

Høringsinnspill med rådmannens kommentarer etter offentlig ettersyn  
av områderegulering Nittedal Stasjonsområde

16. mai 2011

Dokument nr	Navn	Dato
08/922-53	Alfred A Dale	28.07.2010
08/922-55	Lensmannen i Nittedal	05.08.2010
08/922-56	Gunnar Eigeland	08.08.2010
08/922-57	Mette Sundsvoll	09.08.2010
08/922-58	ROM Eiendom	17.08.2010
08/922-59	Fylkesmannen i Oslo- og Akershus	18.08.2010
08/922-60	Hundremetersbakken veilag	23.08.2010
08/922-61	Beboerne i Ringveien 36B, 42, 44A og 44B	24.08.2010
08/922-62	Alfred Dale og Harald Gundersen	24.08.2010
08/922-63	Harald Gundersen	26.08.2010
08/922-65	Rotnes helse- og sevicesenter v./Per Inge Dalelid	01.09.2010
08/922-66	Chris Pettersen og Marte Hagebø	02.09.2010
08/922-68	Björg og Sigmund A Antonsen	06.09.2010
08/922-70	Statens vegvesen	06.09.2010
08/922-71	Gunnar Storsveen	25.06.2010
08/922-72	ROAF	06.09.2010
08/922-73	Jernbaneverket	06.09.2010
08/922-74	Audun Sæthre	09.09.2010
08/922-75	Naturvernforbundet i Nittedal	10.09.2010
08/922-76	Torstein Stavdal	09.09.2010
08/922-77	Ragna Flækøy	09.09.2010
08/922-78	Per Gunnar Jevne	08.09.2010
08/922-79	Tumyhaugen vel v./Kjell Erik Dæhlen	10.09.2010
08/922-80	Øvre Romerike Prosjektering AS v./Anja Øren	10.09.2010
08/922-81	Sørlihaugen vel	10.09.2010
08/922-82	Deborah Rieser og Tom Sørensen	09.09.2010
08/922-83	Guro Ørjasæter Sørli og Guttorm Sørli	09.09.2010
08/922-85	NIL v./Henry I Beck	10.09.2010
08/922-86	Akershus Fylkeskommune	10.09.2010
08/922-87	Bård Natvig	16.09.2010
08/922-89	FAU og SU, Sørli skole	16.09.2010
08/922-91	Gorm Lunde	21.09.2010
08/922-92	Knut Gamborg på vegne av Åse Gamborg	11.09.2010
08/922-93	Signe Fossum	20.09.2010
08/922-95	Terje Rasmussen, udatert, arkivert	24.09.2010
08/922-97	Myhrerskauens vel v./Anders Mathisen	23.09.2010

**Rådmannen har laget felles kommentar til overgang  
Tumyrveien – Nordliveien, og til innspill til adkomstvei til  
kommuneplanens B6 / adkomst fra fremtidig rv4.**

*Eventuelle vedlegg til høringsuttalelsene er ikke vedlagt.*

*Merknad: Innspillene som ble mottatt på papirformat er skannet inn, for deretter å gjennomgå automatisk tekstgjenkjenning, før de er tatt inn i dette dokumentet. På bakgrunn av dette kan det forekomme enkelte orddelingsfeil, samt enkelte skrivefeil i innspillene, selv om disse er forsøkt luket ut. Det presiseres at kommentarene er skrevet på grunnlag av de originale innkommende dokumenter, for å unngå misforståelser som kunne oppstå på grunn denne type feil.*

## **Alfred A. Dale 28.7.2010**

Det vises til side 16 (i planbeskrivelsen fra mai 2010, merknad planavd.).

Der står det bl.a. følgende:

"Det bør bygges en jernbanelinje mellom Nordliveien og Tumyrhaugen".

Mitt innspill til planavd. var på 3 sider med overskriften "Vedr. reguleringsplan for Stasjonsområde". Side 1 handlet om dagens trafikkproblemer i St.området, For nevnte overgang sto det følgende: "For å sikre kryssingen av jernbanelinjen mellom Tumyrhaugen og Nordliveien planlegges det en fotgjengerovergang".

Side 2 handlet om en løsning basert på "Ringveien", og hvilke trafikkforbedringer den vil gi i framtiden. For nevnte overgang sto det følgende: "Den planlagte jernbanelinjen mellom Tumyrhaugen og Nordliveien og videre til Sørli skole blir med den nye veien ikke nødvendig".

Jeg kan vanskelig se at dette kan tolkes som om jeg er for en overgang mellom Tumyrhaugen og Nordliveien.

Jeg vil gjerne tilføye følgende:

Det finnes en livsfarlig overgang til som krysser jernbanelinjen i Lurslia. Den benyttes året rundt til turer i Nordmarka, og med en langt større gjennomgangstrafikk sammenlignet med overgangen Tumyrhaugen - Nordliveien. Dersom disse to overgangene slås sammen til en undergang ved siden av "Ringveien", blir den planlagte overgangen Tumyrveien - Nordliveien unødvendig. Dermed opphører også fløytingen fra toget til stor glede for innbyggerne.

### ***Rådmannens kommentar:***

*Angående "ringveien" viser rådmannen til kommentarer til A. Dale og Harald Gundersen sitt felles innspill nedenfor.*

*Ellers tas høringsuttalelsen til orientering.*

## **Lensmannen i Nittedal 5.8.2010**

### **Offentlig ettersyn - områderegulering for Nittedal stasjonsområde**

Vi viser til deres brev av 25.6.10 vedr. offentlig ettersyn - områderegulering for Nittedal stasjonsområde og kjøremønster mellom stasjonsområdet og Kruttverket. Politiet i Nittedal har ingen merknader til sak 65/10 og 66/10.

### ***Rådmannens kommentar:***

*Høringsuttalelsen tas til orientering.*

## **Gunnar Eigeland 8.8.2010**

### **OMRÅDEREGULERING FOR NITTEDAL STASJONSOMRÅDE.**

Jeg viser til kommunens brev av 25.6.2010.

Det er i dag etablert en sti mellom Øvre Huseby og Sagerudstubben. Denne er mye brukt både sommer og vinter, blant annet av skolebarn. Stien har vært tegnet inn på tidligere planforslag, men er nå fjernet. Jeg mener det er behov for en sti her, og foreslår at denne igjen tas inn i planen. Det er imidlertid viktig at den ikke utformes slik at den blir attraktiv for motorsykler eller biler.

### ***Rådmannens kommentar:***

*Kommunen er klar over denne stien, og den ble vurdert under utarbeidelsen av planen. Stien ligger imidlertid på privat grunn, og i forlengelse av en privat vei. Kommunen kan ikke regulere offentlig tilgjengelig turdrag (sti) i forlengelse av private fellesarealer, uten å ta over grunn.. Å regulere denne*

*stien som offentlig tilgjengelig, ville derfor medført at kommunen måtte erverve grunnen, samt overta all drift og vedlikehold av Sagerudstubben. Dette er vurdert å være for kostbart i forhold til nytten, når det finnes ett alternativ via Lundveien.*

## **Mette Sundsvoll 9.8.2010**

### **Vedr. områderegulering for Nittedal Stasjonsområde 05.05.10**

Viser til mottatt høringsforslag og har følgende innspill vedr min eiendom i Solliveien, omtalt som B1 i planen.

Min eiendom består av 3 bruksnr.; gnr. 15, bnr. 240, 724 og 324. Jeg ser av planen at bnr. 324 ikke er medtatt på reguleringskartet. Dette regner jeg med beror på en missforståelse, eller at kartet viser for stort område til at dette faktisk kommer frem, da denne tomten var "gul" under forrige utkast. Bnr. 324 er et viktig tomteområde for god utvikling av de øvrige bruksnumre.

I forbindelse med regulering ønsker jeg ovennevnte bruksnr. regulert til blokkbebyggelse (ev. konsentrert småhusbebyggelse). Først og fremst fordi jeg tror tomten egner seg veldig godt til terrasserte blokker, bla med bakgrunn i følgende:

- Tilliggende eiendommer er enten offentlige bygg eller blokk. Eiendommen tar ikke del i et eneboligmiljø.
- Eiendommen har gjennom tidligere tider alltid vært benyttet til flermannsbolig
- Kvalitetene på denne eiendommen, er de samme som i blokken på Sollie, flott utsikt, men veldig dårlige solforhold mot vest, ettermiddagssolen, noe som kan løses i større grad ved blokkbebyggelse, ref felles takterrasser etc. Jeg tror på sikt at dette kan bli et veldig flott område å bygge en leilighetsblokk på med leiligheter som får kvaliteter som skog, natur, utsikt, usjenert beliggenhet, samt de kvalitetene som tillegges i utformingen av bebyggelsen.

### ***Rådmannens kommentar:***

*Gnr/bnr 15/324 er i det endelige planforslaget regulert til boligformål. Ellers vises det til endring av planen for området Solli, sendt på høring i februar 2011, som innebærer at de tre bruksnr. inngår i Hensynssone H810\_2, som åpner for at området på sikt kan utvikles til konsentrert bebyggelse/lavblokker. Det kreves for øvrig felles planlegging for hele hensynssonen, før en slik endring kan skje, samt at det er knyttet rekkefølgebestemmelser gjennom områdeplanen til en slik endring.*

## **ROM Eiendom 17.8.2010**

### **NITTEDAL STASJONSOMRÅDE - OMRÅDEREGULERING - UTTALELSE VED OFFENTLIG ETTERSYN**

Vi viser til Deres oversendelse av 25.06.2010. Rom Eiendom har ved flere tidligere anledninger uttrykt at vi ønsker å få utnyttet arealstripen sør for jernbanesporene, mot Sørliveien, til en utbygging som kan støtte opp under Nittedal stasjon som kollektivknutepunkt. Kommunen har også gitt uttrykk for vilje til å satse på stasjonsutvikling, slik vi har oppfattet det. Dette vil være i samsvar med statlige føringer nedfelt i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Men i det foreliggende planforslaget er mesteparten av den ovennevnte arealstripen foreslått regulert til Annen banegrund – grøntareal (så vidt vi kan tolke kartet). Det er ikke gitt reguleringsbestemmelser til feltet. Men feltet er merket H810, dvs "det stilles krav til felles planlegging". Det kan antyde at kommunen på sikt ser for seg en utvikling her. I tillegg er dagens parkeringsplass mot Sørliveien foreslått innregulert.

Når det gjelder parkering for de reisende på Nittedal stasjon, sier avtaleverket mellom NSB/Rom (som grunneier) og Jernbaneverket (som ansvarlig for publikumsfasilitetene inklusive parkering) at parkeringen skal finne sted på det dertil avsatte romslige arealet på nordsiden av sporene. Ved

ytterligere behov må man søke å optimalisere utnyttelsen av dette arealet, eventuelt ved hjelp av flerplans løsninger på sikt, slik vi ser det.

