

Dato 23.03.2020

Til:	Statens vegvesen v Jon Rabben Lundby
Kopi:	-
Fra:	Tor Christensen
Oppdrag:	REGULERINGSPLAN RV. 4 LYGNA
Vedr:	MERKNADER ETTER OFFENTLIG ETTERSYN

Structor Lillehammer AS
Fåberggata 116
2615 Lillehammer

www.structor.no
Vår ref: TCHLIL
Telefon: 932 43 078

Innledning og bakgrunn

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn den 9.4.2019 med uttalelsesfrist 21.5.2019. Det er kommet inn 18 merknader. Innholdet i merknadene er kort referert nedenfor, med forslag til behandling/håndtering videre i planprosessen.

Terminologi

I forslag til behandling av den enkelte merknad brukes følgende begrep med respektive mening:

Begrep:	Mening:
« <i>Tas til følge</i> »	Statens vegvesen foreslår at planen endres som følge av merknaden. Det er tatt med en beskrivelse av hvordan planen foreslås endret.
« <i>Tas til etterretning</i> »	Statens vegvesen foreslår ikke at planen endres, men merker seg forholdet og angir en forutsetning om at forholdet tas hensyn til i senere prosess (byggeplan/bygging).
« <i>Tas til orientering</i> »	Statens vegvesen foreslår at planen ikke endres. Det angis en forklaring på hvorfor planen ikke bør endres. Statens vegvesen merker seg forholdet som en saksopplysning.

Varsler om innsigelser

Overordnede myndigheter har innsigelsesrett til reguleringsplaner. I denne saken er det fremmet innsigelse til planen fra Fylkesmannen i Innlandet. Som følge av dette er det foretatt utvidede beregninger av vegtrafikkstøy og ny ROS-analyse. Dette er oversendt fylkesmannen direkte. Nærmere om dette under merknadsbehandlingen nedenfor.

Liste over innkomne merknader

Nr	Fra	Kommentar
1	Fylkesmannen i Innlandet	
2	Oppland fylkeskommune	
3	Norges Lastebileier-forbund	
4	Direktoratet for mineralforvaltning	
5	Forsvarsbygg	
6	Statnett	
7	NVE	
8	Gran kommune, Landbruk	
9	Brandbu og Tingelstad Almenning	
10	Lygna Skisenter	
11	Lygnalia Grunneierlag SA	
12	Lygnalia Hytteløveforening	
13	Lygnasæter AS	
14	Gran beitelag v /Ola Molden	
15	PUKK1 Hadeland v/Nicolai Stenersen	
16	Tingelstad Skytterlag	
17	Øståsen Skiløyper	
18	Lygnalia Hytteløveforening	

Sammendrag av innkomne merknader med kommentarer og forslag til behandling

Merknad nr / fra:	1 / Fylkesmannen i Innlandet
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
1. Innsigelse ift støy.	1. Tas til følge: <i>Ny utvidet beregning, inkl fasadenivå over 55 dB(A). Oversendes FM direkte. <u>Utført JRL uke 34.</u></i>
2. Innsigelse ift manglende ROS-analyse.	2. Tas til følge: <i>ROS er utarbeidet. Oversendes FM direkte. <u>Utført JRL uke 34.</u></i>
3. Merknad, ber om en vurdering av om skistadion bør støyskjermes hvis det fungerer som et viktig turområde.	3. Tas til orientering: <i>SVV kan ikke se at T-1442 gir krav om skjerming av slike områder. Støyberegninger (90km/t) viser at støynivå 1,5m over bakken i all hovedsak er under 55 dB(A) i skianlegget.</i>
4. Klima: Konstaterer at det er bra at det er gjort egne beregninger v forventet utslipp. Spør om det går an å si noe om dreneringseffekten utover selve arealbeslaget, samt anbefaler at deler av veganlegget som ikke skal brukes kan beplantes og tilbakeføres.	4. Tas til orientering: <i>Vannbalansen i området skal opprettholdes. Veganlegget vurderes å drenere ut / dvs fjerne ca 70-100 000 m3 myrmasse (45 daa), i hovedsak sørvest for vannskillet. Ut over dette påregnes anlegget ikke å medføre større dreneringseffekter. Deler av veganlegget som ikke skal brukes vil bli planert og evt plantet, kfr bestemmelsene for annen veggrunn.</i>
5. Landbruk: Merker seg at planbeskrivelsen pkt 5.6 om at tiltakshaver vil tilby økonomisk kompensasjon for gjenoppsetting av beitegjerd og bemerker at dette er bra.	5. Tas til orientering. <i>Kfr vegloven §44. Detaljer om dette tas ved byggeplan.</i>

Merknad nr / fra:	2 / Oppland fylkeskommune
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
1. <u>Kulturarvenheten:</u> Uttalelse av 14.6: Opplyser at man ikke har merknad til mottatt planforslag.	1. Tas til orientering. <i>SVV anser da undersøkelsesplikten som oppfylt.</i>
2. <u>Regionalenheten:</u> Sier seg enige i de forslåtte tiltakene i planen, spesielt med hensyn til økt trafikksikkerhet, innregulerte vegetasjonssoner og ny adkomst til Lygna skisenter. Opplyser at Opplandtrafikk ønsker fortsatt stopp-plass for buss ved Lygnasæter som i dag med stopp ved kaféen uten særskilt stoppareal.	2. Tas til orientering: <i>Planen er ikke til hinder for fortsatt stopp ved Lygnasæter.</i>

Merknad nr / fra:	3 / Norges Lastebileier-forening
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Opplyser at man ikke er fornøyd med planlagt standard, burde vært 4-felt på grunn av stigningsforholdene mv, selv om ÅDT ikke tilsier det.</p>	<p>1. Tas til orientering. <i>Statens vegvesen må forholde seg til aktuelle dimensjoneringskriterier som tilsier bruk av den valgte standard, samt NTP-vedtak som begrenser finansieringen av prosjektet til et minimum for å oppnå tilfredsstillende standard (H5).</i></p>
<p>2. Er skeptiske til at Amundrudkrysset beholdes uendret, noe som betyr ny bygging om 10-15 år.</p>	<p>2. Tas til orientering. <i>Statens vegvesen må forholde seg til aktuelle dimensjoneringskriterier og finansieringssituasjonen, som ikke tilsier forskuttering av tiltak i Amundrudkrysset før ÅDT utløser krav om dette iht gjeldende vegnormal.</i></p>
<p>3. Har forståelse for beboere og næringsliv som ikke ønsker at dagens kryss direkte fra rv. 4 mot Lygna Pukkverk, Kortungen og Skålsetra blir stengt. Hevder dette vil føre til betydelig mer tungtransport på lokalvegen (enn i dag).</p> <p>Fremholder samtidig at det er viktig at den nye lokalvegen fra Lygnasæter og sørover får en utforming som gjør det mulig å kjøre med modulvogntog når Rv4 er stengt. .</p>	<p>3. Tas til orientering. <i>Vegnormalenes krav og hensyn til trafiksikkerhet Statens vegvesen gir dessverre ikke anledning til å opprettholde direkte avkjørsler fra riksveg 4 til disse målene. Konsekvensen av dette må være etableringen av lokalvegforbindelse fra Pukk1 opp til Lygnasæter som vist i planforslaget. En ser ikke andre prinsipløsninger på dette som vil være i tråd med gjeldende vegnormaler.</i></p> <p><i>Lokalvegen med krysstilknytning ved Lygna vil bli farbar for modulvogntog.</i></p>
<p>4. Uttaler at det er positivt med noe redusert stigning, nytt planskilt kryss som gir langt bedre trafiksikkerhet for Lygnasæter, hytter og skisenter og ny trase fra Almenningsdelet til Lygnasæter med bl.a. mindre ulempe for trafikantene i anleggsperioden, samt planlagt breddeutvidelse nord for Lygnaelva.</p>	<p>4. Tas til orientering. <i>Dette er i tråd med Statens vegvesens løsningsvalg.</i></p>

