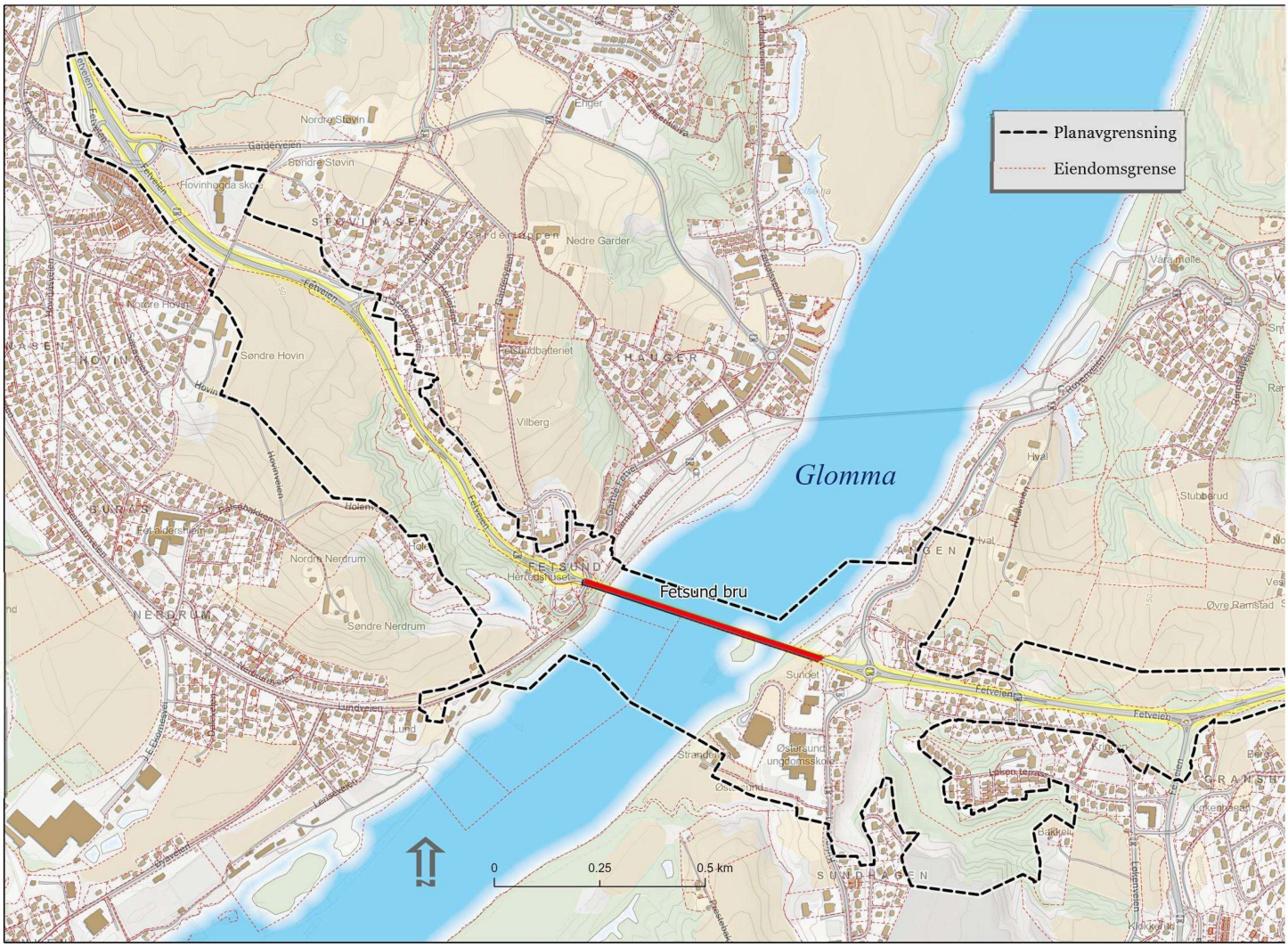
Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN | Rapport



Rv. 22 Kryssing av Glomma, Garderveien - Kringekrysset

Sammendrag av og kommentarer til uttalelser ved varsling av planoppstart

Lillestrøm kommune

Utbygging
Utbyggingsområde sørøst
13.10.2022

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

Multiconsult

RAPPORT

OPPDRAG	**Rv. 22 Kryssing av Glomma, Garderveien–Kringenkrysset**	DOKUMENTKODE	10227544-01-PLAN-RAP-04
EMNE	Sammendrag av og kommentarer til uttalelser ved varsling av oppstart	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	**Statens vegvesen**	OPPDRAGSLEDER	Wibeke Norris
KONTAKTPERSON	Jan Terje Løitegård	UTARBEIDET AV	Jørgen Langgård
		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS

SAMMENDRAG

Ny rv. 22 mellom Garderveien og Kringenkrysset skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken over Glomma og videre mot Lillestrøm. Ny rv. 22 skal i tillegg tilrettelegge for god tettstedsutvikling i Fetsund samt styrke grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Planarbeidet skal minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø.

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 ble det 7. mai 2022 kunngjort oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Rv. 22 Kryssing av Glomma, Garderveien-Kringenkrysset. Varsling skjedde ved brev til offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere, naboer og andre berørte. Kunngjøring ble også gjort på nettsidene til Statens vegvesen og Lillestrøm kommune.

Statens vegvesen har mottatt til sammen 64 uttalelser: Tre fra kommunale instanser og foretak, åtte fra statlige og regionale instanser og foretak, elleve fra interesseorganisasjoner og 42 fra privatpersoner og private foretak. Gjentagende temaer i uttalelsene er løsningsvalg, inngrep i boligeiendommer, naturverdier og dyrka mark, støy samt gjennomføring av anleggsfasen. Særlig grunnforhold (stabilitet) og trafikksikkerhet er sentrale temaer i anleggsfasen.

Etter forslagsstillers vurdering er alle relevante innspill til planarbeidet ivaretatt gjennom det forestående utrednings- og medvirkningsarbeidet, og forslagsstiller foreslår derfor ingen endringer i rammer og føringer for planarbeidet som følge av uttalelsene. Unntaket er tilleggsutredning av naturmangfold i Sundejva. Konkrete innspill som ikke er i strid med forutsetningene for planarbeidet tas med videre inn i arbeidet med å utarbeide forslag til detaljreguleringsplan.

01	04.10.2022	Revidert etter gjennomgang av SVV	Vegard Meland	Vegard Meland	Vegard Meland
00	26.09.2022	Første versjon	Jørgen Langgård	Vegard Meland	Wibeke Norris
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Innledning 5
1.1 Bakgrunn 5
1.2 Hensikt 5
2 Mottatte uttalelser 6
3 Sammendrag og kommentarer 8
3.1 Gjentagende temaer 8
3.2 Varsel om innsigelser 9
3.3 Kommunale instanser og foretak 16
3.4 Statlige og regionale instanser og foretak 19
3.5 Interesseorganisasjoner 32
3.6 Privatpersoner og private foretak 49
4 Oppsummering 100
5 Referanser 101

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Ny rv. 22 mellom Garderveien og Kringenkrysset skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken over Glomma og videre mot Lillestrøm. Ny rv. 22 skal i tillegg tilrettelegge for god tettstedsutvikling i Fetsund samt styrke grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Planarbeidet skal minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø.

Statens vegvesen har tidligere utarbeidet en kommunedelplan for ny rv. 22 mellom Garderveien og Kringenkrysset, som Lillestrøm kommune vedtok i september 2020. Statens vegvesen har med bakgrunn i Lillestrøm kommunes behandling av kommunedelplanen og påfølgende oppfølging igangsatt arbeid med detaljregulering og teknisk plan. Formålet med planarbeidet er å avklare trasé for ny rv. 22 mellom Garderveien og Kringenkrysset, inkludert ny Glommakryssing, med tilhørende konstruksjoner og anlegg. Dette inkluderer også lokalisering og utforming av kryss, gang- og sykkelveger og kollektivholdeplasser. Det legges til grunn videreføring av firefelts veg med rundkjøring ved Gamle Fetvei (fv. 1497) ved Fetsund og planskilt kryss ved Kirkeveien (fv. 172) ved Sundet samt en sammenhengende gang- og sykkelveg langs hele strekningen. Eksisterende bru vil rives. Prosjektet er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033[1].

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 ble det 7. mai 2022 kunngjort oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Rv. 22 Kryssing av Glomma, Garderveien–Kringenkrysset. Varsling skjedde ved brev til offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere, naboer og andre berørte. Kunngjøring ble også gjort på nettsidene til Statens vegvesen og Lillestrøm kommune. Frist for uttalelser ble satt til 8. juni 2022. Enkelte aktører søkte om og fikk innvilget utsatt frist.

1.2 Hensikt

Hensikten med denne rapporten er å gi en oversikt over hvilke uttalelser som er mottatt til varsling av oppstart av planarbeid. I kapittel 2 gis det en oversikt over hvilke aktører som har uttalt seg. Også enkelte uttalelser mottatt før eller etter varslingsperioden er inkludert. Dette for å samle relevante faglige innspill. I kapittel 3 er det gitt sammendrag av og kommentarer til hver enkelt uttalelse. Kommentarene inkluderer i hvilken grad uttalelsene er hensyntatt i planarbeidet. Der uttalelsene gjelder konkrete løsningsvalg, er kommentarene basert på status for planleggingsarbeidet per 1. august 2022. Løsningsvalg vil kunne bli justert i det videre planleggingsarbeidet. Adresser er inkludert der de er oppgitt. Uttalelser rettet direkte til Lillestrøm kommune er ikke kommentert i tillegg til enkelte vurderinger fra innspillspartene. I kapittel 4 gir forslagsstiller en samlet vurdering.

2 Mottatte uttalelser

Varsel om innsigelse	Nr.	Datert
Viken fylkeskommune	A1	10.06.2022

Kommunale instanser og foretak	Nr.	Datert
Aurskog-Høland kommune	B1	03.06.2022
Lillestrøm kommune, Råd for personer med funksjonsnedsettelse (Tilgjengelighetsgruppa)	B2	03.06.2022
Romerike avfallsforedling IKS (ROAF)	B3	23.05.2022

Statlige og regionale instanser og foretak	Nr.	Datert
Bane NOR SF	C1	31.05.2022
Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)	C2	07.06.2022
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	C3	09.05.2022
Museene i Akershus (MiA)	C4	07.06.2022
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	C5	10.06.2022
Ruter AS	C6	27.05.2022
Statsforvalteren i Oslo og Viken (SFOV)	C7	08.06.2022

Interesseorganisasjoner	Nr.	Datert
Fet Høyre	D1	07.06.2022
Fet næringsforening og Sørum næringsforum	D2	08.06.2022
Fetsund Arbeiderlag, lokallag av Arbeiderpartiet #1	D3	23.05.2022
Fetsund Arbeiderlag, lokallag av Arbeiderpartiet #2	D4	20.06.2022
Fetsund lenseminneforening	D5	08.06.2022
Gardertoppen Interesseselskap	D6	06.06.2022
Jahren vel	D7	28.06.2022
Hovinhøgda skole, FAU	D8	07.06.2022
Naturvernforbundet i Lillestrøm	D9	07.06.2022
Østersund ungdomsskole, FAU #1	D10	07.06.2022
Østersund ungdomsskole, FAU #2	D11	08.06.2022

Privatpersoner og private foretak	Nr.	Datert
Bjørklund, Monica	E1	07.05.2022
Bolestam, Per-Olof	E2	05.06.2022
Boligsameiet Høienhall	E3	01.06.2022
Braathen, Eirik	E4	07.06.2022
Domaas, Stein	E5	08.06.2022
Eiendomsgruppen Utvikling AS	E6	30.05.2022
Elvia AS	E7	30.05.2022
Eriksen, Unni	E8	05.06.2022
Flateby, Trude og Nyland, Geir	E9	12.05.2022
Gabreyesus, Birhan	E10	01.06.2022
Grosås, Per	E11	07.06.2022

Privatpersoner og private foretak	**Nr.**	**Datert**
Helgesen, Morten	E12	20.06.2022
Holter-Hovind, Jens Helge	E13	21.01.2022
Jacobsen, Karsten og Nilsen, Aud Lisbeth	E14	01.06.2022
Kolko, Dogan, m.fl.	E15	07.06.2022
Krohn, Katarzyna og Kjell	E16	20.06.2022
Langen, Lena, m. fl.	E17	20.06.2022
Langen, Lena og Wiik, Arild	E18	20.06.2022
Langen, Sonja og Tore	E19	07.06.2022
Marcinek, Teresa	E20	20.06.2022
Martinsen, Nina	E21	07.06.2022
Nordby, Solveig og Thomas samt Nestvold, Gro og Knut	E22	07.06.2022
Nymo, Aleksander og Sterud, Hege	E23	20.06.2022
Pihl, Roger	E24	05.06.2022
Riddertunet boligsameie	E25	08.06.2022
Rustad, Jan-Erik og Marit	E26	19.06.2022
Skaldehaug, Espen #1	E27	10.05.2022
Skaldehaug, Espen #2	E28	26.05.2022
Skaldehaug, Espen #3	E29	06.06.2022
Skaldehaug, Espen #4	E30	23.06.2022
Sperre, Mette	E31	08.06.2022
Stenerud, Arne #1	E32	05.05.2022
Stenerud, Arne #2	E33	07.06.2022
Stenerud, Arne #3	E34	12.06.2022
Stiftelsen Fetsund Lenser	E35	08.06.2022
Støvind, Harald	E36	04.06.2022
Sørum, Geraldine og Thore	E37	08.06.2022
Tomaszewicz, Tomasz	E38	20.06.2022
Vadla, Ronny	E39	20.06.2022
Zia, Mohammad og Saida	E40	20.06.2022
Østvedt, Anne Karin	E41	07.06.2022
Aas, Oddbjørn	E42	07.06.2022

Sammendrag av og kommentarer til uttalelser er gitt i kapittel 3.

3 Sammendrag og kommentarer

3.1 Gjentagende temaer

I påfølgende kapitler er alle innspill oppsummert og kommentert. Som det framgår av oppsummeringen og våre kommentarer, tar flere av innspillene opp en del av de samme temaene. Oppsummert omhandler innspillene følgende tema:

Hovedløsning

- *Alternativ E2 fra kommunedelplanen bes tatt opp igjen.*
- *Spørsmål ved begrunnelse for redusert standard.*
- *Ønske om egen lokalvegbru.*
- *Ønske om rundkjøring i Sundetkrysset på østsiden av Glomma.*
- *Redusert fartsgrense på rv. 22 til 60 km/t.*
- *Forslag om lokk over rv. 22 øst for Sundetkrysset.*
- *Tilrettelegging for kollektivtiltak ved kollektivfelt.*
- *Ivareta kryssing av jernbanen.*
- *Ivareta kulturminneverdier ved Fetsund lenser. Flere innspill peker på skråstagsbru med to tårn som bruløsning.*
- *Sikre god lokalvegatkomst til Hvalsenga; forslag om endret plassering.*
- *Forslag om tverrforbindelse mellom Hvalsenga og Kringenveien.*
- *Ønske om tiltak for gående og syklende langs Lundveien.*
- *Forslag om å fjerne separat sykkelveg langs rv. 22 på strekningen Sundetkrysset-Kringenkrysset. Benytte lokalvegen Hvalsenga og/eller Kringenveien for gående og syklende.*

Inngrep og miljøforhold

- *Minske inngrep i og behov for innløsning av boligeiendommer ved å velge andre løsninger.*
- *Minske inngrep i dyrka mark*.
- *Bekymring for økt støynivå*.
- *Ivareta hensyn til raviner og naturverdier*.

Anleggsfase

- *Bekymring for ustabile grunnforhold grunnet* kvikkleire.
- *Sikre trygge forhold for gående og syklende i anleggsfasen*.
- *Planer for massehåndtering.*

Fravik fra vegnormaler

Statens vegvesen har vegnormaler (håndbøker) som stiller krav til bygging av offentlige veger og gater. Det er stilt spørsmål til på hvilket grunnlag Statens vegvesen har anledning å fravike krav i vegnormalene. På generelt grunnlag gjelder følgende:

- *Vegnormaler er utarbeidet med hjemmel i § 3 i Samferdselsdepartementets forskrift om anlegg av offentlig veg.*
- *§ 3 i forskriften gir også Vegdirektoratet myndighet til å fravike vegnormalene på riksveger.*

Det er ikke uvanlig at det innvilges fravik fra krav i vegnormaler. Fravik skal ikke gå utover målene i et prosjekt, men heller være med å oppfylle prosjektets formål. Om fravik kan innvilges vurderes av Vegdirektoratet utfra en samlet vurdering av lokale forhold opp mot nasjonale føringer der blant annet trafikksikkerhet vil være et sentralt tema.

Rv. 22 ble i kommunedelplanfasen planlagt med grunnlag i håndbok N100 Veg- og gateutforming (2013) og rundskriv 2015/15 Nye føringer for hovedveger – Etablering av rundkjøringer, omkjøringsveger og miljøgater. Håndbøker revideres jevnlig og N100 (2013) og rundskriv 2015/15 er erstattet av, først N100 (2019), og nå av N100 (2021).

Konkret for prosjektet Rv. 22 Kryssing av Glomma har Vegdirektoratet innvilget flere fravik. Eksempelvis er det gitt tillatelse til å fravike kravet om 1 km mellom kryss (opprettholde kryss på hver side av Glomma og Kringenkrysset) og tillatelse til å etablere rundkjøring på hovedveg (vestsiden av Glomma).

3.2 Varsel om innsigelser

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
A1	**Viken fylkeskommune (VFK)**	
1	VFK skriver i sin uttalelse at plan- og bygningsloven legger vekt på medvirkning, og det er viktig at innbyggerne involveres tidligst mulig. VFK anbefaler redegjørelse for medvirkning i plandokumentene.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennomføre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennomført flere informasjonsmøter og åpne kontordager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke tiltak i det videre planarbeidet. Statens vegvesen vil i planforslaget redegjøre for gjennomført samhandling og medvirkning.
2	Planbeskrivelsen bør si noe om hvordan prosjektet skal sikre gående og syklende i/ved planområdet i anleggsfasen og i permanent situasjon. Trygg skolevei er viktig. Det bør være rekkefølgebestemmelser som sikrer tiltak for disse.	En del av prosjektets samfunnsmål er å styrke grunnlaget for gange og sykkel og ett av prosjektets effektmål er at 80 % av brukerne er fornøyde med ny løsning for gående og syklende. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen vil i planforslaget vurdere rekkefølgebestemmelser for gående og syklende.
3	Det er viktig at friluftsliv, særlig turveien langs elva, sikres så mye som mulig i anleggsfasen og i permanent situasjon. En attraktivt, bilfri trasé uten omveier bør prioriteres. For tiltak i det statlig sikrede friluftslivsområdet må det søkes omdisponering hos Miljødirektoratet.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende på turvegen langs Glomma i anleggsfasen og i permanent situasjon og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Statens vegvesen vil senest før oppstart av anleggsarbeidet søke Miljødirektoratet om nødvendige tillatelser/dispensasjoner.
4	Hensyn til flom- og skredfare er det viktigste virkemiddelet for å forebygge tap og skader fra naturfarene. Utbygging må i	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	størst mulig grad styres utenfor. Der dette ikke er praktisk mulig, må det avsettes hensynssoner med bestemmelser. Flom- og skredfare må utredes i tråd med NVEs retningslinjer.	flom og skred. NVEs retningslinjer vil legges til grunn. Det vil etableres nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angis hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang.
5	Planområdet omfatter viktige natur-kvaliteter av stor verdi, blant annet raviner (Holen, Sundhagen) og ulike våtmarks-områder. Statens vegvesen påpeker behov for stabiliseringstiltak i kvikkleiresonen ved Sundetkrysset. Raviner er en sårbar naturtype, sjeldne i global målestokk og bidrar positivt til naturmangfold og landskapsvariasjon. Stabiliseringstiltak bør gjøres skånsomt med minimal effekt på natur- og landskapsverdier.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjøre supplerende kartlegginger og i planforslaget beskrive dagens situasjon og konsekvenser for landskaps- og naturverdier, inkludert ravinene. Det vil ikke bli foreslått større inngrep i ravinene enn det som i en tverrfaglig vurdering er nødvendig. I Sundevja foreslås ikke større inngrep enn det som er nødvendig for å sikre områdestabilitet. Bekken vil søkes reetablert på toppen av fyllingen etter ferdig områdestabilisering.
6	Statens vegvesen bør vurdere å ta ivaretakelse av naturverdier inn som en del av planens hensikt.	To av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø» og «planlegge en løsning uten varig negativ påvirkning på vassdrag». Ivaretakelse av naturverdier er således allerede en del av planens hensikt. Planbeskrivelsen vil redegjøre for tiltakets virkninger på naturverdiene.
7	Det er viktig at konsekvensutredning belyser arealkonflikter mellom dyrka mark, naturverdier og utbygging samt beskriver alle ulemper for naturmangfold på land og i vann. Forurenset grunn og fremmede arter må vurderes.	Statens vegvesen vil i planbeskrivelsen beskrive dagens situasjon og konsekvenser for flere temaer og områder, inkludert natur-ressurser, naturmangfold og forurenset grunn. Mindre avvik mellom kommunedelplan og reguleringsplan vil beskrives og vurderes. Oppfølging av forurenset grunn og fremmede arter vil omtales i planforslaget. Det er imidlertid ikke hensiktsmessig å gjennomføre en detaljert kartlegging og utarbeide tiltaks-plan før nærmere oppstart av anleggsfasen. For tiltak i Sundevja har Statsforvalteren i sitt innspill til planoppstart, bedt om at det gjøres en vurdering av om dette vil utløse krav om konsekvensutredning. Dette er begrunnet i at det ikke ble redegjort for konsekvenser i Sundevja–Løkenveien da forslag til kommune-delplan med konsekvensutredning var på høring.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		Kommunedelplan med konsekvensutredning for tiltaket ble utarbeidet i perioden 2014-2020 og vedtatt av Lillestrøm kommune 9. september 2020. Konsekvensutredningen ble utarbeidet etter et fastsatt planprogram og omfatter alle relevante temaer. I en nærmere gjennomgang ser Statens vegvesen at det i den tekniske planen som lå til grunn for konsekvensutredningen var forutsatt støttemur mot Sundejva. Konsekvenser av delvis oppfylling av Sundejva grunnet stabilisering er derfor ikke utredet tidligere. Delvis oppfylling i Sundevja vil komme i konflikt med registrert naturtype og derfor utløse krav til konsekvensutredning uten planprogram, jf. §§ 8, 10, bokstav b. Statens vegvesen vil som følge av dette i planarbeidet utarbeide en tilleggsutredning for naturmangfold i Sundejva, slik at konsekvensutredningen samlet sett blir dekkende. Alternativ A2 ble i kommunedelplanens konsekvensutredning rangert som nest dårligst (femte av seks alternativer) for naturmangfold. Alternativ E2 ble rangert som dårligst, men samme konsekvens (---) som A2. Det er lite sannsynlig at inngrep i Sundevja ville påvirket samlet konsekvens, rangering eller anbefaling av alternativ. Statens vegvesen vil i tilleggsutredningen redegjøre for dette.
8	Forut for utbygging må det gjennomføres artsregistreringer.	Statens vegvesen har som del av forberedelsene til planarbeidet gjort en oppsummering og av eksisterende kunnskapsgrunnlag innen naturmangfold og en vurdering av behov for å supplere dette. Miljødirektoratet skal som del av en større NiN-kartlegging registrere naturtyper i planområdet i 2022. I tillegg vil Statens vegvesen kartlegge insekter og amfibier i fem dammer og akvatisk vegetasjon innenfor planområdet. Statens vegvesen vil vurdere ytterligere behov for kartlegging i Glomma forut for bygging for å sikre naturmangfold under anleggsfasen.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
9	Lillestrøm kommune anbefales å ha fokus på sammenhengende, insektsvennlige grønnstrukturer og bruk av stedegne arter.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i naturlig revegetering og bruk av stedegne arter.
10	Databaser som Artskart, Naturbase og Vann-Nett vil kunne gi nyttig informasjon. I tillegg kommer kommunal og lokal kunnskap, spesielt om vilt- og fiskebestander.	Statens vegvesen har som del av forberedelsene til planarbeidet gjort en oppsummering av eksisterende kunnskapsgrunnlag innen naturmangfold. I dette inngår uttrekk fra alle relevante offentlige databaser. Statens vegvesen vil også innhente eventuell ikke-offentlig kunnskap.
11	Regional vannforvaltningsplan for innlandet og Viken 2022-2027 forventes godkjent av Klima- og miljødepartementet før sommeren 2022 og anbefales lagt til grunn. Denne har fastsatte mål for vannforekomstene. Det forutsettes at det gjøres en konkret vurdering av påvirkning på målene og at disse ivaretas.	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge til grunn regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken 2022-2027, gjøre en konkret vurdering av påvirkning på vannforekomstene og gjennomføre nødvendige avbøtende tiltak.
12	VFK minner om at tiltak i vann og vassdrag skal vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og kan være søknadspliktige.	Planbeskrivelsen vil redegjøre for prosjektets forhold til vannforskriften § 12 på lik linje med naturmangfoldloven §§ 8-12. Statens vegvesen vil senest før oppstart av anleggsarbeidet vurdere prosjektet opp mot forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og avklare søknadsplikt med VFK.
13	Regional plan for masseforvaltning i Akershus skal ligge til grunn for videre arbeid. Tidlig og langsiktig planlegging er viktig for å oppnå bærekraftig masseforvaltning. Massehåndtering, inkludert arealer, bør avklares i planarbeidet. VFK ønsker ikke at et eventuelt mål om massebalanse skal gå på bekostning av viktige naturverdier. Overskuddsmasser skal minimaliseres, og mulighet for gjenbruk skal utredes og vurderes.	Et av prosjektets resultatmål er å «søke løsninger for nyttiggjøring og/eller gjenbruk av steinmasser, løsmasser og avfall». Foreløpige vurderinger tyder ikke på at prosjektet vil gi et vesentlig masseoverskudd. Statens vegvesen vil i planarbeidet legge prinsippene i regional plan for masseforvaltning[2] til grunn og i planforslaget beskrive løsningsutvikling og konsekvenser for massehåndtering. Statens vegvesen vil i plankartet sikre nødvendig areal til massehåndtering. Vedrørende massebalanse og forholdet til naturverdier, vises det til kommentar i pkt. 5.
14	VFK vedtok 18.12.2020 Regional plan-strategi 2020-2024 med mål om nullvisjon for nedbygging av matjord. Statens vegvesen har foreslått positive tiltak. VFK anbefaler videre arbeid for å minimere beslag. Bestemmelsene bør ha krav til vurdering av alternativer for håndtering av matjord.	Statens vegvesen vil i planarbeidet arbeide for å begrense konsekvenser for dyrka og dyrkbar mark i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen har som del av forberedende arbeid allerede identifisert potensial for å redusere tap av dyrka mark på Hovinhøgda og ved Hvalsenga. Statens vegvesen vil i plan-