Dagens parkeringsplass mot Sørli veien er godkjent av oss på midlertidig basis. Rom Eiendom ønsker ikke at denne skal bli permanent, noe en reguleringsfesting ville medføre.

Rom finner det lite offensivt å bare reguleringsfeste dagens bruk på denne arealstripen, som faktisk har et utviklingspotensial. Når stasjonsområdet nå skal reguleres, må man benytte anledningen og planfeste et arealformål som kan gi stasjonsområdet større tyngde som knutepunkt og tettstedssentrum. Konkret ønsker Rom Eiendom at hele arealstripen sør for selve jernbanearealet reguleres til sentrumsformål (bolig-næringsvirksomhet-service). Arealutnyttelsen må være så høy som mulig under hensyntagen til omgivelsenes karakter. Vi tenker oss egendekning av parkering hovedsakelig i kjeller/under terreng.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rådmannen mener det er vil være uheldig å åpne for utbygging av den omtalte arealstripen uten å samtidig se på alternative løsninger, som i tillegg omfatter trasé for Sørliveien og de nærmeste eiendommene sør for Sørliveien.*

*Områdeplanen har derfor regulert dagens bruk av området i plankartet, men med en hensynssone H810\_1 (H810 i opprinnelig planforslag, merk planavd.) over området, der det stilles krav til felles planlegging, og samtidig åpner for at området i fremtiden kan omformes til konsentrert bebyggelse og/eller lavblokker.*

## **Fylkesmannen i Oslo- og Akershus 18.8.2010**

### **VEDR. OFFENTLIG ETTERSYN AV REGULERINGSPLAN FOR NITTEDAL STASJONSOMRADE, NITTEDAL KOMMUNE. FYLKESMANNENS MERKNADER**

Vi viser til brev fra Nittedal kommune av 25.06.2010 vedr. ovennevnte.

Hovedformål med planen å omregulere Nittedal stasjonsområde slik at reguleringsplanen for området er i tråd med gjeldende arealbruk. Det legges videre opp til noe ny boligbebyggelse og etablering av forretninger og kontorer i nærmere definerte områder av planen, i hovedsak rundt Nittedal stasjon. rundt stasjonen ønskes utviklet et lokalsenter, med tilbud tilpasset nærområdets behov. Før utvikling av fortetningsområdet rundt Nittedal stasjon kan skje, stilles det krav om ny reguleringsplan, som skal avklare mer detaljert de endelige rammer for utviklingen her. I tillegg foreslås flere nye trafiksikkerhetstiltak i planen, blant annet nye fortau, gang- og sykkelveger og turvegforbindelser. Saken innebærer også oppheving av eksisterende reguleringsplaner for planområdet. Planområdet er i gjeldende kommuneplan for Nittedal i det alt vesentlige vist som boligområde, sentrumsområde, offentlige områder, friområder/idrettsområder. Oversendelsen inneholder også sak om kjøremønster mellom stasjonsområdet og Kruttverket.

Fylkesmannens merknader.

Miljøvern avdeling ens merknader Miljøvern avdelingen viser til fylkesmannens uttalelse av 26.01.2009 til varsel om oppstart av arbeidet med reguleringsplanen. Vi finner at planen på en tilfredsstillende måte ivaretar hensynet til friluftsliv, friområder, grønnstruktur, vassdrag og biologisk mangfold. Vi viser her særlig til at vassdragene innenfor planområdet er ivaretatt med kant soner, og at planen ikke medfører omdisponering av friområder til byggeformål.

Støy

Planforslaget legger opp til noe fortetting og utbygging til blant annet boligformål. Vi forventer at det ved nye byggesøknader der formålet er støyfølsom bebyggelse, gjøres en støyvurdering. Der støynivået overskrider anbefalte grenseverdier i Miljøvern departementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T -1442 tabell 2, skal det gjennomføres en støyfaglig utredning.

## **Rådmannens kommentar:**

*Høringsuttalelsen tas til orientering.*

### **Hundremetersbakken veilag 23.8.2010**

Vedrørende områderegulering for Nittedal stasjonsområde, oppheving av eldre reguleringsplaner i stasjonsområdet og sak om kjøremønster mellom stasjonsområdet og Kruttverket.

Husstandene i Tumyrveien 46-62 har nylig dannet et veilag med navnet "Hundremeterbakken". Veilaget har i et medlemsmøte 12. august i år diskutert nylig utsendt høringsutkast til "Offentlig ettersyn - Områderegulering for Nittedal stasjonsområde, ... .", Deres ref. 08/922-52 L12 datert 25.06.2010 og ser at det her åpnes for å etablere fotgjengerovergang "GB1" fra innerst i "vår vei" til tilsvarende punkt nær jernbanelinja i Nordliveien.

Veilaget ber om at følgende uttalelse protokollføres i saken:

"Veilaget Hundremeterbakken er kjent med at det lenge har vært ønskelig å etablere en overgang over jernbanelinja mellom Tumyrhaugen og Sørlihaugen med tanke på sikrere skolevei til Sørli skole for barn bosatt på Tumyrhaugen. Veilaget vil protestere på foreslått plassering av overgangen, i det:

- Denne delen av Tumyrveien er tilfartsvei for i alt 14 boenheter og brukes som gangvei til/fra eiendommene og til biltrafikk (egne og besøkende privatbiler og offentlig/privat tjenestekjøring). Veiens bredde og omgivelser på aktuelt sted er i dag slik at økt fotgjengertrafikk og gjennomgang (særlig av stort antall mindreårige fotgjengere til og fra Sørli skole) dramatisk vil øke faren for bil/fotgjengerulykker, selv om endringen ikke medfører økt biltrafikk. Selv om veien utbedres og utvides, vil faren for ulykker øke dramatisk ved økt fotgjengertrafikk, idet veiens stigning krever at biler vinterstid må holde en viss fart for å komme opp;
- brokonstruksjonen som må til for å etablere en helårs overgang er ikke angitt, men antas å måtte bli betydelig. En slik konstruksjon vil:
  - o hemme utsikt og redusere antall soltimer for flere av eiendommen;
  - o virke svært beskjemmende på helhetsinntrykket av boligområdet; og dermed:
  - o forringe verdi på opparbeidede eiendommer; Særlig vil de nederste boligene få mesteparten av belastningen

Vi antar videre at beboere i Nordliveien eller generelt i Ringveien/Sørliveien-området har liten eller ingen nytte av overgangen, idet deres tilgang til marka og offentlige/private tjenestetilbud ikke vil bedres ved bygging av overgangen."

## **Rådmannens kommentar:**

*Det vises til rådmannens kommentar angående overgang Tumyrveien – Nordliveien i siste del av dokumentet.*

### **Beboerne i Ringveien 36B, 42, 44A og 44B 24.8.2010**

Høring - stasjonsområdet

**1. Innledning. Hva uttalelsen gjelder.** Uttalelsen her avgis av 4 husstander/boligeiere innenfor planens område. Uttalelsen gjelder forslaget om å innføre byggegrense 30 meter fra jernbane, inn på våre bebygde boligtomt er nord i Ringveien, slik som inntegnet på forslaget til plankart. Se også forslaget til områdereguleringsplan 5.5.10 punkt 1.2, som sier at ny bebyggelse skal oppføres innenfor byggegrenser fra vei og jernbane som vist på plankartet.

Det fremgår av planbeskrivelsen at reguleringsplanen fra 1955 ikke har byggegrenser, jf Nittedal kommunes planbeskrivelse mai 20 10 med tittel "Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde" punkt 5.4.6. Videre står bl.a. følgende:

"Generell byggegrense mot jernbane er 30 m. I Vestliveien og øst for Nordliveien, begge i felt B1, er eksisterende småhusbebyggelse oppført før byggegrensen ble satt til 30 m. Det samme gjelder for boligene nord for jernbanen der ny overgang GB I er planlagt (også felt B1). For at det skal være mulig å kunne utvikle eksisterende boliger uten å måtte søke dispensasjoner, samt at det er ønskelig at det skal være mulig å rive og sette opp nye boliger der de gamle har stått så er byggegrensen mot jernbane i dette området satt til 20 m i planforslaget.

Vest for Nordliveien og nord for Ringveien er eksisterende bebyggelse oppført med en avstand fra jernbanen på ca 25 m og mer. I motsetning til ovenfor nevnte områder så vil ny bebyggelse i dette området for det meste måtte komme nærmere jernbanen enn eksisterende bebyggelse. I tillegg finnes flere større ubebygde eiendommer ( 1,2 - 2,3 dda) langs jernbanen her. Byggegrensen for området settes derfor til 30 m. Foruten 3 hus i Ringveien som ligger ca 25 - 27 m fra jernbanen, er det ingen eksisterende bolighus som kommer i konflikt med en slik byggegrense."

**2. Hvordan vi er berørt.** De siste 3 husene i sitatet er oss, Ringveien 36 B (gnr 15 bnr 611), Ringveien 42 (gnr 15 bnr 514), Ringveien 44 A (gnr 15 bnr 318) og Ringveien 44 B (gnr 15 bnr 397). Ringveien 44 A/B, oppført ca 1958, er en vertikalt delt tomannsbolig.

For gnr 15 bnr 611, bnr 514 og bnr 397 blir deler av boligene liggende innenfor den foreslåtte 30-metersgrensen i følge forslaget til plankart, muligens også et hjørne av bnr 318. For bnr 397 tilsier plankartet at mesteparten av eksisterende bolig blir liggende innenfor grensen. Bilag: Kartutskrift som viser tomtene med bebyggelse og grenser.

**3. Våre merknader.** Vi ber om at den endelige planen tar større hensyn til de etablerte rettsforhold og til etablert bebyggelse enn hva planforslaget gjør.

Konkret ber vi om at tomtegrensene ca 12-13 meter fra jernbanesporets midtlinje + 4 meter etter plan- og bygningsloven § 29-4 opprettholdes som byggegrenser mot jernbanen, altså å ca 16-17 meter. Dette er det som ut fra gjeldende reguleringsplanen i dag gjelder for våre eiendommer. Subsidiært ber vi om at byggegrensen settes til 20 meter. 20 meter blir tilsvarende som foreslått for alle andre bebygde eiendommer i planområdet.

Tomtene våre er etablert på grunnlag av reguleringsplanen 1955 og utbygd i samsvar med og i tillit til denne. Det bør legges vekt på vurderingen som ble gjort i 1955 og at tomter med bolighus senere er omsatt i tillit til den adgang til endring, mulighet for gjenoppføring av hus og eventuell påbygging/plassering av uthus som ligger innenfor planen av 1955.