Merknad nr / fra:	4 / Direktoratet for mineralforvaltning
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Påpeker at planen berører to pukkkforekomster med aktiv drift. Opplyser at planen etter DMF sitt syn ivaretar hensynet til god ressursutnyttelse og fortsatt tilgang til pukkkforekomstene. Kan heller ikke se at planen medfører uttak av masser som vil omfattes av mineralloven. Har derfor ingen merknader til planen.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>

Merknad nr / fra:	5 / Forsvarsbygg
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Opplyser at man ikke har merknader til planen.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>

Merknad nr / fra:	6 / Statnett
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Opplyser at Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Gran kommune og at Statnett da eier og drifter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 300 kV ledning Ulven – Fåberg - 300 kV ledning Røykås – Fåberg. <p>Opplyser at disse anlegg er unntatt fra pbl's regler, og at det derfor ikke kan vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reg.plan for andre tema, og at anleggene ikke skal inntegnes som planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone SOSI - kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11 - 8 d) /12 - 6).</p> <p>Ber om at følgende bestemmelse knyttet opp mot hensynssonen for nettanleggene tas inn: <i>Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.</i></p> <p>Videre opplyses at hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte, som er totalt 40 meter, 20 meter horisontalt til hver side fra senter av ledningene.</p>	<p>1. Tas til følge.</p> <p><i>Hensynssoner legges inn i plankart og bestemmelser suppleres som angitt.</i></p> <p>Tegninger av situasjon ift veganlegg kontra ledninger er tidligere oversendt fra Statens vegvesen til Statnett. I etterkant har Statnett ift dette bemerket at ledningene kan henge noe lavt ift anleggsvirkosmhet, selv om høydene er tilfredsstillende ift drift av ny rv.4.</p> <p><i>Bestemmelsene suppleres derfor også med et særskilt punkt med krav om hensyn til dette i byggeplan/under bygging.</i></p>

Merknad nr / fra:	7 / NVE
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Generelt innspill ift NVE's ansvarsområder, flom, erosjon og skred, vassdrag og grunnvannstiltak og eksisterende energianlegg. Minner om TEK17, NVE's veileder 2/2017, NVE's retningslinje 2/2011 Flaum og skredfare, samt NVE's sjekkliste for reguleringsplan mv.</p>	<p>1. Tas til etterretning: <i>Planen hensyntar det som er påpekt og medfører ikke endringer ift gjeldende planer mht NVE's ansvarsområder. Hensynet til og konsekvenser for eksisterende vassdrag mv er beskrevet i planbeskrivelse og KU.</i></p>

Merknad nr / fra:	8 / Gran kommune, Landbruk
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Beslag av skogarealer og påvirkning av driftsforhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viktig at skogbruket ved adkomst og mulighet for uttransport av tømmer fra arealer som blir blokkert av ny riksveg. - Påpeker avkjørsler både nord og sør for Lygnasæter som benyttes som driftsveger, blant annet avkjøringen til Syljusætra, antar disse blir borte med ny veg – mener det er en god løsning å bygge en skogsbilveg nordover til Syljusætra og derfra driftsveg på østsiden langs den nye vegen. - Mener det sør for Lygnasæter kan bygges driftsveg i forlengelsen av utmarksparkeringa parallelt med RV 4. - Oppfatter at avkjøring til Elkensætervegen ved pr 4300 bare blir tilgjengelig for trafikk som kommer fra nord, og at kjøretøy som skal ut på Rv. 4 fra denne vegen må kjøre sørover. Biler sørfra må da kjøre til Helgedalsavkjøringa for å snu – her må plassen oppgraderes slik at store biler, traktor og tømmerbiler kan snu. - Akseltrykk: Lokalvegene må ha tillatt akseltrykk, vogntoglengde og totalvekt slik at de tåler både tømmerbiler og lastebiltrafikken fra de to pukkverkene i området. - Forutsetter at SVV har god dialog med grunneieren, som er Brandbu og Tingelstad 	<p>1. Tas til etterretning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aktuelle avkjørsler stenges ikke gjennom planen nå, men blir ved oppsetting av midtrekkverk kun tilgjengelig i én retning. Det legges også opp til krav om arbeidsvarsling ved bruk av disse etter særskilte avtaler med Statens vegvesen. Statens vegvesen antar dette vil være tilfredsstillende ift bruksfrekvens.</i> - <i>Planen er ikke til hinder for dette. Slik veg vil i tilfelle bli liggende i område regulert til landbruksformål, hvor skogsbilveger vil være tillatt.</i> - <i>Statens vegvesen vil vurdere om denne snuplassen kan utvides, eller om en må snu andre steder. Reguleringsplanen kan ikke endres ift avkjørselen, eventuelle andre løsninger må vurderes gjennom grunnerverv.</i> - <i>Planlagt lokalveg vil ha tilfredsstillende standard og bæreevne for tunge kjøretøy / 10 tonns akseltrykk.</i> - <i>Statens vegvesen vil legge opp til slik dialog gjennom grunnervervsprosessen.</i>