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		arbeidet vurdere bestemmelser som sikrer god håndtering av matjord.
15	Det er positivt at prosjektet skal sertifiseres under CEEQUAL. VFK har klare mål om betydelig klimagassreduksjon og trekker fram infrastruktur/fossilfrie fyllestasjoner, fossilfrie anleggsplasser, miljøasfalt og vegLCA som tiltak. Planbeskrivelsen bør fremheve hvordan prosjektet bidrar til å nå det nasjonale nullvekstmålet. En styrket kollektivsatsning bør tas inn som premiss.	Ett av prosjektets resultatmål er at «Klimagassbudsjettet skal forsøkes redusert med minimum 20 % fra KDP-fase til reguleringsplanfase». Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive løsningsutvikling og konsekvenser for klimagassutslipp. Prosjektets samfunnsmål er «Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm» og «Det skal tilrettelegges for god tettsteds-utvikling i Fet og grunnlaget for kollektiv-trafikk, sykkel og gange skal styrkes». Til-rettelegging for kollektiv er således en del av hensikten med planarbeidet. Statens vegvesen gjør dette ved etablering av funksjonelle og lett tilgjengelige kollektivholdeplasser. Fore-løpige trafikkberegninger viser at framkom-meligheten på vegen vil bli så god at det ikke er behov for egne kollektivfelt. Ny bru og fire-felts riksveg vil gjøre fremkommeligheten på strekningen vesentlig bedre for både nærings-trafikk, kollektivtrafikk og personbiler sam-menliknet med dagens situasjon. Det kan likevel ikke forventes fri flyt for bussen i de mest trafikkbelastede timene. Statens veg-vesen vil redegjøre for endelige trafikk-beregninger i planforslaget. Selve kollektiv-satsningen i form av trafikk er det kollektiv-selskapet Ruter AS som er ansvarlig for.
16	VFK viser til tidligere dialog om arkeologiske registreringer. Grunnet endringer i planområdet ser VFK behov for å inkludere ytterligere områder og utvide opprinnelig budsjettestimat. VFK viser videre til formaliteter rundt arkeologiske registreringer og påpeker at arbeidet ikke igangsettes før bestilling.	Statens vegvesen har godkjent VFKs budsjett, innhentet nødvendige samtykker fra grunneiere og vil videreføre igangsatt dialog med VFK om arkeologiske registreringer.
17	Planarbeidet kommer i konflikt med kulturmiljøer og landskap av nasjonal og regional verdi. Følgende punkter er grunn-laget for at Riksantikvaren (RA) og Statens vegvesen løste innsigelse til kommunedel-planen (referert fullstendig og ordrett):	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge RAs forutsetninger for trekking av innsigelse til kommunedelplanen til grunn som en del av prosjektets rammer og føringer. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, VFK og MiA til en tett dialog rundt

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	○ *Brokonstruksjoner skal ikke ha brokar/pilarer i skipsleia langs den vestre elvebanken, og hvis mulig ingen bropilarer i det fredete området overhodet.* ○ *Det kan garanteres at eventuelle brokar i det fredete området ikke skal forhindre framkommeligheten og vedlikeholdet av Fetsund lenser. Vi forutsetter at det framlegges en utredning som dokumenterer dette.* ○ *Det kan garanteres at ingen av Fetsund lensers vannfaste installasjoner blir ødelagt i byggeprosessen og at sikring av anlegget med tanke på mulige skader ved oppvirvling av synketømmer eller annet blir gjort på en tilfredsstillende måte.* ○ *Traseen/bro flyttes så langt nord som mulig, helt inntil eksisterende bro.* ○ *Både firefeltsvei for gjennom-gangstrafikk og lokalveitrafikk med gang- og sykkelvei legges på felles brokonstruksjon med felles fundamentering, men holdes fysisk atskilt. Dette for å unngå flere brokonstruksjoner ved siden av hverandre og unødvendig mange brokar i elva.* ○ *Herredshuset flyttes til en annen egnet tomt på Statens vegvesens regning.* VFK forutsetter at punktene legges til grunn for videre planarbeid.	løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid. Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Foreløpig, skissert løsning vil søkes optimalisert videre som en del av planarbeidet. Femte kulepunkt anses ikke lenger å være relevant, da Statens vegvesen etter anmodning fra Lillestrøm kommune har tatt separat lokalvegbru ut av prosjektet. Sjette kulepunkt om Herredshuset er gjenstand for en egen dialog mellom Statens vegvesen, Lillestrøm kommune og VFK.
18	Det vedtaksfredete fløtningsanlegget Fetsund lenser skal angis med hensynssone d), båndleggingssone H730 i plankartet. VFK referer omfang av og innhold i anlegget, som driftes av MIA. Det er svært viktig at drift, formidling og publikums-hensyn ivaretas, og at Statens vegvesen fortsetter å tilrettelegge for god dialog.	Statens vegvesen vil i plankartet angi Fetsund lenser med båndleggingssone med tilhørende bestemmelse. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, VFK og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
19	Planlagt bru vil medføre både permanente og midlertidige inngrep i fredning-sområdet, noe som vil kreve dispensasjon fra kulturminneloven. VFK forutsetter at	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Prosjektet vil gi midlertidige og permanente inngrep i

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	tiltaket tar hensyn til anlegget og eventuelle konsekvenser bes utredet. Dispensasjonsbehovet må avklares, og bestemmelser med rekkefølgekrav for dispensasjon og sikringstiltak etableres. Planarbeidet må avklare forholdet til fredningen. Statens vegvesen kan ikke regulere seg bort fra fredningen. I tråd med kommunedelplanen skal avbøtende og kompenserende tiltak vurderes. VFK bidrar gjerne i dialog om bestemmelser.	fredningsområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene. Statens vegvesen vil invitere til dialog med Lillestrøm kommune, VFK og MiA om bestemmelser.
20	Planområdet ligger delvis innenfor et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA), og VFK viser til beskrivelser av dette. Prosjektet kan føre til negative konsekvenser for landskapet. Det er viktig å utarbeide gode illustrasjoner for landskap og det fredete anlegget.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for landskap. Statens vegvesen vil som del av planforslaget utarbeide illustrasjoner fra flere perspektiver, inkludert lys-/skyggestudier.
21	Herredshuset har regional verdi som kulturminne. Bestemmelsene må sikre flytting av huset, og at flytting og istandsetting skjer på en måte som sikrer verdiene. Rekkefølgebestemmelse bør sikre at flytting først skjer nå ny plassering er avtalt.	Statens vegvesen vil invitere til dialog med Lillestrøm kommune og VFK om bestemmelser. Herredshuset er gjenstand for en egen dialog mellom Statens vegvesen, Lillestrøm kommune og VFK.
22	Planområdet har en rekke SEFRAK-registrerte bygninger og andre bygninger og elementer som kan ha kulturminne-verdi. VFK forutsetter at kulturminner kartfestes, vurderes og hensyntas i planarbeidet. Bestemmelsene bør sikre dokumentasjon av eventuelle SEFRAK-registrerte bygninger som må rives.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Statens vegvesen vil vurdere behov for å supplere kunnskap om SEFRAK-registrerte bygninger og i hvilken grad det er mulig å hensynta disse. Statens vegvesen vil invitere til dialog med Lillestrøm kommune og VFK om bestemmelser.
23	VFK og Riksantikvaren (RA) forutsetter at forutsetninger for trekking av tidligere innsigelse følges opp i planarbeidet. VFK er kjent med at det utredes fire ulike bru-alternativer, men tar ikke stilling til dette nå. Det er svært viktig at brua får en utforming som i størst mulig grad er forenlig med kulturminneinteresser. Utforming må sikres i bestemmelsene.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike bru-typer for å belyse fordeler og ulemper med disse før anbefaling av bru-type. Å vurdere konsekvenser for kulturarv er en del av dette arbeidet. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, VFK og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
24	Statens vegvesen må fremlegge illustrasjoner og visualiseringer som viser nær- og fjernvirkning fra flere perspektiver, inkludert museet. Lys-/skyggestudier bør utarbeides.	Statens vegvesen vil som del av planarbeidet utarbeide illustrasjoner fra flere perspektiver, inkludert lys-/skyggestudier.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
25	VFK forutsetter at konsekvenser for Fetsund lenser og landskapet utredes.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for landskap og kulturarv.
26	På kulturmiljøfeltet må følgende utredes: ○ Pilarer/fundamentering i vann (flom, strømning, erosjon, masser og synketømmer). ○ Fundamentering på land/inngrep i fredningsområdet. ○ Riving av eksisterende bru og konsekvenser (grunnforhold, strømninger). ○ Høyder og utforming av brutårn opp mot landskap og Fetsund lenser. ○ Konsekvenser på kort og lang sikt, midlertidige og permanente tiltak. ○ Avbøtende og kompenserende tiltak.	Se svar til tidligere punkter om kulturarv. Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse alle nevnte forhold. Først på overordnet nivå for alle vurderte bru-typer som en del av løsningsutviklingen, så mer detaljert for anbefalte bru-type som en del av teknisk plan og detaljregulering.
27	Dersom kulturminneverdiene ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget vil VFK vurdere å legge saken fram for politisk behandling med forslag om innsigelse.	Uttalelsen tas til orientering. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, VFK og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid. Hensikten med denne dialogen er å drøfte og avklare utforming av prosjektet, slik at partene kan finne fram til en omforent løsning før offentlig ettersyn.

3.3 Kommunale instanser og foretak

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
B1	**Aurskog-Høland kommune (AHK)**	
1	AHK skriver i sin uttalelse at det grunnet møteplan og saksbehandlingstid ikke er mulig å behandle saken politisk før formannskapsmøtet 13.06.22. AHK har derfor sendt saksfremlegget med kommunedirektørens innstilling som en midlertidig uttalelse og vil ettersende saksprotokoll med endelig vedtak så raskt som mulig. Innstillingen er referert nedenfor.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Aurskog-Høland kommune sender inn følgende høringsuttalelse:	Prosjektets samfunnsmål er «Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	Bedret framkommelighet over Glomma, særlig med tanke på trafikksikkerhet, kollektiv- og næringstrafikken er av stor betydning for innbyggerne og næringsliv i Aurskog-Høland.	Glomma og videre inn mot Lillestrøm» og «Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes».
3	*Forslaget til detaljregulering for riksvei 22 Kryssing av Glomma slik det forekommer i utsendt varsel om oppstart av planarbeid støttes.*	Uttalelsen tas til orientering.
4	*Nødvendigheten av kort nedstenging av kritisk infrastruktur og behovet for tilfredsstillende løsninger i byggeperioden påpekes.*	Et av prosjektets resultatmål er å «planlegge for en anleggsfase som opprettholder trafikkavviklingen for alle typer trafikantgrupper». Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere anleggsgjennomføring og i planforslaget redegjøre for dette.
5	AHK ettersender i brev av 17.06.2022 informasjon om at saken ble vedtatt i tråd med innstilling fra administrasjonen og vedlegger kopi av møteprotokollen.	Uttalelsen tas til orientering.
B2	**Lillestrøm kommune, Råd for personer med funksjonsnedsettelse (tilgjengelighetsgruppa)**	
1	Tilgjengelighetsgruppa opplyser om at de behandlet saken i møte den 1.6.2022. De skriver i sin uttalelse at stigning bør være på 1:20 *(5 %, red. adm.)* av hensyn til bevegelseshemmede. Alternativt må det legges inn hvilerepos, også ved underganger.	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge til grunn universell utforming i tråd med føringer i Statens vegvesens tekniske normer. I utgangspunktet mellom 5 og 8 % stigning på gang- og sykkelveger, avhengig av lengde på strekningen.
2	Tilgjengelighetsgruppa ber om at det ikke brukes brostein i gangarealer.	Statens vegvesen vil i reguleringsplanfasen sannsynligvis ikke ta stilling til materialbruk. Innspillet tas med videre til byggeplanfasen. Statens vegvesen har ikke praksis for å bruke brostein i gangarealer.
3	Gang- og sykkelveier bør ha minimum fire meter bredde, være uten nivåforskjell, todelt og skilt med farge.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i en hovedløsning med et normalprofil med tre meter sykkelveg og to meter fortau langs rv. 22. Statens vegvesen vil planarbeidet legge til grunn separering av sykkelveg og fortau med ikke-avvisende kantstein. Øvrige gang- og sykkelveger vil tilpasses eksisterende. I planarbeidet vurderes ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma. I de foreløpige, detaljerte tegningene som er lagt fram har Statens

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		vegvesen vist en separat sykkelveg langs rv. 22 mellom Sundetkrysset og Kringenkrysset. Statens vegvesen vil også vurdere andre alternativer, som for eksempel bruk av eksisterende lokalveger på Hvalsenga og Kringen for gående og syklende.
4	Der hvor det brukes kantstein, bør det brukes lys kantstein mot svart asfalt av hensyn til synshemmede.	Statens vegvesen vil i reguleringsplanfasen ikke ta stilling til farge på kantstein. Innspillet tas med videre til byggeplanfasen.
5	Det må være god belysning, helst overlys, og særlig ved underganger.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i belysning i tråd med Statens vegvesens føringer i tekniske normer. Statens vegvesen vil i reguleringsplanfasen ikke ta stilling til detaljert belysning. Innspillet tas med videre til byggeplanfasen.
6	Ved eventuelle fotgjengeroverganger må det være faremerking ved nedgang til vei, og nederste kant mot asfalt må ha høyde på maksimalt 2 cm.	Statens vegvesen vil i reguleringsplanfasen ikke ta stilling til detaljer om merking og kantstein. Innspillet er imidlertid i tråd med Statens vegvesens tekniske normer.
7	Dreneringsstein langs fortau bør ikke gå gjennom gangfelt, da det skaper store problemer for bevegelseshemmede.	Statens vegvesen vil i reguleringsplanfasen ikke ta stilling til detaljert overflatedrenering. Innspillet tas med videre til byggeplanfasen.
8	Nye bussholdeplasser må være universelt utformet med mulighet for venteskur med tak. Sikkerhet for myke trafikanter må tilstrebes ved tilkomst.	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge til grunn universell utforming av kollektivholdeplasser. Statens vegvesen vil etablere leskur på kollektivholdeplasser.
9	Ikke bruk planter som framkaller allergiske reaksjoner.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i beplantning i tråd med Statens vegvesens føringer i tekniske normer. Innspillet tas med videre til byggeplanfasen.
B3	**Romerike avfallsforedling IKS (ROAF)**	
1	ROAF skriver i sin uttalelse at de ikke har noen merknader utover at de forutsetter at tiltaket ikke vil være til hinder for renovasjon hos abonnenter.	Uttalelsen tas til orientering.

3.4 Statlige og regionale instanser og foretak

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
C1	**Bane NOR SF (BN)**	
1	BN skriver i sin uttalelse at Kongsvinger-banen går gjennom deler av planområdet og er av nasjonal betydning for person- og godstrafikk og regional betydning for persontrafikk.	Uttalelsen tas til orientering.
2	BN presiserer at det kan være vanskelig å forutse framtidige behov. De er opptatt av å sikre muligheter for utvikling og utvidelse av banen. Planarbeidet bør ikke forhindre jernbanens mulighet for etablering av ett ekstra spor (forlengelse av eksisterende kryssingsspor fra Fetsund stasjon i retning Lillestrøm). Således er det viktig at ikke konstruksjoner og anlegg planlegges så nær spor at sporutvidelse blir vanskelig.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge hindringer for framtidig utvidelse av Kongsvingerbanen fra ett til to spor.
3	BN forutsetter at krav til frihøyde over jernbanen ivaretas.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ha dialog med BN og avtale krav til frihøyde.
4	Det er også nødvendig å ha tilstrekkelig med areal for å kunne gjennomføre rasjonell drift og vedlikehold av banen med tilhørende grøfter, skjæringer, fyllinger, stikkrenner, sikringsanlegg m.m.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge hindringer for framtidig drift og vedlikehold av jernbanen.
5	Når plandokumentene sendes på høring, må jernbanen vises tydelig på kart, profiler, illustrasjoner etc. i områder med nærføring og kryssing av banen.	Statens vegvesen vil i planforslaget i nødvendig grad illustrere og beskrive forholdet mellom tiltaket og jernbanen.
6	Det må dokumenteres om det planlagte tiltaket kan utsette jernbanen for økt fare for flom-, erosjons-, setnings og skredfare. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives og ivaretas planmessig.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, erosjon, setninger og skred. Dette gjelder også i den grad tiltaket påvirker disse forholdene for jernbanen. NVEs retningslinjer vil legges til grunn. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang.
7	Sikkerheten må være tilstrekkelig i anleggsfasen og permanent. I tillegg må tilgjengeligheten til stasjoner og stoppesteder opprettholdes, inkludert behovet for eventuell alternativ transport (buss-for-tog) under anleggsperioden.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse og sikre nødvendig sikkerhet og tilgjengelighet i anleggsfasen og i permanent sitasjon etter nærmere dialog med BN.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
8	Det er viktig at konsekvensene av veiprosjektet vurderes også i forhold til planoverganger i denne planfasen, ved Nerdrum langs Lunde-/Nerdrumsveien. En må unngå at det planlagte veiprosjektet fører til økt/utvidet ferdsel over planovergangen. BN forutsetter at dette utredes spesifikt ifm. ny trafikkanalyse (både anleggs- og driftsperioden). Eventuelle nødvendige risikoreduserende og avbøtende tiltak må beskrives og sikres planmessig. Å erstatte eksisterende planovergang med planskilt kryss bør vurderes.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for trafikk, inkludert trafikk-sikkerhet. Tiltaket vil i permanent situasjon ikke føre til økt trafikk over planovergangen ved Nerdrum stasjon. Trafikksikkerhet på Lundveien/Nerdrumveien (fv. 1500) er i utgangspunktet fylkeskommunens ansvar, og trafikksikkerhet på planovergangens er BNs ansvar. Tiltaket kan i kortere perioder i anleggsfasen føre til økt trafikk over plan-overgangen ved Nerdrum stasjon ved stenging eller redusert framkommelighet ved Nerdrum bru. Statens vegvesen er ansvarlig for en trygg anleggsgjennomføring, men kan ikke ta ansvar for å bygge en plan-skilt kryssing. Statens vegvesen vil ta initiativ til dialog med alle involverte aktører i videre planarbeid og sikre nødvendige avbøtende tiltak i bestemmelsene ved behov.
9	I tillegg finnes en planfri kryssing mellom jernbanen og fylkesvei ved Lundveien (tett inntil dagens rv. 22-bru, kun ca. 50 m syd for brua). En analyse bør vise hvordan trafikksikkerheten ivaretas dersom denne blir utilgjengelig i deler av anleggsperioden, og sikker adkomst til våre stasjoner og holdeplasser kan ivaretas.	Se svar til punkt 8.
10	Prosjektet må utføres og driftes på en slik måte at det ikke fører til togstans eller red-usert kjørehastighet på jernbanen. Dersom arbeidene likevel betinger perioder med stopp i togtrafikken, må arbeidet fortrinnsvis legges til perioder hvor BN selv har planlagt sportilgang og arbeider. Prosjektet må følge BNs rutiner for innmelding av arbeid.	Statens vegvesen har i planarbeidet opprettet dialog med BN om den delen av anleggsgjennomføringen som påvirker jernbanen og vil videreføre denne. BNs retningslinjer vil legges til grunn for gjennomføring av anleggsfasen.
11	BN viser avslutningsvis til at ovennevnte ikke er uttømmende, og at de har en rekke krav til planlegging i nærhet av jernbane. BN viser til sin veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og sitt tekniske regelverk.	Statens vegvesen har i planarbeidet opprettet dialog med BN og vil videreføre denne.
12	BN anbefaler at det utarbeides et eget notat med beskrivelse av hvordan tiltaket vil påvirke jernbanen (både anleggs- og driftsperioden).	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive konsekvenser i anleggsfasen og i permanent situasjon samlet. Spesielt anleggsgjennom-føring krever tverrfaglige vurderinger som vanskelig kan deles opp etter sektor. Eventuelle spesielle dokumentasjonsbehov

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		jernbanen måtte ha kan drøftes nærmere i videre dialog.
13	BN oppfordrer Statens vegvesen til god kontakt i denne planfasen. Planmyndighet bør også inviteres.	Se svar til punkt 11.
C2	**Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)**	
1	DMF skriver i sin uttalelse at infrastruktur-prosjekter generelt genererer betydelige masser. Statens vegvesen bør vurdere å utarbeide en masseforvaltningsplan, hvor man vurderer intern disponering eller annen utnyttelse framfor deponering. Ved masse-behov bør planen ha vurdering av massenes opprinnelse.	Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en overordnet plan for massehåndtering.
2	DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Ei heller at den vil omfatte uttak som vil omfattes av mineralloven.	Uttalelsen tas til orientering.
3	DMF viser avslutningsvis til egen nettside for mer informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter og kartløsning.	Uttalelsen tas til orientering.
C3	**Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)**	
1	DSB skriver i sin uttalelse at de har et overordnet ansvar for samfunnssikkerhet, og at dette også inngår som del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill om nødvendig. Hvis det likevel er behov for DSBs direkte involvering, bes saken sendt over på nytt med tydelig angivelse av hvilke forhold man ønsker DSBs uttalelse til.	Uttalelsen tas til orientering.
C4	**Museene i Akershus (MiA)**	
1	MiA skriver i sin uttalelse at målet med innspillet er å bidra til at fredningsmålene opprettholdes, at potensialet for ivaretakelse og formidling av et anlegg og område med global relevans ikke svekkes og at tilgang og framkommelighet for publikum ikke forstyrres mer enn nødvendig underveis. I tillegg at resultatet fremmer muligheter som finnes.	Uttalelsen tas til orientering. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
2	MiA bidrar gjerne med kompetanse.	Se svar til punkt 1.
3	MiA gir innledningsvis en lang redegjørelse for Fetsund lensers innhold og historikk.	Uttalelsen tas til orientering.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	Fløtingsanlegget ble opprettet i 1861 og var sentralt for fløting fram til nedlegging i 1985. Det nasjonalt fredete kulturminnet består av et 2,8 kilometer fløtingsanlegg i vann, samt 25 bygninger på land. Fetsund lenser er i dag fredet som landets, trolig verdens, eneste gjenværende komplette fløtningsanlegg med 70-100 000 besøkende årlig. Syd på museumsområdet, ved inngangen til Nord-Europas største innlandsdelta, ligger Besøkssenter våtmark Nordre Øyeren. Nordre Øyeren naturreservat er et unikt grunnvanns- og mudderområde som blant annet huser tusenvis av rastende fugler på vår- og høsttrekket. Øyeren er også landets mest artsrike innsjø med 25 registrerte fiskearter og et RAMSAR-område (1985). MiA planlegger med Viken fylkeskommune, Lillestrøm og Rælingen kommuner å videreutvikle anleggene til et nasjonalt fløtingsmuseum og kompetansesenter for våtmark med nybygg osv.	
4	MiA viser til høringssvar (innsigelse) til KDP fra Riksantikvaren (RA) av 27.06.2017 og kommenterer fem av RAs vilkår for å vurdere alternativ A2 på nytt:	
5	*Brokonstruksjonen skal ikke ha brokar/pilarer i skipsleia langs den vestre elvebanken, og hvis mulig ingen bropilarer i det fredete området overhodet.* Med utgangspunkt i de fire brualternativene som er presentert, er det kun alternativet med skråstagsbru med to tårn som etter MiAs oppfatning kan møte RAs krav.	Uttalelsen tas til orientering.
6	*Det kan garanteres at eventuelle brokar/pilarer i det fredete området ikke skal forhindre framkommeligheten og vedlikeholdet av Fetsund lenser. Vi forutsetter at det framlegges en utredning som dokumenterer dette.* RA krever garantier og forutsetter at det fremlegges en utredning som dokumenterer det RA påpeker. MiA imøteser innsyn i denne utredningen. MiA tilbyr også kompetanse og samarbeid for å nå dette målet.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive konsekvenser for framkommelighet og vedlikehold i fredningsområdet.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
7	*Det kan garanteres at ingen av Fetsund lensers vannfaste installasjoner blir ødelagt i byggeprosessen og at sikring av anlegget med tanke på mulige skader ved oppvirvling av synketømmer eller annet blir gjort på en tilfredsstillende måte.* MiA understreker at det ikke kan velges metoder, teknikker eller fremgangsmåter som kan forårsake skade på installasjoner, synketømmer eller annet. MiA vil også fremme at hensynet til publikum, tilgjengelighet, synlighet, formidling, samt dagens og fremtidig mulighet til a utvikle områdets museale potensiale må ivaretas.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge opp til løsninger som skader eller ødelegge vannfaste installasjoner i fredningsområdet. Statens vegvesen vil ved valg av løsninger hensynta MiAs forvaltning og utvikling av fredningsområdet. Når det gjelder synketømmer, se svar til punkt 14.
8	*Traseen/broa flyttes så langt nord som mulig, helt inntil eksisterende bro.* Dette er også en målsetting MiA støtter og ser stor nødvendighet av. MiA ser med bekymring på blant annet at avstanden mellom ny bro og Sootbrakka, museets eldste bygg, nå ser ut til å være kun 37 meter. Avstanden til uthuset er enda mindre. Det er behov for avbøtende tiltak for å fremme tilgjengelighet disse byggene. Nærhet til ny vei vil føre til raskere forfall, større vedlikeholdsutgifter og økt støyplage.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Foreløpig, skissert løsning vil søkes optimalisert videre som en del av planarbeidet.
9	Lillestrøm kommune har vedtatt å arbeide for å få Bingen og Fetsund lenser og Nordre Øyeren naturreservat inn på UNESCOs verdensarvliste. Dette støttes av MiA, er svært viktig og må ivaretas ved valg av trasé, brutype og prosess. Målet bør implementeres mht. utforming. Separering av vei og gang- og sykkelvei samt utkikkspunkter er mulige tiltak.	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen forutsetter at MiA og Lillestrøm kommune ivaretar hensynet til søknadsprosessen mot UNESCO som del av dialogen med Statens vegvesen. Statens vegvesen vil i planarbeidet i dialog med Viken fylkeskommune og MiA vurdere om, og eventuelt hvordan, eventuelle spesielle tiltak kan styrke Fetsund lenser.
10	MiA påpeker at kommunedelplanen stiller krav om plan for avbøtende og kompenserende tiltak. MiA viser til ulike utviklingsprosjekter og påpeker at i både dagens og framtidig situasjon vil tilgjengelighet utgjøre grunnlag for viktige og kostnadskrevende avbøtende tiltak. Dette gjelder til/fra Fetsund og Nedrum togstasjoner, med bil og for gående og syklende. Miljøfokus er en fordel.	Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene. Statens vegvesen vil invitere til dialog med Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA om bestemmelser. Framkommelighet på Lundveien/Nerdrumveien (fv. 1500) er i utgangspunktet fylkeskommunens ansvar.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
11	Det vil nok kreves flere avbøtende tiltak i vann under og etter anleggsfasen. Dette er vanskelig å vurdere nå, men vil føre til blant annet redusert besøk og tilgjengelighet. Det bør settes av midler til å finansiere bruk av MiAs ansatte.	Statens vegvesen vil ved bygging av prosjektet gjennomføre avbøtende og eventuelt kompenserende tiltak for beskrevne konsekvenser. Om det skulle være spesielle omstendigheter ved Fetsund lenser, så må dette avklares nærmere før oppstart av anleggsfasen. Det er ikke avsatt ekstra midler til bruk av MiAs ansatte.
12	MiA ber om kompensasjon som står i forhold til betydelige konsekvenser for anlegget. MiA er åpne for et fond eller lignende for løpende håndtering av utfordringer det er vanskelig å se totaliteten av nå. MiA verdsetter dialogen med Statens vegvesen og imøteser en løpende felles håndtering av uforutsette hendelser.	Statens vegvesen vil ved bygging av prosjektet gjennomføre avbøtende og eventuelt kompenserende tiltak for beskrevne konsekvenser. Statens vegvesen har rutiner for å håndtere avbøtende tiltak for uforutsatte konsekvenser relatert til Statens vegvesens tiltak. Statens vegvesen har ikke praksis for å etablere fond eller lignende for udefinerte behov som muligens kan oppstå. Statens vegvesen vil senest før oppstart av anleggsfasen avklare rutiner for løpende oppfølging med MiA for å sikre at uforutsette hendelser håndteres på en god måte.
13	MiA beskriver dagens situasjon for erosjon og sedimentering. Sedimenter er en stor utfordring for MiA. Nødvendig mudring av området burde være en forutsetning for Statens vegvesen. Det er viktig for å sikre fredning, kan være viktig for Statens vegvesens tilgang til masse og kan være en måte å forhindre unødvendig risiko for fredning.	Statens vegvesen vil mudre det som er nødvendig ifm. Statens vegvesens prosjekt. Behov for mudring avhenger av valg av brutype. En brutype uten fundamenter i fredningsområdet vil i utgangspunktet kreve lite eller ingen mudring. Statens vegvesen vil vurdere samarbeid om MiAs mudring av øvrige områder som en del av videre dialog.
14	I fredningsområdet ligger det en mengde synketømmer, som er fredet og må tas hensyn til.	Påvirkning på synketømmeret avhenger av valg av brutype. En brutype uten fundamenter i fredningsområdet vil i utgangspunktet føre til lite eller ingen påvirkning på synketømmeret. Statens vegvesen vil ved bygging av prosjektet, uavhengig av valg av brutype, ha behov for en midlertidig anleggsfylling i fredningsområdet. Denne vil kunne påvirke synketømmer. Hvordan dette synketømmeret skal håndteres vil bli en del av videre dialog mellom Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og MiA.
15	MiA er glad for den konstruktive dialogen og samhandlingen med Statens vegvesen, som er viktig for å forvalte områdets verdi og potensiale.	Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
C5	**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)**	
1	NVE viser i sin uttalelse til planforum 07.06.2022, og konkrete tilbakemeldinger til flom, skred og vassdragsmiljø (Glomma, raviner, Gransbekken). Reguleringsplanen må også gi nødvendige føringer for anleggsfasen.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og av-bøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang.
2	Bruarbeidene må ikke forverre flom for tredjepart i anleggsfasen.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse flom, og i planforslaget ikke legge opp til løsninger som forverrer flomsituasjonen i området verken under anleggsfasen eller permanent situasjon.
3	Bruarbeidene må ikke føre til endrete strømningsforhold som kan gi uønsket erosjon/skredfare i anleggsfasen.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse strømningsforhold og erosjon, og i planforslaget ikke legge opp til løsninger som kan gi uønsket erosjon/skredfare.
4	NVE viser til egen nettside for arealplanlegging.	Uttalelsen tas til orientering.
C6	**Ruter AS**	
1	Ruter skriver i sin uttalelse at dagens kollektivtilbud er et matetilbud hvor hovedprinsippet er mating til tog i Lillestrøm med unntak av noen ekspresslinjer til Oslo sentrum. Dette krever god framkommelighet og pålitelighet. Mating til Fetsund stasjon (færre avganger) er ikke aktuelt før tilbudet blir mer pålitelig.	Uttalelsen tas til orientering. Statens vegvesen oppfatter at Ruter med dette mener at utvidet busstilbud med mating til Fetsund stasjon ikke er aktuelt før det blir bedre kapasitet på vegnettet.
2	Bussene, spesielt i Kringenkrysset, men også i andre kryss og over brua, har til tider svært store problemer med framkommelighet. Et tregt og upålitelig tilbud svekker konkurransekraften. Ruter er skeptiske til at utfordringene kan løses med de foreslåtte tiltakene. Køen ved innsnevring til to felt kan bli flyttet lenger øst. Det må planlegges tiltak spesielt for å bedre framkommelighet for kollektiv, som et ledd i å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikk.	Prosjektets samfunnsmål er «Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm» og «Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes». Tilrettelegge for kollektiv er således en del av hensikten med planarbeidet. Statens vegvesen gjør dette ved etablering av funksjonelle og lett tilgjengelige kollektiv-holdeplasser. Foreløpige trafikkberegninger viser at framkommeligheten på vegen vil bli så god at det ikke er behov for egne kollektivfelt. Ny bru og fire-felts riksveg vil gjøre fremkommeligheten på strekningen