Planforslaget legger opp til, som planforslaget sier, "konflikt" mellom våre fra før lovlig oppførte hus og forslaget. Dette mener vi er unødig og urimelig. Vi mener at det ikke er påvist noe konkret behov for en annen byggegrense mot jernbanen på stedet i dag enn det var i 1955, da samme jernbanelinje også befant seg her. Det som er vist til som begrunnelse er bare at "generell byggegrense mot jernbane er 30 m".

Allerede stedets gjeldende reguleringsplan fra 1955 viser at dette ikke en regel uten unntak. Kommunen står rettslig sett fritt til å avgjøre spørsmålet om byggegrenser. Jernbaneloven av 1993 § 10 første ledd første punktum sier følgende om dette:

"Det er forbudt uten etter avtale med kjøreveiens eier å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, *dersom ikke annet følger av reguleringsplan.*" (vår kursivering).

I jernbanelovens forarbeider gir Samferdselsdepartementet bl a følgende merknader når det gjelder 30 meters regelen, se ot prp nr 63 (1992-93) punkt 7.4, kommentarer til § 10: "Det foreslås en 30 meters grense i likhet med det som er maksimum for veianlegg. Denne grensen er foreslått å kunne fravikes dersom det følger av reguleringsplan ... ". Både loven og forarbeidene viser altså at jernbanelovens

grenser å regne som en maksimumsgrense, som ikke hindrer at boligtomter og bygninger tillates lagt nærmere linjen.

Forskjellsbehandlingen av våre eiendommer fremstår som lite rimelig. Se sitatet foran om at de andre eiendommene får 20 meter byggegrense for å gis mulighet for å utvikle eksisterende boliger uten å måtte søke om dispensasjoner og at det skal være mulig å rive og sette opp nye boliger der de gamle har stått. Disse hensynene gjør seg gjeldende for oss også.

Vi tilføyer at vi med en byggegrense på 30 meter kan komme i en vanskelig situasjon også tilfeldig og ufrivillig, f eks med tanke på brann. Brannforsikringer vil ikke dekke ekstrakostnader som følger av at samme tomt ikke kan benyttes for gjenoppføring av en bolig eller en tilsvarende bolig, fordi dette følger av en offentlig regulering, ikke av forsikringstilfellet.

Konkret om forholdene på stedet her kan vi si følgende: Sikkerheten rundt linjen er varetatt ved at jernbanen har sin inngjerdede eiendom/sikkerhetssone ca 12 meter til hver side. Uansett innføring av byggegrense, vil hagene her forbli liggende ca 12 meter fra sporet. Husene våre sperrer ikke for sikten for jernbanen, og ville heller ikke gjort det om de var plassert så nær som det som i dag er tillatt. Jernbanelinjen ligger i en forsenkning i terrenget lavere enn alle eiendommene. Avsporing inn på eiendommene kan ikke skje. To av eiendommene (bnr 611 og bnr 514) ligger oppe på en knaus som rager godt over toglinjen. Togene som passerer her holder begrenset fart. Miljøhensyn tilsier ikke en 30 meters byggegrense, idet moderne tog ikke forurenses. Lyden er moderat og merkes knapt innendørs.

Vi ber om at kommunen ser konkret på våre fire tomters grenser, hvordan en 30 meters byggegrense mot jernbanen vil skjære inn i tomtene og hvordan dette konkret begrenser fremtidig bebyggelse, f eks ved gjenoppføring i tilfelle brann. Dette må ses i sammenheng med andre forhold som avgrenser hvor bebyggelse kan plasseres, dvs byggegrenser mot naboer og at deler av tomtene her er grunn for felles atkomst. Se også at planforslagets krav om garasjer begrenser resterende plass som blir til disposisjon for bolighus. Vi ber om at kommunen tar hensyn til prinsippet som man ser uttrykt i plan- og bygningsloven § 26- 1: at det ikke må "dannes tomter som er uegnet til bebyggelse på grunn av sin størrelse, form eller plassering".

Særlig gnr 15 bnr 397, hvor mesteparten av dagens bolig ligger innenfor den foreslåtte 30meters grensen (minste avstand antas å være ca 24 meter fra jernbanelinjens midtlinje), vil få svært begrenset plass for gjenoppføring av bebyggelse, dersom eksisterende bebyggelse en gang i fremtiden faller bort. Bare et trekantet areal med begrenset størrelse vil bli bebyggbart.

**4. Eventuelle spørsmål.** Kontakt i tilfelle gjerne Atle Torvund, se vedlagte kort med opplysning om telefonnummer på dagtid.

#### **Rådmannens kommentar:**

*Som beskrevet i planbeskrivelsen er rådmannen kjent med at tre eksisterende boliger er berørt av 30m byggegrense i området. Foruten disse består for øvrig dette området av fire ubebygde og en bebygd eiendom, som grenser mot jernbanen.*

*Rådmannen mener det ikke er ønskelig med ny frittliggende boligbebyggelse nærmere jernbanen enn 30m. Dette er også i tråd med Jernbaneverkets innspill, der det bes om at jernbanelovens § 10 legges til grunn ved fastsettelse av byggegrense. Med bakgrunn i at det teoretisk vil være mulig å oppføre 7-8 nye boliger mot jernbanen i området, samt at det er lite ønskelig med forskjellige byggegrenser mellom eiendommer innefor ett og samme område, mener rådmannen at det riktige vil være å byggegrensen på 30m opprettholdes.*

*Rådmannen ønsker også å gjøre oppmerksom på at reguleringsplanen fra 1955 ikke inneholdt byggegrenser, kun en form for formålsgrenser. Det er dermed jernbaneloven som har regulert byggegrensen, noe som tilsier at 30m byggegrense for området har vært gjeldende siden 1993 da nåværende jernbanelov ble vedtatt. Det er altså ikke slik at områdeplanen fører til noen ny og strengere byggegrense for de berørte eiendommer.*

*Når det gjelder området øst for Nordliveien, så består det av 13 eiendommer som grenser mot jernbanen. Samtlige av disse er bebygd. Selv om det teoretisk er mulig å oppføre to nye boliger mot jernbanen, mener rådmannen at dette området er tilnærmet ferdig utbygd. Rådmannen mener med dette at det er en forskjell mellom de to områdene som kan forsvare forskjellige byggegrenser. Byggegrensen på 20m øst for Nordliveien er primært satt for å unngå unødvendige dispensasjonssøknader, mens byggegrensen vest for Nordliveien primært er satt for å unngå et større antall nye boliger nærmere jernbanen enn de ønskede 30m. Det presiseres at det også øst for Nordliveien eksisterer boligbebyggelse som kommer i konflikt med byggegrensen, selv om denne her er satt til 20m.*

*Under utarbeidelse av planforslage ble det vurdert alternativer til å dele byggegrensen mot jernbanen for felt B1. En byggegrense på 20m for hele B1 ble forkastet med bakgrunn i det ovenfor nevnte, at det fra kommunens side ikke er ønskelig med ett større antall nye boliger så nærme jernbanen. En byggegrense på 30m for hele B1, ble funnet å føre til unødvendig mange dispensasjonssøknader, men ville vært å foretrekke fremfor 20m. Kommunen valgte til slutt å dele området i to, der Nordliveien ble funnet å være det naturlige skille.*

*Rådmannen gjør for øvrig oppmerksom på at byggegrense mot jernbane ikke er ett totalforbud mot å oppføre bebyggelse innenfor denne, men at det må søkes dispensasjon fra planen for avklaring mot jernbaneverket om å eventuelt få gjøre slike tiltak.*

### **Alfred Dale og Harald Gundersen 24.8.2010**

#### **Høringsuttalelse i forbindelse Reguleringsplanen for Stasjonsområdet.**

Det hersker stor missnøye i stasjonsområdet med kommunens håndtering av veiløsningene i forbindelse med den storstilte utbyggingen. Vi gjør også oppmerksom på at mange oppfatter denne reguleringsplanen som komplisert og vanskelig å kommentere. Vi har tillatt oss å fokusere på problemstillingen rundt veiløsningen.

Vi tillater oss også å gjøre oppmerksom på at i en tidligere Reguleringsplan lå det inne en Ringvei. Denne er tatt ut av planen uten at Rotnes beboerne har fått anledning til å gi sitt syn på saken. En kortvarig utspørring i nabolaget ga som resultat at de husstander som ble forespurt ønsket en vei løsning som fører trafikken **UT av bebyggelsen og ikke inn** i. Ca 40 beboere har skrevet under på utspørringen. (Ref. vedlagte underskriftsliste). Rundspørringen kan nødvendigvis eventuelt utvides i området.

Bilag 1 Kart som viser den foreslåtte Ringvei  
Bilag 2 Original underskriftsliste

Begrunnelse:

Nå er NCC godt i gang med utbyggingen av Kruttverket basert på 600 boliger og ytterligere 600 til om alt går bra. Dersom de nye beboerne i Kruttverket skal opp til Stasjonsområdet, er dette bare mulig via Stasjonsveien. For å komme til Stasjonsveien må de inn på de lokale bygdeveiene, eller de kan kjøre Svartkruttveien til Rådhuset.

Hva Rotneshagen med 130-140 boliger angår, blir hele trafikken dyttet inn på Stasjonsveien.

Før eller senere kommer vel også Kistefoss inn i bildet med utbygging av Berger Skog med ca. 200 boliger.

I tillegg til dette vil den nye reguleringsplanen sørge for en fortetning som vil øke trafikken ytterligere.

Kommunens opplegg med å benytte eksisterende lokalveier vil neppe bli særlig populært blant innbyggerne.

Som en vil se av dette vil beboerne som ligger nær Stasjonsveien få store støy og forurensningsproblemer. Trafikken i Stasjonsveien har øket fra år til år, og er vel nå i overkant av 7000



biler pr. døgn. Dersom nå trafikken fra Kruttverket, Rotneshagen, Berger Skog og fortetning i Stasjonsområdet føres inn på Stasjonsveien, er vel tålegrensen nådd med god margin. Økende fortetning skaper økende trafikk med økende støy og forurensning som resultat. Dette fører igjen til mistriksel og helseplager. En slik utvikling er neppe ønskelig, verken for Nittedal kommune eller den enkelte innbygger. Dette skulle tilsi at trafikken burde føres ut av tettområdet- og ikke inn i. Når misnøyen og klagen er blitt tilstrekkelig store, kan problemene ofte bedres ved hjelp av støyskjermer. Støyskjermer er dyre, og heller ikke særlig populære i landskapet. Dessuten må de vedlikeholdes og påbygges etter hvert som ulempene vokser. Så hvorfor ikke spille på lag med naturen der hvor mulighetene er til stede? En slik mulighet finnes i den tidligere omtalte "Ringveien". Veien kan legges lavt i terrenget langs Ørfiskebekken, og med bra avstand til bebyggelsen.

