



Statens vegvesen

**Sammendrag av høringsuttalelser til kommunedelplan for
Rv. 35 Jevnaker – Olimb med Statens vegvesens kommentarer.
Februar 2011**

1 Innledning og bakgrunn

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet rv. 35 Jevnaker-Olimb. Utredningsarbeidet faller inn under plan- og bygningslovens bestemmelser for konsekvensutredninger. Statens vegvesen Prosjekt Vestoppland er tiltakshaver.

Kommunedelplanens hovedrapport behandler alle forhold som er fastsatt som krav i vedtatt planprogram av 14. mai 2009. I tillegg til hovedrapporten er det utarbeidet flere temarapporter som omhandler flere ulike temaer mer omfattende. I tillegg er det utarbeidet en illustrasjonsplan som viser de aktuelle alternativene.

Hos Statens vegvesen Region Øst har Siri Solem Walseth, med god hjelp fra Alf Louis Solvang, ledet arbeidet med kommunedelplan og tilhørende konsekvensutredning. Kommunedelplanen med konsekvensutredning er utført av Asplan Viak AS med Olav Schou Knutsen som oppdragsansvarlig.

Forslag til kommunedelplan lå ute til offentlig ettersyn i perioden 11. november til 23. desember 2010. Statens vegvesen mottok 28 uttalelser i høringsperioden. Dette dokumentet inneholder en kort oppsummering av innkomne høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer.

På grunnlag av de innkomne uttalelsene foreslår vi noen endringer og tilføyelser i kommunedelplanen. Endringene er merket med **gult**.

Fullstendig kopi av uttalelsene vil bli oversendt Jevnaker kommune.

Innsigelser

Etter høringsrunden forelå det innsigelser til alle alternativer. Til alternativer i øvre korridor varslet Jernbaneverket, NVE, Fylkesmannen og Statens vegvesen innsigelser. Til alternativ 6 i nedre korridor varslet Fylkesmannen, Fylkeskommunen, Jernbaneverket og NVE innsigelse.

Statens vegvesen har vært i dialog med de etater som har varslet innsigelse og det har vært gjennomført møter. Det har ikke vært mulig å etterkomme innsigelsene til alternativ 6. Ved oversendelse av endelig kommunedelplanforslag foreligger det dermed en rekke innsigelser til dette alternativet.

I tillegg foreligger det innsigelse til valg av alternativ 1,2 og 3 på strekningen langs vestsiden av Moesmoen, samt til alle tunnelalternativer.

1 Innledning og bakgrunn	2
2 Sammendrag av høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer	5
2.1 Offentlige etater	5
2.2 Organisasjoner, foreninger	12
2.3 Grunneiere og andre interessenter	15

Nr.		Side nr.
	Offentlige etater	
1	Fylkesmannen i Oppland	5
2	Fylkesmannen i Buskerud	7
3	Oppland fylkeskommune	7
4	Ringerike kommune	8
5	Jernbaneverket	9
6	Mattilsynet	11
7	NVE	11
	Organisasjoner, foreninger	12
8	Naturvernforbundet i Jevnaker	12
9	Oslo og omland friluftsråd	13
10	Jevnaker menighetsråd	14
	Grunneiere og andre interessenter	15
11	Advokatfirmaet Hjort DA på vegne av Einar M. Borch	15
12	Rønnerud gård v/ Johan Fr. Bärnholdt og Henrik Bärnholdt	17
13	Per Fossheim	17
14	Per Ole Rønning	18
15	Advokatfirmaet Bjerknes, Wahl-Larsen på vegne av Øyvind Borch Bugge	19
16	Astrid Steingrimsen og Bjørn Steingrimsen	20
17	Per Olimb	20
18	Hovsmarka Grendelag	21
19	Kristin og Ulf Morgestad	21
20	Kjell Eek Østlie	21
21	Sigmund Hansen	22
22	Aksjonsgruppa ny vei for framtida	22
23	Veisaksengasjerte i Østre Jevnaker	22
24	Gunnar Nerby	23
25	Terje Myhren	23
26	Kari H. Røste	23
27	Torleiv Johnsrud	23
28	Bjørn G. Berntsen	24

2 Sammen drag av høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer

2.1 Offentlige etater

1 Fylkesmannen i Oppland (Arkivnr: 2010003199-56)
--

Fylkesmannen i Oppland har skrevet en fyldig høringsuttalelse og har kommentert hvert fagtema grundig.

I forhold til jordverninteressene har det skjedd en vesentlig endring i politikken siden forrige reguleringsplan fra 1996, og Fylkesmannen mener at alle traseforslagene må kunne vurderes på et fritt grunnlag og at en ikke er bundet av tidligere planer i forhold til å kunne fremme innsigelse til de forskjellige alternativene. Fylkesmannen etterspør henvisninger til nyere arealpolitiske føringer og lovverk.

Fylkesmannen har ut fra en samlet vurdering med vekt på hensyn til jordverninteresser innsigelse til alternativ 6. Jordverninteresser ligger også til grunn for at Fylkesmannen anbefaler alternativ C2 (tunnel) forbi Gullen.

Fylkesmannen påpeker viktigheten av god arrondering og gode landbruksveger, og at dette løses i samarbeid med brukerne og kommunen.

Fylkesmannen anbefaler at viltpassasjer og sammenhengende turdrag vektlegges ved vurderingen av tunneler i øvre korridor.

Manglende artsregistrering trekkes fram som en alvorlig svakhet ved utredningen, og gjelder spesielt for sandfuruskoen på Moesmoen. Fylkesmannen etterlyser også en konkret vurdering av naturmangfoldloven § 8-12, og reiser tvil om foreliggende materiale fullt ut tilfredsstillende naturmangfoldlovens krav til kunnskapsgrunnlag. Inntil etterspurte tilleggsopplysninger foreligger, har Fylkesmannen innsigelse til alternativ 1-3 gjennom Moesmoen. Inntil innsigelsen rundt alternativ 1-3 er avklart vil Fylkesmannen anbefale alternativ 5. Dersom innsigelsen trekkes, vil de ikke motsette seg valg av alternativ 2 eller 3. Alternativ 2 sees som best i forhold til landbrukshensyn. Alternativ 1 og 4 frarås ut fra hensyn til naturmiljø.

Fylkesmannen etterlyser prinsippløsninger for kryssing av bekker/elver, opplegg for vannhåndtering for å unngå tilsig av forurensning til vassdragene, omfang av ev. sikringstiltak og oversikt over hvordan de enkelte vassdragene kan bli påvirket av inngrep og nærføring.

Fylkesmannen varsler innsigelse til kryssløsningen ved Bergertjern (fig 3-20, hovedrapport), grunnet konflikt med viktige naturverninteresser i området.