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		vesentlig bedre for både næringstrafikk, kollektivtrafikk og personbiler sammenliknet med dagens situasjon. Det kan likevel ikke forventes fri flyt for bussen i de mest trafikkbelastede timene. Statens vegvesen vil redegjøre for endelige trafikkberegninger i planforslaget.
3	Stoppestedstrukturen anses for å være relativt gunstig. Nedleggelse av stoppesteder er ikke aktuelt uten en nøye vurdering ut fra stoppestedstruktur og marked.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere antall stoppesteder og plassering av disse ut fra en samlet vurdering av flere forhold som trafikksikkerhet, bedrede løsninger for gående/syklende til/fra stoppestedet og reduksjon av beslag av dyrka mark. Statens vegvesen har invitert Ruter til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
4	Det må av hensyn til reisetid (suksessfaktor) legges til rette for effektiv betjening av holdeplasser (bussen skal slippe å kjøre av veien ved stoppestedet).	Statens vegvesen vil i planarbeidet hovedsakelig foreslå langsgående stoppesteder, men vil ved Fetsund sentrum vurdere annen løsning av hensyn til trafikksikkerhet, tilgjengelighet og konsekvenser for landskaps- og naturverdier i Holedalen (Holen ravine/Fjellsevja). Statens vegvesen har invitert Ruter til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
5	Ruter er også svært opptatt av å opprettholde framkommelighet for buss og hensiktsmessig, trafikksikker betjening av stoppesteder i anleggsperioden.	Et av prosjektets resultatmål er å «planlegge for en anleggsfase som opprettholder trafikkavviklingen for alle typer trafikantgrupper».
6	Ruter kan være behjelpelig med å levere tall for forsinkelser for busslinjene.	Statens vegvesen vil ta kontakt med Ruter ved behov for tall.
7	Ruter ønsker å fortsette dialog med Statens vegvesen.	Se svar til punkt 3.
C7	**Statsforvalteren i Oslo og Viken (SFOV)**	
1	SFOV viser innledningsvis til Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022 og overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde.	Statens vegvesen vil legge nasjonale og regionale føringer for arealplanlegging til grunn for planarbeidet.
2	SFOV viser til nasjonale og regionale føringer for jordvern, matproduksjon og matsikkerhet, som ble vesentlig skjerpet og utvidet i 2021. Muligheter for reduksjon og	Statens vegvesen vil legge nasjonale og regionale føringer for landbruk til grunn for planarbeidet. Statens vegvesen vil i planarbeidet arbeide for å begrense

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	avbøting av inngrep i dyrka og dyrkbar jord må inngå i planarbeidet. Arealtall for midlertidige/permanente tap må fremgå.	konsekvenser for dyrka og dyrkbar mark i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen har som del av forberedende arbeid allerede identifisert potensial for å redusere tap av dyrka mark på Hovinhøgda og ved Hvalsenga. Arealtall for permanente/midlertidige tap vil fremgå av planforslaget.
3	Et eventuelt vegserviceanlegg ved Hovinhøgda er uheldig. Behov må vurderes nøye og bør skje gjennom arealdelen.	Statens vegvesen vil ikke ta initiativ til regulering av et vegserviceanlegg på vestsiden av Glomma. Eventuelle initiativ til vegserviceanlegg på gnr./bnr. 413/26 må fremmes til Lillestrøm kommune av grunneier.
4	Plan for massehåndtering/massebalanse bør foreligge med reguleringsplanen. SFOV viser til regional plan for massehåndtering og flere veiledere. Dersom dyrka mark ikke kan unngås i anleggsfasen må det settes vilkår som ivaretar jordkvalitet/-helse, erosjon og jordpakking.	Et av prosjektets resultatmål er å «søke løsninger for nyttiggjøring og/eller gjenbruk av steinmasser, løsmasser og avfall». Foreløpige vurderinger tyder ikke på at prosjektet vil gi et vesentlig masseoverskudd. Statens vegvesen vil i planarbeidet legge prinsippene i regional plan for masseforvaltning[2] til grunn. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive løsningsutvikling og konsekvenser for massehåndtering og i plankartet sikre nødvendig areal til massehåndtering. Dette inkluderer også dyrka mark.
5	Krav til matjordplan og andre avbøtende tiltak må forankres i bestemmelser og følges opp i YM-planer. Tiltak for å redusere erosjon og avrenning samt reetablering av hydrotekniske anlegg bør også vurderes og forankres i bestemmelser. Tilgjengelighet for landbruket må ivaretas.	Lillestrøm kommune har i oppstartsmøtet påpekt at en matjordplan i utgangspunktet skal foreligge med mindre det viser seg at omfanget av matjord som berøres er så liten at kommunen senere i planprosessen frafaller kravet. Hensiktsmessig tilnærming til dette vil avklares nærmere med kommunen i planprosessen. Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere bestemmelser som sikrer god håndtering av matjord og andre landbruksforhold. Tilgjengelighet og drenering vil ivaretas.
6	SFOV viser til rundskrivet T-2/16 om Nasjonale og vesentlig regionale interesser på miljøområdet.	Statens vegvesen vil legge nasjonale og regionale føringer for miljø til grunn for planarbeidet.
7	Innenfor planområdet er det kartlagt to ravinesystem, Holen ravine (verdi *viktig*) og Sundevja – Løkenveien (verdi *svært viktig*), av nasjonal og vesentlig regional interesse, kartlagt med naturtyper.	Statens vegvesen har som del av forberedelsene til planarbeidet gjort en oppsummering og av eksisterende kunnskapsgrunnlag innen naturmangfold og en vurdering av behov for å supplere dette. Supplerende kartlegginger er utført sommeren 2022.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
8	Da KDP var på høring forutsatte SFOV at alternativ A2 ville gi en delvis oppfylling av naturtypelokaliteten Holen ravine, og de presiserte at det i reguleringsplanen måtte gjøres vurderinger og tiltak for å minimere inngrep.	Statens vegvesen vil i planarbeidet arbeide for å begrense konsekvenser for naturmangfold i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon og konsekvenser for alle relevante temaer, inkludert naturmangfold. For naturtypelokaliteten Holen ravine (også kalt Holedalen) vil Statens vegvesen vurdere fordeler og ulemper ved ulike løsninger.
9	Da KDP var på høring ble det ikke redegjort for konsekvenser i Sundevja – Løkenveien. SFOV mener det er viktig å finne løsninger for å unngå tiltak i ravinen. Vurderte løsninger må dokumenteres. Det skal svært mye til for at SFOV kan akseptere masseoppfylling i en ravine av nasjonal interesse. Statens vegvesen og kommunen bør også vurdere om planarbeidet pga. dette kan utløse krav om konsekvensutredning.	Statens vegvesen vil ikke foreslå større inngrep i ravinene enn det som i en tverrfaglig vurdering er nødvendig og i Sundevja ikke foreslå større inngrep enn det som er nødvendig for å sikre områdestabilitet. Kommunedelplan med konsekvensutredning for tiltaket ble utarbeidet i perioden 2014-2020 og vedtatt av Lillestrøm kommune 9. september 2020. Konsekvensutredningen ble utarbeidet etter et fastsatt planprogram og omfatter alle relevante temaer. I forbindelse med kommunestyrets vedtak av kommunedelplan med konsekvensutredning ble tiltaket nedskalert, og konsekvensutredningen omfatter i hovedsak et mer omfattende tiltak enn det reguleringsplanarbeidet omfatter. Planmyndighet og Statens vegvesen vurderte ifm. oppstartsmøtet for planarbeidet at utarbeidet konsekvensutredning var tilfredsstillende, og reguleringsplanarbeidet dermed var fritatt for krav til ny konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 6, bokstav b. Lillestrøm kommune ønsker å utarbeide reguleringsplan for stabiliseringstiltak i Sundevja. Det er konkludert med at dette inkluderes i Statens vegvesens planarbeid. Reguleringsplanens planområde er av den grunn noe større i dette området enn kommunedelplanens planområde. I en nærmere gjennomgang ser Statens vegvesen at det i den tekniske planen som lå til grunn for konsekvensutredningen var

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		forutsatt støttemur mot Sundejva. Konsekvenser av delvis oppfylling av Sundejva grunnet stabilisering er derfor ikke utredet tidligere. Delvis oppfylling i Sundevja vil komme i konflikt med registrert naturtype og derfor utløse krav til konsekvens-utredning uten planprogram, jf. forskrift om konsekvensutredninger §§ 8, 10, bokstav b. Statens vegvesen vil som følge av dette i planarbeidet utarbeide en tilleggsutredning for naturmangfold i Sundejva, slik at konsekvensutredningen samlet sett blir dekkende. Alternativ A2 ble i kommunedelplanens konsekvensutredning rangert som nest dårligst (femte av seks alternativer) for naturmangfold. Alternativ E2 ble rangert som dårligst, men samme konsekvens (---) som A2. Det er lite sannsynlig at inngrep i Sundevja ville påvirket samlet konsekvens, rangering eller anbefaling av alternativ. Statens vegvesen vil i tilleggsutredningen redegjøre for dette. Statens vegvesen vil i planbeskrivelsen også beskrive dagens situasjon og konsekvenser for øvrige temaer og områder. Mindre avvik mellom kommunedelplan og reguleringsplan vil beskrives og vurderes.
10	Alternative lokaliseringer av massedeponier må vurderes grundig. Masser skal i størst mulig grad gjenbrukes.	Se svar til punkt 4.
11	Glomma har stor verdi for vannlevende organismer (Norges rikeste fiskefauna). I planområdet er det naturtyper av stor verdi som åpen flomfastmark og mudderbank. I en dam er det registrert spissnutefrosk (sårbar, rødliste). Disse må Statens vegvesen legge vekt på å ivareta. Inngrep i elva og strandsonen må begrenses til et minimum. Det naturlige elveløpet må ikke innsnevres. Inngrep må detaljplanlegges og oversendes NVE for godkjenning etter vannressurslovens bestemmelser. Om NVE ikke krever konsesjon, skal tiltakene vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Fysiske	Se svar til punkt 7 og 8. Statens vegvesen vil i planforslaget belyse forholdet til Glomma og ikke foreslå større inngrep i Glomma med kantsone enn det som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Statens vegvesen vil ha fokus på å minimere inngrep både i midlertidig og permanent situasjon og bevare naturverdiene. Statens vegvesen tar sikte på samordning av behandling etter plan- og bygningsloven og vannressursloven etter vannressursloven § 20 og vil avklare forholdet til vannressurs-loven med NVE. Statens vegvesen vil senest

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	inngrep i elvebunnen og bunnsubstratet bes begrenset til det som er nødvendig. Avrenning av partikler og annen forurensning av vassdrag må unngås. Avbøtende tiltak må vektlegges.	før oppstart av anleggsarbeidet vurdere prosjektet opp mot forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og avklare søknadsplikt med Viken fylkeskommune.
12	Statens vegvesen bes legge vekt på kantvegetasjon langs vassdrag og dammer for å begrense erosjon, avrenning, skade på naturmangfold samt en rask istandsetting/revegetering. Det må innhentes dispensasjon fra SFOV før fjerning av kantvegetasjon.	Se svar til punkt 11. Statens vegvesen vil vurdere behov for dispensasjon i samråd med SFOV før fjerning av kantvegetasjon.
13	Vannforskriften §§ 4 og 5 fastsetter miljømål for overflatevann. Dersom ny aktivitet/inngrep/utslipp kan føre til en varig forringelse av miljøtilstanden eller vanskeliggjøre måloppnåelse, vil dette være i strid med vannforskriften. Vannforekomsten 002-3649-R Glomma Bingsfossen – Øyeren har dårlig økologisk potensial og god kjemisk tilstand. Deler av vannforekomsten 002-3671-R Glomma Bingsfossen - Øyeren bekkefelt ligger også innenfor planområdet. Denne har dårlig økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand. Det er viktig å unngå ytterligere belastninger. Ved utforming og bygging av tiltak må det legges vekt på å unngå uheldig erosjon og avrenning. For driftsfasen bes behovet for renseløsninger vurderes og tilstrekkelige arealer avsettes.	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge til grunn regional vannforvaltningsplan for innlandet og Viken 2022-2027, gjøre en konkret vurdering av påvirkning på vannkvalitet og gjennomføre nødvendige avbøtende tiltak.
14	SFOV er forurensningsmyndighet for sjø og vassdrag, og viser til nettside. Det må gjennomføres tiltak for å hindre utslipp av forurenset vann/betong i elva i anleggsfasen. Anleggsarbeid kan medføre betydelig skade på miljøet ved at blant annet store mengder partikler/slam og annen forurensning går til vassdrag og sjø. Vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet er i henhold til forurensningsloven § 8 første ledd, punkt 3 tillatt uten behov for særskilt tillatelse etter forurensningsloven § 11, så fremt anleggsdriften er å anse som midlertidig og at forurensningen er å anse som vanlig. Dersom anleggsdriften medfører forurens-ning utover hva som kan anses som vanlig, vil det kreves en tillatelse etter	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon og konsekvenser for alle relevante temaer, inkludert forurensning. Dette vil skje på bakgrunn av miljørisikovurderinger for anleggsfasen og permanent situasjon. Statens vegvesen vil beskrive håndtering av avrenning og annen potensiell forurensning i plan for ytre miljø. Statens vegvesen vil senest før oppstart av anleggsarbeidet vurdere tiltaket opp mot forurensningsloven og eventuelt søke om tillatelse etter forurensningsloven § 11.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	forurensningsloven § 11. Det skal også vurderes om tiltaket kan regnes som midlertidig. Miljørisikovurdering for anleggsfasen må utarbeides. Denne vil danne grunnlaget for vurdering av behov for tillatelse.	
15	Det må utarbeides støyutredninger med skjermingstiltak som må forankres i bestemmelsene. Luftkvalitet må følges opp i tråd med retningslinje T-1520. Samspillseffekter mellom støy og luftkvalitet må vurderes.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Samspillseffekter inngår i dette. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
16	SFOV viser til tidligere uttalelse om statlig sikrede friluftslivsområder (Stasjonsstranda og Fetsund lenser) til KDP. Ansvaret ble 01.01.2020 overført til fylkeskommunen.	Uttalelsen tas til orientering.
17	SFOV forventer at faresonene for kvikkleire og flom i planområdet vurderes grundig og viser til NVEs retningslinjer og veiledere.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang.
18	SFOV er usikker på om Fet kirkegård blir berørt og gir generelle innspill.	Prosjektet vil ikke berøre Fet kirkegård.
19	SFOV viser avslutningsvis til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging, for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og forventer grundig vurdering av disse.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive forholdet til alle relevante overordnede føringer.
20	SFOV påpeker at de vil kunne være disponible for møter i videre planarbeid.	Statens vegvesen har invitert SFOV til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
A1	**Viken fylkeskommune**	
	Se uttalelse A1.	

3.5 Interesseorganisasjoner

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
D1	**Fet Høyre**	
1	Fet Høyre skriver i sin uttalelse at lokaltrafikk og gjennomkjøringstrafikk må holdes atskilt.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard.
2	Det er viktig at lokalbefolkningen ikke må betale bompenger for intern kjøring i tettstedet.	I forbindelse med kommunedelplanarbeidet ble det i 2018 utarbeidet en skisse som grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak for finansiering av prosjektet[4]. Denne ble behandlet i Akershus fylkeskommune og Fet kommune i 2019. Det ble ikke tatt endelig stilling til plassering av bomstasjoner. En vedtatt reguleringsplan vil være grunnlag for videre arbeid med en bompengeutredning, der endelig finansieringsmodell med takster og plassering av bomsnitt fastsettes gjennom behandling i Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og Stortinget.
3	Hvis ikke ny vei løser køen, er det lite hensiktsmessig å bygge den. Rundkjøringene må fjernes, og det må bygges en firefelts vei med planskilte kryss, i tråd med Statens vegvesens retningslinjer. Det bør ikke gis dispensasjon. Rundkjøringene på Åkrene kan ikke sammenlignes med Fetsund fordi mesteparten av trafikken går til/fra Lillestrøm by, og det sjeldent er trafikk fra sidene.	Se svar til punkt 1.
4	En lokal ringbuss som kjører lokalt på østsiden og til Fetsund sentrum/stasjon vil være miljøvennlig og innbyggervennlig.	Prosjektets samfunnsmål er «Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm» og «Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes». Tilrettelegge for kollektiv er således en del av hensikten med planarbeidet. Statens vegvesen gjør dette ved etablering av funksjonelle og lett tilgjengelige kollektivholdeplasser. Selve kollektivsatsningen i form av trafikk er det

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		kollektivselskapet Ruter AS som er ansvarlig for.
5	Planskilte kryss er helt nødvendig for å sikre kollektivtrafikkens framkommelighet. Av hensyn til miljøet må man ha som mål å øke kollektivtrafikk. Det bør være kollektivfelt fra kollektivholdeplassene Gransveien og Klokkerud fram til firefelts Glommakryssing.	Se svar til punkt 1 og punkt 4. Foreløpige trafikkberegninger viser at framkommelighet-en på vegen vil bli så god at det ikke er behov for egne kollektivfelt. Ny bru og fire-felts riksveg vil gjøre fremkommeligheten på strekningen vesentlig bedre for både næringstrafikk, kollektivtrafikk og personbiler sammenliknet med dagens situasjon. Det kan likevel ikke forventes fri flyt for bussen i de mest trafikkbelastede timene. Statens vegvesen vil redegjøre for endelige trafikkberegninger i planforslaget.
6	Fet Høyre har videre innspill om at bompenger innkreves på ny vei.	Se svar til punkt 2.
7	Roven, Granåsen og Løkenåsen er områder som ifølge arealplaner skal fortettes framover. Dette må hensyntas i planleggingen, f.eks. når det gjelder støytiltak.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg. Statens vegvesen vil kun planlegge og bygge avbøtende tiltak for eksisterende bebyggelse. Planlegging og bygging av avbøtende tiltak for eventuell framtidig bebyggelse er tiltakshavers ansvar.
8	Sentrumsutvikling i Fetsund må hensyntas på en god måte. Mulighet for å utvide sentrum må ikke mistes.	Se svar til punkt 4 om prosjektets mål.
9	Det må ikke bli større inngrep i dyrka mark enn nødvendig.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for naturressurser. Statens vegvesen vil i planarbeidet arbeide for å begrense konsekvenser for dyrka og dyrkbar mark i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen har som del av forberedende arbeid allerede identifisert potensial for å redusere tap av dyrka mark på Hovinhøgda og ved Hvalsenga.
10	Natur og miljø må ivaretas.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjøre supplerende kartlegginger og i planforslaget