<p>Almenning, slik at en finner praktisk og gode driftsmessige løsninger.</p>	
<p>2. Forhold til beitebruk og husdyr på utmarksbeite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Påpeker at Rv.4 fra Einavollen til Amundrud går gjennom et utmarksområde benyttet som utmarksbeite i all tid og der bruksberettigede i allmenningene har beiterett på begge sider av planlagt veg. Påpeker at beitedyr på Rv. 4 har vært en kjent utfordring i mange 10-år. Videre at Gran beitelag og Gran saubeitelag i mange år har gjennomført tiltak for å forebygge skader og at status er at det nå er sammenhengende beitegjerdning på sør og øst siden av veggen på hele strekningen. På nord og vestsiden av veggen er det beitegjerdning fram til Hengedyvegen. - Merknader til bestemmelsene: <ul style="list-style-type: none"> 2.1: Ønsker ikke bestemmelse om tilsåing med frøblandinger som er egnet for beitedyr. 3.3: Bestemmelsen om at det kan etableres viltstengsler: Mener dette er helt påkrevet. 5.2: Mener at bestemmelsen om at Friluftformål kan benyttes til beite ikke er forenlig med økt trafiksikkerhet. Øvrig: Fremholder at siktrydding og åpent landskap vil tiltrekke seg husdyr, at det er 10 000 sau og 21 300 storfe på Øståsen beiteområde, ulykker i senere tid etc. Gjentar krav om gjerding. 	<p>2. Tas til etterretning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Dersom eksisterende beitegjerdninger er tilfredsstillende vil Statens vegvesen normalt gi tilskudd til oppsetting av nye beitegjerdninger til erstatning av eksisterende.</i> - <i>Bestemmelse om frøblandinger tas ut. (Krav om tilsåing beholdes).</i> - <i>Kfr teksten om erstatning av gjerder over. Bestemmelse OK.</i> - <i>Kfr teksten om gjerder over. Trafiksikkerheten bør være ivaretatt ved dette. Hensikten med bestemmelsen er ikke å redusere beitebruk selv om området (mot skianlegget) reguleres til friluftsområde.</i> - <i>Kfr teksten om gjerding.</i>
<p>3. Forholdet til vilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minner om skiltet vilttrekk rett sør for Lygnasæter, opplyser at det historisk i hovedsak er elgtrekk. Opplyser at det de siste åra vært en markant nedgang i elgbestanden, med færre trafikkuhell her (antatt pga hyttefelt, snøforhold mv). Opplyser også det i samme periode har vært økning i rådyr- og hjortebestanden, men at disse ser ut til å bruke andre krysningspunkt. Konstaterer at det ikke er planlagt noen form for viltgjerding eller overgang. Mener det burde vært tatt høyde for eventuelle fremtidige behov for dette, dersom forholdene knyttet til vegtrafikk eller viltbestander skulle endre seg. 	<p>3. Tas til orientering.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bestemmelsen pkt 3.3 for annen veggrunn åpner for senere oppsetting av viltgjerder, slik at dette kan gjøres uten reguleringsendringer hvis et behov oppstår i framtida.</i>

Merknad nr / fra:	9 / Brandbu og Tingelstad Almenning
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Gir Statens vegvesen honnør for å ha funnet midler til oppgradering av rv. 4 over Lygna. Påpeker at det er viktig at dette gjøres på slik måte at det gagnar Lygna for framtida og ikke blir en forenklet ad-hoc-løsning. Påpeker at allmenningen er eneste grunneier på strekningen.</p>	<p>1. Tas til orientering: <i>Reguleringsplanen viser en utbygging etter H5-standardklasse H5, som er den riktige klassen iht gjeldende normal.</i></p>
<p>2. Påpeker at skogbruksvirksomheten må sikres med tømmerlommer, avkjørsler og tilgang. Arealer som ikke lenger blir økonomisk drivbare må erstattes.</p>	<p>2. Tas til etterretning: <i>Aktuelle avkjørsler og lommer stenges ikke gjennom planen nå, men blir ved oppsetting av midtrekkverk kun tilgjengelig i én retning. Det legges opp til krav om arbeidsvarsling ved bruk av disse etter særskilte avtaler med Statens vegvesen. Statens vegvesen antar dette vil være tilfredsstillende ift bruksfrekvens. Eventuelle økonomiske ulemper ift dette vil bli vurdert og erstattet gjennom grunnervvervsprosessen etter godkjent reguleringsplan.</i></p> <p><i>Planlagt lokalveg inkl gjenværende deler av eksisterende riksveg 4, med eksisterende lommer mv vil ha tilfredsstillende standard og bæreevne for tunge kjøretøy / 10 tonns akseltrykk.</i></p> <p><i>Det vises også til merkningen fra Gran kommune / landbrukskontoret over.</i> <i>- Statens vegvesen vil legge opp til slik dialog gjennom grunnervvervsprosessen.</i></p>
<p>3. Lygna ski- og skytesenter må sikres en god og framtidig tilførselsveg. Mener dette i utgangspunktet er løst på god måte, men at adkomsten må legges midt mellom skianlegg og skytebane for å sikre uavhengig bruk. Skisserer justert trasé, bl.a. øst for eksisterende VA-grøft som er forberedt for rulleskitrasé. Antyder at dette kan ses på i et særskilt møte.</p>	<p>3. Tas til følge: <i>Adkomstveg justeres som bemerket. Dette innebærer i hovedsak sidevegs forskyvninger av løsningen i planforslaget, samt mindre tilpasninger i kryssområdet ved ny rv. 4.</i> <i>Det er gjennomført særskilte møter.</i></p>
<p>4. Lygnasæter hotell og kafeteria: Viser til eget innspill fra Lygnasæter v/ Ole Seigerud og støtter dette.</p>	<p>4. Tas til orientering: <i>Kfr kommentarer til merknad nr. 13 fra Lygnasæter.</i></p>
<p>5. Ski- og turtrafikk øst-vest (kryssing av rv. 4): Viser til at Almenningen har bidratt gjennom</p>	<p>5. Tas til orientering: <i>Statens vegvesen har forståelse for ønske</i></p>

<p>mange år for å gjøre Lygna til den populære destinasjonen det er i dag. Mener at planlagte kryssinger under ny veg og lokalveg er for dårlig. Mener den planlagte løsningen vil fungere svært dårlig, siden passasjen er planlagt som en undergang, noe som bekreftes av almenningens kontakt med Øståsen skiløyper og Lygna skisenter. Dette på grunn av brøytesnø fra vegene, behov for tilkjøring av snø til undergangene med lastebil og problem med dette ift transport gjennom undergangene mv. Krever at kulvertløsningene frafaller og at det i stedet bygges trebru over rv. 4 og planlagt lokalveg. Fremholder at dette vil skape positiv omtale av Statens vegvesen som utbygger og bli et fint landemerke. Opplyser at almenningen vil stille fri grunn til bru.</p>	<p>om løypekryssinger over veg. Utgangspunktet for løypekryssing er dagens løsning med kulvert under rv.4. Det som er foreslått i planen er 2 stk underganger med plass til løypebredde på 6,5m (fri bredde 7m), som er langt større enn eksisterende undergang. Statens vegvesen har iht merknaden vurdert en løsning med bru / trebru. En slik bru bør plasseres noe sørvest for dagens kryssing, slik at eksisterende kryssing under dagens rv. 4 kan utgå, og det samtidig er kortest avstand mellom ny rv. 4 og planlagt lokalveg. Bru er da anslått til ca 80m lengde, bredde antas å måtte være 7m, dvs ca 560 m2. Lengden defineres bl.a. av frihøydekrav, avstand mellom vegene og stigningskrav for løype over bru iht universell utforming. Basert på erfaringstall anslås kostnad for trebru til ca 15-18 mill ekskl. mva, rigg/drift, planlegging og byggeledelse. Dette er en langt større kostnad enn de kulverter for løypebredde 6,5 m som er lagt til grunn i planforslaget. Statens vegvesen har ut fra finansieringssituasjonen dessverre ikke anledning til å etablere slik bru, men ser seg nødt til å etablere en løsning basert på eksisterende situasjon, men likevel med en forbedring. Statens vegvesen vil imidlertid være positive til en evt reguleringsendring for bru ved privat finansiering dersom Almenning/ Skisenter/ løypelag/ næringsdrivende skulle finne midler til dette. Statens vegvesen vil legge inn krav om brøytetett rekkverk i bestemmelsene og konkurransegrunnlag, samt krav til håndtering av brøytesnø mv i driftskontrakter.</p>
<p>6. Beiteinteresser: Påpeker ulykkesfare ift beitedyr i rv. 4, spesielt storfe og behov for fullverdig sikring av vegen ift å hindre at dyr kommer inn på vegen.</p>	<p>6. Tas til orientering: - Det vises til kommentar til merknad fra Gran kommune/landbrukskontoret.</p>
<p>7. Bomplussing: Viser til at bomplussing ikke er vist i reguleringsplanen.</p>	<p>7. Tas til orientering. Det kreves ikke særskilte arealer i tillegg til regulerte arealer til formålet Samferdselsanlegg og teknisk</p>