Fylkesmannen vil anbefale at alternativ med korte tunneler i området Toso-Torshov vurderes, både for å ivareta funksjon som viltpassasje og for å sikre sammenhengende turdrag mellom bebyggelsen og marka.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen er kjent med de arealpolitiske føringer og lovverk som etterspørres og vil sørge for at disse omhandles og beskrives tydeligere i det videre arbeidet. **Et sammendrag av arealpolitiske føringer og lovverk vil bli innarbeidet i hovedrapporten under kapittel 1.7.**

Hovedargumentet for innsigelse til alternativ 6 er vegtiltakets beslag av dyrka mark. Ut fra de gitte forutsetningene vil det vanskelig la seg gjøre å minske beslaget av dyrket mark i vesentlig grad.

Statens vegvesen ønsker ikke å gå videre med variant C2. Dette begrunnes i hovedsak med høye kostnader i forhold til oppnådd gevinst. I tillegg mener Statens vegvesen at landskapet ligger lite til rette for tunnelpåhugg, og tunnelportalene vil derfor utgjøre store inngrep. Statens vegvesen vil jobbe for å forbedre linjeføringen for C1 slik at tap av landbruksjord ved Gullen reduseres og mindre av kalkskogen ved Aslaksrud beslaglegges.

Nye landbruksveger skal etableres slik at fortsatt tilgang til jord og skogbruksarealer blir opprettholdt. Jordskifte for å bedre arronderingen og lette adkomsten til dyrka mark vil bli vurdert i samråd med grunneiere når prosessen med grunnerver starter.

En ny veg i øvre korridor vil skape en barriere mot Nordmarka. Statens vegvesen mener at barrieren vil kunne reduseres ved å etablere krysningspunkter ved over/underganger der hvor det i dag er etablerte stier/veger. Dette gjelder også for tilgangen til Moesmoen. Tiltak vil detaljeres i reguleringsplanen.

Statens vegvesen har etter samråd med Fylkesmannen utredet Moesmoen mer detaljert med den informasjonen som er tilgjengelig gjennom lokalkunnskap, artsdatabanken og fagrapporter som omhandler disse naturtypene. Statens vegvesen har beskrevet lokaliteten Moesmoen med hensyn til naturtype, skogstruktur, mulig artsinventar og lokalitetens verdi for biologisk mangfold. Statens vegvesen har beregnet hvor stor del av lokaliteten som går tapt eller forringes gjennom arealbeslag, fragmentering og evt. annen påvirkning som f.eks vannhusholdingen og skissert mulige avbøtende tiltak. Videre har Statens vegvesen vurdert påvirkningen av veganlegget i forhold til Naturmangfoldsloven § 4 og 8-12. Som følge av de supplerende vurderingene har Fylkesmannen signalisert at de vil trekke sin innsigelse til manglende kunnskapsgrunnlag. Fylkesmannen opprettholder sin innsigelse til alternativ 1,2 og 3 på strekningen langs vestsiden av Moesmoen i forhold til inngrep i naturverdier.

Prinsippløsninger for vannhåndtering for å unngå tilsig av forurensing til vassdrag vil være et tema i reguleringsplanen. Direkte inngrep i strandsonen vil søkes til et minimum ved å etablere bruer over vassdrag. Det skal også vurderes rens tiltak i forhold til utslipp til vassdrag i anleggsfasen og driftsfasen. Det vil bli tatt hensyn til kantvegetasjon langs vassdragene. Tiltak som berører vassdrag avklares i forhold til vannressursloven og lakse- og innlandsfiske loven.

Kryssløsningene som er oppgitt i kommunedelplanen er kun illustrasjoner og ikke tegnet i detalj. Statens vegvesen tar innsigelsen for kryssløsning ved Bergertjern (fig 3-20, hovedrapport) til følge og vil i reguleringsarbeidet se på alternative kryssløsninger/kryssutforminger. Nærføring til vassdrag skal søkes til et minimum ved kryssløsninger, også under selve anleggsfasen.

Når det gjelder hensyn til vilt, vil behovet for viltkryssinger kartlegges i neste planfase. Viltkryssinger skal dimensjoneres slik at de faktisk blir brukt, samt at viltovergangene kan knyttes opp mot turveier mellom bebyggelsen og marka.

2 Fylkesmannen i Buskerud (Arkivnr: 2010003199-26)

Fylkesmannen i Buskerud forutsetter at nasjonale hensyn innenfor deres ansvarsområder ivaretas av Fylkesmannen i Oppland.

Statens vegvesens kommentar:
Merknaden tas til orientering.

3 Oppland fylkeskommune (2010003199-59)

Fylkesutvalget i Oppland fylkeskommune mener det er viktig at endelig planavklaring skjer innenfor nødvendige tidsrammer for gjennomføring iht. nasjonal transportplan.

Fylkesutvalget rangerer alternativ 3 øverst, og mener det ivaretar hensynet til nærmiljø, terrenginngrep, kulturminner og nasjonale føringer for jordvern på en god måte og er mest realistisk mht kostnader. Deretter rangerer de alternativ 2, av samme årsaker som alternativ 3, men poengterer at alternativ 2 med tunnel gir bedre tilgang til Nordmarka samtidig som det er vesentlig dyrere.

Ved valg av alternativ 1-5 mener Fylkesutvalget at det må sikres ny trase for Pilgrimsleden, og anbefaler at det sikres atkomst til steinringene ved Moesmoen ved valg av alternativ 1-3. Det etterspørres også avbøtende tiltak for å gjøre krysset mellom ny rv. 35 og fv. 241 minst mulig skjemmende for omkringliggende kulturlandskap.

Fylkesutvalget fraråder alternativene 1, 4 og 5 ut fra hensynet til kulturlandskap med bygningsmiljøet, friluftsliv, kulturminner og naturmiljø, samt kostnadene ved alternativ 1.

Fylkesutvalget fremmer innsigelse til alternativ 6 på bakgrunn av nærføringen til bebygde områder på Toso, barrierevirkningen mot Randsfjorden, nasjonale og regionale føringer i forhold til dyrka mark, nærmiljø, naturmiljø og kulturminner, samt kostnader og nærheten til Hadeland glassverk og Jevnaker kirke og prestegård.

Statens vegvesens kommentar:
Statens vegvesen tar fylkesutvalgets rangering av alternativer til orientering.

Pilgrimsleden vil bli vurdert med tanke på avbøtende tiltak for å sikre framføringen. Dette vil bli detaljert ut i reguleringsplanfasen. Følgende blir innarbeidet i Hovedrapporten side 104 og i Temarapport: Kulturminner og kulturmiljø side 77:” Pilgrimsleden skal gjennom reguleringsarbeidet sikres en trase gjennom planområdet.”(tas inn på slutten av 4. avsnitt)

Ny rv. 35 vil ikke komme i direkte konflikt med steinringene registrert på Moesmoen. Atkomst til disse kulturminnene vil måtte sikres fra fylkesveg 241 og er således ikke en naturlig del av kommundelplanen. Det vil imidlertid bli gjort en vurdering i reguleringsplanfasen hvorvidt

vegtiltaket skal påkoste atkomst til kulturminnene. Denne tilretteleggelsen vil måtte skje i samarbeid med Jevnaker kommune, Oppland Fylkeskommune og grunneier.