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		beskrive dagens situasjon og konsekvenser for landskaps- og naturverdier, inkludert ravinene. Statens vegvesen vil ikke foreslå større inngrep i natur- og miljøverdier enn det som i en tverrfaglig vurdering er nødvendig.
11	Fetsund lenser må ikke påvirkes negativt.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Prosjektet vil gi midlertidige og permanente inngrep i fredningsområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene.
12	Sikkerhet for barn og unge ved Østersund og Riddersand skoler, inkludert holdeplasser langs rv. 22, må ivaretas, og skoler/foreldre holdes kontinuerlig oppdatert.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen vil vurdere nødvendige bestemmelser for å sikre trafikksikkerhet i anleggsfasen.
13	Det bør vurderes arbeidsstans i rushtid ved skolestart og -slutt grunnet trafikksikkerhet, tilsvarende rv. 22 Åkrene.	Se svar til punkt 12. Foreslått tiltak er blant tiltakene som Statens vegvesen vil vurdere for å opprettholde tilfredsstillende trafikksikkerhet i anleggsfasen.
14	Innbyggerne i Fet skal leve med prosjektet i mange år, og det er viktig at de kan leve godt og slippe kø. Når bil og buss står i samme kø, øker ikke kollektivbruk.	Se svar til punkt 5.
D2	**Fet næringsforening og Sørum næringsforum**	
1	Fet næringsforening og Sørum næringsforum skriver i sin uttalelse at de støtter Statens vegvesens anbefalte forslag med planskilte kryss og lokalvegbru. Nedskalert prosjekt tas til etterretning.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Statens vegvesens foreslåtte gang- og sykkelløsning ved rundkjøring på vestsiden er ugunstig både for trafikkavvikling og trafikksikkerhet. Statens vegvesen bør vurdere planskilt løsning.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
3	Statens vegvesens foreslåtte gang- og sykkelløsning over brua gir begrensede muligheter til å oppleve utsikt. Foreningene foreslår å etablere gang- og sykkelvei under kjørebanen med fri utsikt mot nord og sør, alternativt på sørsiden. Dette vil bidra til å bygge image og kvalitet for hele Fetsund.	En del av prosjektets samfunnsmål er å styrke grunnlaget for gange og sykkel og ett av prosjektets effektmål er at 80 % av brukerne er fornøyde med ny løsning for gående og syklende. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen har vurdert ulike plasseringer av gang- og sykkelvegene og konkludert med at plassering på nordre side av brua er det beste for framkommelighet og trafikksikkerhet.
4	Brua vil med Fetsund lenser, Nordre Øyeren naturreservat og Glomma være en turistattraksjon. Statens vegvesen bør vurdere å koble prosjektet opp mot «Nasjonale turistveger».	En eventuell status som «Nasjonal turistveg» er ikke knyttet til planarbeidet som nå er igangsatt. Statens vegvesen vil videreformidle innspillet til riktig mottaker internt i organisasjonen.
5	Lillestrøm kommune har vedtatt å arbeide for å få Bingen og Fetsund lenser og Nordre Øyeren naturreservat inn på UNESCOs verdensarvliste. Dette må ivaretas ved valg av trasé, brutype og prosess. Målet bør implementeres mht. utforming. Separering av vei og gang- og sykkelvei samt utkikkspunkter er mulige tiltak.	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen forutsetter at MiA og Lillestrøm kommune ivaretar hensynet til søknadsprosessen mot UNESCO som del av dialogen med Statens vegvesen. Statens vegvesen vil i planarbeidet i dialog med Viken fylkeskommune og MiA vurdere om, og eventuelt hvordan, eventuelle spesielle tiltak kan styrke Fetsund lenser.
6	Ny bru med tekniske og arkitektoniske kvaliteter har stor betydning for Fetsund sentrum som tettsted og knutepunkt. Den vil bli en attraksjon, trekke besøkende, påvirke god sentrumsutvikling og videre utvikling av Fetsund lenser.	Uttalelsen tas til orientering.
7	Foreningene anmoder Statens vegvesen til å vektlegge arkitektur. Ny bru vil bety mye utover det trafikale.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vektlegge arkitektur. God kompetanse på brudesign inngår i Statens vegvesens rådgivergruppe. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for landskapsbilde og kulturarv, inkludert estetikk.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
8	Det er viktig å legge Riksantikvarens forutsetninger til grunn. Med føringene for brokar/pilarer, er det kun alternativet med skråstagsbru med to tårn som er tilfredsstillende.	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge RAs forutsetninger for trekking av innsigelse til kommunedelplanen til grunn som en del av prosjektets rammer og føringer.
9	Foreningene takker avslutningsvis for dialog og ser fram til å diskutere uttalelsen.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennomføre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennomført flere informasjonsmøter og åpne kontordager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke medvirkningstiltak i det videre planarbeidet.
D3	**Fetsund Arbeiderlag, lokallag av Arbeiderpartiet #1**	
1	Fetsund Arbeiderlag skriver i sin uttalelse at kommunestyret i Fet i førstegangsbehandling av forslag til kommuneplan vedtok at alternativ E2 skulle legges til grunn. Etter bl.a. påvirkning fra Statens vegvesen valgte Lillestrøm kommune å endre dette til alternativ A2 i andregangsbehandlingen. Vedtaket fra Fet kommune ivaretok flere problemstillinger som nå vil komme opp på nytt, og som arbeiderlaget ønsker Statens vegvesens redegjørelse for.	Uttalelsen tas til orientering. Se svar på de ulike problemstillingene i punkt 2 til 4.
2	Veien vil bli liggende helt inntil både Hovinhøgda skole og Østersund ungdomsskole med støv- og støyforurensning. Hvordan skal dette ivaretas?	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
3	Kommunestyret i Lillestrøm har vedtatt at Fetsund lensers (og Nordre Øyeren naturreservats) søknad om status på UNESCOs verdensarvliste skal støttes. UNESCO har signalisert at et nytt bruprosjekt i traseen for alternativ A2 vil kunne være ødeleggende for søknaden. Hvordan er søknaden tenkt ivaretatt i planprosessen?	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen forutsetter at MiA og Lillestrøm kommune ivaretar hensynet til søknadsprosessen mot UNESCO som del av dialogen med Statens vegvesen.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
4	På østsiden av Glomma er en kjent kvikkleireforekomst. I området finnes blant annet Østersund ungdomsskole (over 500 elever/ansatte), Riddersand skole (450 elever/ansatte), Lærings-verkstedet barnehage (180 barn/ansatte), Eika Fet Arena og Kirkeveien 127 - 131 (29 seksjoner) i tillegg til eneboliger m.m. Alternativ A2 vil kreve et brufundament på østsiden i kvikkleireområdet. Dette er en vesentlig risiko for utløsning av skred. Med skredkatastrofen i Gjerdrum som påminnelse er arbeiderlaget meget bekymret for om dette vil la seg gjennomføre på en sikker måte. De ser ikke at det kan gis noen form for garanti for at dette ikke vil være en økt risiko for skred og stiller spørsmål ved hvordan dette er tenkt ivaretatt.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon.
D4	**Fetsund Arbeiderlag, lokallag av Arbeiderpartiet #2**	
1	Fetsund Arbeiderlag skriver i sin uttalelse at det er synd at alternativ A2 ble vedtatt, da alternativ E2 er det beste. Arbeiderlaget ser helt klart at det vil komme en budsjettsprekk, og Statens vegvesen har sagt at alle budsjettsprekker utover statlig finansiering vil øke bompengesats.	Statens vegvesen legger Lillestrøm kommunes vedtak om valg av alternativ og standard til grunn for planarbeidet. Statens vegvesen gjennomfører i planarbeidet løpende kostnadskontroll opp mot styringsmålet for prosjektet. Dersom kostnadskontrollen viser at det er risiko for at prosjektet vil gå utover styringsmålet, vil Statens vegvesen vurdere tiltak for å håndtere dette. Kostnads-beregningen av tiltaket som inngår i det endelige planforslaget vil bli gjenstand for ekstern, uavhengig kvalitetssikring (KS2) på bestilling fra Stortinget.
2	Statens vegvesen bør grunnet kvikkleire endre det plandelte krysset på østsiden til rundkjøring for minst mulig risiko for skred. Rundkjøring er et minimum for å ta vare på Fetsund og bomiljøet. Det blir umulig å ivareta god bokvalitet og samtidig skape god trafikkflyt. Arbeider-laget er enig i kommunedirektørens saksfremlegg til kommunestyret. Rundkjøringer gir et mer oversiktlig trafikkmønster og bedre trafikksikkerhet samt er mindre ruvende. Proppen vil bli flyttet til neste rundkjøring og Lillestrøm	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette foreslå løsninger som ivaretar framkommelighet og trafikksikkerhet.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	by. Statens vegvesen sier selv at det i framtiden fortsatt vil være kø i Fet.	
3	Statens vegvesen må opprettholde kommunestyrets vedtak om nedskalert alternativ A2 for å ivareta Fetsund lenser. Nye fundamenter vil kunne føre til endrete strømforhold og uopprettelig skade. Fetsund lenser representerer viktig industri- og arbeiderhistorie som må tas vare på og er også en kandidat til UNESCOs verdensarvliste. Trasé må flyttes lenger nord av hensyn til Sootbrakka. Foreslått plassering er at brudd på Riksantikvarens forutsetning for å trekke innsigelse til kommunedelplanen.	Se svar til punkt 2. Statens vegvesen vil i planarbeidet legge Riksantikvarens forutsetninger for trekking av innsigelse til kommunedelplanen til grunn som en del av prosjektets rammer og føringer. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid. Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge opp til løsninger som skader eller ødelegge vannfaste installasjoner i fredningsområdet. Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene.
4	Totalkostnadene og utsikter til budsjett-sprekk må forelegges kommunestyret før behandling av detaljreguleringen. Grunnforhold, ekspropriasjon av et stort antall familiehjem, flytting av Herreds-huset, støy og forurensningstiltak for barnehage, barneskole, ungdomsskole og boliger gjør at utfordringene står i kø, som Statens vegvesen sier.	Se svar til punkt 1.
5	En svært krevende og vanskelig trafikksituasjon rammer stadig flere. Statens vegvesens foreslåtte løsning vil ikke løse dagens eller framtidens problemer. Man må tenke helhetlig og langsiktig. Som ordfører Jørgen Vik sa i RB 21.10.2021: «Vi kan ikke ende opp med å bygge Norges dyreste kø!»	Ett av prosjektets samfunnsmål er at «Prosjektet skal bidra til å bedre framkom-meligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm». Dagens situasjon, løsnings-utvikling og konsekvenser for trafikk vil beskrives i planforslaget. Trafikkberegninger av framtidig situasjon vil utføres som en del av dette, slik at prosjektet utformes på en måte som sikrer tilfredsstillende framkommelighet.
6	Arbeiderlaget støtter for øvrig FAU ved skolene og andre innspill som går for alternativ E2.	Se Statens vegvesens kommentarer til FAU og øvrige innspill.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
D5	**Fetsund lenseminneforening**	
1	Fetsund lenseminneforening skriver i sin uttalelse at de er en av tre opprettere av Stiftelsen Fetsund Lenser og har vært avgjørende for fredning av anlegget og etablering av museet.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Foreningen gikk tidligere inn for alternativ E2, men er etter vedtaket i Lillestrøm kommune innstilt på å bidra med konstruktive innspill.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennomføre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennomført flere informasjonsmøter og åpne kontordager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke tiltak i det videre planarbeidet. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
3	Det er viktig å velge brutype som unngår fundamentering i fredningsområdet, slik Riksantikvaren (RA) har krevd. Av de fire brutypene som Statens vegvesen har presentert, er skråstagsbru med to tårn den eneste som unngår dette og som må velges.	Statens vegvesen vil i planarbeidet legge RAs forutsetninger for trekking av innsigelse til kommunedelplanen til grunn som en del av prosjektets rammer og føringer.
4	Ny bru vil komme svært nær Sootbrakka og uthuset, museets eldste bygg. RA har krevd at bru skal flyttes så langt nord som mulig. Foreningen kan ikke forstå at RAs krav oppfylles med kun 37 meter avstand. Det er viktig å vurdere flytting nordover.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Foreløpig, skissert løsning vil søkes optimalisert videre som en del av planarbeidet.
5	Det er et påtrengende behov for mudring, som foreningen ber de ulike statlige etatene for vei, vann og fredning finansierer og gjennomfører.	Statens vegvesen vil mudre det som er nødvendig ifm. Statens vegvesens prosjekt. Behov for mudring avhenger av valg av brutype. En brutype uten fundamenter i fredningsområdet vil i utgangspunktet kreve lite eller ingen mudring. Statens vegvesen vil vurdere samarbeid om MiAs mudring av øvrige områder som en del av videre dialog.
6	Lillestrøm kommune har vedtatt å arbeide for å få Bingen og Fetsund lenser og Nordre Øyeren naturreservat inn på UNESCOs verdensarvliste. Dette støttes av foreningen. Foreningen stiller spørsmål om det vil være mulig å få til dette ved bygging av firefelts bru over anlegget, svært nær det eldste huset.	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Prosjektet vil gi midlertidige og permanente inngrep i fredningsområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene. Se også svar til punkt 2.
D6	**Gardertoppen Interesseselskap (GI)**	
1	GI skriver i sin uttalelse at de er en forening for beboere i riksveiens nærområde og viser til et innlegg i Romerikes Blad 30.06.22 med følgende sitat: «Broa vil bli stående i 100 år og allerede fra den dagen den åpnes, være et miljøproblem. I dag går rushtidskøen i 40 km/t, men likevel er støynivået påtagelig i åsene rundt. Det er godt mulig åsene ikke ligger i rød sone, men det støyer likevel. Og verre vil det bli.» På åpent informasjonsmøte 24.05.22 var bekymringene rundt støy- og helsekonsekvenser fra Hovinåsen, Hovinhøgda skole og Gardertoppen påtakelig. Dagens situasjon er plagsom nok, og det vil bli mye verre med økt fartsgrense fra 60 til 80 km/t og kanalisering av mer tungtrafikk gjennom området. Statens vegvesen har et stort ansvar for å finne gode løsninger. Det er uforsvarlig og uakseptabelt å forringe livskvalitet og øke helseproblemer.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
2	Statens vegvesen prosjekterer med en ÅDT på ca. 18 000. Iht. Statens vegvesens egne data finnes dager med ÅDT over 28 000 i oktober 2021. Andel tunge/støyende kjøretøy er ikke registrert.	Statens vegvesen tar utgangspunkt i ÅDT for sine trafikkberegninger. ÅDT er en benevnelse for trafikk som passerer et punkt over ett år fordelt på antall dager per år, dvs. gjennomsnittlig døgntrafikk. I dette ligger også trafikk i form av lange kjøretøy (tunge kjøretøy). I våre trafikkdata oppgis disse som en prosentandel av ÅDT på den gitte veglenken. ÅDT må ikke forveksles med trafikk på enkeltdager. Statens vegvesen har undersøkt, og har ikke kunne finne data som tilsier enkeltdager med over 28 000 passeringer på rv. 22 vest for Glomma i oktober 2021. Om det er riktig, er det sannsynligvis enkelttilfeller, eventuelt trafikkdata fra annet tellepunkt på strekningen. Statens vegvesen legger til grunn at trafikkmengdene i dagens situasjon er ÅDT=18 800 kjøretøy vest for Glomma og ÅDT=14 900 kjøretøy øst for Glomma.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
3	GI legger til grunn at Statens vegvesen inviterer til møter med grundig informasjon og muligheter for spørsmål og synspunkter. GI imøteser et konstruktivt samarbeid videre.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennomføre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennomført flere informasjonsmøter og åpne kontordager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke medvirkningstiltak i det videre planarbeidet.
D7	**Jahren vel (JV)**	
1	JV skriver i sin uttalelse at foreningen er talerør for ca. 560 husstander på østsiden av Glomma. De har mottatt mange meldinger om saken fra sine medlemmer.	Uttalelsen tas til orientering.
2	JV skriver i sin uttalelse at rushtidstrafikken i dag går sakte, men at støynivået likevel er høyt. De er bekymret for fremtidig støynivå, og viser til trafikkvekst og tungtrafikk. JV bemerker at større vei vil føre til mer trafikk, og at mer trafikk vil føre til et nytt behov for større vei. Fetsund må velge mellom tunnel eller å miste verdensarvstatus.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg. Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard.
3	JV mener at ny bru med høyere hastighet vil føre til betydelig mer støy enn eksisterende bru. JV er bekymret for at ny bru vil gjøre det attraktivt å kjøre tungtrafikk over brua for å unngå Oslo. Støyen vil gjøre det mindre attraktivt for myke trafikanter å ferdes i området. JV skriver at å legge gangveien inntil en 80-sone er en fornærmelse mot myke trafikanter.	Ett av prosjektets samfunnsmål er at «Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm». Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
4	JV bemerker at trafikkstøy medfører helserisiko, sykdom og forkortelse av livet. Det stilles spørsmål ved om hvor mange som vil bo i rød og gul støysone i fremtiden.	Se svar til punkt 2. Statens vegvesen vil i planforslaget redegjøre for hvor mange boenheter som vil ligge innenfor de ulike sonene.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
5	JV påpeker at kommunens politikere er bekymret for gjennomgangstrafikken i Lillestrøm, og mener at de ikke deler denne bekymringen for Fetsund. Det vises til at områder i Oslo er ødelagt av trafikk fra motorvei. Det er feil å tillate slikt i Fetsund for å kunne kjøre raskt innover i landet.	
6	JV mener at å legge gang- og sykkelvei inntil vei med 80-sone vil føre til at færre går og sykler på grunn av støy og forurensning og vil føre til mer biltrafikk. JV påpeker at det er slik allerede i dag, og at det vil bli verre. Dette er i strid med politiske føringer.	Se svar til punkt 2. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
7	JV skriver at de venter på rapporten om kvikkleire på østsiden av Glomma. Det forventes ikke at rapporten vil avklare om det blir planskilt kryss eller ikke. I området er det skoler, Fet arena med idrettsbane, hall, kommunehus, boliger m.m. JV skriver at det vil være en nasjonal katastrofe dersom det utløses et leirskred med 1000 barn i området. Det er ikke gjennomtenkt å legge en trafikkmaskin i et kvikkleireområde, og forteller at leirras ikke er ukjent i Sundhagenevja. JV minner om leirskredet på Gjerdrum, og ber om at man med kunnskapen fra dette må handle deretter.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon.
8	JV skriver at kommunen må spørre seg om den vil utnytte potensialet i lensene, som er kulturelle ressurser. Dersom kommunen mener at de ikke har verdi så er det enkelt å la dem forfalle.	
9	Det synes opplagt at UNESCOs verdens-arvliste vil sette Fetsund og kommunen på det internasjonale kartet og gi mulig-heter ingen andre er i nærheten av å gi. Nærheten til Oslo vil gi hovedstaden motivasjon til å gi lensene drahjelp. Lensene alene vil gi turister grunn til å	Fetsund lenser legger i stor grad premisser for prosjektet gjennom Riksantikvarens vilkår for trekking av innsigelse til kommunedelplanen (se ID A1, punkt 17). Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	besøke Oslo. JV trekker fram Helsingfors som eksempel. Det er lensenes framtid som må legge føringene for ny bru, ikke motsatt. Dersom lensene mister mulig verdensarvstatus, er dette noe som må inngå i regnestykket. En stor bru i verdensarvområdet kan ødelegge for de overnevnte mulighetene. Kostnaden ved å gå glipp av verdensarvstatus må være en del av det totale regnestykket.	vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
10	JV bemerker at Lillestrøm kommunes vedtak er i strid med flertallet i gamle Fet kommune. Det er lite tillitsvekkende at det nye flertallet etter kommune-sammenslåingen overkjører ønskene fra det gamle. JV betviler ikke kompetansen til de som satt nærmest utfordringen gjeldende Glommakryssingen, men stiller spørsmål ved verdien av demokratiet.	
11	JV viser til avisartikler om kostnader ved utbyggingen av E6 (Oslo-Hamar). I lys av Statens vegvesens sterke fokus på kostnader, må man unngå en situasjon med sterke kostnadsoverskridelser. Brupriser har steget betydelig. JV mener at analyser er nødvendig.	Statens vegvesen gjennomfører i planarbeidet løpende kostnadskontroll opp mot styrings-målet for prosjektet. Dersom kostnads-kontrollen viser at det er risiko for at prosjektet vil gå utover styringsmålet, vil Statens vegvesen vurdere tiltak for å håndtere dette. Kostnadsberegningen av tiltaket som inngår i det endelige planforslaget vil bli gjenstand for ekstern, uavhengig kvalitets-sikring (KS2) på bestilling fra Stortinget.
12	JV ønsker sidemannskontroll av for eksempel faren for leirskred, usikkerhet med tidsbesparelser og fremtidig støynivå. Sidemannskontrollen skal finansieres av Statens vegvesen og gjøres så raskt som mulig, slik at korreksjoner kan gjøres tidligst mulig.	Prosjektet har et kvalitetsstyringssystem som blant annet sikrer egenkontroll, sidemanns-kontroll og tverrfaglig kontroll av all prosjekte-ring og annen planlegging. Statens vegvesen har bestilt tredjepartskontroll (uavhengig kontroll) av vurderinger der det er et krav i lover og forskrifter eller anbefaling om det fra offentlige myndigheter. Utover dette kan Statens vegvesen ikke se at det foreligger omstendigheter som gjør det nødvendig med tredjepartskontroll i reguleringsplanfasen. Vurderinger av områdestabilitet vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet).

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
D8	**Hovinhøgda skole, FAU**	
1	Hovinhøgda skole, FAU skriver i sin uttalelse at de tidligere har sendt innspill til kommunestyrets vedtak i desember 2021. FAU ønsker nå å fremheve bekymring for veiutvidelse til fire felt og 80 km/t nær skolen.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Barn har iht. grunnloven, FNs barnekonvensjon og opplæringsloven rett til utdanning. Barn har også rett til et godt fysisk miljø på skolen. FAU viser til § 9a-1 i opplæringsloven, Stortingsmelding 19 (2014-2015), Folkehelsemeldingen og anbefalinger fra Helsedirektoratet.	Uttalelsen tas til orientering.
3	FAU stiller spørsmål om hvilke tiltak Statens vegvesen planlegger for å ivareta barna i anleggs- og driftsfasen med tanke på luftkvalitet og luftforurensning, hvordan økt svevestøv vil påvirke barna, hvordan barn med astma og «luftveisproblematikk» tas hensyn til, om det vil bli bekostet ekstra rengjøring og utbedring av ventilasjon og om det vil bli foretatt målinger/dokumentasjon gjennom anleggsfasen. FAU viser til forskrift om miljørettet helsevern i barnehager, skoler mv. med veiledere IS 2072 og IS 2073.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Dette gjelder både for anleggsfasen og permanent situasjon. Hvilke konkrete avbøtende tiltak som vil gjennomføres er det for tidlig å ta stilling til ved varsling av oppstart.
4	FAU stiller spørsmål om hvilke tiltak Statens vegvesen planlegger for å ivareta barna i anleggs- og driftsfasen med tanke på støy, om det vil være tilstrekkelig for å opprettholde et godt læringsmiljø, om det vil være noen ekstra tiltak for elever med «hørselsproblematikk» og om det vil bli foretatt målinger/dokumentasjon gjennom anleggsfasen. FAU viser til forskrift om miljørettet helsevern i barnehager, skoler, mv. med veiledere IS 2072 og IS 2073 samt NS 8175:2012 om støy og vibrasjoner.	Se svar til punkt 3.
5	FAU ønsker kartlegging av dagens situasjon for luftforurensing og støy, redegjørelse for hvilke endringer som vil skje og hvilke faktorer som har betydning for endringene.	Se svar til punkt 3. I dette arbeider inngår kartlegging av dagens situasjon.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
6	FAU stiller spørsmål om hvordan trafikksikkerhet på skoleveier, inkludert gangbru, vil bli løst i anleggsfasen.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen vil vurdere nødvendige bestemmelser for å sikre trafikksikkerhet i anleggsfasen. Hvilke konkrete avbøtende tiltak som vil gjennomføres er det for tidlig å ta stilling til ved varsling av oppstart.
7	Skolens område består av leire. Det har vært sprekker og bevegelse i området, hvor skolen ble stengt 21.01.2021. Flere foreldre er urolige. FAU stiller spørsmål ved hvordan ny vei påvirker grunnforhold ved skolen, og om det vil bli gjort ekstra rasforebyggende tiltak.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensyns-soner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon. Lillestrøm kommune opplyser til Statens vegvesen at raset/utglidingen som gikk ved Hovinhøgda skole oppstod etter en langvarig regnperiode i 2020. Det ble foretatt lekkasje-søk på vann- og avløpsrør i området. Ingen lekkasje ble funnet. Statens vegvesen har mottatt rapporten fra de geotekniske grunn-undersøkelsene ved skolen som ble foretatt av Norconsult på vegne av Lillestrøm kommune (datert 28.01.2021). Ingen av prøvene viser sprøbrudds-/kvikkleire. I rapporten konklud-eres med at utglidningen mest sannsynlig skyldes teleglidning (en type overflateglidning som utløses ifm. fryse- og tinesykler).
8	FAU stiller videre spørsmål om det er løsninger fra andre kommuner/skoler som har overføringsmulighet og lister opp miljøsone med redusert hastighet og	Se svar til punkt 3 og 6. Statens vegvesen har bred erfaring med tilsvarende prosjekter og god oversikt over aktuelle avbøtende tiltak.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	hyppigere vask av veibane for redusert støy og støv.	
9	FAU viser avslutningsvis til at mens noen kommuner tar hensyn til miljøutfordringer med stenging, bygging av veilokk/ tunneler, har Lillestrøm valgt å legge veien nærmere. FAU stiller spørsmål ved avgjørelsen og finner ikke tiltak fra kommunen for å sikre skolemiljøet godt nok.	Se svar til punkt 3 og 6. Statens vegvesen vil sikre tilfredsstillende arbeidsmiljø og skoleveg for skolens lærere og elever.
D9	**Naturvernforbundet i Lillestrøm**	
1	Naturvernforbundet skriver i sin uttalelse at de er positive til kartlegging av grunnforhold i Sundhagan.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Gransbekken renner over bekkelukking ved mye nedbør, noe som fører til oversvømmelse av Kirkeveien (fv. 172). Bekk ønskes åpnet.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for overvannshåndtering i anleggsfasen og i permanent situasjon og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Bekkeåpninger inngår i disse vurderingene.
3	Ved eventuell nødvendig sikring av Sundevja bes de store naturverdiene tas hensyn til.	Statens vegvesen vil i Sundevja ikke foreslå større inngrep enn det som er nødvendig for å sikre områdestabilitet.
4	Naturvernforbundet ønsker en kryssløsning på østsiden med minst mulig terrenginngrep, dvs. en rundkjøring med filterfelt. Dette vil kanskje også redusere antallet boliger som må innløses.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard.
5	Fartsgrense fra Kringen forbi Hovinhøgda bør være 60 km/t grunnet boliger, skoler, idrettsanlegg, stasjon, sentrum og kollektivtrafikk. Det er ikke motorveistandard på strekningen Lillestrøm-Garderveien, og det er underlig å bygge med høyere standard. Lavere fart vil redusere støy og utslipp.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i en fartsgrense på 80 km/t, i tråd med føringene for den aktuelle vegstandarden.
6	Naturvernforbundet fremmer igjen forslag om miljølokk fra Sundetkrysset til der Kringenveien kommer ut. Hevet bru vil gi mindre bratt stigning, noe som var argumentet mot tidligere. Et miljølokk med beplantning og f.eks. gang- og	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	sykkelvei vil redusere barriere og bety mye for bomiljøet, spesielt barn.	vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet.
7	Naturvernforbundet ønsker på vestsiden å trekke rundkjøring lenger nord hvis mulig grunnet avstand til Sootbrakka.	Statens vegvesen oppfatter at Naturvern-forbundet med uttalelsen indirekte mener avstand mellom bru og Sootbrakka. Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig.
8	Forbindelsen mellom dammen i Holenravina og Glomma bør åpnes som et flomreduserende tiltak.	Statens vegvesen er i utgangspunktet positive til bekkeåpninger som et flomreduserende tiltak. Planforslaget vil omfatte tiltak som er nødvendig for å realisere rv. 22-prosjektet.
9	Det er tidligere funnet alvorlig forurensede masser ved bensinstasjonen. Disse må fjernes.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon og konsekvenser for forurenset grunn. Kartlegging og tiltaksplan vil utføres i forkant av anleggsfasen. Forurensede masser vil håndteres i tråd med forurensningsloven og -forskriften.
10	Igjenfylling av dam/ravine bør unngås. Støttefylling mot veien bør være en del av restaurering og flomreduserende tiltak.	Statens vegvesen er kjent med naturverdiene i ravinene og vil i planarbeidet gjøre supplerende kartlegginger og beskrive dagens situasjon og konsekvenser for landskaps- og naturverdier, inkludert ravinene. Det vil ikke foreslås større inngrep i ravinene enn det som i en tverrfaglig vurdering er nødvendig og i Sundevja foreslås ikke større inngrep enn det som er nødvendig for å sikre områdestabilitet.
11	Naturvernforbundet ønsker miljølokk forbi Hovinhøgda skole av hensyn til gående, syklende, støy og bomiljø.	Se svar til punkt 6.
12	Naturvernforbundet ønsker så lite naturinngrep som mulig.	Se svar til punkt 10. Statens vegvesen vil ikke foreslå større inngrep i naturverdier enn det som i en tverrfaglig vurdering er nødvendig.
13	Naturvernforbundet ønsker en bruløsning som påvirker elvelandskapet minst mulig, og av de skisserte alternativene er det skråstagsbru med to tårn.	Uttalelsen tas til orientering.
14	Naturvernforbundet ønsker at et felt blir avsatt til kollektivtrafikk, f.eks. vestover 0700-1000 og østover 1500-1800.	Prosjektets samfunnsmål er «Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm» og «Det skal tilrettelegges for god tettsteds-utvikling i Fet og grunnlaget for kollektiv-trafikk, sykkel og gange skal styrkes». Tilrette-legge for kollektiv er således en del av hensikt-

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		en med planarbeidet. Statens vegvesen gjør dette ved etablering av funksjonelle og lett tilgjengelige kollektivholdeplasser. Foreløpige trafikkberegninger viser at framkommeligheten på vegen vil bli så god at det ikke er behov for egne kollektivfelt. Ny bru og firefelts riksveg vil gjøre fremkommeligheten på strekningen vesentlig bedre for både næringstrafikk, kollektivtrafikk og personbiler sammenliknet med dagens situasjon. Det kan likevel ikke forventes fri flyt for bussen i de mest trafikkbelastede timene. Statens vegvesen vil redegjøre for endelige trafikkberegninger i planforslaget.
15	Naturvernforbundet ønsker åpning av gamle bekker og evjer innenfor planområdet for ytterligere stabilisering.	Gjenåpning av bekker og evjer vil vurderes der det er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende stabilitet.
D10	**Østersund skole, FAU #1**	
1	Østersund skole, FAU skriver i sin uttalelse at det i anleggsfasen er viktig at sikkerheten for elever/barn/ungdom ved Østersund og Riddersand skoler har høyeste prioritet. Det må alltid være trygg skolevei.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen vil vurdere nødvendige bestemmelser for å sikre trafikksikkerhet i anleggsfasen.
2	Statens vegvesen bes holde skolene og FAU kontinuerlig informert om alt som berører skoleveier, inkludert å stille opp på foreldre-/FAU-møter.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennomføre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennomført flere informasjonsmøter og åpne kontordager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke medvirkningstiltak i det videre planarbeidet. Statens vegvesen stiller gjerne på FAU-møter etter nærmere avtale.
3	Det bør være arbeidsstans i rushtid ved skolestart og -slutt grunnet trafikksikkerhet, tilsvarende rv. 22 Åkrene.	Se svar til punkt 1. Foreslått tiltak er blant tiltakene som Statens vegvesen vil vurdere for å opprettholde tilfredsstillende trafikksikkerhet i anleggsfasen.
D11	**Østersund skole, FAU #2**	
1	Østersund skole, FAU skriver i sin uttalelse at den planlagte løsningen for gående som skal krysse brua gjør at elevene får over én km ekstra gangavstand. Her må gående prioriteres og løsning endres, slik at man unngår trafikkfaglige situasjoner.	En del av prosjektets samfunnsmål er å styrke grunnlaget for gange og sykkel og ett av prosjektets effektmål er at 80 % av brukerne er fornøyde med ny løsning for gående og syklende. Statens vegvesen har vurdert ulike plasseringer av gang- og sykkelvegene og konkludert med at plassering på nordre side av brua er det beste for framkommelighet og trafikksikkerhet. Statens vegvesen er enig i at

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		effektive og trafikksikre løsninger bør prioriteres, men kan ikke se at foreslått løsning vil gi én km ekstra gangavstand. Etter Statens vegvesens beregning vil forskjellen mellom dagens og ny gangavstand være ca. 300 meter.