<p>Vil ikke akseptere bomplassering sør for avkjøring til Midt-Helgedalen</p>	<p><i>infrastruktur. Bestemmelsen for SKV og SVG suppleres med tekst om at bomstasjoner tillates). Bomplassering avgjøres i særskilt behandling av bompengesaken i Fylkeskommune og kommune.</i></p>
<p>8. Belysning: Ønsker ikke full belysning, slik at vejen blir et lysforurensende element i landskapet. Viser til hytteutvikling mv. Mener krysset bør kunne belyses, men at resten av strekningen kan gis ledelys som på E6 nord for Minnesund.</p>	<p>8. Tas til orientering: <i>Vegbelysning er et trafiksikkerhetstiltak som er normert i gjeldende vegnormaler. Ny rv. 4 planlegges etter dimensjoneringsklasse H5, der normalkravet er at vejen bør belyses. Statens vegvesen vurderer fortløpende om belysningsanlegg er nødvendig, ut fra gjeldende normaler for dette ift trafikkmengde, hastighet oa. Statens vegvesen vil derfor måtte ha bestemmelse om at vejen kan belyses. Et eventuelt fravik for dette må vurderes av Regionvegsjefen etter en begrunnet søknad. (Løsningen på E6 var en prøveordning som Vegdirektoratet i ettertid har bestemt at ikke skal videreføres.)</i></p>
<p>9. Amundrudkrysset: Konstaterer at krysset ikke berøres av denne plan. Presiserer at om dette skal stenges støttes høringsuttalelsen fra PUKK1 / Nicolai Stenersen, siden en stenging av krysset vil gi store trafikale/trafiksikkerhetsmessige konsekvenser.</p>	<p>9. Tas til orientering: <i>Amundrudkrysset foreslås ikke stengt i denne plan. Krysset vil være tilfredsstillende Krysset vil være tilfredsstillende iht aktuell vegnormal N100/2013 dim.klasse U-H5 opp til ÅDT overstiger 12000, evt N100/2019, d.k. H5 opp til 8000. ÅDT er pr 2018 6013 ovenfor krysset og 4100 nedenfor. Prognoser i Nasjonal transportplan antyder en trafikkvekst på ca 33% fram til 2040, dvs noe over 1,5 % pr år. Dette vil innebære at største ÅDT (ovenfor krysset) da vil overstige 8000 og krav om utbedringer av Amundrudkrysset vil utløses om ca 20 år, dvs i 2038. Prognoser for trafikkøkning er beheftet med usikkerhet, ved en trafikkvekst på f.eks. 1% pr år vil kravet bli utløst om 29 år (2047), hvis 2 % legges til grunn utløses det om ca 15 år. Det vil derfor være for tidlig å legge inn investeringer i nytt kryss ved Amundrud i denne plan.</i></p>

<p>10. Øvrig:</p> <p>Opplyser avslutningsvis at momentene i merknadene er diskutert med Lygna skisenter, Øståsen skiløyper, Gran Beitelag Gran Saubeitelag og Lygnasæter og at det forventes at alle innspill blir hensyntatt i den videre planleggingen. Almenningen og de nevnte aktører ser fram til videre møter for samtaler om detaljer i innspillene.</p>	<p>10. Tas til orientering:</p> <p><i>Det er avholdt særskilte møter vedr. dette. Kfr merknad nr. 13 fra Lygnasæter.</i></p>
--	--

Merknad nr / fra:	10 / Lygna skisenter
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Påpeker viktigheten av å skille biltrafikk og skiløpere, rulleskiløpere/gående inn til anlegget. Ønsker derfor at ny adkomstveg til skisenteret flyttes slik at den blir liggende over skisenterets nybygde VA-trasé.</p>	<p>1. Tas til følge:</p> <p><i>Adkomstveg er justert som ønsket, samtidig som føring av løype/gangveg gjennom dagens kulvert er tilpasset dette.</i></p>
<p>2. Påpeker at skisenterets foreslåtte flytting av adkomstvegen vil gi anledning å skille trafikk til skisenter og skytebane.</p>	<p>2. Tas til følge:</p> <p><i>Adkomstveg er justert som ønsket.</i></p>
<p>3. Ønsker bru ved kryssing av rv. 4 og lokalveg da dagens kulvert er krevende driftsmessig.</p>	<p>3. Tas til orientering:</p> <p><i>Statens vegvesen har forståelse for dette. Utgangspunktet for SVV er imidlertid ivaretagelse av dagens løsning med kulvert, ved nye kulverter som er bredere (6,5m) enn dagens kulvert. Bru er skissert og vurdert av Statens vegvesen og anslått til ca 80m lengde, bredde 7-8m. En bru vil da anslås til ca 15-18 mill, en langt større kostnad enn kulverter som er lagt til grunn ved ivaretagelse av dagens løype under rv. 4. Statens vegvesen har dessverre ikke hjemmel til å bekoste løsninger ut over det som er nødvendig for å ivareta dagens situasjon. SVV vil likevel akseptere en mulig privatfinansiert løypebru over rv. 4 og lokalvegen, forutsatt at denne prosjekteres og bygges slik at den godkjennes iht vegdirektoratets krav og har lagt inn areal til slik bru i plankartet.</i></p>
<p>4. Opplyser at den daglige driften av skisenteret er viktigst ift ny adkomst fra rv.4. Påpeker også viktigheten av god tilkomst til Lygnasæter som er en viktig samarbeidspartner.</p>	<p>4. Tas til orientering/ til følge:</p> <p><i>Det vises til pkt. 1 i merknad nr. 13 fra Lygnasæter. Gjennomføring av planen vil gi betydelig bedring av adkomstforholdene og trafiksikkerheten ved adkomstene.</i></p>

