomne høringsuttalelser med Statens vegvesens sine kommentarer

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

Nr	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	Sølve 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	Eines Vel	2006080128-39
36	Tumyrhaugen vel	2006080128-38
37	Finn Roar Sønsteby	2006080128-36

Nr.	Avsender	Sammendrag av høringsuttalelse	Våre kommentarer til høringsuttalelse
1	Norges Vassdrags- og Energidirektorat	Ingen merknader.	
2	Lunner kommune	<p>Aksepterer at prosjektets nordre endepunkt i utredningsfase er Oppland grense.</p> <p>I senere planfase må det utarbeides en felles reguleringsplan i Nittedal nord frem til Strykenkrysset. Parallellveg og gjennomgående gsv må løses på hele strekningen.</p> <p>Det må sikres medvirkning fra Oppland i den videre planprosess.</p> <p>Lunner kommune støtter SVVs utsiling av alternativ V8.</p> <p>Videre ønsker Lunner kommune å bli tatt med på råd angående standard på veien.</p> <p>Behovet for viltkryssinger på hele strekningen fra Kjøl til dagens endepunkt for viltgjerdet må vurderes samlet i KU</p>	<p><i>I planprogrammet kap. 5.3.3 er det allerede skrevet at viltkryssinger skal vurderes i forbindelse med den første planen som utarbeides hvis strekningen deles i flere delstrekninger. I planprogrammet er avgrensingen i nord satt til Oppland grense denne endres til Stryken.</i></p>
3	Fylkesmannen i Oppland	<p>Mener at trasevalget vil ha betydning over fylkesgrensa og at prosjektet bør en helhetlig standard på hele strekningen fram til Strykenkrysset.</p> <p>Ønsker medvirkning i videre planprosess. I kap. 5.1.2 bør det tas inn medvirkning fra aktører både i Akershus fylke og Oppland fylke.</p> <p>Videre ønskes at det utarbeides en felles reguleringsplan for rv. 4 i nordre del av Nittedal fram til Strykenkrysset.</p> <p>Gjennomgående rute for gang- og sykkelvegtrafikk bør løses på hele strekningen fram til Strykenkrysset.</p> <p>Fylkesmannen støtter at vest- og østalternativene tas ut av hensyn til markagrensa og varig verna vassdrag, samt jordvern. M1 bør legges til grunn for videre utredning.</p>	<p><i>I kap. 5.2.2 "alternativer" innarbeides følgende: Avgrensning av prosjektområdet i nord avklares i forbindelse med oppstart av kommunedelplanprosess for denne delen av prosjektet.</i></p> <p><i>Angående medvirkning tas følgende setning inn i kap. 5.1.2: Berørte myndigheter og andre aktører i både Akershus og Oppland involveres i den videre planleggingen.</i></p> <p><i>I planprogrammets kap. 4.1.4. "Parallellveg" er det formulert og forutsatt at det mellom Varpet og Stryken etableres parallell veg som også skal fungere som gang- og sykkelveg. Dette punktet er dermed allerede ivaretatt i planprogrammet.</i></p> <p><i>Angående standard så legges vegnormalene til grunn.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