3.6 Privatpersoner og private foretak

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
E1	**Bjørklund, Monica**	
1	Bjørklund skriver i sin uttalelse at man samtidig med arbeid med ny Glommakryssing bør gjøre noe med veien/svingen opp bakken under brua fra Nerdrumsveien/Lundveien. Den er uoversiktlig, trang og glatt og har skapt mange farlige situasjoner, spesielt for gående og syklende barn og unge. Flere busser og lastebiler har kjørt seg fast, og det har vært ulykker. I rushtiden er det mye trafikk og høy hastighet. Køsniking mot rv. 22 forsterker de negative sidene. Endring av veien vil gi en tryggere vei og bedre flyt i trafikken. Det er på tide å gjøre noe før det skjer en tragedie.	Lundveien (fv. 1500) er en fylkeskommunal veg, som i utgangspunktet ikke inngår i rv. 22-prosjektet. Statens vegvesen ser at det i forbindelse med bygging av ny bru vil være en fordel å oppgradere eksisterende bru over jernbanen ved å breddeutvide kjørebanen og etablere et fortau. Statens vegvesen planlegger utover dette per dags dato ikke noen andre tiltak på Lundveien.
2	Bjørklund skriver videre at hun har observert ungdommer klatre og henge på stengene under brua.	Observasjonen tas med som innspill til vurdering av sikkerhetstiltak for ny bru.
E2	**Bolestam, Per-Olof**	
1	Bolestam ber i sin uttalelse om at vedlagte avisinnlegg tas med som innspill (referert nedenfor).	Uttalelsen tas til orientering.
2	Ved valg av standard på rv. 22 bør vegens funksjon (pendlerrute, ikke fjerntrafikkåre) være et premiss. Motorvegstandard er overambisiøst og ulogisk grunnet standard på tilstøtende veger og trafikkmengde.	Statens vegvesen legger i planarbeidet til grunn hovedveg som standard og har søkt flere fravik for å tilpasse løsningene til stedlige forhold.
3	Trafikkforhold i Lillestrøm by er problematiske. Statens vegvesen ønsker å ta trafikkøkning med kollektiv, sykkel og gange. Kapasitetsøkning over Glomma vil føre til økt trafikk i/ved Lillestrøm by, og trafikanter vil søke andre muligheter. I ettermiddagsrushet vil det innebære at det ikke kan bli særlig stor trafikkøkning mot øst og økende lokaltrafikk i Lillestrøm by vil også ta kapasitet. En	Lillestrøm kommune har sammen med Statens vegvesen og Viken fylkeskommune fått utarbeidet rapporten «Systemanalyse av vegnett rundt Lillestrøm by.» Denne gjør anbefalinger av hvilke tiltak som kan avhjelpe de trafikale utfordringene som kan komme som følge av at gjennomkjøringsmuligheter i sentrum av Lillestrøm by saneres og fjernes. Kommunedirektøren i Lillestrøm kommune anbefaler at samarbeidet med Statens

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	trafikkanalyse i/ved Lillestrøm by bør gjennomføres.	vegvesen og Viken fylkeskommune fortsetter, slik at tiltakene i større grad kan konkretiseres. Kommunestyret behandlet rapporten i møte den 07.09.22 og fattet følgende vedtak (sak 142/22): 1. *Rapporten «Systemanalyse av veinett rundt Lillestrøm by» tas til orientering.* 2. *Kommunen viderefører samarbeidet med Statens vegvesen og Viken fylkeskommune om å konkretisere tiltakene.* 3. *Kommunedirektøren legger fram en ny sak med mer konkrete anbefalinger for gjennomføring av kortsiktige tiltak og tiltak det arbeides med på lengre sikt innen utgang første kvartal 2023.*
4	Seks felt over Glomma vil være en overinvestering og sløsing med statens midler. Kollektivfelt nærmere byen Lillestrøm vil være mer fornuftig.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i fire felt over Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune. Dette planarbeidet omfatter strekningen mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst. Eventuelle kollektivtiltak ved Lillestrøm er ikke en del av planarbeidet.
5	Bolestam er ikke enig i påstand fra Stenerud m.fl. om at det er behov for toplanskryss på begge sider av Glomma. Bekymring for at trafikk fra Fetsund vil stå i kø etter togankomst kan løses ved større innfartsparkering ved Svingen stasjon. Bolestam anbefaler å inkludere dette i rv. 22-prosjektet for å sikre finansiering.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Innfartsparkering ved Svingen stasjon er Bane NORs ansvar og ikke en del av prosjektet.
6	Vegdirektoratets standpunkt om rundkjøring på vestsiden og toplanskryss på østsiden av Glomma er ulogisk. Det er mindre trafikk på østsiden, rundkjøring burde være tilstrekkelig. Trafikk fra fv. 172 bør føres under rv. 22, så til kontakt med rundkjøring på sørsiden, så til filterfelt med trafikk fra øst for å få god framkommelighet i morgenrushet. Tilsvarende som på vestsiden for	Se svar til punkt 5.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	ettermiddagsrushet. Da unngår man akselerasjons- og retardasjonsfelt i den trange korridoren opp mot Kringenkrysset.	
7	Avvik fra vegnormaler burde ikke brukes som et argument, da det allerede er bygget en rundkjøring i Tuenkrysset. Argumentet om å unngå saktekjørende trafikk på firefeltsveg er Bolestam enig i, men allikevel finnes det ikke alternativ parallellveg på den firefeltsvegen som allerede er bygd. Med rundkjøring på vestre og østre side oppnås en noenlunde enhetlig standard på rv. 22 Kringen-Lillestrøm.	Se svar til punkt 5.
8	Sparte midler ved å unngå overinvestering kan komme til større nytte ved andre veganlegg.	Uttalelsen tas til orientering.
9	Bolestam foreslår i tillegg i oversendelsese-posten å regulere krysset på østsiden av Glomma som et planskilt kryss, men bygge som rundkjøring. Ved å forberede for eventuell senere utvidelse kan man hindre overinvestering.	Se svar til punkt 5. Statens vegvesen vil i planforslaget regulere samme løsning som foreslås bygget.
E3	**Boligsameiet Høienhall**	
1	Boligsameiet Høienhall skriver i sin uttalelse at det ligger på vestsiden av Glomma, er nærmeste nabo til brua og har 36 boligenheter.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Boligsameiet ville valgt alternativ E2 framfor A2. Hovedinnvendingen mot E2 var høyere kostnad/bompenger basert på beregning før man visste miljøutfordringer og endelig brutype. Skråstagsbru synes «riktig», men har vesentlige høyere kostnad enn opprinnelig bru. Hvor stor blir endelig brukostnad?	Statens vegvesen legger Lillestrøm kommunes vedtak om valg av alternativ og standard til grunn for planarbeidet. Statens vegvesen gjennomfører i planarbeidet løpende kostnadskontroll opp mot styringsmålet for prosjektet. Dersom kostnadskontrollen viser at det er risiko for at prosjektet vil gå utover styringsmålet, vil Statens vegvesen vurdere tiltak for å håndtere dette. Kostnads-beregningen av tiltaket som inngår i det endelige planforslaget vil bli gjenstand for ekstern, uavhengig kvalitetssikring (KS2) på bestilling fra Stortinget.
3	Boligsameiet finner det bemerkelsesverdig at Statens vegvesens løsning ble korrigert og nedskalert av politikerne i Lillestrøm til et alternativ med vesentlig dårligere løsning for innbyggerne.	

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
4	Bortfall av lokalvegbru medfører at beboerne må bevege seg på en firefelts motorvegbru.	Statens vegvesen legger Lillestrøm kommunes vedtak om valg av alternativ og standard til grunn for planarbeidet. En del av prosjektets samfunnsmål er å styrke grunnlaget for gange og sykkel og ett av prosjektets effektmål er at 80 % av brukerne er fornøyde med ny løsning for gående og syklende. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående og syklende. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon.
5	Rundkjøring på vestsiden med nedbremsing og akselerering fra/til 80 km/t gir mye støy.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
6	Av Statens vegvesens dokumenter fremgår det at det ikke er lov til å bygge rundkjøring på firefeltsveg. Hvordan er dette hensyntatt?	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Se også redegjørelse i kapittel 3.1.
7	Det bør være en klar forutsetning at bomløsninger blir slik at man ved forflytning i egen kommune ikke blir pålagt å betale. Betaling vil oppleves som en hån mot utvikling av Fetsund som tettsted.	I forbindelse med kommunedelplanarbeidet ble det i 2018 utarbeidet en skisse som grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak for finansiering av prosjektet[4]. Denne ble behandlet i Akershus fylkeskommune og Fet kommune i 2019. Det ble ikke tatt endelig stilling til plassering av bomstasjoner. En vedtatt reguleringsplan vil være grunnlag for videre arbeid med en bompengeutredning, der endelig finansieringsmodell med takster og plassering av bomsnitt fastsettes gjennom behandling i Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og Stortinget.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
8	Det har i flere år vært arbeidet for en bedre forbindelse mellom sørøst-Norge og Gardermoen-området. Dette innebærer Glommakryssing et sted, noe som burde vært grunnlag for aktuell løsning i Fetsund.	Det er utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) «Vegforbindelser øst for Oslo»[5]. Rv. 22 vil inngå i en slik framtidig forbindelse. KS1-behandlingen (ekstern kvalitetssikring) av KVU foreslår å legge 0- alternativet (dvs. dagens situasjon) til grunn for videre utvikling av rv. 22.
9	Dagens gangbru ved Herredshuset er viktig for sameiet og skole-elever. Boligsameiet forutsetter at denne blir beholdt med samme løsning som ny bru på Hovinhøgda.	Se svar til punkt 4. Statens vegvesen ser per dags dato ikke behov for å beholde eksisterende gangbru ved Herredshuset.
10	Ny bruløsning ønskes velkommen, men følgende utfordringer må minimum hensyntas: ○ Økt støy og forurensning som følge av høyere hastighet på brua, hastighetsreduksjon før og økning etter rundkjøring. ○ Miljø- og støybelastning for myke trafikanter over brua med høyere hastighet og økt trafikk (tungtransport). ○ Betydelige miljømessige utfordringer i byggeperioden. ○ Ivaretatt atkomst til Fetsund sentrum fra boligsameiet.	Se svar til punkt 5. Statens vegvesen vil også vurdere konsekvenser og avbøtende tiltak i anleggsfasen. Statens vegvesen ser per dags dato ikke at det skal være behov for vesentlige endringer av boligsameiets atkomst til Fetsund sentrum.
11	Som boenhet med flest innbyggere og nærhet til traseen ber sameiet om å bli en av høringsinstansene for miljøspørsmål i prosjektet.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennom-føre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennom-ført flere informasjonsmøter og åpne kontor-dager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke medvirkningstiltak i det videre planarbeidet.
E4	**Braathen, Eirik**	**Fetveien 1380**
1	Braathen skriver i sin uttalelse at han eier servicestasjonen i Kirkeveien 75 (gnr./bnr. 438/15, 47) og har et sterkt ønske om at et nytt servicesenter reetableres hvis den blir innløst.	Uttalelsen tas til orientering. Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere regulering av et nytt vegserviceanlegg ved Sundetkrysset.
2	Første plantegning med inntegnet servicesenter ser ut som et godt alternativ. En reetablering bør helst ha ca. 6 dekar.	Uttalelsen tas til orientering.
3	Braathen redegjør for historikken til servicesenteret, og vedlegger tre historiske luftfoto fra området. Dagens servicesenter har sitt utspring fra gården Østersund	Uttalelsen tas til orientering.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	(Sundet, gnr./bnr. 38/1), i familiens eie fra 1910. Servicesenteret ble bygget i ca. 1960. Det har siden vært store endringer i området. Det meste av eiendommen ble kjøpt opp for etablering av skole, rådhus, osv. Statens vegvesen kjøpte deler av servicestasjonens eiendom ifm. bygging av ny vei, bussholdeplass og parkeringsplass.	
4	Braathen forstår at privat eiendom skal kunne innløses for samfunnsnyttige formål, og grunneier har ikke annet valg enn å forhandle. Han ønsker å få tilbake eiendom som tidligere er innløst for reetablering av anlegget.	Statens vegvesen har registrert eierens ønske, men uten å ta standpunkt til det nå. Først må planarbeidet ha kommet lenger og løsningene i området være mer avklart. Det at en eiendom tidligere har avstått grunn til offentlig formål gir ikke i seg selv den tidligere eieren rett til å kreve tilbakeført arealer som ikke lenger trengs til formålet. Spørsmålet om erstatningstomt faller også utenfor plansaken da reguleringsplanen bestemmer hvilket areal som skal brukes til formålet, ikke hvem som skal eie det.
5	Avslutningsvis ønsker Braathen en ny firefelts vei velkommen.	Uttalelsen tas til orientering.
E5	**Domaas, Stein**	
1	Domaas vedlegger i sin uttalelse en presentasjon med innspill.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Side 1 i presentasjonen inneholder en 3D-montasje av en konstruksjon for gående under ny bru.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i en løsning for gående og syklende over Glomma som er integrert i brua for biltrafikk. En gang- og sykkelvegløsning som foreslått må ligge høyere pga. seilings-høyde på Glomma, kryssing av jernbanen og Lundveien. En slik høyde vil føre til omfat-tende konstruksjoner på land, og anses av Statens vegvesen ikke som en aktuell løsning.
3	Side 2 i presentasjonen inneholder et kart over deler av planområdet med markering av sentrale elementer for kulturarv, friluftsliv og rekreasjon. Domaas foreslår å styrke eksisterende kultur- og friluftsområde mellom jernbanen og Glomma og vestsiden, inkludert å bedre tilgjengelighet til/fra stasjon/sentrum samt en ny forbindelse for gående og syklende over elva.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende på turvegen langs Glomma i anleggsfasen og i permanent situasjon og foreslå den løsningen som samlet sett vurderes som den beste.
4	Domaas foreslår videre å vurdere stenging av Lundveien for allmenn biltrafikk ved p-plass	Lundveien (fv. 1500) er en fylkeskommunal veg, som i utgangspunktet ikke inngår i rv. 22-

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	for Fetsund lenser, eventuelt flytte den over på nord-/østsiden av jernbanen.	prosjektet. Statens vegvesen ser at det i forbindelse med bygging av ny bru vil være en fordel å oppgradere eksisterende bru over jernbanen ved å breddeutvide kjørebanen og etablere et fortau. Statens vegvesen planlegger utover dette per dags dato ikke noen andre tiltak på Lundveien.
5	Domaas stiller spørsmål ved om brufundamentet på vestsiden kan trekkes lenger inn, bort fra vannkanten.	Statens vegvesen vil som del av planforslaget vurdere plassering av brufundamenter basert på tekniske og stedlige forhold. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
6	Side 3 i presentasjonen inneholder en 3D-montasje av en konstruksjon for gående under ny bru; et roligere alternativ for gående og syklende som kobler seg på grønnstruktur og stier på begge sider av elva med mulig kobling til holmen på østsiden.	Se svar til punkt 2.
7	Side 4 i presentasjonen trekker fram dagens situasjon og framtidige planer for Fetsund lenser. Ny bru må tilføye opplevelse og gir en unik mulighet til å oppleve Fetsund lenser og Glomma. Bru kan ødelegge for mulig UNESCO-status, dersom ikke hensyn tas, eller den kan øke mulighet ved forbedring.	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Prosjektet vil gi midlertidige og permanente inngrep i fredningsområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene.
8	Side 5 i presentasjon inneholder seks inspirasjonsbilder som viser ulike gang- og sykkelbruer.	Uttalelsen tas til orientering.
E6	**Eiendomsgruppen Utvikling AS (EU)**	**Kirkeveien 65, m.fl.**
1	HR Prosjekt AS skriver på vegne av EU at det i lengre tid har vært planlagt boligutvikling på gnr./bnr. 438/5, 516/8 og 537/1. Deler av eiendommene har vært båndlagt. Statens vegvesen har tidligere signalisert at boligområdet er lokalisert så langt nord at det i mindre grad vil berøres. EU ber om at planleggingen av ny rv. 22 i størst mulig grad hensyntar boligprosjektet.	Varslet planområde innbefatter aktuelt område. På generelt grunnlag vil et endelig forslag til reguleringsplan omfatte det arealet som varig må reguleres til veggrunn som følge av prosjektet. I tillegg vil nødvendig areal til anleggsgjennomføring beslaglegges midlertidig. Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
2	EU ber om å bli løpende informert om løsninger og framdrift.	Statens vegvesen vil i planarbeidet gjennomføre bred samhandling og medvirkning med alle berørte parter. Det er allerede gjennomført flere informasjonsmøter og åpne kontordager ifm. varsling av oppstart, og det vil legges opp til en rekke medvirkningstiltak i det videre planarbeidet.
E7	**Elvia AS**	
1	Elvia skriver i sin uttalelse at de har elektriske anlegg i planområdet og vedlegger kart. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til anlegg som netteier må drifte og etablere, inkludert atkomst.	Statens vegvesen vil i planarbeidet hensynta eksisterende nettanlegg og legge netteiers retningslinjer til grunn ved planlegging og utførelse.
2	Elvia beskriver anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett til og med 132 kV). Disse er i hovedsak unntatt fra plan- og bygningsloven og omfattes av energiloven. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningen i planområdet er totalt 30 meter (15 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen). Denne bes regulert som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres oppfylling av terrenget som fører til redusert høyde opp til luftledningen. Elvia vedlegger skriv med restriksjoner og viser til kartløsninger og viser til at det for eventuell omlegging av anlegg stilles flere vilkår.	Se svar til punkt 1.
3	Elvia beskriver anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett til og med 22 kV). Elvia har høyspent luftledning med tilhørende master innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter (horisontal avstand fra ytterste strømførende ledning). Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. Denne bes registrert som hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. Det må ikke gjøres oppfylling av terrenget som fører til redusert høyde opp til luftledningen. Elvia viser til kartløsninger på nett.	Se svar til punkt 1.
4	Elvia har lavspent og høyspent kabelanlegg, kabelfordelingsskap samt eksisterende nettstasjon innenfor planområdet som bes hensyntatt og beskriver vilkår for tiltak i nærheten.	Se svar til punkt 1.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
5	Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon eller ikke for å forsyne planområdet og beskriver vilkår og anbefalinger for dette.	Statens vegvesen ser ikke behov for flytting av eksisterende eller etablering av nye nettstasjoner per dags dato.
6	Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene.	Se svar til punkt 1.
7	Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med energianlegg, særlig høyspennings-anlegg. Dersom planen forutsetter at disse må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende.	Se svar til punkt 1.
8	Spenningsnivået for ledningsanleggene må ikke påføres i planen, herunder plankartet. Elvia beskriver hvordan energianlegg skal visualiseres og viser til relevante føringer.	Se svar til punkt 1.
9	Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging.	Statens vegvesen vil ta kontakt med netteier i god tid før utbygging for nødvendige avklaringer.
E8	**Eriksen, Unni**	**Konvallveien**
1	Eriksen skriver at hun har en tomt i Konvallveien og er direkte berørt.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Eriksen stiller spørsmål om hvor lang tid det blir byggestopp nå og om det blir plass igjen til å bygge hus etter at vegen er bygget.	I dag gjelder kommunedelplanen for rv. 22, der eiendommen er båndlagt. Statens vegvesen planlegger per dags dato vedtak av reguleringsplanen i 2024, oppstart av anleggsarbeid i 2025 og ferdigstillelse av prosjektet i 2028/2029. Det kan bli justeringer i framdriften av ulike årsaker. Etter vedtak av reguleringsplanen i 2024 vil det være avklart hvilke eiendommer og arealer som midlertidig eller permanent må avgi grunn til ny veg. Hvilke eiendommer og arealer som blir berørt er det for tidlig å ta stilling til ved varsling av oppstart. Konvallveien 22 (gnr./bnr. 420/85) ser per dags dato ikke ut til å måtte avstå grunn, da ny gang- og sykkelveg er planlagt i større avstand fra eiendommen enn eksisterende.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		Det kan være andre forhold enn ny rv. 22 som påvirker eiendommens byggbarhet.
3	Eriksen stiller spørsmål om hvilke utgifter hun vil få.	Medfører en vedtatt reguleringsplan at en eiendom blir ødelagt som byggetomt, kan eier kreve erstatning ifølge plan- og bygningsloven § 15-3. Eier har derimot ikke krav på erstatning for tap som skyldes båndlegging av areal mens planen er under arbeid. Utgifter til advokat eller andre fagkyndige i reguleringsplanfasen kan ikke kreves dekket av Statens vegvesen. Et eventuelt grunnerverv fra eiendommen skal gjennomføres i samsvar med gjeldende lover og retningslinjer. Blant annet skal Statens vegvesen da dekke eierens nødvendige utgifter til juridisk og teknisk bistand etter skjønnslovens regler. Statens vegvesen viser til egen nettside om temaet for detaljer: https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/avstaelse-av-eiendom/
4	*Brevet inneholder taushetsbelagte opplysninger og følger derfor ikke som vedlegg til rapporten.*	
E9	**Flateby, Trude og Nyland, Geir**	**Hvalsenga 11, 12**
1	Flateby og Nyland skriver i sin uttalelse at de stiller spørsmål ved kommunestyrets ønske om nedskalering til rundkjøring på begge sider av ny bru samt fjerning av eksisterende bru. Dette vil være stikk i strid med planarbeidets hensikt om «å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikk, tilrettelegge for god tettsteds-utvikling i Fetsund og styrke grunnlaget for kollektiv, sykkel og gange». Tilgjengelighet til Fetsund sentrum vil bli vanskeligere for be-boere på østsiden, og man frykter at sentrum vil miste rollen som samlende og levende tettsted for bygda. Flateby og Nyland krever at eksisterende bru benyttes som lokalvei. Ved fjerning vil færre bruke Fetsund sentrum og stasjon og flere kjøre bil til Lillestrøm.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
2	Flateby og Nyland påpeker at det i dag er køproblemer, og rundkjøringer vil ikke løse dette eller være framtidsrettet. Rundkjøringer vil gi oppdeling, mindre flyt, mer forurensning	Se svar til punkt 1. Foreløpige trafikk-beregninger viser at framkommeligheten på vegen vil bli god. Statens vegvesen vil redegjøre for endelige trafikkberegninger i

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	og støy. Rundkjøringer løser ikke intensjonen med planarbeidet og må fjernes.	planforslaget. Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for trafikk, støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
3	Flateby og Nyland viser til innlegg i Romerikes Blad 09.05.22, skrevet av Sande, Stenerud og Strandbakken.	Uttalelsen tas til orientering. Se kommentarer til uttalelser fra Stenerud (ID E32, ID33 og ID E34).
E10	**Gabreyesus, Birhan**	**Hvalsenga 8**
1	Uttalelsen fra Gabreyesus er i hovedsak identisk med uttalelse fra Flateby og Nyland (ID E9).	Se kommentarer til uttalelse fra Flateby og Nyland (ID E9).
2	Gabreyesus påpeker i tillegg at Hvalsenga vil bli mer isolert enn tidligere, og at han med små barn har en stor utfordring med støy allerede.	Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
E11	**Grosås, Per**	**Tienveien 51**
1	Grosås skriver i sin uttalelse at han ønsker at anleggsområdet utvides mot vest, til der hvor Tienveien krysser rv. 22, for å kunne ta imot overskuddsmasser for støyvoll på nordsiden av rv. 22. Bolighusene på gården ligger ca. 400-500 meter fra rv. 22, men det er i dag utfordringer med støy på soverom og	Uttalelsen tas til orientering. Et av prosjektets resultatmål er å «søke løsninger for nyttiggjøring og/eller gjenbruk av steinmasser, løsmasser og avfall». Foreløpige vurderinger tyder ikke på at prosjektet vil gi et vesentlig masseoverskudd. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	uteplass. Disse forventes å øke med økt trafikk.	løsningsutvikling og konsekvenser for massehåndtering. Statens vegvesen vil vurdere behov for å plassere overskuddsmasser på gnr./bnr. 411/1. Hvis det viser seg at det er behov for dette, og en støyvoll er en god løsning, så vil Statens vegvesen varsle utvidelse av planområdet på et senere tidspunkt.
E12	**Helgesen, Morten**	
1	Uttalelsen fra Helgesen er identisk med uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).	Se kommentarer til uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).
2	I tillegg stiller Helgesen spørsmål ved saksbehandling, da Statens vegvesen ikke har lagt fram et alternativ nord for Hvalsenga eller sør for Kringen. På beboermøtet ble beboerne presentert for et ukjent kartutsnitt som heller ikke er tilgjengelig på nett.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Detaljerte, foreløpige tegninger legges normalt ikke fram ved varsling av oppstart. I forbindelse med åpne møter i samme periode ble det vist mer detaljert informasjon om aktuelle løsninger i det pågående planarbeid-et. Statens vegvesen la etter det åpne møtet ut presentasjonen med foreløpige tegninger på prosjektets nettside. Tegninger ble også sendt ut på forespørsel. Varsling av oppstart er formelt sett ikke en høring av planforslaget med detaljerte løsnin-ger. Det vil komme nye anledninger til å gjen-nomgå og kommentere Statens vegvesens foreslåtte løsninger i videre planprosess.
3	Videre stiller Helgesen spørsmål ved hva slags konsekvenser alternativ A2 vil gi for utvidelse av Kongsvingerbanen.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge hindringer for framtidig utvidelse av Kongsvingerbanen fra ett til to spor.
4	Helgesen opplever at politikerne har blitt ført bak lyset og fått framlagt en urealistisk plan som ikke stemmer med det Statens vegvesen nå framlegger.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet. Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Planforslaget skal uansett legges fram for behandling av politikerne i Lillestrøm kommune og må vedtas lokalt før det kan bygges.
5	Helgesen antar at det vil påløpe vesentlige større beløp enn i Gjerdrum for å sikre stabilitet.	Statens vegvesen gjennomfører i planarbeidet løpende kostnadskontroll opp mot styringsmålet for prosjektet. Dersom kostnadskontrollen viser at det er risiko for at prosjektet vil gå utover styringsmålet, vil Statens vegvesen vurdere tiltak for å håndtere dette. Kostnadsberegningen av tiltaket som inngår i det endelige planforslaget vil bli gjenstand for ekstern, uavhengig kvalitetssikring (KS2) på bestilling fra Stortinget.
6	I tillegg til å rasere et nabolag, risikerer også Statens vegvesen å sette befolkningen, inkludert barn, i fare ved å grave.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon.
7	Nabolaget blir ødelagt og livs- og bokvalitet blir borte. På toppen av dette kommer støy, luftforurensning og trafikkfare for barn.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for trafikk, støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
E13	**Holter-Hovind, Jens Helge**	**Garderveien 27**
1	Holter-Hovind viser i sin uttalelse til omtale av økt trafikkstøy ved Hovinhøgda skole i Romerikes Blad. Han ber om et bredt reguleringsområde langs rv. 22 ved Hovind gård (gnr./bnr. 414/1), slik at overskuddsmasser kan benyttes til å heve terrenget for å redusere støyplager for Hovinhøgda skole og omgivelsene. Holter-Hovind ønsker et dialogmøte for å diskutere dette.	Uttalelsen tas til orientering. Et av prosjektets resultatmål er å «søke løsninger for nyttiggjøring og/eller gjenbruk av steinmasser, løsmasser og avfall». Foreløpige vurderinger tyder ikke på at prosjektet vil gi et vesentlig masseoverskudd. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive løsningsutvikling og konsekvenser for massehåndtering. Statens vegvesen vil vurdere behov for å plassere overskuddsmasser på gnr./bnr. 414/1. Det varslede planområdet er i området tilstrekkelig for en eventuell støyvoll.
E14	**Jacobsen, Karsten og Nilsen, Aud Lisbeth**	**Hvalsenga 6D**
1	Jacobsen og Nilsen skriver at de som beboere i Hvalsenga er godt vant til støy, men frykter en vesentlig endring. De sitter igjen med en følelse av at livs- og bokvalitet er underordnet i prosjektet. Så å si alle hus i Hvalsenga har to etasjer og soverom i andre etasje, og dette forventes ivaretatt best mulig. Det hjelper ikke med ekstra lyddemping av hus når man skal være utendørs.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for trafikk, støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Dette gjelder både rom med støyfølsom bruk og uteplass. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
2	Med forslag til atkomst til Hvalsenga mister man atkomst fra Kringen-siden.	Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
3	I praksis betyr bortfall av lokalvegbru deling av Fetsund tettsted.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
4	Jacobsen og Nilsen foreslår at ny veg fra bru i øst til Kringenkrysset legges under lokk. Heving av veg med 3 meter vil gi økt støv og støy. Gang- og sykkelsti på lokket vil samtidig muliggjøre atkomst videre øst mot natur- og rekreasjonsområder.	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet.
5	Dagens veg til Hvalsenga er svært bratt og uoversiktlig. Det foreslås ny bilveg langs jordet samt at dagens veg blir gang- og sykkelveg samt atkomst til gnr./bnr. 427/32.	Se svar til punkt 2. Foreslått plassering av atkomst er blant de som vurderes i planarbeidet.
6	Det virker underlig at kostnader er altoverskyggende, og at konsekvenser for lokalsamfunn, innbyggere og framtidig utvikling blir tilsidesatt. Vurdert etter trafikktetthet og berørte, er dette sannsynligvis et av Norges rimeligste vegprosjekter av denne størrelsen. Jacobsen og Nilsen stiller spørsmål ved om politikerne kan stå rakrygget og forsvare en slik radering av et lokalmiljø.	Kostnader er viktig, men det er også en rekke andre hensyn som vurderes og tas i planarbeidet. Dette inkluderer blant annet landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv, naturressurser, støy og luftkvalitet. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
E15	**Kolko, Dogan; Østvedt, Anne Karin; Flateby, Trude; Nyland, Geir; Hermansen, Mona og Richard; Skaugen, Atle og Helene; Finanger, Astrid og Erling; Mikkelsen, Reidun; Igesund, Odd; Christiansen, Tone; Epland, Endre; Mortensen, Line og Rune**	**Hvalsenga 9-10-11-12-13B-16B-18-20-22A-22B-24**
1	Beboerne skriver at uttalelsen kommer i tillegg til tidligere innsendte kommentarer av 09.05.2022.	Se kommentarer til uttalelse fra Flateby og Nyland (ID E9).
2	Det er kritikkverdig at høringsfristen i realiteten ble 14 dager på noe som berører mange så sterkt.	Statens vegvesen varslet oppstart av planarbeid 7. mai 2022 og satte frist for uttalelser til 8. juni 2022. Dette er i tråd med plan- og bygningsloven og etablert praksis. Grunneiermøtet og det åpne informasjonsmøtet ble avholdt henholdsvis 23. og 24. mai. Valget av tidspunkt for møtene ble gjort slik at berørte hadde tid til å sette seg inn i varslingsmaterialet før møtene og samtidig hadde tid til å skrive en uttalelse i etterkant av møtene. Detaljerte, foreløpige tegninger legges normalt ikke fram ved varsling av oppstart. I forbindelse med åpne