Merknad nr / fra:	11 / Lygnalia Grunneierlag SA
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
1. Støtter forslag om skibru fra Almenningen, Lygna skisenter og Lygnasæter.	1. Tas til orientering: <i>Det vises til kommentarene ifbm. de nevnte merknadene (nr 9, 10 og 13).</i>
2. Støtter Lygna skisenters merknad om adkomst	2. Tas til følge: <i>Det vises til kommentaren til merknad nr. 10 fra skisenteret.</i>
3. Påpeker behovet for god tilkomst til Lygnasæter.	3. Tas til orientering/ til følge: <i>Det vises til pkt. 1 i merknad nr. 13 fra Lygnasæter. Gjennomføring av planen vil gi betydelig bedring av adkomstforholdene og trafiksikkerheten ved adkomstene.</i>
4. Støtter Pukk1 Hadelands uttalelse om adkomst til pukkverk, uttalelse om Amundrudkrysset, også i sammenheng med sykling til og fra hyttene og Lygna, samt til og fra jaren stasjon med elsykkel.	4. Tas til orientering: <i>Forholdene for syklistene i området blir betydelig bedret ved at det blir sammenhengende lokalveg fra Pukk 1 og opp til nytt kryss ved Lygnasæter. Det vises eller stil kommentar til Lukk1 Hadelands merknad.</i>
5. Ber om at støyvoll som Lygnalia har bekostet og bygget langs rv. 4 blir forlenget nordover.	5. Tas til orientering: <i>Støyforholdene er vurdert iht gjeldende retningslinjer (T-1442). Det er ikke avdekket behov for utvidelse av støyvoll. Lokale tiltak på enkelte eiendommer blir vurdert nærmere før utbygging settes i gang.</i>

Merknad nr / fra:	12 / Lygnalia Hyttevevforening
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Er positiv til ny lokalveg fra Pukk1 opp til Lygna. Forutsetter at vegen skiltes som sykkelvei.</p>	<p>1. Tas til orientering: <i>Vegen klassifiseres iht vegnormalene som samleveg SA3 med bredde 6,5 meter og trafikkmengde ÅDT opp til 1500 kjøretøy pr døgn. Gang- og sykkelvei vurderes når ÅDT er over 1000. Vegen kan ikke skiltes særskilt som sykkelvei. Det legges likevel til grunn at forholdene for syklende blir betydelig forbedret ift i dag.</i></p>
<p>2. Ber om at vurderinger ift bruk av løypemaskiner i underganger under rv. 4og påpeker at tre underganger blir en dårligere opplevelse for fritidsinteresserte hytteiere og andre. Støtter forslag om skibru fra Almenningen, Lygna skisenter og Lygnasæter.</p>	<p>2. Tas til orientering: <i>Det vises til kommentarene ifbm. de nevnte merknadene (nr 9, 10 og 13).</i></p>
<p>3. Opplyser om overraskelse over at støytiltak ikke er foreslått. Anmoder om forlengelse av eksisterende støyvoll nordover.</p>	<p>3. Tas til orientering: <i>Støyforholdene er vurdert iht gjeldende retningslinjer (T-1442). Det er ikke avdekket behov for utvidelse av støyvoll. Lokale tiltak på enkelte eiendommer blir vurdert nærmere før utbygging settes i gang. Kfr også merknad 11.</i></p>
<p>4. Er positive til nytt planfritt kryss ved Lygnasæter, ber om at Lygnasæter gjøres lett tilgjengelig for hytteiere og publikum for øvrig.</p>	<p>4. Tas til orientering/ til følge: <i>Det vises til pkt. 1 i merknad nr. 13 fra Lygnasæter. Gjennomføring av planen vil gi betydelig bedring av adkomstforholdene og trafiksikkerheten ved adkomstene.</i></p>
<p>5. Støtter Pukk1 Hadelands uttalelse om adkomst til pukkverk, uttalelse om Amundrudkryssset, også i sammenheng med sykling til og fra hyttene og Lygna, samt til og fra jaren stasjon med elsykkel.</p>	<p>5. Tas til orientering: <i>Forholdene for syklistene i området blir betydelig bedret ved at det blir sammenhengende lokalveg fra Pukk 1 og opp til nytt kryss ved Lygnasæter. Det vises eller stil kommentar til Lukk1 Hadelands merknad.</i></p>
<p>6. Ber om at det legges opp til busslommer.</p>	<p>6. Tas til orientering: <i>Det er ikke vist særskilte busslommer på ny veg, men det legges opp til at nåværende buss-stopp ved Lygnasæter opprettholdes.</i></p>

Merknad nr / fra:	13 / Lygnasæter AS v/ Ole Lygna som driver/fester
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Formell merknad er kommentert under, i pkt 2-6.</p> <p>Imidlertid har Statens vegvesen, etter mottak av merknaden, gjennom positiv dialog med Lygnasæter, Brandbu og Tingelstad Almenning, Lygna skisenter, Øståsen skiløyper, Gran beitelag og Gran Saubeitelag Almenningen gjennomført omfattende tilpasninger og justeringer av planen.</p>	<p>1. Tas til etterretning:</p> <p><i>Etter dialog med de involverte er det gjennomført omfattende tilpasninger og justeringer av planen, i hovedsak:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Forskyvning av krysstilknytningen til Lygnasæter, bensinstasjon, hytteområder, skianlegget oa sørover til dagens søndre innkjøring til Lygnasæter / hytteområdene. - Tilhørende justering av sørgående avkjøringsrampe, bl.a. for bedre sikt til bensinstasjon/vegserviceanlegg. - Innregulert areal til mulig privatfinansiert framtidig skibru over ny rv. 4 og lokalvegen, sør for dagens kryssing i kulvert. (Kulvertløsning og nye kulverter under nye veger som vist ved off. ettersyn beholdes også). Kfr også kommentar til merknad fra Lygna skisenter og Øståsen skiløyper nedenfor. -Diverse mindre tilpasninger av drencsystem/avvanning, rundkjøring, kryssramper, adkomst til skianlegg mv, som følge av ovennevnte.
Kommentarer til opprinnelig merknad:	
<p>2. Opplysninger om næringsvirksomheten.</p>	<p>2. Tas til orientering.</p>
<p>3. Egen tolkning av begrunnelsen for krysset og dets betydning for næringsdrivende: Hevder at løsningen ikke harmonerer med den målsetting Gran kommune har lagt til grunn for krysset.</p>	<p>3. Tas til orientering:</p> <p><i>Statens vegvesen er ikke kjent med at Gran kommune har lagt til grunn en egen målsetting for krysset, annet enn at kommune har fremholdt betydningen av ivaretagelse av næringsbedriftene, skisenteret og hytter/løyper i området. Statens vegvesen må utforme krysset ift gjeldende normaler, krav til funksjon, trafiksikkerhet mv.</i></p>
<p>4. Viser til at Mjøsplan AS er engasjert for å utarbeide en kryssløsning som er optimal for Lygnasæter inkl hotell/kro, og bensinstasjonsdriften.</p>	<p>4. Tas til orientering:</p> <p><i>Statens vegvesen har gått gjennom det oversendte forslaget til kryssløsning. Statens vegvesen kan ikke se at dette kan</i></p>

Oversender tegning fra Mjøsplan AS, som viser en løsning som opplyses å være kvalitetssikret «opp mot håndbøker og normaler som gjelder for prosjektering av veg, avkjøringer og vegkryss».