Følgende tekst vil bli innarbeidet i Hovedrapporten side 104 og i Temarapport: Kulturminner og kulturmiljø side 77: "Forhold rundt atkomst til gravminnene vurderes i reguleringsplanarbeidet." (tas inn på slutten av 2. avsnitt)

Fylkesutvalget fraråder alternativ 1,4 og 5. Statens vegvesen tar dette til orientering.

Fylkesutvalget varslers innsigelse til alternativ 6. Det synes vanskelig å imøtegå fylkesutvalgets innsigelser. Veglinja kan antakeligvis justeres noe, men den vil fremdeles medføre nærføring til bebyggelse, barrierevirkning mot Randsfjorden, beslag av dyrka mark, berøre nærmiljø, naturmiljø og kulturminner. Statens vegvesen tar varsel om innsigelse til alternativ 6 til orientering.

4 Ringerike kommune (Arkivnr: 2010003199-46)

Ringerike kommune anbefaler at det velges en trase som kan realiseres uten unødvendige forsinkelser. De poengterer at et alternativ i øvre korridor i følge trafikkberegningene vil føre til økt trafikk på fv. 241, og at dette må utløse tiltak på fv. 241.

Ringerike kommune mener det er viktig å ha god framdrift i arbeidet med oppgradert rv. 35 over Eggemoen og ny veg videre mot Nymoan. Avslutningsvis anbefaler de at spørsmålet om en direkte tilkobling mot Eggemoen fra sør i traseen utredes raskt, slik at det ikke forsinkes framdriften i det videre arbeidet med parsellen Jevnaker – Olimb.

Statens vegvesens kommentar:

Foreløpige trafikkberegninger viser at alternativene i øvre korridor vil medføre økt trafikk på fv. 241. I løpet av åren 2011 vil det bli gjennomført vegkantintervju. Dette vil gi økt kunnskap om hvem som trafikkerer området og sikrere indikasjoner med tanke på hvor mye trafikk som vil bli overført til fv. 241. I reguleringsplanfasen vil Statens vegvesen gjøre grundigere analyser av konsekvensene av økt trafikk på fv. 241, og eventuelle avbøtende tiltak vil bli vurdert.

Det vil i løpet av våren 2011 bli varslet oppstart av arbeid med planprogram for kommundelplan og tilhørende konsekvensutredning for videreføring av rv. 35 mot Eggemoen. Det er ønskelig at planprogrammet ferdigstilles og vedtas i Jevnaker og Ringerike kommuner våren 2011. Arbeidet vil gå parallelt med utarbeidelse av reguleringsplan for rv. 35.

Jernbaneverket tar til orde for at en riksveg med nærføring til jernbane vil være konfliktfylt. Jernbaneverket kan ikke akseptere at jernbanedriften på Roa-linjen opphører over lengre perioder.

Alternativet som skaper størst konflikt med jernbanen er alternativ 6. Jernbaneverket påpeker at det i planforslaget er brudd i jernbaneformålet over en strekning på ca 1500 meter mellom Hadeland glassverk og Rønnerud-området, og at det i kommunedelplanen for dette området kun er sikret areal til vegformål. Dette kan ikke Jernbaneverket akseptere. Jernbaneverket påpeker også at det i fremtiden kan være behov for forlengelse av dagens kryssingsspor ved Jevnaker stasjon og nordover, samt at Jevnaker stasjon er en mulig lokaliseringmulighet for fremtidig tømmerterminal. Uavhengig av trasevalg forutsetter Jernbaneverket drift på jernbanen, også i anleggsfasen. En samlet vurdering fører til innsigelse på alternativ 6 i sin helhet.

Alternativene 1-5 vil medføre noe nærføring til jernbanen. Jernbaneverket påpeker konsekvensene dette kan ha, med driftsforstyrrelser og stans i jernbanetrafikken. Det fremmes derfor innsigelser til alternativ 1-5 inntil jernbanehensyn er blitt tilstrekkelig sikret planmessig. Disse innsigelsene kan formelt trekkes når planen ivaretar jernbanehensynene på er tilfredsstillende måte. Hensynssoner i kryssingsområdet og midlertidige omleggingstraseer for jernbanen trekkes frem som tilfredsstillende avbøtende tiltak.

Jernbaneverket poengterer at jernbanens eiendom (jernbanekorridoren) må avsettes til baneformål. Det knyttes innsigelse til dette punktet i forhold til samtlige kommunedelplankart.

Jernbaneverket oppfordrer Statens vegvesen til å vurdere mulighetene for sanering av planoverganger med jernbanen av sikkerhetsmessige hensyn.

Statens vegvesens kommentar:

Jernbaneverket skriver i sin merknad at de ikke kan akseptere et driftsopphold over lange perioder (5-6 mnd). Statens vegvesen tar dette til følge. For alternativ 6 mener Jernbaneverket det derfor vil være nødvendig å etableres midlertidige spor. Etablering av midlertidig spor er beskrevet som en mulig løsning i kapittel 6.4.8 i kommunedelplanens tekstdel. Videre er det forutsatt midlertidige omlegginger i kostnadsberegningene for tiltaket.

Jernbaneverket påpeker at alternativ 6 vil medføre et brudd i jernbaneformålet over en strekning på ca 1500 m mellom Hadeland glassverk og Rønnerud. På denne strekningen er det i gjeldende kommuneplans arealdel avsatt et område til "Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur". Statens vegvesen har i kommunedelplan videreført gjeldende formål i kommuneplanens arealdel. Dersom Jernbaneverket mener at grunnlaget for Jevnakers kommunedelplan er feilaktig, anbefaler Statens vegvesen at dette rettes til Jevnaker kommune og tas opp i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel ble sist vedtatt desember 2009.

I planforslaget er det tatt hensyn til at det skal være plass for forlengelse av kryssingsporene til å kunne betjene tog på 600 m lengde, jfr. møte med Jernbaneverket i august 2010.

Statens vegvesen har vært ukjent med at Jevnaker stasjon er aktuell som ny tømmerterminal og har dermed ikke tatt hensyn til dette i foreliggende forslag til kommunedelplaner. Statens vegvesen regner med at en slik utvikling av driften ved Jevnaker stasjon blir diskutert med Jevnaker kommune og at eventuelle konsekvenser for tilstøtende vegtrafikk blir tatt opp med Statens vegvesen.