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		møter i samme periode ble det vist mer detaljert informasjon om aktuelle løsninger i det pågående planarbeidet. Varsling av oppstart er formelt sett ikke en høring av planforslaget med detaljerte løsninger. Statens vegvesen har forståelse for at berørte gjerne skulle hatt mer tid, men minner om at det vil komme nye anledninger til å gjennomgå og kommentere Statens vegvesen foreslåtte løsninger i planprosessen.
3	Beboerne skriver at de med forslag til ny atkomst til Hvalsenga mister all atkomstmulighet til Kringensiden av rv. 22. De foreslår at ny veg senkes i terrenget, og det lages veglokk omtrent der dagens avkjøring er. Jo større og lengre, jo bedre bomiljø. Dette vil gjøre Hvalsenga mindre isolert og opprettholde trasé for myke trafikanter til/fra Svingen stasjon. Statens vegvesens forslag vil gi 5-7 minutter økt gangtid. Beboerne og sentrale myndigheter er svært opptatt av å opprettholde Svingen stasjon, og det er viktig å gjøre kollektivtrafikk enkelt og attraktivt.	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet. Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
4	Hvalsenga er i dag svært bratt og uoversiktlig og krysset med fv. 172 er uoversiktlig. Ny atkomstvei foreslås over jordet. Dagens vei benyttes som gang- og sykkelvei. Noe dyrka mark vil gå tapt, men dette veies opp av mer bruk av Svingen stasjon. Da trengs ikke ny vei foreslått i punkt 3 i kartvedlegg.	Se svar til punkt 3. Foreslått plassering av atkomst er blant de som vurderes i planarbeidet.
5	Statens vegvesens forslag fører til at bygda blir delt i fire. Beboernes innspill fører til mindre oppdeling og forbedrer dagens bevegelsesmønster, spesielt for myke trafikanter.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
6	Beboerne er svært skuffet over at alternativ E2 ikke ble valgt. Skal livskvaliteten til beboerne opprettholdes må innspillene tas med.	Se svar til punkt 5. Statens vegvesen vil gi alle innspill en seriøs vurdering.
7	Beboerne vedlegger bilde av plantegning vist på åpent informasjonsmøte 24.05.2022 med påtegning, bilde av mulig nytt kryss Hvalsenga x Kringenveien og brev sendt 09.05.2022 med kopi av kronikk av Stenerud, Sande og Strandbakken i Romerikes Blad av 09.05.2022.	
E16	**Krohn, Katarzyna og Kjell**	
1	Krohn skriver i sin uttalelse at det er en rekke forhold som taler imot å gå videre med alternativ A2.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Kvikkleire og psykososiale forhold bør vektlegges. Det er stor skepsis mot å bygge i kvikkleireområder, særlig store prosjekter og spesielt etter Gjerdrum. Den betydelige frykten som barn, foreldre, familie og ansatte ved skoler, barnehage og idrettsanlegg utsettes for må vektlegges høyere.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensyns-soner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurder-ingene gjennomføre omfattende kunnskaps-innhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre til-fredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regel-verk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon. Psykososiale konsekvenser inngår ikke i metoden.
3	Innlegg og artikler iblant annet Teknisk Ukeblad har synliggjort sterke uenigheter om metode for risikoanalyser ifm. kvikkleire. Multiconsult har stått delvis svar skyldig og har i en viss grad gått til angrep på kritikerne. Statens vegvesen anmodes om å bestille en sekundær, uavhengig analyse av kvikkleiren.	Se svar til punkt 2. Alle vurderinger av grunnforhold følger lover, regler og retningslinjer fra NVE. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet).
4	Om sannsynlighet for skred er lav, så er konsekvensene enorme pga. et stort antall mennesker. Dette må vektlegges. Å gjennomføre prosjektet er ikke verdt risikoen.	Se svar til punkt 2 og 3.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
5	En utvikling av alternativ A2 med større omfang av innløste boliger enn tidligere presentert bør opp til politisk vurdering før selve reguleringsplanen skal behandles.	Statens vegvesen vil utarbeide en forprosjekt-rapport som angir forslag til prinsippløsninger basert på arbeidet med løsningsutvikling. Statens vegvesen vil oversende rapporten til Lillestrøm kommune. Statens vegvesen vil anmode kommunen om at konklusjonene kan legges fram og forankres politisk som grunnlag for Statens vegvesens videre arbeid fram mot et forslag til reguleringsplan.
6	Fetsund lenser kan komme på UNESCOs verdensarvliste. Ny bro vil uansett type vesentlig forringe det historiske området. Trasé nærmere lensene samt en større og bredere bro er en uakseptabel utvikling.	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for natur-mangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsek-venser for kulturarv. Prosjektet vil gi midler-tidige og permanente inngrep i fredning-sområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid. Statens vegvesen forutsetter at MiA og Lillestrøm kommune ivaretar hensynet til søknads-prosessen mot UNESCO som del av dialogen med Statens vegvesen.
7	Krohn ber Statens vegvesen og Lillestrøm kommune gå bort fra alternativ A og raskest mulig ta andre tidligere forslag opp til vurdering.	Statens vegvesen legger vedtak av kom-munedelplan for rv. 22[6] med påfølgende tilleggsavklaringer til grunn for planarbeidet. Statens vegvesen har i planarbeidet ikke fått ny kunnskap som tilsier at det bør gjøres en ny vurdering av alternativer fra kommunedelplanen.
E17	**Langen, Lena; Hammer, Wenche; Kærnæ, Kenneth; Jenssen, Rolf; Aamodt, Gerd og Hans; Bunes, Berit; Lunder, Ove; Ahmed, Furkh Ali; Kokkim, Jan Ole; Tahir, Ali og Naile; Rrustemi, Besnik og Mevlije; Vadla, Ronny; Sandnes, Åge; Plosan, Thaengon; Hauback, Øyvind; Bjørnstad, Gerd; Hansen, Terje, Hansen, Edel + beboere i Kringenveien 10, 16, 18 og 22 med utydelig signatur**	**Kringenveien**

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
1	Beboerne skriver i sin uttalelse at de har «innsigelse» til valg av alternativ A2 og spørsmål om hvorfor man velger alternativ A2 når E2 er et mye tryggere valg. Beboerne skjønner ikke at man foretrekker det farligste alternativet når det er andre alternativ hvor kvikkleire ikke er et problem. Videre stilles det spørsmål om penger er det viktigste, og om A2 til slutt egentlig vil bli så mye billigere. I tillegg om Statens vegvesen virkelig mener at Herredshuset kan fjernes eller om det bare er tomme ord for å komme videre. Den gamle skolebygningen på samme tomt skulle også fjernes for noen år tilbake, og dette gikk ikke.	Statens vegvesen legger vedtak av kommunedelplan for rv. 22[6] med påfølgende tilleggsavklaringer til grunn for planarbeidet. Statens vegvesen har i planarbeidet ikke fått ny kunnskap som tilsier at det bør gjøres en ny vurdering av alternativer fra kommunedelplanen. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon. Kostnader er viktig, men det er også en rekke andre hensyn som vurderes og tas i planarbeidet. Dette inkluderer blant annet landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv, naturressurser, støy og luftkvalitet. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Lillestrøm kommune har i vedtak av kommunedelplanen forutsatt at Herredshuset skal flyttes, og Riksantikvaren har forutsatt det samme ved trekking av innsigelse til alternativ A2. Statens vegvesen forutsetter at dette kan gjennomføres innenfor forsvarlige økonomiske rammer. Statens vegvesen har utarbeidet en antikvarisk registrering av Herredshuset og gjort en vurdering av

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		flyttbarhet. Statens vegvesen vurderer at flytting ned til Fetsund sentrum vil være mest aktuelt grunnet fysiske begrensninger mot øst og sør. Lillestrøm kommune må finne en egnet tomt og vurdere framtidig funksjon.
2	Beboerne ber om å få oversendt risikoanalyse av alternativ A2 opp mot de andre alternativene. Selv om sannsynligheten for å havne under kvikkleira er forholdsvis liten, så må dette multipliseres med enorme konsekvenser. Om samme som i Gjerdrum skulle skje på Fetsund, så vil det bli en enda større katastrofe (skoler, barnehage, idrettshall osv.). I tillegg vil masser seile ut i elva og gjøre Fetsund sentrum og Fetsund lenser til et flomområde.	Som del av kommunedelplanen[6] ble det utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse for alle vurderte alternativer. Se for øvrig svar til punkt 1.
3	Beboerne vil vite hvem som står ansvarlig for rv. 22-prosjektet. Hvem som vil ta på seg ansvaret når skoler, barnehage, idrettshall, boliger og kulturminner har rast ut i Glomma, stengt for vannet og fylt opp hele Fetsund sentrum og nordover mot Sørumsand.	Statens vegvesen som organisasjon er byggherre og ansvarlig for rv. 22-prosjektet. Se for øvrig svar til punkt 1.
4	Andre steder blir det tilstrebet å legge trafikk rundt bebyggelsen, men i Fetsund skal gammel trasé utvides og forsterke fragmentering av bygda.	Se svar til punkt 1. Etter vurdering av flere ulike alternativer til korridorer i/ved Fetsund i kommunedelplanen har Statens vegvesen gitt sin anbefaling og Lillestrøm kommune fattet sitt vedtak. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
5	Sykkelvei er vel og bra, men beboerne stiller spørsmål ved hvorfor den må følge hovedveien. Hvor er den grønne tankegangen? Myke trafikanter vil dra inn unødvendig mye svevestøv, eksos og andre avgasser. Det må være bedre å legge den rundt bebyggelsen på Hvalsenga.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. I de foreløpige, detaljerte tegningene som er lagt fram har Statens vegvesen vist en separat sykkelveg langs rv. 22 mellom Sundetkrysset og Kringenkrysset. Statens vegvesen vil også vurdere andre alternativer, som for eksempel bruk av eksisterende lokalveger på Hvalsenga og Kringen for gående og syklende.
6	Fetsund lenser kan komme på UNESCOs verdensarvliste. Mulighetene som følge av dette ødelegges av prosjektet. Likeledes med Sootbrakka og Herredshuset. Dette virker ikke	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon,

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	å være viktig for kommunen. Bygda raseres av kommunen og Statens vegvesen.	løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Prosjektet vil gi midlertidige og permanente inngrep i fredningsområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid. Statens vegvesen forutsetter at MiA og Lillestrøm kommune ivaretar hensynet til søknadsprosessen mot UNESCO som del av dialogen med Statens vegvesen.
7	Beboerne stiller spørsmål ved hvor mye politikerne vet om hva som foregår, om kvikkleireproblemet og hvor store konsekvensene blir. Beboerne tror ikke politikerne var kjent med dette da de valgte alternativ. I lys av Gjerdrum tror ikke beboerne samme valg ville blitt tatt i dag.	Uttalelsen tas til orientering. Statens vegvesen har tett dialog med Lillestrøm kommune for å forankre løsningsvalg ved detaljering av prosjektet.
8	På tidligere tegninger er husene på Kringensiden fortsatt til stede, mens nye tegninger viser at mange vil bli ekspropriert. Beboerne lurer på hvorfor ikke de nyeste tegningene er offentliggjort.	Detaljerte, foreløpige tegninger legges normalt ikke fram ved varsling av oppstart. I forbindelse med åpne møter i samme periode ble det vist mer detaljert informasjon om aktuelle løsninger i det pågående planarbeidet. Varsling av oppstart er formelt sett ikke en høring av planforslaget med detaljerte løsninger. Statens vegvesen la etter det åpne møtet ut presentasjonen med foreløpige tegninger på prosjektets nettside. Tegningene ble også sendt ut på forespørsel.
9	Under kommunesammenslåingen ble det sagt at beslutninger som var tatt i kommune ikke skulle gjøres om. Beboerne lurer på hvorfor man ikke kan videreføre Fets beslutning om alternativ E2.	
E18	**Langen, Lena og Wiik, Arild**	
	Uttalelsen fra Langen og Wiik er identisk med punkt 1-6 i uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E17).	Se kommentarer til punkt 1-6 i uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E17).

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
E19	**Langen, Sonja og Tore**	**Hvalsenga 5**
1	Langen skriver at de som beboere i Hvalsenga er godt vant til støy, men frykter en vesentlig endring. De sitter igjen med en følelse av at livs- og bokvalitet er underordnet i prosjektet.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
2	Det har tidligere blitt advart om å dele Fetsund tettsted, og planforslaget er et klassisk eksempel. Med forslag til atkomst til Hvalsenga mister man atkomst fra Kringensiden og nedskalering av lokalvegbru er et faktum.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet. Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
3	Heving av veg med 3 meter vil gi økt støv og støy. Dette vil gjøre Hvalsenga mindre isolert og opprettholde trasé for myke trafikanter til/fra Svingen stasjon. Statens vegvesens forslag vil gi 5-7 minutter økt gangtid. Langen foreslår at ny veg fra bru i øst til Kringenkrysset legges under lokk. Dette vil gi økte kostnader, men hva er prisen på et godt liv og et velfungerende lokalsamfunn? Langen er svært opptatt av Svingen stasjon. Noe dyrka mark vil gå tapt, men dette veies opp av mer bruk av Svingen stasjon. Langen	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet. Når det gjelder tilgjengelighet til/fra Svingen stasjon, se svar til punkt 2, andre avsnitt.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	vedlegger eksempel på mulig veilokk og bilde av mulig nytt kryss Hvalsenga x Kringenveien.	
4	Langen foreslår innløsing av Hvalsenga 1, 3 og 5 for å muliggjøre støyvoll og mer plass til rv. 22.	Se svar til punkt 1. Statens vegvesen vil som en del av planarbeidet vurdere behovet for innløsning av boliger.
5	Vil Lillestrøm kommune kreve at T-1442 (retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging) med bindende krav til støy og tiltak blir fulgt opp av Statens vegvesen? Vil det bli gjort tiltak før bygging?	Se svar til punkt 1.
6	Dagens veg til Hvalsenga er svært bratt og uoversiktlig. Det foreslås ny bilveg langs jordet samt at dagens veg blir gang- og sykkelveg samt atkomst til gnr./bnr. 427/32.	Se svar til punkt 2, andre avsnitt.
7	Det virker underlig at kostnader er altoverskyggende, og at konsekvenser for lokalsamfunn, innbyggere og framtidig utvikling blir tilsidesatt. Vurdert etter trafikktetthet og berørte, er dette sannsynligvis et av Norges rimeligste vegprosjekter av denne størrelsen. Jacobsen og Nilsen stiller spørsmål ved om politikerne kan stå rakrygget og forsvare en slik radering av et lokalmiljø.	Kostnader er viktig, men det er også en rekke andre hensyn som vurderes og tas i planarbeidet. Dette inkluderer blant annet landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv, naturressurser, støy og luftkvalitet. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
E20	**Marcinek, Teresa**	**Kringenveien 25B**
1	Uttalelsen fra Marcinek er identisk med uttalelse fra Tomaszewicz (ID E38).	Se kommentarer til uttalelse fra Tomaszewicz (ID E38).
E21	**Martinsen, Nina**	**Hvalsenga 3**
1	Martinsen skriver i sin uttalelse at det er fint med oppstart av planarbeidet, men hun stiller spørsmål ved endringene for kryss og kjøremønstre. Martinsen viser til prosjektets mål om bedre fremkommelighet, god tettstedsutvikling og styrking av grunnlag for kollektiv, sykkel og gange.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
2	Martinsen er nærmeste nabo til rv. 22 på Hvalsenga. Hun plages allerede i dag av støy og vibrasjoner og frykter en vesentlig forverring med utvidelse og heving av vei samt økt fartsgrense. Informasjonsmøtet 31. mai ga ikke betryggende informasjon om støytiltak. Martinsen henstiller til ikke å ofre	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	beboernes helse og livskvalitet for å spare penger med dårlige løsninger.	tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
3	Martinsen henstiller til å lage en under-/overgang for å sikre tilgjengelighet mellom Hvalsenga og Kringenveien, Løkenåsen osv. (butikk, friluftsområder, jernbanestasjon og sentrum). Et enda bedre alternativ er lokk, som beskrevet i andre uttalelser.	Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet.
4	Nytt forslag til atkomst til Hvalsenga er ikke bedre enn nåværende. Ved å legge atkomstveien lenger nord vil man unngå en uoversiktlig sving, og det vil bli enklere å komme inn på veien i rushtid.	Se svar til punkt 3.
5	Martinsen håper prosjektet vil ivareta beboernes ønsker om et fortsatt levende lokalsamfunn og et godt sted å bo.	Se svar til punkt 1.
E22	**Nordby, Solveig og Thomas samt Nestvold, Gro og Knut**	**Gransveien 85, 83**
1	Nordby og Nestvold skriver i sin uttalelse at de plages av trafikkstøy de fleste timene i døgnet (varer fra kl. 05:00 til langt over midnatt). Støyen har økt merkbart de siste årene. De viser til Statens vegvesens nettside om støy og kjenner seg igjen i denne.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Nordby og Nestvold ser for seg at store deler av utbyggingen vil skje på natt med mye støy.	Anleggsarbeidet vil måtte forholde seg til gjeldende lover og forskrifter for støy av hensyn til naboer. Dersom grenseverdier ligger over det som anbefales, vil Statens vegvesen vurdere avbøtende tiltak. Statens vegvesen forventer unntaksvis at deler av anleggsarbeidet vil måtte skje på natt.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
3	Statens vegvesen har sagt at veien skal heves i Kringenkrysset og fartsgrense økes fra 60 til 80 km/t, noe som sammen med akselerasjon ifm. krysset, vil gi økt støy.	Statens vegvesen er enig i at økt fartsgrense fører til mer støy.
4	Støymåling og undersøkelser ønskes gjennomført så fort som mulig for planlegging av framtidig støyskjerming. Nordby og Nestvold krever grundige undersøkelser ved egne boliger, og at støyskjerming er bygd før veibygging starter. Det er naturlig med støyvoll fra Kringenkrysset og østover.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg. Statens vegvesen kan ikke love at skjerming av permanent situasjon vil være på plass før vegen er ferdig, men vil vurdere mulighetene for dette i videre arbeid.
E23	**Nymo, Aleksander og Sterud, Hege**	
1	Uttalelsen fra Nymo og Sterud er i hovedsak lik uttalelse fra Langen m.fl. (ID E18).	Se kommentarer til uttalelse fra Langen m.fl. (ID E18).
2	Nymo og Sterud ønsker i tillegg å vite hvem i Lillestrøm kommune som tar på seg ansvaret for utbyggingen.	
3	Nymo og Sterud stiller videre spørsmål ved hvorfor Statens vegvesen mener Kringenveien er for bratt for sykkelvei når det er sykkelvei i Hovinbakken og Nye Garderveien, som er brattere.	Dersom det har blitt oppfattet at Statens vegvesen har sagt Kringenveien var for bratt, så har det vært en misforståelse. Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. I de foreløpige, detaljerte tegningene som er lagt fram har Statens vegvesen vist en separat sykkelveg langs rv. 22 mellom Sundetkrysset og Kringenkrysset. Statens vegvesen vil også vurdere andre alternativer, som for eksempel bruk av eksisterende lokalveger på Hvalsenga og Kringen for gående og syklende.
5	Nymo og Sterud stiller spørsmål om politikerne har fått vite hvor mange hus som må innløses, og om de har blitt gjort oppmerksomme på at det er kvikkleire på	Gjennom planarbeidet for KDP har det vært kjent at det er kvikkleire innenfor planområdet. Statens vegvesen vil i forbindelse med det pågående reguleringsarbeidet utarbeide en

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	både øst- og vestsiden av brua som vil bli berørt.	forprosjektrapport som forslag til prinsippløsninger basert på arbeidet med løsningsutvikling. Statens vegvesen vil oversende rapporten til Lillestrøm kommune. Statens vegvesen vil anmode kommunen om at konklusjonene kan legges fram og forankres politisk som grunnlag for Statens vegvesens videre arbeid fram mot et forslag til reguleringsplan. Ved førstegangs-behandling av planforslaget i Lillestrøm kommune vil politikerne kunne ta stilling til detaljerte opplysninger om forhold som berører grunnforhold og behov for erverv.
5	Nymo og Sterud ønsker i tillegg å vite hvorfor avtale om første- og andregangsbehandling i gammel og ny kommune ikke ble overholdt når det er politikerne i gamle Fet kommune som kjenner forholdene best.	
6	Nymo og Sterud opplever at politikerne har blitt ført bak lyset og fått framlagt en urealistisk plan som ikke stemmer med det Statens vegvesen nå framlegger.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet. Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Planforslaget skal uansett legges fram for behandling av politikerne i Lillestrøm kommune og må vedtas lokalt før det kan bygges.
7	Nymo og Sterud ønsker å vite hva konsekvensene av vil være for framtidig utvidelse av Kongsvingerbanen.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge hindringer for framtidig utvidelse av Kongsvingerbanen fra ett til to spor.
E24	**Pihl, Roger**	
1	Pihl skriver i sin uttalelse at politikerne i Lillestrøm kommune ikke vet å ta vare på mulighetene Fetsund byr på og ikke ser	

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	Fetsund eller kommunen i et større perspektiv.	
2	Å finne fram til bedriftens identitet og fortrinn og utnytte disse er vanlig i privat næringsliv. Ingenting hindrer en kommune i å tenke likt. I Fetsunds tilfelle er dette lensene. Kommunen forplikter å forvalte arven etter tømmerfløting, og forvaltningen må ha et klart mål. Hvis potensialet skal utnyttes, må potensialet defineres og legge føringer for ny bru. Det synes opplagt at UNESCOs verdensarvliste vil sette Fetsund og kommunen på det internasjonale kartet og gi muligheter ingen andre er i nærheten av å gi. Nærheten til Oslo vil gi hovedstaden motivasjon til å gi lensene drahjelp. Lensene alene vil gi turister grunn til å besøke Oslo. Pihl trekker fram Helsingfors som eksempel.	Fetsund lenser legger i stor grad premisser for prosjektet gjennom Riksantikvarens vilkår for trekking av innsigelse til kommunedelplanen (se ID A1, punkt 17). Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
3	Kommunen begår en kardinalfeil på Fetsund ved å begynne i gal ende. Fetsunds viktigste ressurs blir oversett i iveren etter å tilfredsstille trafikanter.	Se svar til punkt 2.
4	Ved planlegging av tunnel under Stonehenge ga UNESCO beskjed om at verdensarvstatusen vill bli inndratt om de realiserte prosjektet. Dresden og Liverpool har mistet statusen pga. vei og høyhus, dvs. manglende omsorg. Det er lov å lære av andres tabber. Kommunen spiller poker med mulig verdensarvstatus i potten.	Se svar til punkt 2.
5	Det er lensenes framtid som må legge føringene for ny bru, ikke motsatt. Dersom lensene mister mulig verdensarvstatus, er dette noe som må inngå i regnestykket.	Se svar til punkt 2.
6	Pihl trekker videre fram Hølen. En viadukt skulle rives, men ble bevart. Nå kjører folk hundre kilometer for å spise pizza der.	Se svar til punkt 2.
7	Broa vil bli stående i minst 100 år og vil fra åpning være et miljøproblem. Støynivået er i dag påtagelig forstyrrende, og dette vil bli verre med økt trafikk og økt hastighet. Støynivået på ny bru vil bli fire ganger høyere når hastigheten dobles. Piggdekk og regn øker støy ytterligere. Ingen som lever i dag, vil oppleve noe annet enn Fetsund preget av trafikkstøy. Dersom kommunen velger denne framtiden for Fetsund, er det en svært	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	alvorlig avgjørelse. Fetsund vil ødelegges i minst 100 år.	planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
8	Støynivået vil frata mange lyst til å gå eller sykle over broa, hvilket medfører ytterligere biltrafikk. En gangvei tett inntil en 80-sone er i beste fall en fornærmelse mot gående og syklende, og den sikreste måten å få de til ikke å bruke den.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet.
9	En bru vil være en tabbe som blir stående i minst 100 år, et minnesmerke over korttenkt-het og mangel på visjoner. En tunnel og et verdensarvområde vil derimot bli stående som et minnesmerke over framsynthet og visjoner. Lillestrøm kommunes politikere må bestemme seg for hva de vil bli husket for.	
E25	**Riddertunet boligsameie**	
1	Riddertunet boligsameie skriver i sin uttalelse at de består av tre blokker (29 leiligheter) mellom Riddersand barneskole og Østersund ungdomsskole.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Riddertunet skriver at det er velkjent at Sundet, Østersund, Sundevja, Sundhagan og Holedalen er to store kvikkleireområder. Traseen går igjennom begge, og det er bekymringsfullt. All utbygging på østsiden siden 1950-tallet har skjedd etter undersøkelser, og utbygging har blitt tilpasset. Begge skolene og boligsameiet er eksempler. I tillegg er det gjennomført stabiliseringer av evjer.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
3	Det er viktig med full åpenhet rundt grunnforholdene, inkludert løsninger og kostnader. Boligsameiet stiller spørsmål om hvordan informasjonsprosessen vil være.	Statens vegvesen vil som del av planforslaget legge fram dokumentasjon på grunnforhold og størrelsesorden på kostnader, slik at allmennheten får tilgang til også denne informasjonen. Det vil bli arrangert åpne møter og åpne kontordager underveis i planprosessen, hvor det vil bli orientert om prosjektet og hvilke løsninger som legges til grunn.
4	Det har vært høy byggeaktivitet i områder på kort tid. Kvikkleiresonen er stor og sammen-hengende. Det er på sin plass å vurdere hvordan stabilitet har blitt påvirket samlet sett. Boligsameiet ber om at det foretas en konsekvensanalyse av områdestabiliteten før Statens vegvesen og Lillestrøm kommune fortsetter arbeidet mer spesifikke steder.	Se svar til punkt 2. Vurderinger av grunnforhold vil omfatte alle områder som kan bli påvirket av tiltaket (områdestabilitet).
5	Boligsameiet stiller spørsmål om Statens vegvesen ser behov for å overvåke grunnvannet og/eller etablere infiltrasjons-brønner for å regulere grunnvannet.	Statens vegvesen vil som en del av planarbeidet vurdere behovet for oppfølgende undersøkelser og overvåkning.
6	Vegdirektoratets beslutning om å tillate rundkjøring på vestsiden, men ikke østsiden, med begrunnelse i kvikkleire er tatt på fullstendig sviktende grunnlag. Boligsameiet vurderer at rundkjøring på østsiden vil virke positivt for skredsituasjonen og ber om at Statens vegvesen tar nye initiativ for dette. Det vil også dempe fart, som vil være positivt for barn og unge. Kanskje kan det planskilte krysset etableres på vestsiden i stedet, hvor det er fjell, og det er kobling mot Fetsund sentrum. Argumenter om å ødelegge Holsevja holder ikke.	Ordlyden i Vegdirektoratets beslutning er feilaktig, og søknaden om fravik er revidert. Det forandrer imidlertid ikke utfallet av søknaden. Statens vegvesen mener fortsatt det er riktig å videreføre rundkjøring på vestsiden av Glomma. Det er ikke nok areal til et fullverdig planskilt kryss på vestsiden av Glomma, der nærheten til Kongsvingerbanen, Glomma, Lundveien, Fjellsevja og det fredete området Fetsund lenser setter begrensinger for løsningen. En løsning med et delvis (redusert) planskilt kryss er også areal-krevende og vil kreve ramper inn på brua. Dette er kompliserende og fordyrende, og vil gi et betydelig inngrep i Holedalen (Holen ravine), en ravine av nasjonal verdi. I tillegg vil det kreves en omfattende oppgradering av Lundveien (fv. 1500). Det er riktig at det er fjell på vestsiden. Fjellet stuper bratt ned i Fjellsevja, der det er betydelig med bløte leirmasser. En utfylling i evja vil derfor kreve stabiliseringstiltak.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		På østsiden er det ikke gitt tillatelse fra Vegdirektoratet til å etablere rundkjøring fortrinnsvis grunnet trafikkavviklingshensyn.
E26	**Rustad, Jan-Erik og Marit**	**Kringenveien 12**
1	Rustad skriver i sin uttalelse at økt hastighet fra 60 til 80 km/t og utvidelse fra to til fire felt vil gi betydelig økt støy. Rustad har forstått informasjonen fra Statens vegvesen slik at en fysisk støymåling av dagens støy ikke vil kunne sammenlignes med beregninger fra før støyskjerm i 2005, at fysisk støymåling må gjøres på alle eiendommer samtidig, og at dette ikke er mulig å gjennomføre pga. mengden ressurser og utstyr som kreves. Rustads tanke var at avvik mellom beregnet støy i 2005 og dagens støy kunne være «baseline» i nye beregninger. Det er vanskelig å forstå og vurdere framtidig støynivå man skal leve med når man ikke vet dagens støynivå. Man må derfor stole på at Statens vegvesen følger lovpålagte tiltak.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
2	Statens vegvesens foreslåtte plassering av sykkelvei må endres, slik at sykkelveien flyttes til nordsiden av rv. 22 og støyskjerm plasseres nærmest veien/kilden på sørsiden. Ved flytting av sykkelvei vil ulempe for eiendommen kun være støy, hvor Statens vegvesen må forholde seg til lovpålagte krav.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
3	Rustad motsetter seg avståelse av eiendom så lenge det er mulig å etablere sykkelvei på nordsiden av rv. 22, samtidig som dagens avstand mellom hus og støykilde opprettholdes og direkte tilgang til eiendom fra sykkelveien hindres. Avståelse av eiendom vil sammen med økt trafikk og støy redusere eiendomsverdien og begrense muligheter ved nytt boligkjøp.	Se svar til punkt 2. Et eventuelt grunnerverv fra eiendommen skal gjennomføres i samsvar med gjeldende lover og retningslinjer. Statens vegvesen viser til egen nettside om temaet for detaljer: https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/avstaelse-av-eiendom/
4	Ser man samlet på konsekvenser av veiutvidelse for grunneiere ved Kringen/ Hvalsenga, er det naturlig at Statens vegvesen tar hensyn og bevarer mest mulig av gjenværende eiendom. Begge parter vil være tjent med en alternativ løsning for sykkel-veien som ivaretar begges intensjoner og mål.	Se svar til punkt 2.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
5	Rustad vil at synspunkter, innspill og argumenter skal hensyntas for å sikre forutsigbarhet og for å beholde eiendommene slik de fremstår.	Statens vegvesen vil gi alle innspill en seriøs vurdering.
E27	**Skaldehaug, Espen #1**	**Kirkeveien 86 A/B**
1	Skaldehaug skriver i sin uttalelse om historikken for Kirkeveien 86A/B. Hovedbygningen ble oppført i 1966 som kombinert legekontor/bolighus, som utviklet seg til en institusjon i bygda. Eiendommen er videreutviklet av Espen Skaldehaug (arving) og Jorunn Apeland.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Skaldehaug skriver at han har fulgt nøye med på rv. 22-prosjektet og følt seg trygg på at eiendommen ikke ville bli berørt. Man har forsøkt å tilpasse seg økt trafikk gjennom eksempelvis etablering av støyskjerm mot Kirkeveien og flytting av fritidsareal. Informasjon om et mulig erverv kom som en bombe.	Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene.
3	Skaldehaug beskriver videre standard og innhold på eiendommen. Hovedbygningen fremstår som nyrenovert og inneholder tre boligenheter. På eiendommen er det også dobbelgarasje, drivhus, kontorbygning, uthus og dukkestue. I tillegg en velutviklet hage, to terrasser og steinbelagte arealer.	Uttalelsen tas til orientering.
4	Skaldehaug og kone er i 60-årene og har planlagt alderdommen på eiendommen. Selv med full økonomisk dekning kan man ikke se at det er mulig å gjenskape noe lignende, og man ønsker heller ikke begynne på nytt i den alderen.	
5	Riving av eiendommen vil påvirke Skaldehaugs liv negativt, ødelegge minner fra barndommen og ødelegge framtiden til flere barn.	
6	Skaldehaug håper at uttalelsen vil bidra til korreksjoner i plantegningene før grunneiermøtet 23. mai og ber om at Statens vegvesen utarbeider en alternativ plan som muliggjør at Kirkeveien 86 i størst mulig grad kan videreføres som den er.	Det jobbes videre med videreutvikling av prosjektet. Statens vegvesen vil gi alle innspill en seriøs vurdering.
E28	**Skaldehaug, Espen #2**	**Kirkeveien 86 A/B**
1	Skaldehaug skriver i sin uttalelse til enhet Kultur, miljø og samfunn i Lillestrøm kommune at han sammen med sin kone eier Kirkeveien 86. Eiendommen er foreløpig tenkt	Uttalelsen tas til orientering. Kostnader er viktig, men det er også en rekke andre hensyn som vurderes og tas i