I tillegg til en naturlig støyskjermering har den også andre fordeler:

1. Tumyrhaugen får nå to adkomstveier, så selv om togundergangen skulle bli blokkert kommer biler fra politi, brann og ambulanse fram.
2. Den planlagte tog overgangen mellom Tumyrhaugen og videre til Sørli skole blir med "Ringveien" ikke nødvendig. Dermed kan den livsfarlige kryssingen over jernbanelinja i Lurslia også fjernes, og fløytingen fra toget kan opphøre.
3. Trafikken gjennom Stasjonsveien fra Tumyrhaugen og Stasjonsområdet sørvest for toglinjen vil reduseres vesentlig.
4. En kostbar oppgradering av dagens bygdeveier til ny standard er ikke lenger nødvendig. Beboerne vil fortsatt kunne glede seg over sine idylliske hjem, som hver enkelt har opparbeidet til det de er i dag. De risikerer ikke lenger mistriksel p.g.a. ekspropriasjon, trafikk med høyt støynivå og forurensning.

Er da en Ringvei løsning med så mange fordeler utenkelig for Nittedal kommune?

### **Rådmannens kommentar:**

*Rådmannen ønsker først å gjøre oppmerksom på at det i området vest for Ørfiskebekken, der den skisserte "ringveien" er plassert, ikke har eksistert i noen vedtatt reguleringsplan. Deler av den skisserte veien var derimot en del av kommunedelplanen for Rotnes 1996-2007, da som en vei fra Kruttverket til Sørliveien, nord for Sørli skole, og det er mulig det er denne planen de underskrevne viser til. Denne kommunedelplanen ble imidlertid ikke videreført i kommuneplanen for 2001-2012, og er dermed å anse som opphevet.*

*Rådmannen vil også gjøre oppmerksom på at det i gjeldende kommuneplan ikke er avsatt mer en 600 boliger i Kruttverket og anslått ca 50 boliger i Tajet (Rotneshagen). I Berger skog er det ikke avsatt noe areal til boliger.*

*Den omtalte "ringveien" er ikke gjenstand for behandling eller utredning i områdeplanen, da den ligger utenfor planområdet. Det er for øvrig rådmannens oppfatning at en slik vei heller ikke kunne vært behandlet i denne planen, selv om planområdet hadde blitt utvidet. Et tiltak av slik størrelse og inngrep, både arealmessig, miljømessig og økonomisk, ville krevd behandling og utredning i en ny eller revidert kommuneplan, før regulering kunne funnet sted.*

*Ellers tas høringsuttalelsen til orientering.*

### **Harald Gundersen 26.8.2010**

Jeg viser til Reguleringsplan for Stasjonsområdet med høringsfrist 10.09.2010 og vil påklage følgende:

1. Planen er lagt ut like før eller i Fellesferien med den følge at mange i Nittedal ikke har fått med seg at den er lagt ut
2. Selve planen er ikke sendt i skriftlig i leselig format til alle berørte husstander, men er kun lagt ut på nettet. Dette betyr at en rekke husstander ikke har tilgang til planen
3. På side 46 er det referert til en trafikkteiling fra 2002, hvor det også er henvist til en udatert trafikkteiling for Stasjonsveien. I 2008 ble det foretatt en ny trafikkteiling for Stasjonsveien, denne er det ikke referert til. Plan og Bygningsloven sier klart at informasjon gitt til innbyggerne skal være klare og

entydige og selvfølgelig korrekte for den situasjon Nittedal er i. Jeg mener den informasjonen som NK har gitt i dette høringsdokumentet ikke oppfyller disse krav og at de aktuelle høringsdokumentene derfor må trekkes tilbake. Nye trafikktellinger må foretas eller i det minste at det refereres til den siste seneste tellingen som ble foretatt i 2008 av Statens vegvesen over en 14 dagers periode.

Jeg mener at oppfyllelse av ovennevnte punkter er en betingelse for at Nittedals innbyggere skal bli behørig orientert og dermed kunne gi relevante høringsuttalelser. Da jeg selv går på ferie nå og ikke er tilgjengelig før etter at høringsfristen er utløpt har jeg også oversendt dette skriv offisielt til FMOA .

### **Rådmannens kommentarer:**

*Til punkt 1: Pbl §12-10 sier at "frist for å gi uttalelse og eventuelt fremme innsigelse skal være minst seks uker". Ved denne offentlige høringen ble det gitt ca 4 ukers forlenget frist på grunn av ferieperioden, slik at den totale høringsperioden ble på ca 10 uker. Dette for at alle berørte parter skulle få anledning til å uttale seg.*

*Til punkt 2: Områdeplanen ble sendt ut til de berørte parter i form av høringsbrev, forslag til reguleringsbestemmelser, samt plankart i A3-format. Samtlige dokumenter, inkludert plankart i A0-format og planbeskrivelse var lagt ut ved kommunens servicetorg, noe det også var opplyst om i høringsbrevet. I tillegg var samtlige dokumenter tilgjengelige via kommunens hjemmeside ihht. pbl §12-10 – " Planforslaget gjøres tilgjengelig gjennom elektroniske medier". Rådmannen mener med dette at plan- og bygningslovens krav i forhold offentlig høring er oppfylt.*

*Til punkt 3: De udaterte trafikktallene for Stasjonsveien som planforslaget refererte til, var de tallene som Statens vegvesen hadde tilgjengelig som offentlige tall i vegdatabasen (NVDB), på tidspunktet planforslaget ble skrevet. Planavdelingen har senere fått opplyst at tellingen ble utført i 2008. Det endelige planforslaget forholder seg for øvrig til telling utført av Statens vegvesen i perioden 5.-15. mars 2011. ÅDT ble her målt til 6025 bevegelser. Rådmannen finner det naturlig at målinger vil variere noe, og kan ikke ut fra foreliggende tall se at det er behov for endringer i planen.*

## **Rotnes helse- og sevicesenter v./Per Inge Dalelid 1.9.2010**

### **Vedrørende nye Reguleringsplan for Stasjonsområde.**

Henviser til tidligere samtale med leder enhet for tekniske tjenester Kristin Hurthi om inngripen i vår eiendom i forbindelse med utvidelse av innkjøring til Skolemesterveien fra Stasjonsveien. Slik undertegnende ser saken er det stor inngripen i vårt parkeringsareal ved utvidelse av veibane og bygging av nytt fortau. Det er ikke gjort inngripen i areal på eiendommene vis a vis vår eiendom ifølge det nye plankartet. Her er det ubenyttet areal som bør benyttes ved en slik utvidelse. Undertegnende ønsker å ha et møte evt. kombinert med befaring med teknisk avdeling for å finne den beste løsningen. Vi har møterom tilgjengelig! Før undertegnede godtar planen må vi se på en helhetlig plan for parkering, utvidelse av veibane, fortau, tilgang til tilfluktsrom i underetasje.

### **Rådmannens kommentar:**

*Befaring med Dalelid ble holdt 7.10.2010 og partene er omforent om planløsningen. Rådmannen gjør oppmerksom på at det i planforslaget lagt frem til førstegangsbehandling også var gjort inngripen på den ubebygde eiendommen som er i kommunens eie som offentlig veiformål. Dette for deriblant å skåne Dalelid's eiendom mest mulig. Rådmannen har forståelse for at dette ikke kommer så lett frem av plankartet.*

## **Chris Pettersen og Marte Hagebø, 2.9.2010**

" Høring - Stasjonsområdet"

Sak: Reguleringsplan stasjonsområdet  
Sted: GS8 i plan (innerst i Nordliveien)

Vedrørende reguleringsplan for stasjonsområdet og der vår tomt vil bli berørt av denne henviser jeg til Magnar Eriksen v/oppmålingsavdelingen og Plansjef Gunnar Prøis for videre og ytterligere kommentarer vedrørende denne saken som jeg fremstiller her. Etter initiativ fra undertegnede var jeg på møte med overnevnte personer hos dere vedrørende denne planen, samt en befaring med Magnar Eriksen på vår tomt vedrørende gangveg innmerket GS8, overgang og tomteforholdene i Nordliveien 5. Jeg ble fremlagt tegninger og grovplan vedrørende overgangen. I denne forbindelse kommer det fram i følge planene at gangvegen som skal føre til overgangen vil gå over tomtegrensen og over vår tomt. Det ble da tatt en ny befaring som beskrevet over. Under denne befaringsen påpeker jeg dette, samt Magnar Eriksen ser selv at gangveien vil ødelegge tomteforholdene på tomten, parkeringsplass, og er ikke hensiktsmessig inntegnet i forhold til terrenget og tomteforholdene for øvrig. Under begge møtene ble resultatet at alle de involverte i møtet/befaring ser at dette ikke er den mest hensiktsmessige løsningen.

Den mest hensiktsmessige løsningen for alle partene er følgende:

Flytte gangveien(GS8) ved innkjøringen til Nordliveien 5 minimum 2 meter mot vest, starte ved avkjøringens slutt inn til Nordliveien 3 for deretter å følge terrenget videre i en naturlig sving. Se vedlagt kartskisse med inntegning. Resultatet vil da bli for oss som ønsker å fortsatt bo her, og dere er:

Gangveien vil ikke komme i konflikt med vår tomtegrense.  
Gangveien følger da allerede eksisterende helling/skråning.  
Gangveien ødelegger ikke(Fjerner) vår parkeringsplass.  
Planlagt garasje er gjennomførbart.

Med garasje samt flytting av denne minimum 2 meter vil mulighetene være en forbedring i forhold til inn/utsyn fra gangvei. Med mulighet for hekk, beplantning og lignende. Man legger gangveien på den ubebodde tomten istedenfor at dette skal gå ut over vår tomt i en ytterligere negativ retning.

Grunnet denne reguleringsplanen og tilhørende planer er vårt garasjeprosjekt vært et stadig utsatt og avventede prosjekt for vår del. At vi har mulighet til å bygge garasje og få beholde tomten slik den er, var og er fortsatt intensjonen og viktig for oss med å bo i Nittedal. Håper på en god løsning, positiv tilbakemelding på dette høringsnotatet. Ved ytterligere spørsmål, eller ytterligere forklaringer kan undertegnede kontaktes.

### **Rådmannens kommentar:**

*Gangbro og forbindelser er forsøkt lagt slik i terrenget at den hensyntar eiendommene på begge sider av gangveien. Det vises også til innspill fra naboeiendommen gnr/bnr 15/335. Rådmannen har oppfattet at det nå er funnet en annen løsning for garasje, og opprettholder forslaget til planløsning.*

## **Bjørq og Sigmund A Antonsen 6.9.2010**

Merknad til områderegulering for Nittedal stasjonsområde.

Undertegnede som er eier av gnr. 14 bnr.157 Stasjonsveien 15 har følgende merknader til reguleringsplanen som gjelder utbygging av tidligere kirketomt, nå B7.