Omlagging i anleggsperioden vises normalt ikke i kommunedelplaner. Det er først i reguleringsplan at midlertidige tiltak kan innarbeides på plankart, jfr. Retningslinjer for utarbeidelse av plankartet. Statens vegvesen har på dette plannivå ikke forutsetninger for å beskrive og tegne ut anleggsgjennomføringen på et detaljert nivå. I reguleringsplanen vil det bli formulert aktuelle bestemmelser for gjennomføring og tiltakene vil bli vist på tegninger i forhold til det konkrete planforslaget. Skulle det være aktuelt å vise anleggsmessige tiltak på kommunedelplankartet burde dette også vært vist for anleggsgjennomføring av rv. 35 og andre tiltak som følge av planen. Statens vegvesen mener jernbaneformålet vil bli sikret gjennom krav om at det skal utarbeides reguleringsplan for et 100 meters belte til hver side av veggen.

Jernbaneverket påpeker at hele deres eiendomskorridor skal avsettes til baneformål. Forslag til kommunedelplaner har videreført kommuneplanens arealdel på dette punktet, jfr. våre kommentarer i 2. avsnitt.

Når det gjelder antall planoverganger kan Statens vegvesen være med på å sikre planoverganger der dette er naturlig i forhold til tiltaket og planområdet. Dette vil Statens vegvesen se nærmere på i reguleringsplanfasen.

Jernbaneverket og Statens vegvesen har vært i dialog og Jernbaneverket har formelt trukket sin innsigelse til alternativ 1-5, jfr. brev datert 16.02.201. Etter innspill fra Jernbaneverket innarbeides følgende tekst i kommunedelplanens bestemmelser: I reguleringsplanen skal det for å sikre fremkommelighet på Roalinjen i anleggsfasen - avsettes tilstrekkelig med arealer til midlertidige anleggsformål / linjeomlegging.

Jernbaneverket opprettholder sin innsigelse til alternativ 6.

6 Mattilsynet (Arkivnr: 2010003199-38)

Mattilsynet påpeker det generelle forbudet mot forurensning av vannforsyningssystemer. De viser til det private vannverket Gjørud-Moesødegården vannverk, som har grunnvannsbrønner i grenseområdet mellom Jevnaker og Ringerike sør for Moesmoen, men kan ikke si om noen av trasealternativene vil få innvirkning på dette vannverket. Eventuelt må tiltak gjennomføres for å forhindre uheldig påvirkning.

Dersom alternativ 6 velges må man ta hensyn til at Randsfjorden er vannkilden til Jevnaker kommunale vannverk.

Statens vegvesens kommentar:

Dersom vegprosjektet vil komme i konflikt med eller i nærføring av vannforsyninger og drikkevann, vil Statens vegvesen vurdere eventuelle tiltak for å forhindre uheldig påvirkning.

Angående nærføring til Randsfjorden, se Statens vegvesens kommentar til merknad 1, 7. avsnitt.

7 Norges vassdrags- og energidirektorat (Arkivnr: 2010003199-57)

Alle alternativene for ny veg vil komme i nærføring med vassdrag. NVE synes den miljøfaglige utredningen knyttet til vassdrag er noe mangelfull og til dels sprikende, noe som gjør en sammenligning av alternativene vanskelig.

NVE fremmer innsigelse til alternativ 6 fordi det kommer i konflikt med vassdrag og vassdragsrelatert naturmiljø på en rekke lokaliteter, og fordi alternativet ikke er tilstrekkelig utredet.

NVE støtter Fylkesmannens innsigelse til valg av kryssløsning skissert i figur 3.20 venstre bilde i hovedrapporten.

Ut fra eksisterende opplysninger vurderer NVE foreløpig alternativ 5 til å være det med minst konflikter knyttet til vassdrag.

NVE tar forbehold om innsigelse i reguleringsplan dersom hensyn til vassdrag ikke er tilfredsstillende ivarettatt.

Statens vegvesens kommentar:

Angående konflikt med vassdrag og vassdragsrelatert naturmiljø, se Statens vegvesens kommentar til merknad 1, avsnitt 7.

Angående kryssløsning ved Bergertjern, se kommentar til merknad 1, avsnitt 8.

Statens vegvesen tar NVE's anbefaling av alternativ til orientering.

2.2 Organisasjoner, foreninger

8 Naturvernforbundet (Arkivnr: 2010003199-30)

Naturvernforbundet mener at ny rv. 35 må legges utenom tettsteder og boligområder. Naturvernforbundet ser det som meningsløst å ikke legge ny veg direkte mot Eggemoen med kryssing av Randselva lenger sør.

Naturvernforbundet legger vekt på nødvendigheten av godt fungerende viltoverganger, da Moesmoen og området rundt er viktig som vinterbeite for elg og annet hjortevilt. Naturvernforbundet mener verdivurderingene i naturmiljørapporten for hjortevilt i Mosmoen og fugleliv i Bergertjern er feilvurdert.

Naturvernforbundet er kritisk til beregningene av klimagassutslipp faktisk er riktige.

De mener også at dagens veg gjennom Toso må anlegges som miljøgate.

Statens vegvesens kommentar:

Angående videreføring mot Eggemoen, se kommentar til merknad 4, siste avsnitt.

Statens vegvesen vil utføre nødvendige avbøtende tiltak i forhold til vilt og småvilt. Det er ikke blitt utført en detaljert vurdering på avbøtende tiltak i forhold til vilt og annet dyreliv som følge av vegtiltaket. Dette vil detaljeres på reguleringsplannivå. Det vil også bli utarbeidet en egen Ytre miljøplan i prosjektet som blant annet skal beskrive avbøtende tiltak dersom prosjektet kommer i konflikt med dyrelivet.

Vurderingen som er gjort for hjortevilt i Moesmoen og fugleliv i Bergertjern er vektet ut ifra sårbarheten til dyrelivet som bruker lokalitetene. Hjortevilt er ikke ansett som en sårbar art og derfor ikke vektet like høyt som Bergertjern med sitt fugleliv. Bergertjern får en høy vektning grunnet registreringer av flere rødlistede fuglearter som bruker området.

Det er ikke gjennomført beregning av luftforurensning fra vegtrafikk i planområdet. Den generelle bakgrunnskonsentrasjonen og trafikkmengdene på vegnettet, tilsier at grenseverdiene for luftkvalitet ikke vil overskrides i dagens situasjon eller vil overskrides som følge av ny rv. 35 mellom Olimb og Jevnaker. Temaet har på dette tidspunktet dermed ikke vært beslutningsrelevant. Det vil bli gjennomført beregninger av lokal luftforurensningskostnad i reguleringsplanfasen.

Det skal avsettes 60 mill. kr til tiltak på avlastet veg. Hvorvidt det skal etableres miljøgate gjennom Toso er noe som vil bli vurdert i det pågående forprosjektarbeidet for avlastet veg.

Oslo og omland friluftsråd (OOF) ønsker alternativ 6 og at det gjøres en ny vurderinger av nye, effektive og rimeligere løsninger. OOF ønsker ikke alternativ 3 og 5. De mener at alternativ 3 ikke er adekvat utredet med tanke på prissatte konsekvenser, da viltoverganger ikke er medberegnet. OOF mener også at sammenligningen av ikke prissatte konsekvenser ikke har tatt hensyn til kvalitative effekter av inngrep. Her nevnes blant annet de negative konsekvensene ved barrierevirkningen mot Nordmarka som følger av alternativ 3 og 5.