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	innløst, og de kommer til å kjempe så godt de kan mot dette. Enkeltindividets interesser må vike for fellesskapets interesser, selv om det trolig finnes løsninger som gagner alle. Disse velges bort grunnet usikkerhet mht. mulige kostnadsoverskridelser.	planarbeidet. Dette inkluderer blant annet landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv, naturressurser, støy og luftkvalitet. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Statens vegvesen baserer grunnerverv på faste prosedyrer og viser til egen nettside om temaet for detaljer: https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/avstaelse-av-eiendom/
2	Skaldehaug mener Kirkeveien 86 bør bevares, men ser ikke bort fra at det kan flyttes. Huset bør flyttes fordi: ○ Huset betyr mye for mange i bygda, da det er drevet legevirksomhet der. ○ Huset ble bygget av lokale håndverkere, som la ned sin sjel i huset. Eksempelvis er nær sagt alle dører i 1. etasje falset og flere dører er spesiallaget av eik/teak. ○ Stuetaket er utført i tresorten «parapana pine», som er kritisk truet og ikke mulig å gjenskaffe. ○ Gulv har parkett i heltre «bilinga» (18 mm), som også er truet. ○ I hagen finnes liljer som er mottatt fra eldre pasienter, som skulle tas vare på fordi de var sjeldne. I sum innebærer dette at Skaldehaug opplever det som helt galt om en grave-maskin skulle meie ned alt uten forsøk på bevaring av mest mulig. Det kan umulig være verken bærekraftig eller sirkulærøkonomisk.	Uttalelsen tas til orientering.
3	Skaldehaug ser gjerne at kulturetaten kommer på befaring og bidrar til en god løsning.	
E29	**Skaldehaug, Espen #3**	**Kirkeveien 86 A/B**
1	Skaldehaug skriver i sin uttalelse at han oversender «innsigelser» til Statens vegvesens foreløpige planer. Det er viktig å innse at ingen planer blir realisert før politikerne i kommunen har godtatt dem. En naturlig konsekvens er at disse blir holdt løpende orientert. Prosjektet har mange interessenter med ulike synspunkter på hva som er optimale løsninger. Mange vil mene at	Gjennom planarbeidet for KDP har det vært kjent at det er kvikkleire innenfor planområdet. Statens vegvesen vil i forbindelse med det pågående reguleringsarbeidet utarbeide en forprosjektrapport som forslag til prinsippløsninger basert på arbeidet med løsningsutvikling. Statens vegvesen vil oversende rapporten til Lillestrøm kommune.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	Statens vegvesens foreløpige planer ikke er tilfredsstillende.	Statens vegvesen vil anmode kommunen om at konklusjonene kan legges fram og forankres politisk som grunnlag for Statens vegvesens videre arbeid fram mot et forslag til reguleringsplan. Ved førstegangs-behandling av planforslaget i Lillestrøm kommune vil politikerne kunne ta stilling til detaljerte opplysninger om forhold som berører grunnforhold og behov for erverv.
2	Skaldehaug stiller spørsmål ved om alternativ A2 som politikerne gikk inn for og den A2-løsningen som Statens vegvesen nå utreder er den samme, og om politikerne har sagt «ja» til innløsning av mange eiendommer ved Sundetkrysset. I alle skisser fram til mai 2022 har korridoren vært smalere. Statens vegvesen bør utrede bruk av tidligere korridor ved Sundetkrysset.	Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Planforslaget skal uansett legges fram for behandling av politikerne i Lillestrøm kommune og må vedtas lokalt før det kan bygges. Bakgrunnen for behov for å justere løsninger fra kommunedelplanen øst for Glomma er blant annet avstand til eksisterende bru, begrensning av ramper på bru og videreutvikling av kryss.
3	Statens vegvesen valgte ikke å sende ut skisser i forkant av møter 23.05 og 24.05, men forventer innsigelser innen 08.06 (utsatt til 20.06). Statens vegvesen foreslår livsinngripende endringer med alternativ A2, samtidig som de unngår at andre får tilstrekkelig tid og anledning til vurderinger.	Detaljerte, foreløpige tegninger legges normalt ikke fram ved varsling av oppstart. I forbindelse med åpne møter i samme periode ble det vist mer detaljert informasjon om aktuelle løsninger i det pågående planarbeid-et. Statens vegvesen la etter det åpne møtet ut presentasjonen med foreløpige tegninger på prosjektets nettside. Tegninger ble også sendt ut på forespørsel. Varsling av oppstart er formelt sett ikke en høring av planforslaget eller detaljerte løsninger. Statens vegvesen har forståelse for at berørte gjerne skulle hatt mer tid, men minner om at det vil komme nye anledninger til å gjennomgå og kommentere Statens vegvesen foreslåtte løsninger i videre planprosess.
4	Statens vegvesen skriver selv at firefelts-vei inn i rundkjøring eller mindre enn 3 km mellom avkjøringer ikke er akseptabelt. Statens vegvesen foreslår selv to avkjøringer med ca. 600 meters avstand og foreslår dispensasjoner fra eget regelverk. ○ Hvorfor foreslår ikke Statens vegvesen tre dispensasjoner med rundkjøring på hver side av Glomma?	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	○ Hvor mye sparer pendlerne på et plandelt kryss på østsiden når de uansett må bremse ned på vestsiden og så Åkrenesletta? ○ Hva skjer med køen ved Lillestrøm? Blir ikke «køproppen» bare flyttet dit? Statens vegvesen bør be en nøytral faginstans uttale seg om tidsgevinst av plandelt kryss vs. rundkjøring i Sundetkrysset.	Statens vegvesen søkte opprinnelig fravik for rundkjøring på vestre og østre side av Glomma. Vegdirektoratet innvilget fravik for rundkjøring på vestre side, men ikke østre fortrinnsvis grunnet trafikkavviklingshensyn. Statens vegvesen vil redegjøre for endelige trafikkberegninger i planforslaget. Lillestrøm kommune har gjennomført en egen systemanalyse for Lillestrøm by, se svar til ID E2, punkt 3. Statens vegvesens rådgiver i planarbeidet beregner trafikkapasitet og reisetid som del av utredningsarbeidet. Dette blir kvalitetssikret av Statens vegvesen. Det vil bli redegjort for trafikkberegningene i planmaterialet som grunnlag for førstegangsbehandling i Lillestrøm kommune og påfølgende offentlig ettersyn og høring.
5	Et plandelt kryss vil koste mye mer enn en rundkjøring, og spørsmålet blir da om ikke pengene kunne ha gitt større nytteverdi andre steder, for eksempel en kulvert i Kringenskaret. Statens vegvesen benytter kostnad som argument uten å vise kalkyler for alternativer. Statens vegvesen må utrede og estimere kostnadsforskjellen mellom et plandelt kryss og en rundkjøring i Sundetkrysset, inklusive eiendommer, samt kostnad for kulvert i Kringenskaret.	Se svar til punkt 4, andre avsnitt. Statens vegvesen har i etterkant av vedtak av kommunedelplan, som en innledning til dette planarbeidet gjort en vurdering kostnader ifm. økonomisk styringsmål. En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet.
6	Leirskredfaren ved Sundhagenevja er reell, noe flere tidligere utglidninger har vist. Forslaget om rundkjøring på vestsiden og plandelt kryss på østsiden er helt feil. Det burde vært omvendt grunnet fjell på vestsiden og kvikkleire på østsiden. Det må være svært utfordrende å anlegge en trafikkmaskin i to plan i Sundetkrysset, noe Statens vegvesen bekrefter. Risiko for kostnadsoverskridelser er trolig betydelig, og det bør vektlegges at arbeidet vil føre til økt bekymring hos beboere. Det stilles spørsmål	Se svar til punkt 4. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	ved om Statens vegvesen kan garantere sikkerhet og kostnadskontroll. Statens vegvesen bør grunnet kvikkleire utrede konsekvenser av å bytte om på krysstypene på vest- og østsiden.	kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon. Statens vegvesen gjennomfører i planarbeidet løpende kostnadskontroll opp mot styringsmålet for prosjektet. Dersom kostnadskontrollen viser at det er risiko for at prosjektet vil gå utover styringsmålet, vil Statens vegvesen vurdere tiltak for å håndtere dette. Kostnadsberegningen av tiltaket som inngår i det endelige planforslaget vil bli gjenstand for ekstern, uavhengig kvalitetssikring (KS2) på bestilling fra Stortinget.
7	Skaldehaug viser til støyproblematikk knyttet til ungdomsskole, barnehage og kommunehuset. Jo lenger unna disse trafikken legges, jo bedre. Det vil bli en god del tungtrafikk, som støyer ca. syv ganger mer enn personbiler. Statens vegvesen må inkludere støymessig konsekvens av tungtrafikk.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller plan-bestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg. I beregningene tas det høyde for en gitt andel tungtrafikk.
8	Fram til 23. mai og 24. mai var beboere i tro om at gang- og sykkelvei ved Sundetkrysset skulle gå i Kringenveien. Statens vegvesen foreslår sykkelvei langs rv. 22 og gangvei i Kringenveien, noe som gir store konsekvenser for grunneiere på Kringen og ved Sundet. Sykkelvei medfører mye støy og forurensning for syklister som forsterkes av skaret. I Lillestrøm er det utstrakt bruk av kombinerte bil-, gang- og sykkelveier. Skaldehaug etterlyser en begrunnelse for endringen og lurer på om opprinnelig løsning kan redusere behov for innløsning. Statens vegvesen bør	Statens vegvesen tar i planarbeidet utgangspunkt i den tekniske planen fra kommunedelplanarbeidet og optimaliserer prinsippene i denne. Dette arbeidet omfatter blant annet justering av vegens plassering i plan, vegens høyde, plassering av bruer, kollektivholdeplasser, støyskjerming osv. Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Statens vegvesen vil i planforslaget redegjøre for alle faglige vurderinger og justeringer fra tidligere tekniske planer.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	vurdere å legge gang- og sykkelvei som tidligere skissert og vurdere konsekvensene av dette for Sundetkrysset og Kringenveien.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. I de foreløpige, detaljerte tegningene som er lagt fram har Statens vegvesen vist en separat sykkelveg langs rv. 22 mellom Sundetkrysset og Kringenkrysset. Statens vegvesen vil også vurdere andre alternativer, som for eksempel bruk av eksisterende lokalveger på Hvalsenga og Kringen for gående og syklende.
E30	**Skaldehaug, Espen #4**	**Kirkeveien 86 A/B**
1	Skaldehaug ber i sin uttalelse om at det gjennomføres sidemannskontroll på innsigelser som er sendt Statens vegvesen av noen som ikke har prosjektert og trekker fram:	Prosjektet har et kvalitetsstyringssystem som blant annet sikrer egenkontroll, sidemanns-kontroll og tverrfaglig kontroll av all prosjektering og annen planlegging. Statens vegvesen har bestilt tredjepartskontroll (uavhengig kontroll) av vurderinger der det er et krav i lover og forskrifter eller anbefaling om det fra offentlige myndigheter. Det vil etter gjeldende regelverk blant annet bli utført en egen tredjeparts kvalitetssikring av de geotekniske løsningene. Utover dette kan Statens vegvesen ikke se at det foreligger omstendigheter som gjør det nødvendig med tredjepartskontroll i reguleringsplanfasen.
2	Fare for leirskred. En sidemannskontroll vil kunne avdekke ufullstendige, feilaktige grunnundersøkelser og framtidige kostnadsoverskridelser. Skaldehaug foreslår Digital Geologi v/Lars Edward Rygg Kjellesvik som sidemannskontrollør.	Vurderinger av områdestabilitet vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet).
3	Antatte tidsbesparelser ved planskilt kryss i stedet for rundkjøring på østsiden av Glomma. Skaldehaug foreslår Transportøkonomisk institutt (TØI) som sidemannskontrollør.	Det er ikke krav om tredjepartskontroll av trafikkanalyser, og Statens vegvesen ser heller ikke behov for dette.
4	Støy for barnehagebarn, skoleelever, arbeidstakere og beboere. Skaldehaug foreslår en egnet aktør som sidemannskontrollør.	Det er ikke krav om tredjepartskontroll av støyberegninger, og Statens vegvesen ser heller ikke behov for dette.
E31	**Sperre, Mette**	**Kirkeveien 94**
1	Sperre skriver i sin uttalelse at hennes eiendom ligger innenfor planområdet, og at	Uttalelsen tas til orientering.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	uttalelsen tar utgangspunkt i de foretrukne alternativene Statens vegvesen la fram på åpent informasjonsmøte 24. mai og åpen kontordag 31. mai.	
2	Sperre viser til at planområdet omfatter de to kvikkleireområdene «Sundhagen nr. 709» på østsiden (faregrad middels/konsekvens meget alvorlig) og «Holen nr. 705» (faregrad middels/konsekvens alvorlig) på vestsiden. Sperre beskriver områdene nærmere og påpeker at det er summen av inngrep og masseflyttinger med rystelser samt endring av vannveier som bekymrer beboerne. Fundamentering av ny bru, anlegging av to nye rundkjøringer og masseflytting må bli svært risikabelt. Mange beboere er svært bekymret etter de dramatiske leirrasene i Gjerdrum og Sørum. Sperre stiller spørsmål om hvordan det kan sikres mot ras mot Holenevja, jernbanelinja, Lundveien, og det trange utløpet for vannmassene under Lundveien. Klimaendringer krever nye tiltak mot styrtregn.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon
3	I planområdet er det tre vesentlige raviner/evjer (Sundevja, Gransbekken og Holenravina) som er utfordrende for prosjektet, og som i tillegg har store naturverdier og gir landskapet i Fetsund sin spesielle karakter. Sperre ber om det det blir skilt mellom disse to naturtypene grunnet svært forskjellige biologiske funksjoner. Sperre beskriver videre innhold/karakter/historikk for alle tre raviner/evjer. Utbygging av Løkenåsen har økt vannføring. Rapportene etter raset i Gjerdrum har vist at hydrologiske løsninger er svært viktige. Bekker kan ikke lukkes uten avbøtende tiltak og bør være åpne. Holenravina kan ikke fylles ut. Boliger i Holenveien må sikres. Utløpet til Glomma bør heller åpnes enn lukkes.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for naturmangfold. Verdiene vil kategoriseres etter anerkjent metodikk. Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for overvannshåndtering i anleggsfasen og i permanent situasjon og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Som grunnlag for dette vil det gjøres beregninger av overvann i framtidig situasjon, hvor klimaeffekter vil hensyntas. Statens vegvesen vil vurdere ulike løsninger for vegen forbi Holen ravine (også kalt Holedalen) og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Se svar til punkt 2 når det gjelder stabilitet. Statens vegvesen er i utgangspunktet positive til bekkeåpninger som et flomreduserende

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		tiltak. Planforslaget vil omfatte tiltak som er nødvendig for å realisere rv. 22-prosjektet.
4	Naturlandskapet er like viktige kulturbærere som kulturminner/-landskap. I Fetsund er dette spesielt viktig pga. vannveiens historiske betydning og et eldgammelt jordbrukslandskap. Det er viktig at brua kommer lengst mulig fra lenseanlegget og de gamle sundstedene. Stasjonsstranda-Sundet ligger innenfor planområdet. Statens vegvesens foreslåtte løsning utsletter sundstedet som natur- og kulturminne.	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon og konsekvenser for alle relevante temaer, inkludert landskap, kulturarv og naturressurser.
5	Statens vegvesens foreslåtte løsning viser et stort prosjekt som i stor grad planerer ut landskapet og kulturminnene. Dette er feil. Prosjektet burde restaurere natur- og kulturminner. Sundevja bør åpnes, og vannveien være fri mot Glomma.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet. Etter Statens vegvesens vurdering er det for tidlig å konkludere om tiltakets konsekvenser for naturmangfold og kulturminner. Planarbeidet er i startfasen, og det gjenstår fortsatt mye arbeid før Statens vegvesens anbefalte løsning legges fram.
6	Sperre varsler om et lokalt fugletrekk mellom Nordre Øyeren naturreservat og raste- og næringsområder lenger nord, som vil kunne forstyrres av bru med skråstag. Disse må i så fall merkes spesielt for å unngå kollisjon. BirdLife Norge bes hørt.	Informasjonen noteres som en del av kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold. Birdlife Norge vil få anledning til å uttale seg ved offentlig ettersyn av planforslaget.
7	Prosjektet vil gjennom kompliserte gang- og sykkelløsninger og mulig bompenger vil forsterke skillet mellom lokalsamfunnene på vest- og østsiden av Glomma. Da blir det ekstra viktig at disse ikke splittes nord/sør på hver side. Sperre foreslår en kulvert mellom Kringen og Hvalsenga. Gang- og sykkelveier kan bygges over, og støyproblemer vil løses bedre. Kanskje færre boliger vil måtte innløses. Statens vegvesen må legge fram kostnadsberegninger.	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
8	Statens vegvesen foreslår å stenge flere utkjøringer til rv. 22. Dette er forståelig. Statens vegvesens foreslåtte atkomstvei til Hvalsenga i en (tidligere ravineskråning) er uforsvarlig, forutsatt full oppfylling av masser.	Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Se svar til punkt 2 når det gjelder stabilitet.
9	Lundveien foreslås stengt for biler ved Sootbrakka og endret til gang- og sykkelvei. Nerdrum bru trenger ikke endres. Sperre viser til Riksantikvarens vilkår om å legge brua mest mulig mot nord og spør om dette grepet gjør flytting av brua mulig. Fetsund lenser vil få et roligere og enklere trafikkmønster. Beboerne langs Nerdrumsveien må kompenseres med ny gang- og sykkelvei fram til rv. 22 i Merkja, og planfri kryssing av jernbanen ved Nerdrum holdeplass må vurderes.	Lundveien (fv. 1500) er en fylkeskommunal veg, som i utgangspunktet ikke inngår i rv. 22-prosjektet. Statens vegvesen ser at det i forbindelse med bygging av ny bru vil være en fordel å oppgradere eksisterende bru over jernbanen ved å breddeutvide kjørebanen og etablere et fortau. Statens vegvesen planlegger utover dette per dags dato ikke noen andre tiltak på Lundveien. Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Frihøyde på Lundveien under ny bru er et av premissene for avstand mellom Sootbrakka og ny bru.
10	Garderveien foreslås stengt for biler mellom Vilberg gård og «Bankbakken» og endret til gang- og sykkelvei med bom i begge ender. Det er riktig å styre mer lokaltrafikk i Fetsund vest til Fetsund tettsted over på ny fv. 279.	Garderveien mellom Vilberg gård og «Bankbakken» er en kommunal veg, som i utgangspunktet ikke inngår i rv. 22-prosjektet. Innspillet må rettes til vegeier Lillestrøm kommune. Statens vegvesens planarbeid vil ikke hindre dette, om Lillestrøm kommune ønsker å gjøre endringen i framtiden.
11	Kollektivtrafikken kan ikke få færre holdeplasser enn i dag, og buss må få fortrinn. Atkomst til f.eks. Svingen stasjon blir komplisert. Innfartsparkering på Sundet er viktigere enn ny servicestasjon. Heia kan være løsning for ny servicestasjon. Tidsbruk for gående må ikke økes.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere antall stoppesteder og plassering av disse ut fra en samlet vurdering av flere forhold som trafikksikkerhet, bedrede løsninger for gående/syklende til/fra stoppestedet og reduksjon av beslag av dyrka mark. Statens vegvesen har invitert Ruter til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid. Foreløpige trafikk-beregninger viser at framkommeligheten på veien vil bli så god at det ikke er behov for egne kollektivfelt. Ny bru og fire-felts riksveg vil gjøre fremkommeligheten på strekningen vesentlig bedre for både næringstrafikk,

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		kollektivtrafikk og personbiler sammenliknet med dagens situasjon. Det kan likevel ikke forventes fri flyt for bussen i de mest trafikkbelastede timene. Statens vegvesen vil redegjøre for endelige trafikkberegninger i planforslaget. Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere både vegserviceanlegg og «park & ride» ved Sundetkrysset.
12	Riving av ca. 11 boliger på østsiden av Glomma kan muligens reduseres med kulvert. Menneskelig kostnad ved flytting/riving er priset for lavt.	Se svar til punkt 7. Psykososiale konsekvenser ved riving av bebyggelse inngår ikke i metoden for beregning av kostnader.
13	Herredshuset må flyttes. Totalkostnad må Statens vegvesen ta. Riving av Fetsund gamle skole og flytting av Herredshuset medfører at Fetsund forflates.	Lillestrøm kommune har i vedtak av kommunedelplanen forutsatt at Herredshuset skal flyttes, og Riksantikvaren har forutsatt det samme ved trekking av innsigelse til alternativ A2. Statens vegvesen forutsettes at dette kan gjennomføres innenfor forsvarlige økonomiske rammer. Statens vegvesen har utarbeidet en antikvarisk registrering av Herredshuset og gjort en vurdering av flyttbarhet. Statens vegvesen vurderer at flytting ned til Fetsund sentrum vil være mest aktuelt grunnet fysiske begrensninger mot øst og sør. Lillestrøm kommune må finne en egnet tomt og vurdere framtidig funksjon.
14	Presenterte støytiltak er for generelle. Fokus på støy fra permanent situasjon, med økt trafikk og hastighet, og anleggsfasen må forsterkes.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på den nasjonale retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Det er viktig at avbøtende tiltak etableres tett opp mot åpning av ny veg.
15	Det er bra at Lillestrøm kommune har bestemt at eventuelle sikringstiltak og oppfylling av Sundevja skal gjennomføres med reguleringsplan. Dette var Sperres anliggende og klage til Statsforvalteren i 2018 ved utfylling i Lunderevja/Strandengevja, hvor hun fikk avslag. Det er imidlertid utfordrende at dette skal gjennomføres som en del av	Statens vegvesen vil i planarbeidet inkludere stabilisering av Sundevja fordi det er en forutsetning for bygging av ny rv. 22. Det er derfor helt naturlig og nødvendig å planlegge disse to tiltakene i samme planarbeid.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	planprosessen for rv. 22 og ikke som et selvstendig reguleringsprosjekt. Tiltakene kan havne i skyggen av et mye større og mer alvorlig prosjekt og ikke få nødvendig oppmerksomhet. Sperre viser til åpent møte 7. juni på Fetsund kommunehus, der behovet for å fremme innspill i saken tydelig kom fram.	
15	Sperre refererer avslutningsvis målene for rv. 22-prosjektet.	Statens vegvesen legger naturligvis målene til grunn for planarbeidet.
E32	**Stenerud, Arne #1**	
1	Stenerud skriver i sin uttalelse at han representerer tre personer som har uttrykt meninger gjennom lokalavis og møter med prosjektgruppa og prosjekteier. Til tross for at prosjekteier uttrykte stor enighet, ser det ikke ut til at noen merknader blir tatt til følge.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Da kommunedelplanen var på høring anbefalte Stenerud å løfte veglinja over Hovintoppen og flytte veglinja nærmere eksisterende bru over elva. Dette ble tatt til følge.	Uttalelsen tas til orientering.
3	Kommunedelplanen slik den foreligger, mht. rundkjøring og lokalveibru, bør følges.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen tar i planarbeidet utgangspunkt i den tekniske planen fra kommunedelplanarbeidet og optimaliserer prinsippene i denne. Dette arbeidet omfatter blant annet justering av vegens plassering i plan, vegens høyde, plassering av bruer, kollektivholdeplasser, støyskjerming, osv. Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Statens vegvesen vil i planforslaget redegjøre for alle faglige vurderinger og justeringer fra tidligere tekniske planer. Det legges til grunn en samfunnsøkonomisk tilnærming, hvor det ses på nytte i forhold til