Skisse viser sørgående avkjøringsrampe leger nord enn i Statens vegvesens forslag. Sørgående påkjøringsrampe og kryssløsning foreslås med lokalveg under rv. 4, x-kryss mellom sørgående rampe, lokalveg og adkomst til skisenter på vestsiden. Tilknytning av søndre del av krysset ved dagens søndre innkjøring til Lygnasæter kro og hotell / bensinstasjon og hyttefelt.

Mener egen foreslått løsning er kostnadsbesparende ift Statens vegvesens planforslag.

tilfredsstill de aktuelle normalkrav. Bl.a. kan det pekes på følgende momenter:

- Planskissen viser ikke vegsystemets vertikalnivåer, det vil si vegenes høyde, både innbyrdes og sett mot terreng. Lest ut fra skråningsutslag som er tegnet inn tyder skissen på at begge krysninger er prosjektert med liten høydeforskjell mellom ramper og ny rv. 4. Følgerevet fremholder imidlertid at kryssingene er tenkt å føres under ny Rv. 4, Statens vegvesen forutsetter dette i videre omtale av forslaget. Videre viser skissen ikke løsninger for av- eller påkjøringsramper i nordgående retning. En antar derfor at Statens vegvesens planforslag er akseptabelt ift dette.

- I møte 23. april 2019 redegjorde SVV for at en egen sørgående avkjøringsrampe som i Lygnasæters forslag skjer på et punkt hvor gammel og ny rv. 4 ligger såpass nær hverandre at en ikke får avvirket særlig stigning mellom kulvert og påkobling ved Hurdalskrysset. For at Mjøsplan / merknadens forslag til løsning skal kunne gjennomføres vurderer Statens vegvesen at ny rv. 4 må heves i størrelsesorden 3-5 meter, sammenlignet med planforslaget. Normalkrav til vertikallinjeføring gjør igjen at en ikke «lander» på nivået til eks. rv. 4 før et godt stykke nord for Lygnaelva. Dette vil medføre at konstruksjonen for kryssing av elva her må skiftes i sin helhet, og nødvendig retardasjonsfelt nordfra vil gjøre konstruksjonen 50% bredere. Denne problemstillingen er ikke nevnt i merknadens argumentasjon, men vil gi en betydelig høyere kostnad med planforslaget. Den relative økningen av høyden på ny Rv. 4 vil i tillegg gi uheldige landskapsmessige følger, samt økt arealbeslag på grunn av fylling.

- Skisseforslag viser ikke løsning for adkomst til Lygna skisenter, men det antas ut fra teksten at man forutsetter at eksisterende avkjøring til Lygna skisenter

	<p><i>beholdes. Dette er imidlertid ikke forenlig med aktuell dimensjoneringsklasse og trafiksikkerhet.</i></p> <p><i>- Planskissen viser at Amundrudvegen møter veg fra Lygnasæter i et X-kryss. En er usikker på om dette er vist slik på grunn av at man ikke har tatt seg tid til å tegne opp i detalj med rundkjøring, eller om man mener T-kryss er det ønskelige. I siste fall er den viste krysstypen trafiksikkerhetsmessig uakseptabel og en løsning som er forlatt av Statens vegvesen for lang tid tilbake. Fire veger som møtes vil alltid forutsette rundkjøring, og det blir i denne sammenheng derfor irrelevant å påpeke kostnads- og arealbesparelser for en løsning som ikke er aktuell.</i></p> <p><i>- Statens vegvesen kan etter vurdering ikke se at foreslått løsning er gjennomførbar iht gjeldende vegnormaler og den kan derfor ikke gjennomføres.</i></p>
<p>5. Beskriver utfordringer for driften av bensinstasjon og kro ved SVV's løsning:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sørgående avkjøringsrampe blir veldig lang, slik at trafikanter nordfra ikke vil fange opp avkjøring til Lygnasæter før avkjøringen er passert. ○ Tilknytningspunktet mot Lygnasæter er midt på eks rv. 4, gjør at trafikantene må ta unødig mange valg for å komme til Lygnasæter. ○ Fremholder at siktlinje til Lygnasæter blir svært dårlig, med tanke på vegbanens høyde, lange avkjøringsfelt etc, slik at Lygnasæter ikke blir godt synlig. ○ Oppsummer at løsningen gir uforholdsmessig høy terskel for å komme inn til næringsområdene. ○ Viser til forslag fra SVV i møte 23. april om åpning av direkteadkomst til bensinstasjon og kro mv, men avviser dette pga trafiksikkerhet, vanskelige kjørebevegelser for store kjøretøy mv. 	<p>5. Tas til etterretning/ til orientering:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Statens vegvesen ser dette, kfr forslag til justert løsning i pkt 1 over. b. Kfr forslag til justert løsning i pkt 1 over. <p>Kfr kulepunkt 1 over.</p> <ul style="list-style-type: none"> c. Kfr forslag til justert løsning i pkt 1 over. <p>Forslag til justert løsning: Ut fra det Statens vegvesen etter beste skjønn oppfatter som hovedproblemerkene for næringsdrivende, skisenter, hytteutbygging,</p>

	skiløypeproblematikk mv og løsning av disse har Statens vegvesen utarbeidet et forslag til justert løsning, kfr pkt 1 over.
6. Opplyser at skisenteret genererer lite trafikk, samt at lokalvegen også vil få lite trafikk.	6. Tas til orientering, kfr forrige.