Dersom alternativ 6 ikke utredes på nytt kan OOF godta alternativ 1 og 2 (med tunneler).

Statens vegvesens kommentar:

Angående vegstandard vil Statens vegvesen vise til tidligere vedtak og hva slags problemstillinger denne vegen er ment å løse. Rv. 35 inngår i stamvegnettet og er en del av stamvegen fra Gardermoen og E6 mot E16/rv. 7 ved Hønefoss og videre mot Hokksund med forbindelse mot indre del av Vestfold. Som følge av trafikkgrunnlag og at rv. 35 er en stamveg, skal den bygges ut etter gjeldende dimensjoneringskrav. Dette innebærer 2 felts motorveg med fysisk midtdeler, forbikjøringsfelt, planskilte kryss og en hastighet på 90 km/t. I kommunedelplanarbeidet er det søkt alternativer som innfrir disse kravene. Linjen vil bli optimalisert gjennom arbeidet med reguleringsplan. Redusert standard på vegen avgjøres i Vegdirektoratet. Dersom vegen blir omklassifisert til europaveg, må fravik fra vegstandarden behandles i EU.

Statens vegvesen vil presisere at selv med omfattende vilttiltak vil alternativ 3 og 5 komme godt ut på netto nytte pr. budsjettkrone. Dette på grunn av at disse alternativene i utgangspunktet har vesentlig lavere kostnader enn øvrige alternativer.

Tilgangen vil bli i størst mulig grad bli opprettholdt ved hjelp av over- og underganger. Detaljering av dette vil bli avklart i reguleringsplanfasen.

Statens vegvesen har benyttet håndbok 140 Konsekvensanalyser i utarbeidelsen av konsekvensutredningen. Håndboka beskriver metoder for konsekvensanalyser og inneholder detaljerte krav og kriterier som skal oppfylles for å sikre en mest mulig objektiv vurdering. Plan- og bygningslovens regelverk gir føringer for hvordan konsekvensutredninger skal gjennomføres. Statens vegvesen mener foreliggende utredning av ny rv. 35 gir et godt nok bilde av konsekvenser av tiltaket for dette plannivået, og vil derfor holde fast ved de vurderinger som er gjort. Statens vegvesen viser til temarapportene for svar på spørsmål rundt hver enkelt vurdering.

For øvrig tas merknaden til orientering.

Jevnaker menighetsråd uttrykker tilfredshet med at alternativ 6 ikke lenger ser aktuell ut for Statens vegvesen. Menighetsrådet ønsker en trase som går høyest mulig opp i åsen, og anbefaler alternativ 1 ut fra en miljømessig helhetsvurdering. Av hensyn til Moesmoen ønsker Jevnaker menighetsråd at veien krysser Randselva lenger sør.

Jevnaker menighetsråd protesterer mot forslaget om å plassere en bomstasjon i Toso-området, og mener at det blir feil å økonomisk belaste bruk av bil innenfor tettbebyggelsen.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen mener at det ikke er hensiktsmessig å bygge tunneler i planområdet da kostnadene blir for høye i forhold til oppnådd gevinst. Avbøtende tiltak som for eksempel støyyvoller/støyskjermer mot nærliggende bebyggelse vil bli vurdert i neste planfase.

*Angående videreføring mot Eggemoen, se kommentar til **merknad 4, siste avsnitt.***

Plassering av bom vil først bli bestemt i neste planfase.

2.3 Grunneiere og andre interessenter

11 Advokatfirmaet Hjort DA på vegna av Einar M. Borch (Arkivnr: 2010003199-44)

Advokatfirmaet Hjort DA har gitt en fyldighøringsuttalelse gått gjennom de enkelte tema i konsekvensutredningen. De påpeker det de mener er svakheter ved Statens vegvesen sin utredning.

Advokatfirmaet mener at alternativ 6 fremstår som det klart beste alternativet for Jevnakers innbyggere. De mener det er en svakhet ved utredningen at det ikke er vurdert redusert standard for alternativ 6 som avbøtende tiltak.

Advokatfirmaet mener Statens vegvesen har vektlagt investeringsbehovet for mye under de prissatte temaene og framhever at alternativ 6 vil gi høyest nytteverdi for trafikantene og er best med tanke på trafikksikkerhet. Advokatfirmaet mener støyvurderingene er mangelfulle da det ikke er foretatt kartlegging av støypåvirkning av viktige nærområder. Videre mener de at alternativ 3 og 5 vil fungere som barriere for framtidig utvidelse av Hovsmarka, Kongehaugen og Rønnerudmarka og at dette ikke framkommer i Statens vegvesens utredning.

Advokatfirmaet mener at Statens vegvesen sin vurdering og vektlegging av ikke prissatte temaer er påvirket av hvilket alternativ som av andre grunner foretrekkes. Statens vegvesen har rangert alternativ 6 som det dårligste alternativet i forhold til alle de ikke prissatte temaene. Advokatfirmaet er uenig i rangeringen. Argumenter som fremheves er at alternativ 6 går langs jernbanen og at det dermed ikke vil gi store negative konsekvenser for landskapsbilde og nærmiljø, og at alternativer i øvre korridor vil medføre en ny barriere i ubebygde områder og derfor vil være mer negative. Advokatfirmaet påpeker at kulturlandskap ikke må vurderes under tema landskapsbilde da kulturmiljø og kulturminner er et eget tema i konsekvensutredningen. Når det gjelder kulturmiljø og kulturminner mener advokatfirmaet at konsekvensene av alternativ 6 er overvurdert og mener at rangeringen av alternativer er ulogisk. Videre mener de at nærføring til Svenådalen og Moesmoen har større negative konsekvenser enn konsekvensene på naturmiljøene i alternativ 6.

Advokatfirmaet ser det som en alvorlig mangel ved konsekvensutredningen at det ikke er utredet et alternativ langs øvre trase som går utenom Moesmoen i sør og vest, slik som fastsatt i kommunestyrets vedtak 14. mai 2009.

At støybelastningen for nærfriluftsområdene langs øvre trase ikke er kartlagt i henhold til Rundskriv T-1442 beskrives også som en alvorlig mangel ved konsekvensutredningen.

Advokatfirmaet viser til avtalen mellom eier av Moe gård og Jevnaker kommune om Moesmoen, og mener at et vedtak av alternativ 1-5 vil være et brudd på denne.

Statens vegvesens kommentar:

Angående vegens standard, se kommentar til merknad 9 førsteavsnitt.