4	Akershus fylkeskommune	<p>Fylkesmannen ønsker at det skal utredes hvilke konsekvenser tiltaket eventuelt vil få for kulturmiljøene, i den sammenheng bør også fjernvirkningene belyses.</p> <p>Forutsetter at det sammenhengende gang- og sykkelvegnett prioriteres i det videre planarbeidet. Fylkesmannen anbefaler at hensynet til universell utforming ivaretas i denne sammenheng.</p>	<p><i>Slik vi ser det er forhold rundt kulturminner og gang/sykkelveger ivaretatt i planprogrammet. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
5	Jernbaneverket	<p>Jernbaneverket ønsker fortsatt vekst i persontrafikken på Gjøvikbanen. Viktig at det i planprogrammet blir synliggjort den kapasitetsøkningen ny rv 4 representerer og hva dette kan bety for togtrafikken.</p> <p>Jernbaneverket ønsker god forbindelse for adkomst med bil og buss til Gjøvikbanens stasjoner og holdeplasser fra ny rv. 4 og det lokale veinettet.</p> <p>Trafikkanalyser som tar for seg strekningen til Oslo sentrum (Fossumdiagonal, Trondheimsveien og Østre Aker vei) for å se hva dette kan bety for konkurransen mellom bil, buss og tog.</p> <p>Teknisk regelverk må følges. Det må utarbeides en plan for anleggsgjennomføring.</p> <p>Etablering av viltkryss må sees i sammenheng hvor hjortevilt vil komme til å krysse jernbanen.</p>	<p><i>Når det gjelder forholdet mellom forskjellige transportformer, knutepunkt, og trafikkanalyser viser vi til kommentar i kap.2. For øvrig mener vi at dette er tilstrekkelig omtalt i planprogrammets kap. 5.2.1.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering og innspill rundt viltkryssing mv. vil bli tatt med videre i planleggingen.</i></p>
6	Fylkesmannen i Oslo og Akershus Samlet kommentar fra miljøvern- og landbruksavdelingen.	<p>Ved utredning av ikke-prissatte konsekvenser ønskes større fokus på områdenes potensielle verdi, samt hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres og konsekvensene av disse.</p> <p>I forhold til vassdragsnære alternativ ønskes fokus på flomsikring og konsekvenser dette kan få for natur- og kulturkvaliteter.</p> <p>For områder/ strekninger med mange interessekonflikter bør flest mulig alternativer videreføres og det bør vurderes om steds- og landskapsanalyser bør gjennomføres.</p> <p>I konsekvensutredningen må de samlede konsekvensene for nye vegløsninger og gjennomgående parallellveg sees i sammenheng for strekningen fra Døli nord til Stryken.</p> <p>Viktig å tilrettelegge for et godt kollektivtilbud. Trasealternativene og kollektive transportløsninger ønskes sett i sammenheng i</p>	<p><i>Vi viser til våre merknader i kap. 2 angående forholdet til kollektive transportmidler. Statens vegvesen vil utrede behovet for arealer til massedeponering og riggområder, dette er allerede innarbeidet i planprogrammet.</i></p> <p><i>Avbøtende tiltak skal utredes for alle tema og dette står allerede i planprogrammets kap. 5.3.1. Vi vil i revidert planprogram tydeliggjøre dette.</i></p> <p><i>Når det gjelder forholdet mellom forskjellige transportformer, knutepunkt, og trafikkanalyser viser vi til kommentar i kap.2.</i></p> <p><i>Når det gjelder kommentaren angående steds- og landskapsanalyse, vil dette være tema som inngår i utredningen jamfør metodikken i håndbok 140. Det vil si at virkninger for både landskap og tettsteder vil bli utredet.</i></p>

		<p>konekvensutredningen.</p> <p>Ønsker at det skal lages arealoversikter for jord- og skogbruk, samt parallellveier som viser konsekvenser for de ulike alternative traseene.</p> <p>Påpeker at det må identifiseres områder med utbyggingspress nær ny rv. 4.</p> <p>Behov for areal til massedeponi og riggområder i anleggsfasen må vises og synliggjøres med tanke på arealbeslag og eventuelle konflikter.</p> <p><u>Kommentarer til siling av alternativer</u></p> <p>Viktig å legge vekt på aksept for kostnader for å ivareta miljøløshensyn. Nevnes å samle inngrep mest mulig og vurdere tunnelloesninger.</p> <p>Mener at det bør utredes mer enn ett alternativ på strekningen Døli nord-Stryken. Ta inn utredning av ett vestalternativ langs jernbanen for å få en bedre avveining av ulike samfunnsinteresser og konfliktnivå. Alternativet bør ha påkoblingsmulighet fra området ved Døli og Hakadal.</p> <p>Svært positivt at østalternativene tas ut av jordvernhensyn og ikke utredes videre. Østalternativene er også noe dårligere til å ta lokaltrafikken enn øvrige alternativ.</p> <p>Ønsker en helhetlig vurdering av jordbruksarealer og tunområder på gårdsbruk for en samlet verdi.</p> <p>Beredskapsstaben ingen merknader, da det er beskrevet tiltak for å sikre stabile grunnforhold og sikre mot flom.</p> <p>Fylkesmannen er fornøyd med prosessen og planmaterialet, som er fylldig, ryddig og med faglig sterke rapporter.</p>	<p><i>Temaene arealoversikt, drifts- og arronderingsmessige forhold og potensielle utbyggingsområder inngår allerede i planprogrammets kap. 5, men vi tar med oss fylkesmannens merknader inn i videre planprosess.</i></p> <p><i>På bakgrunn av utredninger utført i forbindelse med planprogrammet er de totale ikke-prissatte konsekvensen betydelige mindre for den midtre korridoren enn for de vestlige alternativene.</i></p> <p><i>Statens vegvesen opprettholder derfor sin innstilling om at kun det midtre alternativet med utbygging av dagens veg til vegnormalstandard utredes videre.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering</i></p>
7	Telenor	Telenor har ingen kommentarer til planprogrammet.	
8	Hafslund Nett	<p>Peker på at de har linje-, kabel- og stasjonsanlegg i området som det må tas hensyn til i det videre planarbeidet.</p> <p>For øvrig omtales en rekke tekniske og økonomiske forhold som ikke er relevante i forbindelse med planprogrammet, men som det er naturlig å ta opp under arbeidet med reguleringsplanene.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>