Merknad nr / fra:	14 / Gran beitelag v /Ola Molden
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Innspill til utbyggingen vedr beitedyr på rv. 4:</p> <p>- Påpeker at beitedyr på Rv. 4 har vært et stort problem med nestenulykker, kollisjoner mellom dyr og biler mv i lang tid.</p> <p>Refererer til fellesmøter med alle beitelag vedr dette, kontakt med politiet (kan ikke hjelpe med fjerning av dyr fra vegen), forholdet til vegtrafikkloven (ikke tillatt å oppholde seg i vegbanen) mv.</p> <p>Ønsker ut fra dette at vegen bygges slik at sikkerheten til bilist, beitedyr og dyreholdere ivaretas.</p>	<p>1. Tas til etterretning:</p> <p><i>- Dersom eksisterende beitegjerder er tilfredsstillende vil Statens vegvesen normalt gi tilskudd til oppsetting av nye beitegjerder til erstatning av eksisterende.</i></p> <p><i>Bestemmelsene gir hjemmel for å sette opp gjerder langs vegen, innen formålet «annen veggrunn (SVG). Ansvar for oppsetting av tilfredsstillende beitegjerder / sikring vil bli ivaretatt gjennom grunnervvprosessen etter vedtak av planen.</i></p>

Merknad nr / fra:	15 / PUKK1 Hadeland v/Nicolai Stenersen
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
<p>1. Opplyser at han uttaler seg som daglig leder og styreformann i Pukk 1 Hadeland AS og som grunneier til 105/1 i Gran, som grenser til rv. 4 i aktuelt område.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>
<p>2. Beskriver SVV's opplysning i oversendelsesbrevet til planforslaget om at Amundrudkrysset inntil videre beholdes som i dag. Kommenterer at det ikke antydes noe om hva eller når noe vil skje med krysset. Hevder at unnlåtelsen av å ta med nytt kryss som forsøk på å unngå en sentral problemstilling til fordel for å ta med flere kilometer utbedring nord for Lygna, samt at .det som reguleringsplanen foreslår vil medføre enda dårligere forhold med tungtransport gjennom eksisterende boligområder mv.</p>	<p>2. Tas til orientering: <i>Statens vegvesen må forholde seg til aktuelle dimensjoneringskriterier og finansieringssituasjonen, som ikke tilsier forskuttering av tiltak i Amundrudkrysset før ÅDT utløser krav om dette iht gjeldende vegnormal.</i> <i>Amundrudkrysset foreslås derfor ikke stengt i denne plan. Krysset vil være tilfredsstillende iht aktuell vegnormal N100/2013 dim.klasse U-H5 opp til ÅDT overstiger 12000, evt N100/2019, d.k. H5 opp til 8000.</i> <i>ÅDT er i pr 2018 6013 ovenfor krysset og 4100 nedenfor. Prognoser i Nasjonal transportplan antyder en trafikkvekst på ca 33% fram til 2040, dvs noe over 1,5 % pr år. Dette vil innebære at største ÅDT (ovenfor krysset) da vil overstige 8000 og krav om utbedringer av Amundrudkrysset vil utløses om ca 20 år, dvs i 2038.</i> <i>Prognoser for trafikkøkning er beheftet med usikkerhet, ved en trafikkvekst på f.eks. 1% pr år vil kravet bli utløst om 29 år (2047), hvis 2 % legges til grunn utløses det om ca 15 år. Det vil derfor være for tidlig å legge inn investeringer i nytt kryss ved Amundrud i denne plan.</i> <i>Statens vegvesens vurdering er at åpning av lokalveg opp til Lygna og å beholde dagens kryss ikke medfører vesentlig økt trafikk i boligområder.</i> <i>Statens vegvesen finner det hensiktsmessig å ta med arealer til utvidelse av rv. 4 nord for Lygna, ned til dagens 3-feltsløsning i nord, både av hensyn til trafiksikkerhet og avklaring av vegens plassering</i></p>
<p>3. Opplyser om trafikkbelastningen som følger av virksomheten i pukkverket:</p>	<p>3. Tas til orientering: <i>Pukk 1 beholder sin adkomst fra lokalvegen som i dag, men får i tillegg</i></p>

<p>- 40 turer pr dag med lass, totalt 80 tunge biler / vogntog pr. dag.</p> <p>- Viser samtidig til trafikk fra Lunner pukkverk, nabovirksomhet like nord for Pukk 1 Hadeland. Forutsetter at dette Pukkverkets direkte adkomst fra rv.4 blir stengt.</p>	<p><i>adkomstmulighet nordfra via nyttkryss på Lygna. Lunner pukkverk sin avkjørsel fra rv. 4 vil bli stengt. Begge pukkverk vil da få adkomst via eksisterende og ny lokalveg mellom Amundrud og Lygna, med krysstilknytning til rv. 4 begge steder. Lokalvegen klassifiseres iht vegnormalene som samleveg SA3 med bredde 6,5 meter og trafikkmengde ÅDT opp til 1500 kjøretøy pr døgn. Selv om 80 lass pr dag ikke er en ubetydelig trafikkmengde, anser Statens vegvesen planlagt dimensjoneringsklasse for lokalvegen som tilfredsstillende. Dette gjelder også iberegnet trafikk fra nabopukkverket, I tillegg vil trafikken kunne fordele seg på begge kryss, både ved Amundrud og Lygna.</i></p>
<p>4. Minner om kommentar ved oppstart, der det opplyses at man som grunneier langs betydelig del av rv. 4 stilte seg velvillig til avgivelse av grunn til vegforbedring. Opplyser at det fortsatt er et ønske om konstruktiv dialog, selv om invitasjonene så langt ikke er blitt besvart av Statens vegvesen.</p>	<p>4. Tas til orientering: <i>Statens vegvesen ønsker en konstruktiv. Spørsmål om grunnerverv avklares i prosess etter vedtak av reguleringsplan.</i></p>
<p>5. Kommenterer at hensikten med å forlenge lokalvegen opp til Lygna synes å være å oppnå en god lokalvegtilknytning for brukere av skisenter og friluftsområder. Anser dette vil gi økt sykling, rulleskibruk og myke trafikanter ellers. Fremholder da at en ikke bør lage løsninger som tvinger mye tungtrafikk inn på samme vei.</p>	<p>5. Tas til orientering: <i>Kfr pkt 3 over. Veggen er dimensjonert for ÅDT opp til 1500 pr døgn. Et alternativ til at pukkverkene bruker vegen vil være egen krysstilknytning for disse. Statens vegvesen må i sine investeringer legge samfunnsøkonomiske betraktninger til grunn, og på motorveg / motortrafikkveg kan det derfor anlegges kryss ved større befolkningsområder eller næringsområder, ved kryss mellom overordnede veger. På strekningen mellom Sandvoll og Lygna vil det ved gjennomføring av planen 4 kryss (Sandvoll, Mohagen, Amundrud og Lygna, nå med sammenhengende lokalveg på hele strekningen). SV må derfor anse adkomstforholdene lokalt, samt trafikksikkerheten tilfredsstillende ift gjeldende normaler.</i></p>
<p>6. Kommenterer at også tømmertransport fra Badstuvegen vil måtte benytte lokalvegen.</p>	<p>6. Tas til orientering: <i>Kfr pkt 5 over. Selv om det tidligere fra flere hold er opplyst at det meste av tømmertransporten går sørover legges det</i></p>