Prissatte konsekvenser er beregnet med Statens vegvesen sin modell Effekt. I beregningene er det skilt mellom fire hovedgrupper av aktører; trafikkanter- og trafikantbrukere, operatører, det offentlige og samfunnet forøvrig (herunder støy og luftforurensning). I en sammenstilling

av beregnet kostnad for de enkelte gruppene av aktører, får vi netto nytte per budsjettkrone. Alternativ 6 avlaster eksisterende veg best, og gir dermed også best trafikkisikkerhet, men ved en samlet vurdering av prissatte konsekvenser gir alternativ 6 til tross for dette lavest nytte av alle alternativene. Alle alternativene gir imidlertid positiv nytte. Det vil si at nyttevirkningene er så store at de kan forsvare investeringene.

Statens vegvesen har lagt Jevnaker kommunes planlagte arealutvikling til grunn for vurderinger i forhold til de ulike alternativenes konsekvenser for videre boligutbygging.

Angående metodebruk og detaljeringsnivå, se kommentar til merknad 9, avnitt 4.

Statens vegvesen har utredet alternativer i tråd med vedtatt planprogram av 14.5.2009 i øvre og nedre korridor. I kommunestyremøte i mars 2010 ble det avklart hvilke traseer Jevnaker kommune ønsket å utrede.

Angående kartlegging av stille områder, viser Statens vegvesen til støyretningslinjen T-1442 kapittel 2. Statens vegvesen har fulgt anbefalingene om å beregne rød og gul støysoner. Det er ikke utført beregninger iht. til kapittel 3.5 Stille områder. Statens vegvesen mener at kapittel 2.2.1 i støyrapporten beskriver dette tilfredsstillende basert på kommuneplan 2009-2021. Kommunen må melde inn aktuelle områder sammen med begrunnelse/verdivurdering til anleggseier i forkant av kartleggingen. En kartlegging av støynivå ned til $L_{den} = 40\text{dB}$ kan utføres, men da bør det avklares hvordan støybelastede stille områder skal vurderes og vektet opp mot støyutsatte boliger. Det må da også tydelig defineres hva som er stille områder for hele kommunen slik at dette kan hensyntas før en utredning påbegynnes. Forurensningsloven sier at kommunen bør dekke kostnader for kartlegging av områder med lokal verdi/betydning. Statens vegvesen mener utredningen viser klart at samlet sett blir færrest beboere berørt av støyplager dersom øvre korridor velges.

Statens vegvesen er kjent med den privatrettslige avtalen mellom eier av Moe gård og Jevnaker kommune. Statens vegvesen forholder seg til vedtaket av planprogrammet av mai 2009 og kommunens vedtak av silingsrapporten av mars 2010.

12 Johan Fr. Bärnholdt og Henrik Bärnholdt (Arkivnr: 2010003199-35)

Johan Fr. Bärnholdt og Henrik Bärnholdt mener at alternativ 6 er det beste insentiv til økt næringsvirksomhet og forhindring av ytterligere næringsdød i Jevnaker. De påpeker det de ser som en rekke feil i Statens vegvesens utredningsarbeid, og oppfordrer lokalpolitikerne til å ta ansvar for Jevnakers fremtid ved å velge alternativ 6. Det fokuseres spesielt på næringsgrunnlag og friluftsliv.

Det påpekes at den frie adkomsten til Nordmarka spiller en vesentlig rolle i planene for at eiendommen Rønnerud skal gå rundt. Videre sies det at nedre linje med inngrep på dyrka mark er å foretrekke fremfor å få en barriere mot marka.

Statens vegvesens kommentar:

For vurdering og verdisetting av områder må Statens vegvesen forholde seg til vedtatte nasjonale retningslinjer og mål. Her står vern av dyrket mark sterkt og Statens vegvesen kan ikke anbefale en trase som i stor grad strider mot nasjonale mål.

I det videre planarbeidet vil det sees på tiltak for å opprettholde funksjonen til alle viktige driftsveger og tverrforbindelser.

For øvrig tas merknaden til orientering.

13 Per Fossheim (Arkivnr: 2010003199-47)
--

Per Fossheim mener at konsekvensene for naturmiljøet er utilstrekkelig beskrevet i rapportene som inngår i kommunedelplanen. Fossheim mener videre at manglene er så store at de krever grundigere undersøkelser av kvalifisert naturfaglig personell på barmark før det er mulig å trekke konklusjoner. Uten ytterligere undersøkelser vil utredningen etter Fossheims mening være i strid med naturmangfoldsloven § 6.

Det opplyses om at det kan være hasselskog/edellauvskog som vil kunne bli berørt av alt. 2,3,4 og 5.

Området ved gamle Vang mølle langs elva mot Bratval er hogd og framstår i dag som kraftig forringet i forhold til registreringene som ble gjort i 2003.

Per Fossheim argumenterer for at dyrelivet virker stemoderlig behandlet, og ser et sterkt behov for en fullstendig planlegging av viltpassasjer samt en helt ny undersøkelse av naturmiljøet for størstedel av traseene.

Statens vegvesens kommentar:

Angående spørsmål til utredning og vurdering av naturmiljø, se kommentar til merknad 1, avsnitt 6.

Opplysninger om forekomster av hasselskog på delstrekningen Kleggerud-Søtbakkdalen er opplysninger som tidligere ikke er kjent hos Statens vegvesen. Dette er noe som bør kartlegges og vurderes nærmere i neste planfase. Hasselkrat/skog er kategorisert som en viktig naturtype i DN's HB 13. Statens vegvesen tar med seg innspillene inn i neste fase og vil

vurdere avbøtende tiltak dersom slike områder blir berørt. Inngrep i sårbare områder som følge av vegtiltaket og anleggsdrift vil også bli behandlet gjennom Ytre miljøplan (YM-plan).

Statens vegvesen er kjent med at naturverdiene langs Vangselva kan være forringet som følge av hogst i område. Statens vegvesen har forholdt seg til de kartleggingene som foreligger. Selv om Gråor-heggeskogen langs elven er forringet som følge av hogst, vil vi opprettholde nedre Vang som en viktig naturtype på bakgrunn av at den er gytebekk/elv for storaure.

Vilt vil bli tatt hensyn til som følge av trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. På grunn av vegens standard, vil det bli aktuelt med langsgående viltgjerder med viltpassasjer som underganger eller overganger. Detaljene med plassering og størrelse på viltkrysningene vil detaljeres på reguleringsplannivå. Målet til Statens vegvesen skal være å unngå skader på dyr, personer samt materiale skader som følge av viltpåkjørslar. Statens vegvesen skal også legge til rette for at viltet har gode krysningmuligheter for å redusere barriereeffekten vegen vil skape for viltet. Det skal utarbeides en Ytre miljøplan som blant annet skal ivareta hensyn til vilt.

14 Per Ole Rønning (Arkivnr: 2010003199-42)
--

Per Ole Rønning anser alternativ 3 som en svært dårlig løsning for Jevnaker kommune, og mener at alternativ 6 framstår som den beste løsningen. Rønning mener at Statens vegvesens tilnærming i utredningen gir inntrykk av at alternativ 3 har vært preferansen fra starten av.