9	Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom	<p>Norges Naturvernforbund Natur og Ungdom avgir felles uttalelse.</p> <p>Kommentar til vegbygging som miljø- og samfunnsutfordring generelt.</p> <p>KS 1 ikke utført og mener at planlegging etter Pbl er utført er i strid med manglende KS 1. Videre planlegging bør derfor legges på is inntil KS 1-prosessen er gjennomført.</p>	<p><i>Første del av planstrekningen fra Kjul og forbi Rotnes inngår i KS1 for Oslopakke 3.</i></p> <p><i>Behov for KS 1 på resten av strekningen er ennå ikke avklart av Samferdselsdepartementet. I henhold til praksis for andre strekninger hvor KS1 har vært vurdert og evt gjennomført, kan planlegging ihht plan- og bygningsloven fortsette så lenge det ikke fattes vedtak på reguleringsplannivå.</i></p> <p><i>Viser for øvrig til vår kommentar i kap. 2.</i></p>
10	For Jernbane;	<p>Krever at videre planlegging av ny rv. 4 innstilles inntil det foreligger en KS 1.</p>	<p><i>Viser for øvrig til vår kommentar til høringsuttalelse nr 9 og kommentar i kap. 2.</i></p>
11	”La bygda gå i arv”	<p>Viktig at arbeidet fortsetter.</p> <p>Støtter tunnelloesninger Mo/Rotnes og sammenhengende tunnel fra Åneby t.o.m Døli.</p> <p>Støtter også siling av østalternativene.</p> <p>Ønsker rask fremdrift i planarbeidet.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
12	På vegne av beboerne i Peiskrokveien	<p>Støtter etappevis utbygging, fortrinnsvis med oppstart fra sør. Ønsker ikke ny rv. 4 tett inntil eksisterende bebyggelse.</p> <p>For de som bor på Tumyrhaugen er det uakseptabelt at tunnelmunninger kommer nært boligområdet.</p> <p>Forholdet til marka og friluftsliv må ivaretas. Tiltak for fri passasje for vilt.</p> <p>Bekymring for at ny rv. 4 gir støyplager for de som allerede bor langs veien.</p> <p>Hvis etappevis utbygging må det finnes god påkobling til dagens vei mellom Strøm og Åneby.</p> <p>Mener V1 bør siles ut og prioriterer heller V2, dette grunnet stigning, tunnallengde, støy, støv og eksos. Mener det vil være en fordel for viltet å forlenge tunnel for å redusere disse ulempene, samt gi viltet bedre passasjemuligheter. Ønsker tunnelåpningen så langt nord som mulig.</p> <p>Skeptiske til kryss nord for Rotnes-tunnel.</p>	<p><i>Lengde på tunneler og plassering av tunnelmunningene vil bli utredet i KU/videre planprosess.</i></p> <p><i>Støy, luftforurensing, nærmiljø og lokalmiljø er temaer som vil bli utredet videre i KU. Det samme gjelder påkoblingsmuligheter til eksisterende vei, ved etappevis utbygging.</i></p> <p><i>Kryss nord for Rotnes-tunnelen forutsettes for å oppnå overføring fra lokalveinettet til ny rv. 4.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