### 1. Fellesbestemmelser, 1.4 støy.

Vi mener at nedre del av Stasjonsveien er så belastet med støy og forurensning fra trafikk at den ikke egner seg til boligbebyggelse uten at det gjøres tiltak for å begrense dette. Det bør gjennomføres støymålinger i området. Det er for eksempel umulig å lytte til radio/fjernsyn med åpne vinduer og eksos gjør det i perioder også umulig å sove med åpne vinduer. Å føre en samtale på gårdsplassen er en utfordring uten å snakke meget høyt.

### 1.5 Utforming.

Bebyggelsen på B7 må utformes slik at den harmonerer med bygningene på Rotnes bruk og Rotnes kulturbarnehage. Rotnes kulturbarnehage er vakkert plassert i terrenget og harmonerer godt med bygningene på gamle ærverdige Rotnes bruk. De andre bygningene i området er heller ikke ruvende. Et bygg av de dimensjoner som skissert i reguleringsplanen vil bryte helt og overskygge allerede eksisterende bebyggelse. Bebyggelse på B7 må sees i sammenheng med den form bebyggelsen har i dag.

## 2. Bebyggelse og anlegg. 2.3 Konsentrert bebyggelse B7 - B8.

Vi mener at mønehøyde på inntil 12 meter ikke kan tillates på B7. Så høye bygninger vil være et fremmedelement i området. Det vil være negativt for vår eiendom å ta innsyn ned i uterommet på vår tomt, den eneste muligheten vi har for sitteplass ute, både i forhold til innsyn og støy/eksosplage. Høye bygninger i syd for Rotnes kulturbarnehage, slik den er lagt i terrenget, vil være svært uheldig.

Gangvei.

Det er planlagt ny gangvei til B7 og Rotnes kulturbarnehage. Denne gangveien kommer i hovedsak til å bli brukt av folk som kommer ovenfra, derfor må den flyttes lenger opp mot Solli. Det er ingen som kommer fra Bjertnesveien som først vil gå opp mot Solli og så ned til barnehagen. Vi anbefaler en befaring. I dag går det klart fram hvor fotgjengere naturlig vil gå.

### **Rådmannens kommentar:**

*B7 og den omtalte gangforbindelsen er for tiden under detaljregulering i en egen reguleringsprosess for Rotnesbeitet. Rådmannen viser derfor til denne prosessen for ytterligere kommentarer for B7 og gangvei.*

*Ellers tas høringsuttalelsen til orientering.*

## **Statens vegvesen 6.9.2010**

### **Områderegulering for Nittedal stasjonsområde, oppheving av eldre reguleringsplaner i stasjonsområdet og sak om kjøremønster mellom stasjonsområdet og Kruttverket, offentlig ettersyn.**

Vi viser til oversendelse datert 25.06.2010 fra Nittedal kommune.

Forslag til områderegulering for Nittedal stasjonsområde er lagt ut til offentlig ettersyn. Planen skal erstatte en plan fra 1955; for å oppnå en mer oppdatert plan. Oversendelsen inneholder også en høring i forbindelse med oppheving av eldre reguleringsplaner og høring av vedtak om kjøremønster og plassering av bom i/ved planområdet.

### **Forslag til områdereguleringsplan for Nittedal stasjonsområde:**

Planens formål er å gi et enhetlig grunnlag for byggesaksbehandling og å gi hjemmel til etablering av trafikksikkerhetstiltak i området. Gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak sikres gjennom planens rekkefølgebestemmelser. Gjennom NTP 2010 - 2019 er et av hovedmålene at "Transportsystemet er universelt utformet" og i forbindelse med utforming av nye vegtiltak/gang- og sykkelveger viser vi til håndbok 278 "Universell utforming av veger og gater".

Vegene i planområdet er kommunale med unntak av fv 402 hp 50, Stasjonsvegen, som er en fylkesveg med relativt mye trafikk. Fv 402 kobles til rv 4 i Rotneskrysset, men planområdet avsluttes mer enn 200 meter fra rv 4/Rotneskrysset.

Det er vist en 15 meter bred byggegrense langs fylkesvegen og sikktrekant er vist i alle kryss mellom kommunal veg og fv 402. Planens bestemmelser inneholder krav om at sikthindrende vegetasjon/innretninger ikke kan stå/plasseres i frisiktsonen og at vegnormalenes krav til frisikt i private avkjørsler skal gjelde.

To områder ved Nittedal stasjon er vist avsatt til konsentrert boligbebyggelse (B9 og B10). Fv 402 går gjennom et av disse områdene (B10). I følge planforslagets bestemmelser kan det ikke gis byggetillatelse der før områdene inngår i en detaljregulering eller en områderegulering for fortettingssone rundt Nittedal stasjon.

Planens bestemmelser punkt 1.4 sier at boliger og annen støyømfintlig bebyggelse ikke må plasseres i områder der støybelastningen overskrider anbefalte maksimalverdier i retningslinje T-1442. Vi anbefaler at ordet "maksimalverdier" blir erstattet med ordet "verdier", siden maksimalt støynivå er en annen grenseverdi enn den anbefalte grenseverdien for

gjennomsnittsnivået (Lden). I henhold til T-1442 er den anbefalte grenseverdien (Lden) for uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk 55 dB (tabell 2 under punkt 3.1 i T-1442). Dersom støynivået overstiger 55 dB sier T-1442 at kommunen skal kreve en støyfaglig utredning som synliggjør støynivået, og at denne utredningen bør foreligge samtidig med planforslag i plansaker eller ved søknad om rammetillatelse i byggesaker (andre avsnitt under pkt 3.2.1). Det er viktig at bestemmelsene i forbindelse med støy er tydelige, og vi anbefaler kommune å omarbeide punkt 1.4; for å unngå diskusjon/misforståelser i videre byggesaks/planbehandling. Vi går inn for at støyutredninger (gjennom områdeplanens rekkefølgebestemmelser) kreves gjennomført i første fase av et planarbeid/utbyggingsprosjekt; siden støyutredninger gir viktige føringer når nye boliger/boligområder skal planlegges.

### **Oppheving av eldre reguleringsplaner:**

Flere eldre reguleringsplaner, for delområder som omfattes av ny områderegeringsplan, forslås opphevet. Statens vegvesen har ingen merknader til dette.

### **Kjøremønster mellom stasjonsområdet og Kruttverket samt plassering av bom:**

Kjøremønster og plassering av bommer blir også tatt opp, som en egen sak atskilt fra selve planområdet. I første omgang vil en strekning bli skiltet med gjennomkjøring forbudt. Når denne aktuelle strekningen kobles til Kruttverksområdet vil det bli gjennomført en vurdering av behovet for oppsetting av bom.

Det er viktig at det totale trafikkbildet blir vurdert når gjennomfartsmuligheter opprettes/stenges. Trafikksikkerhet og miljøforhold langs vegenettet påvirkes dersom stenging/ åpning av veger fører til større endringer i trafikkbildet. Statens vegvesen har ikke flere kommentarer til forslaget om kjøremønster og plassering av bom.

### **Konklusjon:**

Statens vegvesen har ikke flere merknader/kommentarer til den fremlagte høringen, men understreker behovet for tydelige bestemmelser i forbindelse med støy.

### **Rådmannens kommentar:**

*Ordlyden i planbestemmelse punkt 1.4 "maksimalverdier", blir erstattet med ordlyden "verdier". Merknadene til kjøremønster tas med til egen sak om dette. Ellers tas høringsuttalelsen tas til orientering.*

## **Gunnar Storsveen 25.6.2010**

### **"FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN NITTEDAL STASJONSOMRÅDE"**

#### **Punkt 3.4 Parkeringsplass SP1,P2, FP1, FP2.**

Når det angår SP1 er det satt opp "**minimum 50 parkeringsplasser**" i vårt godt etablerte boligområde!

Det må være helt klart at det IKKE godtas at det settes en **nedre grense** for antall parkeringsplasser midt i vårt boligområde. Hvor mange parkeringsplasser er det egentlig kommunen eller andre interessegrupper planlegger her?

Ved å bygge minst 50 parkeringsplasser i boligområdet fremmer Nittedal kommune privatbilismen i både boligområdet og helt inntil naturområdet N2.

Her må det settes en **Øvre grense** og denne må maksimum være 20 parkeringsplasser.

Til informasjon kan det opplyses at det ofte er folk som har bolig omkring Nittedal stasjon som kjører bil noen få hundre meter for så å parkere i Sørliveien og så gå ut i marka sommer som vinter.

Det må ikke bygges parkeringsplasser for denne type lokaltrafikk!

Videre må det settes en maksimal parkeringstid slik at det ikke blir hensatt avskiltede biler på denne plassen. Dette problemet har vi nå erfart i flere vintre både ved Steinrøysa Barnehage og

parkeringsplassen til Jernbaneverket.

Det er også tegnet inn inn/utkjøring fra Rondell R2 i innersvingen av Sørliveien der det også er et veikryss med Ringveien /"Iversbakken". Dette blir i praksis ei trafikkfelle.

Til tross for den økte biltrafikken det her legges opp til ser jeg ikke at det er planlagt noen endring i krysset Sørliveien-Stasjonsveien. Dette er et meget uoversiktlig veikryss der det er liten oversikt oppover for de som skal kjøre ut i Stasjonsveien. Her må det legges opp til et samarbeide med Jernbaneverket for å bygge en bedre undergang og bedre veikryss.

### **Ringveien / "Iversbakken":**

Her må det skiltes med "Parkering forbudt" i vinterhalvåret slik at brøytebiler kan gis en mulighet til å få vekk snøen. De siste vintrene har parkerte biler hindret at denne bakken har vært skikkelig brøytet. Det må også nevnes at matebussen er avhengig av god brøyting her.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rådmannen ønsker først å gjøre oppmerksom på at skilting i utgangspunktet ikke er gjenstand for regulering. Innspillene på skilt tas likevel med videre til avdeling for kommunalteknikk, som har ansvar for trafikkskilt på kommunale veier.*

*Når det gjelder ønske om øvre grense på 20 parkeringsplasser så er rådmannen uenig med Storsveen. Sett i sammenheng med kommunens ønske om å få slutt på parkeringen som foregår videre innover i Sørliveien i forbindelse med skolestart/skoleslutt, så er ikke 20 plasser nok. Planløsningens begrensning er satt av hensyn til grøntområdet nord for Store Vassøytjern.*

*Når det gjelder krysset Sørliveien/Stasjonsveien så ligger det innenfor hensynssone H800 som krever ny områdeplan eller detaljplan før videre utbygging kan skje. Dette åpner for at kommunen kan stille krav for utbedring av krysset i forbindelse med detaljregulering. Ellers tas høringsuttalelsen tas til orientering.*

## **ROAF 6.9.2010**

### **Offentlig ettersyn. Omregulering for Nittedal stasjonsområde, oppheving av eldre reguleringsplaner i stasjonsområdet og sak om kjøremønster mellom stasjonsområdet og kruttverket.**

Vi viser til brev, datert 25.06.2010, vedrørende ovennevnte sak.