En justering av alternativ 6 med færre krysninger av jernbanen, optimalisering av vegens dimensjoneringsklasse samt kryssløsninger med rundkjøring vil i følge Rønning gjøre alternativ 6 enda mer attraktivt.

Statens vegvesens kommentar:

Angående Statens vegvesens metodebruk, se kommentar til merknad 9, avsnitt 4.

Angående den nye vegens standard og funksjon, se kommentar til merknad 9, første avsnitt.

For øvrig tas merknaden til orientering.

Advokatfirmaet Bjerknes, Wahl-Larsen argumenterer for at Statens vegvesen før konsekvensutredningen hadde bestemt seg for at man ikke ønsket alternativ 6, og at dette kommer fram gjennom ordbruken i rapporten. Advokatfirmaet mener dette sår tvil om de negative konsekvensene som er angitt er overdrevet, mens de positive ikke er tillagt tilstrekkelig vekt.

Videre skriver Advokatfirmaet at Statens vegvesen ikke har gjennomført utredningen av nedre korridor som forutsatt av kommunestyrevedtaket av 14.5.2009 a avbøtende tiltak som redusert standard ikke er vurdert i utredningen.

Advokatfirmaet bemerker at alternativ 3 ikke ble vedtatt utredet av kommunestyret.

Advokatfirmaet argumenterer for at alternativ 6 er det beste alternativet. Argumenter som fremheves er at alternativ 6 vil gi høyest nytteverdi for trafikantene og med tanke på trafiksikkerhet, at vegen vil avlaste gammel veg best, og at den miljømessig vil være det beste alternativet da den er 2 km kortere. Videre argumenteres det for at alternativ 6 ikke vil gi en ny barriere slik som alternativene i øvre korridor, at det vil være positivt med tanke på framtidig boligutbygging og næringsutvikling å legge vegen gjennom Jevnaker. Advokatfirmaet stiller seg tvilende til at traseene i øvre korridor ikke vil eksponere seg mot områdene omkring og peker på ulempene for vilt. Videre mener advokatfirmaet at nærføringsulempene for alternativ 6 synes overdrevet, da denne veglinjen vil ligge parallelt med jernbanen som allerede utgjøre en støykilde. Advokatfirmaet betviler at alternativ 6 strider mot nasjonale mål.

Skulle det velges en trase i øvre linje er det etter Borch Bugges mening et modifisert alternativ 1 med tunneler og trase utenfor Moesmoen det som gir minst skadevirkninger.

Av alternativene i dagen, mener Borch Bugge at alternativ 3 ligger bedre i terrenget enn de andre alternativene.

Statens vegvesens kommentar:

Angående metode og objektivitet, se kommentar til merknad 9, avsnitt 4. Det er riktig at Statens vegvesen allerede i silingsrapporten frarådet nedre korridor. Statens vegvesen mener likevel å ha utredet alle alternativer på et likeverdig nivå.

Angående standard på vegen, se kommentar til merknad 9, første avsnitt??

Statens vegvesen har utredet alternativer i tråd med vedtatt planprogram av 14.5.2009 i øvre og nedre korridor. I kommunestyremøte i mars 2010 ble det avklart hvilke traseer Jevnaker kommune ønsket å utrede. Statens vegvesen anser alternativ 1, 2 og 3 som varianter av samme linje, med ulik grad av strekningen i tunnel.

Angående prissatte konsekvenser som trafikkavlastning og trafiksikkerhet, se kommentar til merknad 11, avsnitt 2.

Alle alternativer vil gi betydelige fyllinger, skjæringer og store krysskonstruksjoner. Foreløpige terrengmodeller viser at alternativene i øvre korridor ikke blir særlig synlige fra

områdene hvor det befinner seg mest folk, Toso og Nesbakken. I neste planfase vil det bli jobbet videre med blant annet terrengtilpasning og vegetasjonsbruk for å gjøre inngrepene så skånsomme som mulig.

Støybidraget fra jernbane er vesentlig mindre enn bidraget fra veg siden det er snakk om døgnkvalitetsnivåer. Slik sett er det ikke noen støymessig gevinst i å plassere veg nær jernbane.

Angående ulemper for vilt, se kommentar til merknad 13, siste avsnitt.

Statens vegvesen tar Borch Bugges rangering av alternativer i øvre korridor til orientering.

16 Astrid Steingrimsen og Bjørn Steingrimsen (Arkivnr: 2010003199-37)
--

Astrid Steingrimsen og Bjørn Steingrimsen er mot alle alternativer i øvre linje. Alternativene i øvre trase vil komme nær deres hus, og en slik løsning vil være umulig for dem å akseptere. De mener at deres nærområde er spesielt og dyrebart, og at naturen og kulturlandskapet må vernes mot en "mur" mot Nordmarka.

Statens vegvesens kommentar:

Veganlegget vil gi inngrep i private eiendommer, natur og kulturlandskap uavhengig av hvilken linje som velges. Utredning av konsekvenser av veganlegget er tilpasset nåværende plannivå. I neste planfase vil Statens vegvesen i samarbeid med grunneiere og Jevnaker kommune forsøke å finne gode løsninger og avbøtende tiltak for å gjøre inngrepene så skånsomme som mulig. Det vil bli gitt erstatning for all grunn som erverves til vegareal. Når reguleringsvedtak foreligger kan grunneiere kreve innløsning dersom det fremgår av reguleringsplanen at dette er nødvendig.

17 Per Olimb (Arkivnr: 2010003199-32)
--

Per Olimb protesterer mot løsningen som er valgt ved passering av hans eiendom, og ønsker en miljøtunnel forbi sitt småbruk. Dersom dette ikke lar seg gjøre ønsker han en umiddelbar start på forhandlingene om innløsning av sin bopel.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen har ikke planlagt miljøtunnel forbi Olimbs eiendom. Tunnel er et svært kostbart tiltak som må løse særskilte utfordringer for å kunne vurderes. I neste planfase vil Statens vegvesen jobbe med å minimere terrenginngrepene og vurdere avbøtende tiltak.

Se for øvrig kommentar til merknad 16.

18 Hovsmarka Grendelag (Arkivnr: 2010003199-51)

Hovsmarka Grendelag mener at alternativ 3 ikke løser de lokale vegproblemene, og ser på et modifisert og mer miljøtilpasset alternativ 6 som den beste løsningen. Hovsmarka Grendelag kan også stille seg bak et modifisert alternativ 1, hvor problematikken rundt Moesmoen blir eliminert. Behovet for opprustning og oppgradering av eksisterende vegnett poengteres.

Statens vegvesens kommentar:

Angående vegstandard, se kommentar til merknad 9, første avsnitt.

Angående videreføring mot Eggemoen, se kommentar til merknad 4 siste avsnitt.

For øvrig tas merknaden til orientering.