13	Nedre Romerike skogeierlag	Støtter utstillingen av øst-alternativene og midtalternativene og ønsker vest-alternativene. Understreker viktigheten av å spare dyrka og dyrkbarmark i endelig valg av alternativ.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
14	Løvenskiold Vækerø	Boliger og øvrige bygninger som berøres av tiltaket må ikke bare utredes for støy, endring i markedsverdi må også vurderes. Endringer i atkomstveier for de enkelte objekt må også avklares. Ønsker også at eventuelle konsekvenser for Sagfossen kraftstasjon utredes for de ulike alternativene som berører denne.	<i>Følgende innarbeides i planprogrammet i kap. 5.3.3 under naturressurser: Eventuelle konsekvenser for Sagfossen kraftstasjon skal vurderes.</i> <i>Innspillene tas med til vurdering i den videre planleggingen. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>
15	Nitelva Elvelag	Støtter vest-alternativet. Peker på at det er viktig å verne om det verdifulle miljøet langs Nitelva.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
16	Lillomarkas Venner	Ønsker ikke inngrep i marka på strekningen Kjøl-Døli. Ønsker mest mulig av veien i tunnel. Påpeker at biltrafikken kan bli redusert p.g.a. klimahensyn og økte drivstoffpriser.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
17	Døli/Løstad Vel	Stiller spørsmål ved trafikkprognosene som er utarbeidet i forbindelse med planprogrammet. Presenterer eget forslag til trase V8, med 1,6 km tunnel under Nittedal stasjon og 4,5 km lang tunnel fra Åneby under Varingskollen fram til gamle Bomstua ved Hakadal verk. De mener denne traseen vil være en billigere og bedre løsning en vest-alternativer foreslått i planprogrammet. Ved ny rv. 4 kan eksisterende vei bygges om til 2-felts miljøgate. Stiller spørsmål til om det er riktig å bruke ordet korridor, da det ser ut til å være lite muligheter til justering av "korridoren" nord for Åneby. Denne etappen vil legge beslag på dyrket mark, samtidig som omkringliggende bebyggelse vil utsettes for støy. Stiller også spørsmål til SVVs kostnadsberegninger.	<i>På kartet som viser korridorer som skal utredes videre, tas det inn et område hvor tunnel vurderes også i området mellom Åneby og Døli. Når det innspill rundt tunnelalternativ viser vi til vår kommentar til høringsuttalelse nr.23</i> <i>Merknadene forøvrig som gjelder videre utredning av alternativer tas med i den videre planleggingen.</i>
18	Kristin og Gard Garborg,	Bor på Tumyrhaugen og ønsker ikke alternativ V1, grunnet bekymring om forringelse av bo- og nærmiljø og friluftsliv. Støtter Aksjonsgruppa for rv. 4.	<i>I kommunedelplanfasen vil videre konkretisering av linjer og konsekvensen av disse bli utredet. Merknaden tas til orientering.</i>

19	Björg Christiansen	<p>Vil på det sterkeste advare mot 4-felts vei og tunnel under Rotnes. Mener grunnforholdene på Østlandet egner seg dårlig for tunnelbygging. En konsekvensutredning om dette er nødvendig.</p> <p>Tunnel under Rotnes vil forringe bo- og nærmiljøet og gi mer støy, støv og forurensing midt i deres boligområde. Tunneler er en dyr løsning.</p> <p>Bekymring for utslipp i endene av tunnelene.</p> <p>Naturmiljøet i og omkring eksisterende veg vil forringes.</p> <p>Usikre konsekvenser for det nåværende villtrekket nord for Utsiktsveien.</p> <p>Det er et erklært nasjonalt mål å legge til rette for mer transport med jernbane. Det gjelder både passasjerer og gods. Vi har jernbanestasjon.</p> <p>Mener at dagens rv. 4 er brukbar i mange år fremover, ved anlegging av nye rundkjøringer og av/påkjøringer.</p> <p>Det vil fortsatt være kø, siden Oslo kommune ikke skal gjøre noe med veien på sin side enda, og nordover vil det bli lave fartsgrenser fortsatt.</p> <p>Mener at det er viktig for Mo kjøpesenter at veien går der den går og at Varingskollen er en attraksjon for bygda og at tunnelløsninger er uheldig i forhold til dette.</p>	<p><i>Grunnforholdene vil bli utredet i den videre planprosess, dette gjelder også temaene støy og forurensing.</i></p> <p><i>Merknadene som gjelder videre detaljering og utredning av alternativer tas med til vurdering i den videre planleggingen. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
20	Margret Lie og Andreas Bredal Wessel,	<p>Gjennomtenkt og fremtidsrettet planarbeid og siling. Viktig at arbeidet fortsetter.</p> <p>Ønsker vestalternativet og etappen Kjul-Åneby sør.</p> <p>For Rotnes bruk er det viktig å unngå inngrep i verneområdet rundt Rotnes bruk. Rv. 4 og tunnelpåslag må holdes unna dette området.</p> <p>Ønsker V1 modifisert og vil unngå V2, da dette alternativet blant annet kommer i konflikt med verneverdiene på Rotnes bruk.</p> <p>Viktig med kryss nord for Rotnes for å avlaste lokalveisystemet.</p>	<p><i>Lengde på tunneler og plassering av tunnelmunningene vil bli utredet i KU/ videre planprosess.</i></p> <p><i>Merknadene som gjelder videre detaljering og utredning av alternativer tas med til vurdering i den videre planleggingen Høringsuttalelsen tas for øvrig til orientering.</i></p>
21	Solveig Ruud Fartum	<p>Støtter uttalelsen til La Bygda gå i arv.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