	<i>til grunn at forlengelse av lokalvegen opp til Lygna i noen grad vil kunne bidra til bedring av forholdene, med mulighet til krysstilknytning på Lygna i tillegg til Amundrud.</i>
7. Opplyser at kjøring om Lygna vil medføre en ekstra transportavstand på 6km pr tur og et stort merforbruk av Diesel.	7. Tas til orientering: <i>Siden Amundrudkrysset skal opprettholdes og lokalvegen / pukkverkene også knyttes til Lygna vil dette ikke være relevant nå. I denne situasjonen vil trolig drivstofforbruk/transportarbeid nå i stedet kunne bli noe redusert ved effektivisering av transport i nordlig retning.</i>
8. Viser til tidligere innspill om løsninger med direktetilknytning mellom rv. 4 og lokalveg/pukkverk, f.eks. nordgående avkjøringsrampe til Badstuvegen og bruk av dagens undergang under rv. 4, direkteført sørgående påkjøringsrampe fra Pukk 1 til rv. 4.	8. Tas til orientering: <i>Dette var spørsmål som var diskutert ved oppstart i forhold til at det ble antatt at det kunne være aktuelt med stenging av Amundrudkrysset. Siden dette nå skal opprettholdes og lokalvegen / pukkverkene også knyttes til Lygna vil dette ikke være relevant nå.</i>
9. Opplyser at en rekke av beboerne langs bygdeveien har gitt uttrykk for misnøye med planforslaget og vedlegger kopi av brev til Statens vegvesen av 14. mai 2019 med underskrifter fra 54 oppsittere/grunneiere og andre.	9. Tas til orientering: <i>Siden Amundrudkrysset skal opprettholdes og lokalvegen / pukkverkene også knyttes til Lygna i tillegg kan ikke Statens vegvesen se at planlagte tiltak vil påvirke trafiksikkerheten eller trafikkforholdene for øvrig med konsekvenser langs lokalvegsystemet i negativ retning.</i>

Merknad nr / fra:	16 / Tingelstad Skytterlag
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
1. Opplyser at laget er en av eierne an Lygna skytebane. Regner med at eksisterende bom på nåværende adkomstveg blir flyttet til den nye adkomstvegen via skisenteret uten kostnad for eierne av Lygna Skytebane. Stille gjerne på befaring for å fastsette plassering.	1. Tas til etterretning: <i>Plassering av bom blir fastsatt i detalj gjennom grunnervvervsprosessen etter vedtatt plan. Prinsippet for dette er at berørte holdes skadesløse ift følger av planen.</i>
2. Påpeker at ny adkomst blir 4 ganger lenger enn dagens og at dette 4-dobler vedlikeholdskostnadene, samt at skytterlagene har liten mulighet til å finne dekning for dette.	2. Tas til etterretning: <i>Også dette blir ivaretatt gjennom grunnervvervsprosessen etter vedtatt plan. Store deler av vegen blir felles med Lygna skisenter.</i>

Merknad nr / fra:	17 / Øståsen Skiløyper
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
1. Påpeker at dagens kulvert under rv. 4 fra 1999 er for liten for dagens nye, store løypemaskin, og ønsker bru ved kryssing av rv. 4 og lokalveg. Påpeker at dagens maskin har bredde 6,5 meter.	1. Tas til orientering: <i>Statens vegvesen har forståelse for dette. Utgangspunktet for SVV er imidlertid ivaretagelse av dagens løsning med kulvert. Nye kulverter er planlagt for å ivareta bredde 6,5m. Det vises ellers til merkningen fra Lygna skisenter.</i>
2. Understreker viktigheten av god tilkomst til Lygnasæter og utfartsparkering.	2. Tas til orientering/ til følge: <i>Det vises til pkt. 1 i merknad nr. 13 fra Lygnasæter. Gjennomføring av planen vil gi betydelig bedring av adkomstforholdene og trafiksikkerheten ved adkomstene.</i>

Merknad nr / fra:	18 / Lygna Hytteforening (LH)
Hovedinnhold:	Kommentar og forslag til behandling:
1. Påpeker at vegtrafikkstøy er merkbar for hyttefeltene i dagens situasjon og er bekymret for støysituasjonen når rv. 4 trekkes nærmere fritidsbebyggelsen. Ber SVV iverksette støyreducerende tiltak på strekningen, f.eks jordvoll.	1. Tas til orientering: <i>Støyforholdene er vurdert iht gjeldende retningslinjer (T-1442). Det er ikke avdekket behov for utvidelse av støyvoll. Lokale tiltak på enkelte eiendommer blir vurdert nærmere før utbygging settes i gang.</i>
2. Påpeker viktigheten av krysningspunkter fra øst-til vestsiden av rv. 4. Bekymret for trafiksikkerheten til syklistene ved bruk av lokalveg under rv. 4. Mener lokalveg bør ha sykkelfelt.	2. Tas til orientering: <i>Statens vegvesen har forståelse for dette. Utgangspunktet for SVV er imidlertid ivaretagelse av dagens løsning med kulvert. Nye kulverter er planlagt for å ivareta bredde 6,5m. Lokalveg planlegges med 1,5 meter skulder på hver side av kjøreveg, og skiløypa vil representere et planskilt alternativ uten motortrafikk. Det vises ellers til merkningen fra Lygna skisenter.</i>
3. Uttrykker skepsis til etablering av rundkjøring som del av kryss ved Lygna, siden det gjør at Lygna mister gjennomgangstrafikk som viktig del av næringsgrunnlaget. Mener også rundkjøring beslaglegger betydelige. Støtter Lygnasæters forslag til kryssløsning på Lygna.	3. Tas til orientering: <i>Det vises til utførlig omtale av kryssutforming under merknad nr. 13 fra Lygnasæter.</i>
4. Ber om at SVV i sin dialog med Gran kommune har en egen avkjøring til Lygnalia på agendaen	4. Tas til orientering:

<p>når man arbeider videre med reguleringsplanen. Påpeker at dette vil bety at trafikkbelastningen fordeles på en bedre måte enn dagens løsning. Viser til vedlagt brev til Gran kommune av 25.05.18 under samme tema. Brevet foreslår ulike adkomstalternativer til hytteområdet sørfra via lokalvegen.</p>	<p><i>Forholdet er kommentert i merknadsrapport i forbindelse med varsel om oppstart. Omtalen gjengis her: Statens vegvesen vil legge til grunn at adkomst til hytteområdene skal skje iht gjeldende reg.planer for disse. Planen for rv. 4 vil ikke legge opp til noen endringer på dagens rv. 4 sør for dagens avslutning av midtdelene. Egen avkjøring fra rv. 4 til hyttefelt vil være i strid med gjeldende vegnormal og kan derfor ikke etableres. Dersom det fremmes reguleringsplan for andre løsninger med adkomst fra lokalvegssystemet vil Statens vegvesen uttale seg til dette hvis/når dette kommer. Statens vegvesen vil oppfordre Gran kommune til å vurdere trafikkforholdene på eksisterende vegnett ift et eventuelt konkret planforslag fra foreningen eller andre.</i></p>
<p>5. Påpeker at Lygna Hytteforening blir omtalt som «Lygnalia Hytteforening» i merknadsrapport tilhørende varsel om oppstart.</p>	<p>5. Tas til orientering.</p>