19 Kristin og Ulf Morgestad (Arkivnr: 2010003199-48)

Kristin og Ulf Morgestad mener at det eneste riktige vil være alternativ 1 med forbindelse over Randselva sør for Kistefoss.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

20 Kjell Eek Østlie (Arkivnr: 2010003199-36)

Kjell Erik Østlie mener at alternativ 1 eller et forbedret alternativ 2 med viderekobling mot Eggemoen vil være det beste alternativet. Østlie poengterer at alternativ 6 strider mot alle nasjonale mål og kommer dårligst ut som samlet vurdering.

Østlie mener Statens vegvesens innsigelser mot alle tunnelløsninger virker forhastet og uklokt i strategisk sammenheng. Han mener også at det blir feil å plassere en bomstasjon på Toso, og foreslår plassering på Olimsbygda.

Statens vegvesens kommentar:

Plassering av bom vil først bli bestemt i neste planfase. For øvrig tas merknaden til orientering.

21 Sigmund Hansen (Arkivnr: 2010003199-27)

Sigmund Hansen ønsker at Moløkkavegen skal krysse under ny rv. 35. Dette kommer ikke fram av høringsutkastet. Angående kryss ved Bergertjern og Hermannstjern ønsker Hansen det "lilla" alternativet av hensyn til naturmiljøet. Hansen ønsker også en lengre støyskjerming enn foreslått forbi Moløkkavegen.

Statens vegvesens kommentar:

Detaljer vedrørende kryssløsninger, kryssninger og støyskjerming stadfestes i reguleringsplanfasen. Støyutsatte boliger vil få støytiltak slik at de anbefalte grenseverdiene i T-1442 er overholdt. Statens vegvesen tar med seg innspillene inn i neste fase.

22 Aksjonsgruppa ny vei for framtida (Arkivnr: 2010003199-49)

Aksjonsgruppa ny vei for framtida støtter alternativ 1 og 2 med tunnel. Deres fokus er en stamveg som har kapasitet på lang sikt. Aksjonsgruppa mener disse alternativene vil skjerme bebyggelsen i Haugerenga og Toso. Aksjonsgruppa ønsker ikke en kryssing av Randselva ved Bergertjern bru, og vil jobbe videre for en løsning med kryssing av Randelva mellom Kistefoss og Viul med kobling mot Eggemoen.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

23 Veisaksengasjerte i Østre Jevnaker (Arkivnr: 2010003199-28)

Veisaksengasjerte i Østre Jevnaker setter spørsmålstegn ved en rekke av vurderingene Statens vegvesen har gjort i både hovedrapporten og temarapportene. De setter blant annet spørsmålstegn ved vurderingen av måloppnåelse, linjeføring, eksponering, påvirkningen av friluftsområder, skjæringer og rangeringen av alternativene innenfor nærmiljø og friluftsliv. De mener også at det er gjort for lite arbeid rundt alternativene i nedre korridor og at en del viktige områder i øvre korridor er glemt/utelatt.

Veisaksengasjerte i Østre Jevnaker mener Statens vegvesen har gått utover sitt mandat ved å utrede og anbefale en trase Jevnaker kommunestyre ikke har bedt om. De forventer at det jobbes videre med løsning i nedre trase, med en lavere dimensjoneringsklasse.

Statens vegvesens kommentar:

Veisaksengasjerte i Østre Jevnaker går gjennom de vedtatte målene for vegprosjektet. Her vil Statens Vegvesen vise til vurderingen som er gjort i kapittel 7.2 og 7.6 i hovedrapporten. Totalt sett mener Statens vegvesen at det er lite som skiller alternativene når det kommer til måloppnåelse.

Angående metodebruk og Statens vegvesen sine vurderinger, se kommentar til merknad 9, avnitt 4.

Angående standard, se kommentar til merknad 9 første avsnitt.

I neste planfase vil Statens vegvesen i samarbeid med grunneiere og Jevnaker kommune forsøke å finne gode løsninger og avbøtende tiltak for å gjøre inngrepene så skånsomme som mulig. Etablering av gode tverrforbindelser vil være viktig for å redusere barrierevirkningen av en ny veg.

Angående utredede alternativer, se kommentar 15, avsnitt 3.

24 Gunnar Nerby (Arkivnr: 2010003199-34)

Gunnar Nerby ønsker alternativ 6, eventuelt med justeringer i form av en lavere dimensjoneringsklasse.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Angående standard på vegen, se kommentar til merknad 9 første avsnitt.

25 Terje Myhren (Arkivnr: 2010003199-41)

Terje Myhren ønsker å informere om at i tillegg til småbruket Nordli vil småbruket Bjerke bli påvirket av alternativ C1. Dette er også et lite gårdsbruk med hestehold.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Statens vegvesen tar med seg innspillene inn i neste fase.

26 Kari H. Røste (Arkivnr: 2010003199-43)

Kari H. Røste motsetter seg alternativ 3, og mener det vil ødelegge gårdsbruket Røste som driftsenhet. Det vil bli krevet full erstatning for jord og skog + årlig ulempeserstatning.

Statens vegvesens kommentar:

Et nytt veganlegg gir dessverre inngrep i private eiendommer, nærmiljø og landskap uavhengig av hvilken linje som velges. Det vil bli gitt erstatning for all grunn som erverves til vegareal. Når reguleringsvedtak foreligger kan grunneiere kreve innløsning dersom det fremgår av reguleringsplanen at dette er nødvendig.

27 Torleiv Johnsrud (Arkivnr: 2010003199-50)

Torleiv Johnsrud mener mange av vurderingene som er gjort i rapporten er høyst diskutabelt. Johnsrud mener alternativ 6 er overdimensjonert i forhold til tilgrensende strekninger på rv 35, og anbefaler en lavere dimensjoneringsklasse. Johnsrud er kritisk til hvordan bommene må plasseres dersom det velges et alternativ i øvre trase.

Statens vegvesens kommentar:

Angående krav til vegstandard og metodebruk, se kommentar til merknad 9, første og fjerde avsnitt. Plassering av bom vil først bli bestemt i neste planfase.

Bjørn G. Berntsen mener at de øvre traseene anlegges for nær bebyggelsen. Berntsen mener utredningen av alternativ 6 er mangelfull og at det er gitt feilinformasjon om negative konsekvenser for alternativ 6, samtidig som at standardkrav til alternativ 6 er overdimensjonert.

Berntsen mener at forutsetningene for planleggingen har endret seg dersom rv 35 skal være en del av en sør-øst-vest-forbindelse Norge - Sverige.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen mener at det ikke er hensiktsmessig å bygge tunneler i planområdet da disse ikke løser noen særskilte utfordringer. Avbøtende tiltak som for eksempel støyvoller/støyskjermer mot nærliggende bebyggelse vil bli vurdert i neste planfase.

Angående standardkrav og metodebruk, se kommentar til merknad 9, første og fjerde avsnitt.

Rv. 35 sin funksjon som stamveg har vært en forutsetning siden oppstart av planprogram i 2006. Aktualisering av rv. 35 som viktig tverrforbindelse og mulig Europaveg har ikke endret standardkravet.