22	Martin Kr. Feet	<p>Grundig, godt og helhetlig materiale.</p> <p>Ønsker at østalternativene forblir uaktuelle.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
23	Tom Christophersen	<p>Omfattende og grundig arbeid.</p> <p>Overordnet mål må være å gjøre bygda til et bedre sted å leve og bo.</p> <p>Viktig med planlegging og midler til dette for å kunne komme inn i NTP. Tilslutter at ny veg deles i 2-3 anleggsetapper og at planarbeidet også vurderes oppdelt. Etappen fra Kjøl-Åneby sør bør være førsteprioritet.</p> <p>Mener at silingen av øst-alternativene er riktig med tanke på jordbruksområdene her.</p> <p>Støtter de vestre alternativene og ønsker også et nytt vestre alternativ i Hakadal (fra Åneby sør til Døli nord), slik at det vurderes en ny vei gjennom hele bygda og ikke bare utbedringsalternativet nord for Hakadal, men alternativene som går i marka bør siles ut.</p> <p>Støtter de vestlige alternativene. Tunnel under Rotnes gir levedyktige samfunn på Mo og vil avlaste Stasjonsveien. Vil videreføre V1 og V2, eller en kombinasjon av disse. V3 ønskes silt ut.</p>	<p><i>På kartet som viser korridorer som skal utredes videre, tas det inn et område hvor tunnel vurderes også i området mellom Åneby og Døli. Kartet i planprogrammet vil bli revidert ihht til dette.</i></p> <p><i>Merknadene som gjelder videre detaljering og utredning av alternativer tas med til vurdering i den videre planleggingen.</i></p>
24	Magnus Gire Døhlie	<p>Støtter vestalternativet, og uttaler at dette bør ligge nært opp til jernbane, pga mulighet for felles sikringstiltak, grunnforhold, støyplasser og jordvernet.</p> <p>Kritisk til at veien skal legges i dalbunnen i Nittedal, sammen med byggegrense og påkjøringsveier vil dette legge beslag på mye areal i Nittedal. Peger videre på at veien vil dele bygda i to. Ønsker ikke en etappevis utbygging av rv. 4.</p>	<i>Merknadene som gjelder videre detaljering og utredning av alternativer tas med til vurdering i den videre planleggingen. Merknaden tas forøvrig til orientering.</i>
25	Sølve Sandaker	<p>Mener at alle vest-alternativene er uaktuelle da de kan forventes å påvirke eksisterende boligområder på en negativ måte.</p> <p>Ønsker at baneløsning fra Oslo til Rotnes skal utredes før det tas stilling til videre veibygging.</p> <p>Mener det har vært uklart om SVV har tatt et standpunkt for gjennomføring av et tunnelalternativ gjennom Rotnes.</p>	<p><i>Når det gjelder forholdet mellom forskjellige transportformer viser vi til kommentar i kap.2.</i></p> <p><i>Merknadene tas for øvrig til vurdering.</i></p>
26	Randi Berg Henriksen og Thorleif Henriksen	<p>Mener ny rv. 4 må inn på NTP 2010-2019. Støtter etappevis utbygging.</p> <p>Mener at Vestalternativene med tunnel under Rotnes er det beste alternativet.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>