ROAF anbefaler at renovasjonen i områder med ny bebyggelse legges opp til mest mulig bruk av fellesløsninger der dette er mulig . Det er ønskelig å få ned mengden støyende og til tider farlig trafikk inne i boligområdene.

ROAF yter fri konsulenthjelp relatert til renovasjon av husholdningsavfall i saker som berører våre eierkommuner.

ROAF vil bli tatt med på råd så tidlig i prosessen som mulig når utbyggere og arealplanleggere begynner å planlegge nye boliger. ROAF har en omfattende kompetanse og kan hjelpe med å få til en god og hensiktsmessig renovasjon i nye områder.

For øvrig ønsker vi å minne om renovasjonsforskriften for Nittedal kommune og viktigheten av at denne etterkommes.

### **Rådmannens kommentar:**

*Høringsuttalelsen tas til orientering.*

## **Jernbaneverket 6.9.2010**

Nittedal kommune - reguleringsplan Nittedal stasjonsområde

Offentlig ettersyn - uttalelse

Det vises til brev fra Nittedal kommune datert 25.06.10 med oversendelse av reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde på offentlig ettersyn.

Jernbaneverket viser til våre innspill til planarbeidet, først i brev 06.02.09 deretter i brev av 11.03.10. I våre innspill til planarbeidet har vi bedt om å legge jernbanelovens § 10 til grunn for fastsetting av byggegrense og bedt om å bli kontaktet hvis kommunen ønsket å foreslå en annen byggegrense. I forslaget til reguleringsplanen er det satt følgende byggegrenser langs jernbanen (fra spormidt):

- For område S1 er det i følge kommunen avsatt 20 meters byggegrense. For den delen som ligger nærmest jernbanen ligger imidlertid formålsgrense ca. 7 meter fra nærmeste spor. Jernbaneverket forutsetter en byggegrense på 20 meter for S1. Ved detaljregulering kan Jernbaneverket vurdere byggegrense noe nærmere for næringsbygg
- For område B1 er det avsatt 20 meters byggegrense langs jernbanen for eksisterende bebyggelse og 30 meter for ubebygde områder.

For øvrig gir forslaget til reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde etter Jernbaneverkets vurdering et godt grunnlag for utvikling av Nittedal stasjon. Jernbaneverket har foreløpig ingen konkrete planer for utbedring av stasjonsområdet.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rådmannen ønsker å gjøre oppmerksom på at det i området med 30m byggegrense i B1, finnes noen bebygde eiendommer.*

*Ellers tas høringsuttalelsen tas til orientering.*

### **Audun Sæthre 9.9.2010**

Forslag til en forandring i nevnte planforslag: Ang. Konsentrert bebyggelse B9.

#### Konklusjon:

I områdereguleringen for Nittedal stasjonsområde inntas det bestemmelser om at ved senere regulering av B9, vil konsentrert småhusbebyggelse, som definert i pkt 5.4.2, være tillatt.

Ved å tillate konsentrert småhusbebyggelse innen B9 vil den ønskede fortetning i stasjonsområdet kunne skje raskere og bedre enn om kun lavblokk tillates.

Sitater fra foreliggende planforslag:

Sitat fra planens pkt 5.4.2 Konsentrert bebyggelse:

"På bakgrunn av dette foreslår administrasjonen at det skal legges til rette for en omdanning av eneboligområder som ligger tett opp til Nittedal stasjon. Over tid, gjennom oppkjøp, salg, osv. vil eiendomsutviklere kunne utvikle flere eiendommer til lavblokker med leiligheter. B9 er et eksisterende småhusområde nærmest stasjonen, sør for sporet. Det ligger ingen tvang i reguleringsformålet. Beboerne kan fortsatt bo i husene sine. De kan bygge på husene sine, og bygge garasje og uthus for eksisterende boliger. Man kan imidlertid ikke foreta fradeling, bygge nye boliger etc. uten at området inngår i reguleringsplan. Og en slik reguleringsplan skal legge til rette for lavblokkbebyggelse."

Sitat fra planens pkt 5.7 Hensynssoner:

"Sone med krav om felles planlegging H810

Området sør for jernbanestasjonen og B9 skal undergis felles planlegging for bl.a. å vurdere om det er mulig å flytte Sørliveien nærmere jernbanesporet."

#### Vurdering

Disse punkter betyr etter undertegneds vurdering at alle eiendommer innenfor B9 kan videreutvikles over lang tid som attraktive eneboligeiendommer, unntatt 14/88, Sørliveien 16. 14/88 har i lang tid

vært ivaretatt som en stor eiendom med tilstrekkelig areal for utvikling av 2-3 nye eneboliger etter behov. Planforslaget forandrer situasjonen vesentlig, når kun lavblokkbebyggelse kan bli tillatt. En eventuell lavblokkbebyggelse bør ha høy kvalitet og være attraktiv for at den ikke skal bli til ulempe for naboene. Da oppstår det problemer med å plassere en lavblokkbebyggelse uten at det medfører store følgekostnader ved at byggeområdet bør utvides utover dagens tilgjengelige areal, enten i retning jernbanen (dvs. flytte Sørliveien) eller ved å gjøre vesentlige forandringer i eksisterende bebyggelse.

Det må kunne forventes at en flytting av Sørliveien vil være en meget tung sak å gjennomføre av en rekke grunner:

- Utvikling av Nittedal Stasjon som et kommunikasjonssentrum med gode løsninger for parkering, bussforbindelse, gang- og sykkelveier, samt en god estetisk utforming av det hele, tilsier at bebyggelse og vei ikke skal spise av det tilgjengelige "felles"-areal rundt stasjonen.
- Fordelene ved å flytte Sørliveien vil neppe kunne finansiere flytting. Ved 14/88 er det liten avstand til byggegrense mot jernbanen.
- Det antas at ingen av de andre eiendommene innenfor B9 innen overskuelig tid vil ha økonomisk interesse av å utnytte deler av Sørliveien som tomteutvidelse.

Hvis det kun tillates bygging av lavblokk på 14/88 vil det være svært vanskelig å integrere eksisterende boligbebyggelse på en god måte. Det blir for liten avstand til eksisterende bebyggelse, eller det medfører en ganske spesiell utforming av grunnflaten for en blokk. Dette vil skape behov for en vesentlig ombygging og/eller riving av eksisterende boligbebyggelse av høy standard, noe som vil være en sløsing med verdier.

Dette betyr at planforslaget kan stoppe utvikling av 14/88 i lang tid. Hvis det derimot åpnes for at også konsentrert småhusbebyggelse, som beskrevet i pkt 5.4.2, skal være tillatt, vil dette kunne innpasses på en god måte sammen med eksisterende bebyggelse på 14/88, ivareta eksisterende boligverdier og på en god og snarlig måte bidra til en ønsket fortetning i stasjonsområdet.

Jeg antar at tilsvarende argumenter vil være gyldige også for flere av de øvrige boligeiendommer innen B9. Dette betyr at ved å tillate konsentrert småhusbebyggelse innen B9 vil den ønskede fortetning i stasjonsområdet kunne skje vesentlig raskere og bedre enn om kun lavblokk tillates.

### **Rådmannens kommentar:**

*14/88 er en stor eneboligtomt på 3,34 daa, som i dag er bebygd med ett enebolighus. Eiendommens størrelse gjør at den kunne bebygges med opp til ca 8-10 bruksenheter, for eksempel i form av tomannsboliger, selv om den hadde vært regulert til frittliggende småhusbebyggelse med BYA 30%.*

*Rådmannen mener med bakgrunn i det ovenfor nevnte, at det er naturlig at eiendommen inngår i hensynssonen H810\_1 (H810 i det opprinnelige planforslag, merk planavd), der det stilles krav om felles planlegging. Dette da området sør for jernbanen langs Sørliveien, bør ses under ett i forhold til fremtidig utforming. Det er derfor etter rådmannens syn lite ønskelig at en del tillates utbygd før dette spørsmålet er avklart.*

*Rådmannen ønsker å presisere at det i bestemmelsene heter seg at "i B9 ønskes på sikt utvikling til konsentrert bebyggelse/lavblokker". Ordlyden "ønskes" er ikke et absolutt krav, samtidig som det med ordlyden "konsentrert bebyggelse/lavblokker" gis rom for andre løsninger enn lavblokker, f.eks konsentrert småhusbebyggelse. Det kan også være at riktig løsning vil være en kombinasjon av flere typer bebyggelse. Rådmannen er uansett av den oppfatning at en detaljplan for B9, eller en felles områdeplan for hele området rundt stasjonene, vil være det riktige for å avklare denne type spørsmål.*

*Rådmannen vil til slutt gjøre oppmerksom på at flytting av Sørliveien er nevnt som en mulighet. Det er fra rådmannens side ønskelig at en flytting blir vurdert i en detaljplan- eller områdeplan, i forhold til utnytting av området. En slik vurdering vil også kunne avklare om det kan finnes økonomi i et slikt prosjekt. Rådmannen presiserer allikevel at det ikke er satt noe absolutt krav om en slik vurdering i en fremtidig planprosess.*



## Naturvernforbundet i Nittedal 10.9.2010

### Høringsuttalelse - Områderegulering for Nittedal stasjonsområde.

Vi viser til brev fra kommunen datert 25.06, med tilhørende kart.

#### **Generelle synspunkter.**

Det er mye bra og riktig i planutkastet. I Stasjonsområdet bør kommunen legge spesiell vekt på følgende.

1. Videre utbygging bør konsentreres nær kollektiv- knutepunktene. I dette tilfellet betyr det Nittedal stasjon. All planlegging må sikte mot å minimere behovet for bruk av bil, og legge til rette for kollektivbruk, sykkel og gange. (Som ledd i dette fraråder vi bruk av bommer i Kruttverket og andre steder, som vi mener vil øke biltrafikken alt i alt, pga mer omkjøring osv. Vi anbefaler i stedet bruk av skilting og fartsdumper).

2. Det trengs grønne lunger, og et godt nettverk av sykkel-, gang- og turveier, gjerne "grønne korridorer". For stasjonsområdet må man holde fast på de få grønne lungene som finnes. Det gjelder spesielt Utheim + faktor Hansens tomt, på begge sider av Nyveien, som bør betraktes som ett samlet park/uteaktivitetsområde og bevares til disse formålene.

3. Hensyn må tas til spesielt verneverdige områder. I Stasjonsområdet gjelder det spesielt de to Vassøytjernene, som synes rimelig godt ivaretatt i planen, området N2. Men her trengs likevel å legges inn noen spesielle tiltak for å verne amfibiepopulasjonen, se utdyping i punkt 6.