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		kostnad. Et av toppmålene til Statens vegvesen er "Mer for pengene".
4	Midtdelerens bredde på strekningen Lillestrøm – Jan Steneruds vei er 1,2 m og profilet 19,2 m	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i et normalprofil på 20 meter med en midtdeler på 2 meter på strekningen mellom Garderveien og Kringenkrysset. På ny bru over Glomma har Vegdirektoratet godkjent fravik for reduksjon av skulder til 1 meter.
5	Det antas at eksisterende midtrekkverk blir stående til Hovinhøgda bru er passert. Kurven (R=800) bør forlenges noe og påfølgende kurve gjøres krappere for å redusere kostnader, redusere beslag av dyrka mark og forbedre omdømme.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
6	Kravet til sikkerhetssone er 7 m. Ny vei bør derfor legges nærmere eksisterende ved bensinstasjonen ved profil 5800.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
7	Kurven profil 5900–6200 bør gjøres krappere og legges litt lenger ut i skråningen. Da utgås bergsprenging for flytting av gang- og sykkelveien og kanskje også flytting av eksisterende tørrmur (kommer an på størrelsen av busstoppet ved profil 6250) og kostnader blir redusert.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
8	Høybrekket i starten bør avsluttes i ca. profil 5270. Derfra legges veien i 2,61 % fall. Bruas stigning mot vest på 1,99 % forlenges til profil 5900, hvor stigningen krysser fallet fra Hovinhøgda. Der legges det inn en lavbrekkskurve med kolossalt stor radius. Tilpasninger må gjøres.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
9	Kommunedelplanen viser ikke adkomst til bebyggelsen på nordsiden av riksveien på strekningen fra profil 7000 til 7400. Statens vegvesen har sagt at veien som tar av fra Rovenveien, 70 m fra nordre rundkjøring, skal brukes. Denne har stigning 1:6, som er uakseptabelt. I uttalelse til kommunedelplanen foreslo Stenerud miljøkulvert fra profil 7100 til 7500. Det er en fordyrelse, men har mange positive elementer og bør vurderes. Den vil støyskjerme, kunne brukes til boligatkomst og gang- og sykkelvei og være tiltalende. Kulverttaket vil være et fint utgangspunkt for bru over rv. 22 syd for Kringenkrysset for atkomst til friluftsområder og	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet. Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	idrettsanlegg i øst og vil gjøre stigning østover slakere. Stenerud har skissert løsningen og oversender den gjerne.	samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
E33	**Stenerud, Arne #2**	
1	Stenerud skriver i sin uttalelse at profil-nummerering er feil, at den i hans tid skulle følge veiens kilometrering og at den bør endres.	Uttalelsen tas til orientering. Det er valgt egen kilometrering pga. himmelretning/layout.
2	Statens vegvesen sier at det ikke kan være fundamenter i den fredede delen av elva. Iht. kommunedelplanen så er dette feil. Det kan være fundamenter i den delen, men de skal være utenfor, og ikke ødelegge, de fredede installasjonene i elva.	Følgende punkt er deler av grunnlaget for at Riksantikvaren (RA) og Statens vegvesen løste innsigelse til kommunedelplanen (sitat): *Brokonstruksjoner skal ikke ha brokar/pilarer i skipsleia langs den vestre elvebanken, og hvis mulig ingen bropilarer i det fredete området overhodet.* Statens vegvesen vil i planarbeidet legge RAs forutsetninger for trekking av innsigelse til kommunedelplanen til grunn som en del av prosjektets rammer og føring-er. Statens vegvesen har invitert Lillestrøm kommune, Viken fylkeskommune og MiA til en tett dialog rundt løsningsutvikling og detaljering i prosjektet og vil videreføre denne dialogen i videre planarbeid.
3	Statens vegvesen er usikre om det skal være støyskjerming mot Fetsund lenser. Iht. kommunedelplanen så skal det være støyskjerm i form av herdet glass i en høyde av ca. 1,5 meter på sydsiden av brua.	Statens vegvesen tar i planarbeidet utgangspunkt i den tekniske planen fra kommunedelplanarbeidet og optimaliserer prinsippene i denne. Dette arbeidet omfatter blant annet justering av vegens plassering i plan, vegens høyde, plassering av bruer, kollektivholdeplasser, støyskjerming osv. Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Statens vegvesen vil i planforslaget redegjøre for alle faglige vurderinger og justeringer fra tidligere tekniske planer. Endelig avklaring av langsgående støyskjerming vil skje som en del av planarbeidet.
4	Nåværende linjepålegg på Hovinhøgda bør følges. Minst mulig bør gjøres på eksisterende vei grunnet trafikk i anleggsfasen.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
5	Å endre gang- og sykkelveien ved inngang kulvert i krysset rv. 22 x Garderveien synes unødvendig. Eneste endring er at kulvert må forlenges noe mot øst.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
6	Statens vegvesen ser ut til å ville beholde busslomma i ca. profil 300. Det er ikke lov å anlegge slik busslomme på denne veiens dimensjoneringsklasse. Denne bør legges på østsiden av Hovintoppen, som vist i kommunedelplanen.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
7	Stenerud forstår ikke hvorfor linja er lagt så lavt i terrenget fra ca. profil 650 til bruenden. Stenerud kommer med flere forslag til plassering/høyde for ny veg.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
8	Stenerud er helt uenig i plassering av ny bru. Brua ligger nå ca. der den opprinnelig lå, noe som utløste hissige angrep fra Riksantikvaren (RA) og Fetsund lenser. RA sa at alternativ A2 kunne aksepteres dersom den ble flyttet helt inntil eksisterende bru. Dette ble sett i sammenheng med kryss ved Jan Steneruds vei, som ble tatt ut.	Se svar til punkt 3. Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig.
9	Statsforvalter skal påse at det ikke bygges ulovlig i vernede og fredede områder og påse at RAs vilkår blir fulgt. Brua må flyttes slik at senterlinjen får den avtalte avstanden fra Sootbrakka.	Se svar til punkt 8.
10	Stenerud anbefaler når det gjelder horisontaltraseen å følge kommunedelplanen fra Herredshuset til Kringenkrysset. Det etableres busstopp i begge retninger og halvbru eller mur for å unngå utfylling i Fjellsevja, iht. kommunedelplanen.	Statens vegvesen vil vurdere innspillet som en del av det videre planarbeidet.
11	Å følge kommunedelplanens trasé på østsiden vil redusere antall innløste eiendommen, bedre bomiljøet og Statens vegvesens omdømme.	Se svar til punkt 3.
12	Stenerud viser til at han tidligere har lansert miljøtunnel mellom profil 2400-2950, men blir ikke tatt på alvor. Denne reduserer eiendomsinngrep, reduserer støytiltak, gir bedre atkomst til nordsiden og bedrer forhold for gående og syklende. Taket kan bli en attraktiv park for nærmiljøet og et fint utgangspunkt for fremtidig gang-/sykkelbru over rv. 22 på sydsiden av kringenkrysset. Eksisterende vei bør, hvis miljøkulvert velges, senkes ca. 2 meter i profil 2680-90.	En miljøkulvert på østsiden av Glomma er svært kostbar. Det antas en kostnad på ca. 1,0 til 1,2 mill. per meter pluss kostnader knyttet til senking av vegen. En miljøkulvert ligger ikke innenfor prosjektets bestilling, rammer eller styringsmål. Uavhengig av dette vil Statens vegvesen i planforslaget sikre akseptable konsekvenser for lokalmiljøet. Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
		samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
13	Innkjøringen til Kringenkrysset fra vest funger fint i dag så det er ikke nødvendig å bygge opp veien for å lage en flatere tilfart. Eksisterende linjepålegg må bare justeres litt.	Se svar til punkt 3.
14	Vegdirektoratet har i kommunedelplanfasen gitt midlertidig fravik fra vegnormalenes krav om planskilt kryss på nasjonale hovedveier.	Vegdirektoratet har etter søknad gitt permanent fravik fra krav om planskilt kryss for Kringenkrysset.
E34	**Stenerud, Arne #3**	
1	Stenerud har i sin uttalelse synspunkter på Statens vegvesens notat med forenklet vurdering av planskilt kryss på vestsiden av Glomma (notatet er utarbeidet etter et innspill fra Stenerud). Statens vegvesen konkluderer i notatet med at *«Planskilt kryss på vestsiden av Glomma er komplisert og berører areal i et konfliktfylt område og gir en dyrere løsning med økte brukostnader, noe vi ikke har rom for innenfor kostnadsrammen. Statens vegvesen vil legge rundkjøring til grunn for kryssløsning.»*	Uttalelsen tas til orientering.
2	Stenerud gjentar i sin uttalelse at han er misfornøyd med at Vegdirektoratet har godkjent fravik for etablering av rundkjøring på vestsiden av Glomma og begrunner dette.	Se svar til tidligere uttalelse fra Stenerud (ID 32, punkt 3).
3	Stenerud skriver at Statens vegvesen har pulverisert hele prosjektet og fjernet alle de meget positive effektene som vist i kom-munedelplanen som lå ute på høring i 2017.	Se svar til tidligere uttalelse fra Stenerud (ID 32, punkt 3).
4	Statens vegvesen hadde den gang knallharde forhandlinger med Riksantikvaren om plassering av brua og kom fram til en omforent løsning. Statsforvalteren har ansvar for å påse at avtalen overholdes. Stenerud skulle likt å vite begrunnelsen Statsforvalteren har for å bryte avtalen.	Se svar til tidligere uttalelse fra Stenerud (ID 33, punkt 3 og 8).
5	Stenerud oppfordrer til ikke å gjøre noen horisontal endring i rundkjøringa. Dette umuliggjør enhver endring av vegsystemet dersom køproblemer skulle tvinge fram en kryssendring etter 2040.	Se svar til tidligere uttalelse fra Stenerud (ID 33, punkt 10).
6	Stenerud skriver at han som påpekt i uttalelser av 5. mai og 7. juni, er uenig i linjepålegget og trekker fram tre konkrete punkter (profil 1050, 1340 og 1530).	Se svar til tidligere uttalelse fra Stenerud (ID 32).

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
7	Stenerud skriver videre om forutsetninger og vurdering av østgående ramper i hans innspill og Statens vegvesens notat.	Uttalelsen tas til orientering.
8	Stenerud påpeker at han helt siden han så alternativ A2 har vært skeptisk til oppfylling i Fjellsevja og ikke trodd at Statsforvalteren ville tillate dette. For å unngå dette må rampe og riksveg på bru inn mot Herredshuset.	Uttalelsen tas til orientering.
9	Avslutningsvis oppsummerer Stenerud om Statens vegvesens problematisering av kostnader, overgangskurve på brua, inngrep i Fjellsevja, Lundveien, innløsning av boliger, vanskelig brubygging, komplisert bussholde-plass, komplisert atkomst og situasjonen for gjennomgående trafikk. Stenerud minner om at det er den gjennomgående trafikken prosjektet skal bedre.	Uttalelsen tas til orientering.
10	Det er riktig å være opptatt av kostnader og være edruelig. Stenerud kritiserer Statens vegvesens utgangspunkt for kostnader og mener utgangspunktet skal være 2,4 mrd. kroner.	Uttalelsen tas til orientering.
11	Når utenforstående foreslår andre løsninger er standardsvaret at det fordyrer løsninger. På østsiden av Glomma har Statens vegvesen endret krysset og veglinja totalt, noe som medfører innløste boliger til mange titalls millioner.	Statens vegvesen vil gi alle innspill en seriøs vurdering. Økte kostnader blir ikke brukt som argument uten at det er reelt.
E35	**Stiftelsen Fetsund Lenser**	
1	Stiftelsen Fetsund Lenser skriver i sin uttalelse at de ble opprettet i 1989, at de eier bygninger, gjenstander og anlegg i vann og har en driftsavtale med MIA.	Uttalelsen tas til orientering.
2	Ny bru vil i stor grad berøre anlegget og de eldste bygningene, og stiftelsen er opptatt av god og forsvarlig drift og vedlikehold.	Uttalelsen tas til orientering.
3	Stiftelsen har ikke mottatt direkte varsel om oppstart og legger til grunn at det er en forglemmelse som ikke vil gjenta seg.	Statens vegvesen har ved utarbeidelse av adresselister til varsel om oppstart tatt utgangspunkt i informasjon i Norges offentlige eiendomsdatabase («Matrik-kelen»). I denne er Lillestrøm kommune registrert som hjemmelshaver til gnr./bnr. 414/70, 420/101 og øvrige eiendommer hvor lenseanlegget ligger. Statens vegvesen noterer seg at Stiftelsen Fetsund Lenser inkluderes ved framtidige varslinger.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
4	Stiftelsen viser til høringssvar (innsigelse) til KDP fra Riksantikvaren (RA) av 27.06.2017 og kommenterer fem av RAs vilkår for å vurdere alternativ A2 på nytt:	
5	*Brokonstruksjonen skal ikke ha brokar/pilarer i skipsleia langs den vestre elvebanken, og hvis mulig ingen bropilarer i det fredete området overhodet.* Med utgangspunkt i de fire brualternativene som er presentert, er det kun alternativet med skråstagsbru med to tårn som etter stiftelsens oppfatning kan møte RAs krav.	Uttalelsen tas til orientering.
6	*Det kan garanteres at eventuelle brokar/pilarer i det fredete området ikke skal forhindre framkommeligheten og vedlikeholdet av Fetsund lenser. Vi forutsetter at det framlegges en utredning som dokumenterer dette.* RA krever garantier og forutsetter at det fremlegges en utredning som dokumenterer det RA påpeker. Stiftelsen imøteser innsyn i denne utredningen.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive konsekvenser for framkommelighet og vedlikehold i fredningsområdet.
7	*Det kan garanteres at ingen av Fetsund lensers vannfaste installasjoner blir ødelagt i byggeprosessen og at sikring av anlegget med tanke på mulige skader ved oppvirvling av synketømmer eller annet blir gjort på en tilfredsstillende måte.* Stiftelsen stiller spørsmål ved hvordan Statens vegvesen skal garantere dette og under-streker at det ikke kan velges metoder, teknikker eller fremgangsmåter som kan forårsake skade på installasjoner, synketømmer eller annet.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge opp til løsninger som skader eller ødelegge vannfaste installasjoner i fredningsområdet. Statens vegvesen vil ved valg av løsninger hensynta MiAs forvaltning og utvikling av fredningsområdet.
8	Det er et stort behov for mudring, som stiftelsen ber de ulike statlige etatene for vei, vann og fredning finansiere og gjennomføre.	Statens vegvesen vil mudre det som er nødvendig ifm. Statens vegvesens prosjekt. Behov for mudring avhenger av valg av bru-type. En brutype uten fundamenter i fredningsområdet vil i utgangspunktet kreve lite eller ingen mudring. Statens vegvesen vil vurdere samarbeid om MIAs mudring av øvrige områder som en del av videre dialog.
9	*Traseen/broa flyttes så langt nord som mulig, helt inntil eksisterende bro.* Stiftelsen ser med bekymring på blant annet at avstanden mellom ny bro og Sootbrakka, museets eldste bygg, nå ser ut til å være kun	Statens vegvesen vil i planarbeidet belyse hva som er premisser for plassering av ny bru, og i planforslaget sikre at brua er lagt så nær eksisterende bru som mulig. Foreløpig,

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	37 meter. Stiftelsen ber Statens vegvesen vurdere om traseen kan flyttes nordover og om rundkjøring eventuelt kan flyttes noe lenger vest. Nærhet til ny vei vil føre til raskere forfall, større vedlikeholdsutgifter og økt støyplage.	skissert løsning vil søkes optimalisert videre som en del av planarbeidet.
10	Lillestrøm kommune har vedtatt å arbeide for å få Bingen og Fetsund lenser og Nordre Øyeren naturreservat inn på UNESCOs verdensarvliste. Dette støttes av stiftelsen, som er bekymret for at kulturminnet og målet nå settes i fare. Statens vegvesen og Lillestrøm kommune bes ha dette i mente.	Ett av prosjektets resultatmål er å «minimere inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv, landskap og kulturmiljø». Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for kulturarv. Prosjektet vil gi midlertidige og permanente inngrep i fredningsområdet, og Statens vegvesen vil søke om dispensasjon fra kulturminneloven for disse. Statens vegvesen vil i planarbeidet utarbeide en plan for avbøtende og kompenserende tiltak og foreslå nødvendige hensynssoner og bestemmelser for å sikre kulturminnene.
E36	**Støvind, Harald**	**Garderveien 35**
1	Støvind skriver i sin uttalelse at han ønsker mulighet for å regulere gnr./bnr. 413/26 til næring/bensinstasjon. Området er ikke dyrka.	Uttalelsen tas til orientering. Statens vegvesen vil ikke ta initiativ til regulering av et vegserviceanlegg på vestsiden av Glomma. Eventuelle initiativ til vegserviceanlegg på gnr./bnr. 413/26 må fremmes til Lillestrøm kommune av grunneier.
2	Gnr./bnr. 413/26 kan eventuelt benyttes til rigg/lager under anleggsfasen.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere plassering av riggområder, hvor gnr./bnr. 413/26 kan være et aktuelt område.
E37	**Sørum, Geraldine og Thore**	**Lundveien 4**
1	Sørum skriver i sin uttalelse at deres eiendom grenser til planområdet på to sider. Nord for eiendommen ligger et jorde, hvor det er uavklart om og til hva arealet skal benyttes. Øst for eiendommen ligger en privat vei, hvor eventuell bruk også er uavklart. Sørum ber om å bli orientert.	Statens vegvesen har inkludert nevnte områder i planområdet ved varsling av oppstart for å ha mulighet til å vurdere plassering av midlertidige eller permanente tiltak, som for eksempel rigg- og anleggsområde eller anlegg for gående og syklende. Om det vil bli behov for disse områdene er det for tidlig å ta stilling til ved varsling av oppstart.
2	Sørum informerer om at det er en koloni hegrer som hvert år hekker i et lite skogsområde ved Sørum gård; disse bruker Holenevja til foring.	Informasjonen noteres som en del av kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
3	Lundveien benyttes mye av pendlere i ettermiddagsrushet for å unngå kø på rv. 22. Sørum håper ny veg vil redusere dette.	Prosjektet vil bedre framkommeligheten på rv. 22 og dermed med stor sannsynlighet redusere omfang av bilister som bruker Lundveien (fv. 1500) for å unngå kø på rv. 22.
E38	**Tomaszewicz, Tomasz**	**Kringenveien 25B**
1	Uttalelsen fra Tomaszewicz er i hovedsak lik uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).	Se kommentarer til uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).
2	I tillegg stiller Tomaszewicz spørsmål ved saksbehandling, da Statens vegvesen ikke har lagt fram et alternativ nord for Hvalsenga eller sør for Kringen. På beboermøtet ble beboerne presentert for et ukjent kartutsnitt som heller ikke er tilgjengelig på nett.	Statens vegvesen vil i planarbeidet vurdere ulike løsninger for gående og syklende langs rv. 22 på østsiden av Glomma og foreslå den løsningen som samlet sett er den beste for alle relevante forhold. Dette inkluderer blant annet trasé for gående og syklende i Kringenveien. Detaljerte, foreløpige tegninger legges normalt ikke fram ved varsling av oppstart. I forbindelse med åpne møter i samme periode ble det vist mer detaljert informasjon om aktuelle løsninger i det pågående planarbeid-et. Statens vegvesen la etter det åpne møtet ut presentasjonen med foreløpige tegninger på prosjektets nettside. Tegninger ble også sendt ut på forespørsel.
3	Tomaszewicz stiller spørsmål ved om politikerne har blitt ført bak lyset når man ser konsekvensene for boliger nå opp mot det som ble lagt fram ifm. kommunedelplanen.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet. Det er naturlig at planer utvikles som følge av at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Planforslaget skal uansett legges fram for behandling av politikerne i Lillestrøm kommune og må vedtas lokalt før det kan bygges.
4	Videre stiller Tomaszewicz spørsmål ved hva slags konsekvenser alternativ A2 vil gi for utvidelse av Kongsvingerbanen.	Statens vegvesen vil i planforslaget ikke legge hindringer for framtidig utvidelse av Kongsvingerbanen fra ett til to spor.

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
5	Tomaszewicz stiller avslutningsvis spørsmål om hvordan det blir å leve på Kringen med følelse av jordras kan forekomme når som helst.	Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak for alle relevante naturfarer, inkludert flom, skred og vassdragsmiljø, samt erosjon. Statens vegvesen vil etablere nødvendige avbøtende tiltak og i plankartet angi hensynssoner med tilhørende bestemmelser i nødvendig omfang. Statens vegvesen vil som grunnlag for vurderingene gjennomføre omfattende kunnskapsinnhenting i form av boringer, beregninger og analyser. Vurderingene vil bli gjenstand for tredjepartskontroll (uavhengig kvalitetssikring utført av et foretak uten annen tilknytning til prosjektet). NVEs rammer og føringer for stabilitet vil legges til grunn. Dette vil sikre tilfredsstillende sikkerhet iht. gjeldene regelverk i området i anleggsfasen og i permanent situasjon.
E39	**Vadla, Ronny**	
1	Uttalelsen fra Vadla er i hovedsak lik uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).	Se kommentarer til uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).
2	I tillegg opplever Vadla at politikerne har blitt ført bak lyset og fått framlagt en urealistisk plan. Kostnadene blir vesentlig større, særlig med tanke på innløste eiendommer og grunnforhold.	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Statens vegvesen vil med utgangspunkt i dette utvikle gode løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikken, tettstedet og nærmiljøet. Det er naturlig at planer utvikles i tråd med at det innhentes mer kunnskap og man går mer detaljert inn i de ulike problemstillingene. Planforslaget skal uansett legges fram for behandling av politikerne i Lillestrøm kommune og må vedtas lokalt før det kan bygges.
E40	**Zia, Mohammad og Saida**	
	Uttalelsen fra Zia er identisk med uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).	Se kommentarer til uttalelse fra Langen, m.fl. (ID E18).

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
E41	**Østvedt, Anne Karin**	**Hvalsenga 10**
1	Østvedt skriver i sin uttalelse at hun er vant til trafikkstøy (har ikke støyskjerm), men frykter en vesentlig forverring i anleggsfasen og driftsfasen. Hun sitter igjen med en følelse av at livs- og bokvalitet er underordnet i prosjektet.	Statens vegvesen vil som en del av planforslaget utrede konsekvenser for støy og luftkvalitet som følge av tiltaket (framskrevet til år 2050). Arbeidet vil baseres på de nasjonale retningslinjene for behandling av støy (T-1442) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging. Nødvendige avbøtende tiltak (skjermingstiltak) for å sikre tilfredsstillende støynivåer for støyømfintlig bebyggelse vil sikres i plankart og/eller planbestemmelser. Dette gjelder både for anleggsfasen og permanent situasjon.
2	Statens vegvesens forslag om atkomst til Hvalsenga fra kun fv. 172 gjør at beboere mister atkomstvei til andre siden (Kringen-veien, Løkenåsen) og rekreasjonsområder på Heia og Hvalstjern. I tillegg påvirker dette myke trafikanter fra andre siden som skal til f.eks. Svingen stasjon. Det er ikke ønskelig at myke trafikanter skifter til bil.	Statens vegvesen vil som del av planarbeidet vurdere ulike løsninger for ny atkomst til Hvalsenga. Dette inkluderer gang- og sykkelforbindelse over/under rv. 22 mellom Hvalsenga og Kringenveien. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
3	Vil Lillestrøm kommune kreve at T-1442 (retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging) med bindende krav til støy og tiltak blir fulgt opp av Statens vegvesen? Vil det bli gjort tiltak før bygging?	Statens vegvesen vil etablere nødvendige tiltak for anleggsfasen før anleggsfasen. Statens vegvesen kan ikke love at skjerming av permanent situasjon vil være på plass før vegen er ferdig, men vil vurdere mulighetene for dette i videre arbeid.
4	Det bør bygges en under-/overgang for myke trafikanter fra Hvalsenga til Kringenveien, eventuelt gang- og sykkelsti mot Kringenkrysset og kryssing av rv. 22 der.	Se svar til punkt 2.
5	Atkomstvei til Hvalsenga fra fv. 172 bør skje med forlengelse av dagens vei fra postkassene og videre over jordet. Dagens vei benyttes som gang- og sykkelvei.	Se svar til punkt 2. Foreslått plassering av atkomst er blant de som vurderes i planarbeidet.
6	Det virker som at kostnader er altoverskyggende, og at konsekvenser for lokalsamfunn og innbyggernes livskvalitet blir tilsidesatt og er underordnet. Østvedt stiller spørsmål ved om politikerne kan stå rakrygget og forsvare en slik radering av et lokalmiljø og oppfordrer til et folkemøte med kommunens ledende politikere.	Kostnader er viktig, men det er også en rekke andre hensyn som vurderes og tas i plan-arbeidet. Dette inkluderer blant annet landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv, naturressurser, støy og luftkvalitet. Statens vegvesen vil i planforslaget foreslå en løsning som samlet sett er den beste for alle relevante forhold.
E42	**Aas, Oddbjørn**	**Engerkleiva 28A**
1	Aas skriver i sin uttalelse at samling av gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk på	Statens vegvesen vil i planarbeidet ta utgangspunkt i én felles bru for all trafikk med

Nr.	Sammendrag	Kommentarer
	samme bru vil føre til saktegående og oppstykket flyt for gjennomgangstrafikk med lengre avvikling og sannsynligvis dårligere avvikling av lokaltrafikk.	rundkjøring på vestsiden og planskilt kryss på østsiden av Glomma, i tråd med ønske om redusert standard fra Lillestrøm kommune og vedtak om fravik i Vegdirektoratet. Se planinitiativ med vedlegg[3] for nærmere redegjørelse for historikk og bakgrunn for foreslåtte vegløsninger og vegstandard. Dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for trafikk vil beskrives i planforslaget. Trafikkberegninger av framtidig situasjon vil utføres som en del av dette, slik at prosjektet utformes på en måte som sikrer tilfredsstillende framkommelighet.
2	Betydelig gang- og sykkeltrafikk fra skoler, idrettsanlegg og boliger vil komme mye tettere på gjennomgangstrafikk i 80 km/t. Dette er uheldig. En separat bru for lokaltrafikk ville ført til større avstand, bedre sikkerhet og trafikkopplevelse, spesielt for unge.	Se svar til punkt 1. Statens vegvesen vil i planforslaget beskrive dagens situasjon, løsningsutvikling og konsekvenser for gående og syklende, både i anleggsfasen og i permanent situasjon.
3	Lillestrøm kommune argumenterer for nedskalert løsning med at to bruer ville delt Fetsund i to (nord/sør). Fetsund er allerede delt (øst/vest) og bru for lokaltrafikk ville blitt mer integrert/homogent. Aksen nord/sør ivaretas med gode under-/overgangsløsninger. Økte kostnader/bompenger utgjør en marginal sum.	Se svar til punkt 1.
4	Flere forsvarer lokalbru-løsning med henvisning til Statens vegvesens egne normer og retningslinjer. Se kronikk fra Stenerud, Sande og Sandbakken i Romerikes Blad 16.02.22. Aas er enig i argumentasjonen.	Se svar til punkt 1.
5	Statens vegvesen bør revurdere nedskalert løsning og gå tilbake til opprinnelig løsning for alternativ A2.	Se svar til punkt 1.

4 Oppsummering

Etter forslagsstillers vurdering er alle relevante innspill til planarbeidet ivaretatt gjennom det forestående utrednings- og medvirkningsarbeidet, og forslagsstiller foreslår derfor ingen endringer i rammer og føringer for planarbeidet som følge av uttalelsene. Unntaket er tilleggsutredning av naturmangfold i Sundejva. Konkrete innspill som ikke er i strid med forutsetningene for planarbeidet tas med videre inn i arbeidet med å utarbeide forslag til detaljreguleringsplan.

5 Referanser

[1] Samferdselsdepartementet 2021. Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021).
[2] Akershus fylkeskommune 2015. Masseforvaltning i Akershus, vedtatt 24. oktober 2016.
[3] Statens vegvesen 2022. Detaljreguleringsplan for rv. 22 Kryssing av Glomma, Garderveien – Kringenkrysset, gnr./bnr. 516/17, m.fl. Planinitiativ, datert 28.02.2022.
[4] Statens vegvesen, Region øst 2018. Rv.22; kryssing av Glomma. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenger. Skisse til finansiering med bompenger, datert 29.11.2018.
[5] Statens vegvesen 2021. Konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelse øst for Oslo.
[6] Statens vegvesen 2016. Kommunedelplan. Rv. 22, kryssing av Glomma. Planbeskrivelse.

Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no