27	Lars Andersen	<p>Ønsker ikke inngrep i marka på strekningen Døli-Stryken.</p> <p>Ønsker rask fremdrift i planprosjektet slik at strekningen kommer med i neste NTP-periode.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
28	Anne-Karine Døhlie og Per J. Gire	<p>Ønsker ikke midtalternativet. Rv. 4 i dalbunnen vil dele bygda i to og trafikken her vil skape støyplager for de som bor langs veien.</p> <p>Støtter vestalternativet.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
29	Reidun T. Døhlie	Ønsker ikke veien midt i dalen, støtter vestalternativet.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
30	Tom Kristoffersen	<p>Kritisk til ny rv. 4, mener kostnadsberegningene vil bli for utriktige.</p> <p>Frykter at SVV og kommunen er forutinntatt når det gjelder valg av løsning. Ønsker vest-alternativene.</p> <p>Ønsker ikke ny rv. 4 fordi støy- og miljøkonsekvensene vil bli for store. Dette gjelder spesielt for de valgte tunnelløsningene.</p>	<p><i>Kostnadsberegninger som er utført er på et overordna nivå og har en usikkerhet på ±40 %. Beregningene gir likevel et bilde av kostnadsforskjeller mellom alternativer.</i></p> <p><i>Merknadene tas med til vurdering i den videre planleggingen.</i></p>
31	John Holthe og Anne Kjersti Bekkelien	<p>Ønsker å fjerne M1 og U-alternativet fordi disse kommer i konflikt med temaene: bomiljø, landskapsbilde, naturmiljø og dyrket mark.</p> <p>Støtter utsiling av øst-alternativene.</p>	<i>Merknadene som gjelder videre detaljering og utredning av alternativer tas med til vurdering i den videre planleggingen. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>
32	Stefan Mielenz	<p>Mener det er viktig at planleggingen av ny rv. 4 må skje i sammenheng med NSB og Jernbaneverket.</p> <p>Ønsker ikke 4-felt på ny rv. 4.</p> <p>Påpeker at trafikkveksten ikke kommer til å bli så stor som trafikkberegningene viser, og at det er rushtrafikken som står for det meste av trafikken ved Rotnes.</p> <p>Vestalternativene vil forringe bomiljøet på Rotnes.</p> <p>Mielenz ønsker heller ikke tunnel under Rotnes.</p>	<p><i>Merknadene som gjelder videre detaljering og utredning av alternativer tas med til vurdering i den videre planleggingen. Angående trafikkanalyser viser vi til våre kommentarer i kap. 2.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
33	Gunnar Eigeland	<p>Ønsker fortgang i planleggingsprosessen, og savner fremdriftsplan for videre planlegging.</p> <p>Stiller spørsmål ved muligheten for å komme med i NTP når det sies at det ikke er penger til planlegging og at det kreves plan for at et prosjekt skal med i NTP.</p>	<p><i>Det er avsatt midler til planlegging i 2009 og vi forutsetter at det blir tilgjengelige planmidler også kommende år for å fortsette planleggingen.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

34	Odd Martinsen	<p>Støtter en 3-deling av prosjektet i den videre prosessen. Ønsker første etappe til Åneby sør.</p> <p>Vil ha strekningen inn i NTP i perioden 2010- 2019.</p> <p>Mener det er mange tungtveiende argumenter for at strekningen Kjul-Åneby sør bør prioriteres og gjennomføres, og at vestalternativet bør velges.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
Høringsuttalelser i planprosessen før offentlig høring			
35	Finn Roar Sønsteby	<p>Ønsker ikke deling av prosjektet.</p> <p>Ønsker en slakere stigning på strekningen Kjul – Stryken, og mener at en for bratt stigning her vil føre til mye unødvendig forurensning, støy og støv.</p> <p>V6 bør ikke siles ut p.g.a. kostnader, alternativet bør også føres videre til Stryken.</p>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
36	Tumyrhaugen vel	Støtter Aksjonsgruppa på Rotnes.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
37	Elnes Vel	Ønsker ikke vei på vestsiden av Elnesveien. Ønsker tunnel under Åneby gjennom Varingkollen.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>