#### **Spesielle synspunkter.**

4. Vi støtter for slaget om jernbaneovergang (eller undergang) mellom Nordliveien og Tumyrhaugen. Etter mange år med diskusjoner må denne nå komme på plass raskt! Overgangen må bygges slik at man lett kan få med sykkel, barnevogn, rullestol osv.

5. Utheim er regulert med kode VB, dvs velhus/menighetshus/barnehage. Det er kanskje vel og bra slik det ser ut i dag. Men den vestre del av tomten er del av det park/uteområdet vi har nevnt ovenfor (Pkt 2), og bør ikke bebygges ytterligere. Vi foreslår derfor at den ubebygde delen, vest for innkjørsel sveien som går tvers over tomten, bør reguleres som F - friområde.

6. Landområdene til amfibiene ved Lille og Store Vassøytjern har de siste 50 år systematisk blitt innsnevret av utbyggingen nær tjernene. I tillegg har veitrafikken økt. Dette har ført til en økende påkjenning for amfibiepopulasjonen i området. Hver vår blir tusenvis av padder, frosker og salamandre overkjørt, i sær i Søriveien og Trollveien. Naturvernforbundet ser derfor med bekymring på en ytterligere innskrenkning av amfibienes landareal nær tjernene (parkering SP1), kombinert med økende trafikk. Vi ser imidlertid også behovet bl.a. for utfartsparkering. For å motvirke de negative effektene, foreslår vi at det bygges permanente amfibledegerder langs Trollveien med en eller to tilhørende amfibleunderganger. Slike kompensierende tiltak er standard i f.eks. Tyskland når eksisterende veier utvides, eller nye veier bygges.

7. Det bør planlegges med en tomt for et kommende pleie- og omsorgssenter for midtbygda. Det bør ligge nær stasjonen, helst i området mellom Tajet og jernbanelinja. Det meste av dette området er utenfor plankartet for denne reguleringen. Vi ser gjerne at noe area her tas inn i planen, og klassifiseres til dette formålet, gjerne kombinert med blokkbebyggelse (fortsettelse av B10).

8. Framtidig riksvei 4 forbi Rotnes er ikke formelt en del av denne hørings-saken. Men vi ser at det er lagt inn en begynnelse til en stikkvei øverst i Stasjon sveien. Vi vil gjerne signalisere at vi er imot en løsning med tunnelinnslag så høyt opp i åsen, og så nær bebyggelsen. Det er ikke akseptabelt at en ny riksvei 4 skal gå i dagen rett nedenfor husene i Utsiktsveien. Vi ønsker at en eventuell ny tunnel for riksvei 4 skal føres forbi hele Tumyrhaugen og ikke munne ut der Tumyrhaugen begynner. Å si ja til en stikkvei opp til jernbaneundergangen, vil øke sjansen for at det i neste omgang velges en kort tunnel. Saken bør ses i sammenheng med en helhetlig løsning i Riksvei 4-saken og ikke behandles stykkevis og delt nå. Vi går derfor mot den foreslåtte stikkveien. Stikkveien er etter vår oppfatning heller ikke

nødvendig for å skaffe vei til det nye felt B6 i Rotneshagen. Vedtaket i kommuneplansaken 27.04.2009 kan ikke sees å være betinget av denne nye stikkveien.

### **Rådmannens kommentar:**

*Til punkt 5: Den vestre del av Utheim har under utarbeidelse av områdeplanen vært vurdert som friområde. Som det sies i innspillet, så er Utheim i dag i bruk som barnehage, og arealet det er snakk om benyttes som barnehagens uteområde. Kommunen kom fram til at det ville kunne oppstå problemer med forholdet mellom allmennhetens tilgang til friområdet, og barnehagens behov for å kunne ha skjermede uteområder. Dette, sammen med at kommunen i utgangspunktet er restriktiv med å erverve privat grunn, gjorde at kommunen unnløt å foreslå området omregulert til friområde. Rådmannen mener likevel at spørsmålet kan tas opp igjen om barnehagedriften skulle opphøre.*

*Til punkt 6: De foreslåtte tiltak kan ikke direkte reguleres inn i en reguleringsplan. Men forslag til tiltak vil likevel bli med videre til kommunens miljøvernkonsulent.*

*Til punkt 7: Det er ikke avsatt noen spesifikk tomt til formålet i områdeplanen. Men det ble fattet ett vedtak i kommunestyret 2.5.2011, i forbindelse med 1.gangsbehandling av kommunedelplan for Nittedal sentrum, at det skal avsettes tomt til formålet i den planen.*

*Til punkt 8: Se egen kommentar om veien til kommuneplanens B6, i siste del av dokumentet.*

*For øvrig tas høringsuttalelsen til orientering.*

### **Torstein Stavdal 9.9.2010**

#### **Høring – stasjonsområdet**

Jeg vil be om at min eiendom 14/41 som ligg er under området S1 får samme unntak som i B9 "Det gis unntak fra plankravet for påbygg, tilbygg, garasje og uthus for eksisterende småhusbebyggelse" dette for å ivareta kommende påbygg på nord siden av eksisterende bygning på 14/41 som nevnt i møte med planavdeling 6 nov-2009 hvor min eiendom ble innlemmet i reguleringsplan en. Videre ønsker jeg også at innfartsveien opp til Nittedal stasjon flyttes i sin hel het bort fra min eiendom, dette vil være mer enn 4m forskyvning i forhold til dagens veitrase.

#### **Rådmannens kommentar:**

*Følgende setning er innarbeidet i planbestemmelsen punkt 2.9: "Gnr/bnr 14/41 gis unntak fra plankravet for mindre påbygg og tilbygg, samt oppføring av garasje/uthus for eksisterende bebyggelse"*

*Rådmannen mener derimot at det ikke er ønskelig å flytte mer på regulert vei, enn det planforslaget allerede legger opp til, da det vil føre til at eiendom på andre siden av veien ikke kan utnyttes som ønskelig. Rådmannen lar derfor den regulerte vei ligge fast.*

### **Ragna Flækøy 9.9.2010**

Hei

Jeg har forsøkt å få tak i deg på telefon i flere dager, uten hell , så derfor skriver jeg en mail i stedet. Jeg er en av eierne av Tyrihansveien 25, og fikk en henvendelse fra Sverre Ringard i Myhrerskauen Vel om å bli med på befarung den 14. september. I den anledning er det ønskelig å klargjøre sakens faktum.

Slik jeg har forstått Ringard, så er det snakk om å legge skolevei over eiendommene Tyrihansveien 31,29, 27,25 og 23, på baksiden av eiendommene. Jeg har studert plantegningen nøye, og ut fra den kan jeg ikke forstå at dette skal bli resultatet - der er skoleveien, slik jeg leser plantegningen, tegnet inn utenfor vår eiendom. Så vidt jeg kan se er det heller ikke vurdert i reguleringsplanen om et slikt

inngrep "tvillaust er til meir gagn enn skade", jf. oreigningslova § 2, annet ledd. Jeg ber derfor om en skissering fra din side på hva som er faktum. På vegne av sameiet ber jeg også om en skriftlig bekreftelse fra kommunen om at høringsfristen er ut satt pga befaringen, og med angivelse av ny frist. Den kan sendes til min adresse.

### **Rådmannens kommentar:**

*Befaring med beboerne ble holdt 14.9.2010. Løsningen med turvei ble forøvrig valgt bort til fordel for fortau. Dette med begrunnelse i funn av rødlistearter i kombinasjon med kalkskogen i området. Se for øvrig kommentarer til tillegghøringen som ble utført med bakgrunn i endringen.*

### **Per Gunnar Jevne 8.9.2010**

Viser til ovenfor nevnte plan og har følgende kommentarer til foreslått jernbaneovergang fra Tumyrveien til Nordliveien.

#### 1. Begrunnelse for jernbaneovergang:

- a) Vil hindre ukontrollert kryssing av jernbanelinje.
- b) Vil føre til kortere skolevei for barn innerst i Tumyrveien.

Kommentar:

Jeg bor i Nordliveien og ser aldri noen som krysser jernbanelinja mellom Tumyrveien og Nordliveien lenger. Den gamle "stien" er helt gjengrodd. Derfor er dette et svært lite risikomoment i dag. Det vil dessuten ikke være noen trafiksikker skolevei. Nordliveien er smal, spesielt vinterstid pga brøytekanter. Den er relativt mye trafikkert. I tillegg til normal trafikk til husene, brøytebil, renovasjon osv, drives næringsvirksomhet ( legekantor m.m.) som medfører mye trafikk til og fra. Nordliveien ender ut i Vestliveien, og derfra ned til Sørliveien er det uoversiktlig og ofte parkerte biler langs steinrøysa Barnehage. Bygging av fortau er derfor påkrevet. Men selv om det bygges, må barna krysse Vestliveien, og deretter krysse Sørliveien for å komme inn på fortau til Sørli skole. Nordliveien er i dag privat, og i tillegg må det bli dyrt å bygge fortau i Vestliveien pga nødvendig arealavståelse og terrengforhold. (Men Vestliveien burde kanskje ha fortau uavhengig av jernbaneovergang.) En jernbanebro mellom Tumyrveien og Nordliveien vil pga terrengforhold måtte bli veldig høy og bratt. Skal den bygges bør (må) den kunne brukes av bevegelsehemmede, og også slik at en relativt lett kan komme over med barnevogn og lignende. Traseen fra Tumyrveien ned til jernbanen er også bratt og vanskelig, og vil antagelig bli problematisk med hensyn til snøbrøyting. Et annet spørsmål er: Hvor mange barn fra Tumyrveien går på Sørli skole i dag, og hvor mange av dem har behov for, eller vil det være naturlig for, å bruke en evt. ny vei til skolen. Enda viktigere er hvordan skoletilhørigheten blir i framtida. Kan for eksempel Kruttverkutbygginga føre til at alle barn på Tumyrhaugen blir tilhørende Rotnes?

#### 2. Forslag til annen løsning.

Den store risikoen ved kryssing av jernbanelinja i Nittedal, skjer i dag ved Lursliovergangen. Denne er usikret og er hovedveien ut i marka for beboerne i stasjonsområdet og mange andre. Skal ikke ramse opp hva som kan skje her. Konstaterer bare at foreløpig er det kun noen hunder som er påkjørt og drept her. Ca. 200 m nærmere Nittedal stasjon enn Lursliovergangen og ca.300 m vest for den foreslåtte gangbro, har jernbanelinja en veldig høy fylling. Her bør det være enkelt å lage en undergang. Bekken fra Høldippelen går også under jernbanen på dette stedet. Forslaget er altså å bygge en gangvei fra enden av Tumyrveien, under jernbanen på nevnte sted og langs bekken ned til Sørლისletta. Fordeler: Den farlige Lursliovergangen kan stenges. Det vil bli en trygg og bedre tilgang til marka. Skiløypetraseen vil bli bedre i Lurslia. Løypemaskiner og lignende kan kjøre gjennom undergangen. Dette vil gi en trygg gangvei, uten kryssing av bilvei, fra Tumyrhaugen til Sørli, både som skolevei og til aktiviteter på Sørli sletta (ski, fotball osv) - Det burde være lettere å få med Jernbaneverk et på en delfinansiering ved dette alternativet enn gangbro ved Nordliveien. Bygges det en gangbro tror jeg det vil bli vanskelig å få midler til en løsning for Lursliovergangen. Dermed vil vi bli levende med en livsfarlig jernbanekryssing. Håper inderlig at kommunen vil se på denne muligheten til å "slå to fluer i en smekk." Dette vil også i mye større grad rettferdiggjøre kostnaden en tverrforbindelse Tumyrhaugen - Sørli vil være. Er sikker på at denne løsningen vil bli godt mottatt av mange.

## **Rådmannens kommentar:**

*Det vises til rådmannens kommentar angående overgang Tumyrveien – Nordliveien i siste del av dokumentet.*

## **Tumyrhaugen vel v./Kjell Erik Dæhlen 10.9.2010**

Høring - stasjonsområdet

### **Generelt:**

Tumyrhaugen Vel har forståelse for at Nittedal kommune ønsker å oppdatere eksisterende reguleringsplan for stasjonsområdet og støtter dette arbeidet. Plan forslaget inneholder flere gode momenter. Det er spesielt to saker som direkte berører området til Tumyrhaugen Vel direkte og som vi ønsker å kommentere.

### **Ang. punkt 5.5.1 : Kjøreveier**

Det er i planen tatt med et forslag om en fremtidig vei fra Stasjonsveien til nytt boligfelt nord for Tajet (B6 i gjeldende kommuneplan) med betegnelse OV1. Nittedal kommune argumenterer videre for at denne veien muligens også vil fungere som fremtidig adkomst fra ny riksvei 4 når denne blir bygd og at det derfor er valgt dimensjoneringsklasse Sa2, med et tilhørende 3,0m fortau.

Tumyrhaugen Vel er svært bekymret for at denne stikkveien (OV1) vil legge premisser for fremtidige riksvei 4 valg, uten at en helhetlig trafikkplan for området har blitt lagt frem. Det er ikke ønskelig at en ny riksvei 4 skal gå i dagen rett nedenfor husene i Utsiktsveien. En eventuell ny tunnel for riksvei 4 bør enten føres forbi hele Tumyrhaugen eller ligger vesentlig lengre ned mot dagens riksvei 4. Tumyrhaugen Vel mener at denne stikk veien bør ses i sammenheng med en helhetlig løsning i riksvei 4 saken og ikke behandles stykkevis og delt nå.

Stikkveien er etter vår oppfatning ikke nødvendig for å skaffe vei til det nye feltet B6 i Rotneshagen. Vedtaket i kommuneplansaken 27.04.2009 kan ikke sees å være betinget av denne nye stikkveien. B6 ligger i akseptabel gangavstand fra stasjonen og beboerne i B6 kan benytte eksisterende gangsti. Stikkveien er heller ikke nødvendig for å få til en avlastning av Stasjonsveien, idet trafikken fra Sørlihaugen og Myhrerskaugen kan føres via f.eks. Kruttverkveien og ned på den nye Svartkruttveien. Da vil beboerne på Sørlihaugen og i Myhrerskaugen ikke lenger kjøre bort til jernbaneundergangen og derfra ned Stasjonsveien. Dette innebærer at beboerne langs Stasjonsveien får betydelig reduserte plager med trafikk, støy og forurensing. Vi ber derfor om at denne stikkveien (OV I) tas ut av reguleringsplanen inntil en helhetlig plan inkludert RV4 foreligger.

### **Ang. punkt 5.5.4: Gangbro**

Tumyrhaugen Vel er svært godt fornøyd med at Nittedal kommune nå har tatt inn denne gangbroen i reguleringsplanen. Plasseringen er i samsvar med det Tumyrhaugen Vel har arbeidet for, altså mellom Nordliveien og Tumyrveien 42-62.

Dette vil helt klart bedre sikkerheten for barna på Tumyrhaugen og eliminere livsfarlig krysning av togsporet midt i en uoversiktlig sving. Gangbroen vil i tillegg bidra til en bedre trafikk situasjon for boligområdet rundt Sørli skole fordi flere lever fra Tumyrhaugen vil gå/sykle i stedet for at de blir kjørt til skole og fritidsaktiviteter. Samtidig vil gangbroen forbinde to nærliggende boligområder som i mange tiår har vært skilt av jernbanen. Dersom det er teknisk mulig anbefaler imidlertid Tumyrhaugen Vel at det tilrettelegges for trilling av barnevogn og sykkel over gangbroen. En trappefri løsning vil i tillegg være billigere og enklere i forhold til snørydding.

## **Rådmannens kommentar:**

*Angående punkt 5.5.1: Se egen kommentar om veien i siste del av dokumentet.*

*Ellers tas høringsuttalelsen til orientering*

## Øvre Romerike Prosjektering AS v./Anja Øren 10.9.2010

På oppdrag fra NCC arbeider vi med reguleringsplan - detaljregulering for Sagerudveien, Kruttverket. Det ble varslet oppstart av dette planarbeidet 21.08.2009. Etter flere avklaringsrunder med naboer har vi nå kommet fram til vedlagte utkast til reguleringsplan. I forslag til områderegulering for Nittedal stasjonsområde er avslutningen på Nyveien foreslått noe annerledes enn vårt utkast til reguleringsplan.

Vi ber om at områderegulering for Nittedal stasjonsområde blir justert iht. forslag til reguleringsplan for Sagerudveien, Kruttverket. Som del av planprosessen for reguleringsplan for Sagerudveien er eiere av tomtene gbnr 14/1278 og 14/ 495 forespurt om de ønsker å få regulert ny atkomst fra foreslått KV3 da dette for oss synes hensiktsmessig. Tomt gbnr. 14/495 ønsker dette, men ikke gbnr 14/1278. Vi imøteser gjerne en dialog omkring dette.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rådmannen mener det vil være riktig planmessig, at områdeplanen for stasjonsområdet ikke endres mot den ovenfor nevnte detaljplan. Områdeplanen vil trolig bli vedtatt først, og vil dermed være gjeldende frem til detaljplanen er vedtatt. Hvis plangrensen hadde blitt endret, og den ovenfor nevnte detaljplan av en eller annen grunn ikke hadde blitt vedtatt, så ville man sittet igjen med ett ufullstendig plangrunnlag i området. Også hvis detaljplanen blir vedtatt vil det kunne oppstå problemer i ettertid, da detaljplanen er privat. Hvis tiltak i en privat reguleringsplan ikke er igangsatt senest 5 år etter planvedtak, og tiltakshaver ikke har søkt om forlenget frist for gjennomføring, så kan ikke planen brukes som grunnlag for å søke om tillatelse etter plan- og bygningsloven. Også i ett slikt tilfelle vil det være å foretrekke å ha områdeplanen liggende i bakgrunn. Rådmannen vil uansett presisere at detaljplanen, så lenge den er gyldig, går foran områdeplanen i og med at detaljplanen blir vedtatt sist.*

## Sørlihaugen vel 10.9.2010

### **Fortetting ved Nittedal stasjon**

Omfattende fortetting i Stasjonsområdet er ikke ønskelig. Kruttverket bør holde som areal for større utbygging i dette området. Noe naturlig fortetting kan være mulig, men ikke i en slik skala som foreslått. Det vil kunne forringe kvaliteten på de eiendommene som ligger ved stasjonen i dag.

### **Kryssing av jernbane ved Nordliveien**

Forslaget til jernbaneovergang bør endres til undergang, slik vellene i området har foreslått. Dette fordi jernbanesporet er tilstrekkelig bygd opp på aktuelt krysningspunkt, undergang er tryggest, penest og tillater trafikk med sykler og barnevogner. Som skolevei vil en løsning med overgang bli spesielt problematisk i sykkelsesongen. Dette kan man erfare ut fra utformingen av overgangen med trapper ved Nittedal stasjon.

### **Etablering av fortau**

Det er usikkert om det å kun etablere fortau gir tilfredsstillende trafiksikkerhet. Man må også ta hensyn til at det er beboere i vellet, som kommer skadelidende ut rent økonomisk, ved at fellesskapet tar av eiendommene. Det har vært gjort før, og mange i Vestli- og Ringveien fikk redusert tomtearealene med kanskje så mye som 1/2 mål, da området ble bygd ut med ny vei på 1960 og 70-tallet. Dette kan også komme i konflikt med det å kunne foreta en frivillig og naturlig fortetting. Når det gjelder forlengelsen av skolevei mot Sørli kan en veibom, plassert etter eiendommene ved parkeringsplassen, være et godt alternativ til fortau. Alternativ plassering av bom kan vurderes etter samråd med beboere i området.

### **Parkeringskapasitet ved Sørli**

Der er behov for å øke parkeringskapasiteten rundt Sørli. Rondellen kan erstattes med minimum 50 P-plasser (SP1). Dette syntes å være for liten kapasitet. Trolig vil det være behov for plass til minst 80 biler. Parkeringsplass P2, ved stasjonen, med innkjøring fra Sørliveien, bør utvides grunnet forventet økning i antall pendlere ved utbyggingen i Kruttverket. Man vil her trolig kjøre barn til skole/barnehage

og deretter parkere ved stasjonen. Å anta at mange vil gå eller benytte lokalbussen er høyst usikkert. Behovet antas å være minst 150 plasser. Dette vil også avhjelpe parkeringsbehovet i forbindelse med utfartsparkering generelt og ved idrettsarrangementer ved Sørilitangen spesielt.

### **Fartsdempere**

Det vil være ønskelig med fartsdempere i Ringveien. Det vil også være bedre med dempere enn fortau i Vestliveien, da kun fortau kan "legitimere" fart. Fartsdempere anses som viktigste trafikkisikringstiltak. Fartsdempere er billigere å anlegge enn fortau og det er flere veistrekninger i vellet som er svært kritiske med hensyn til grove fartsøvertredelser hver eneste dag. Fartsdempere tvinger ned hastigheten rent fysisk og bør kombineres med flere 30-km/t og "barn-leker"-skilt. Det er lett å glemme at 30 km/t faktisk er fartsgrensen i hele området og ikke bare der soneskiltet står plassert øverst i Stasjonsveien.

### **Oppsummering**

Sørlihaugen Vel vil med dette ønske å bidra videre i planprosessen ved å samarbeide med kommunen, for å sikre beboerne i området sitt ve og vel. Vedlagte innspill er ikke ment å være utfyllende, men er punkter som til nå har framkommet i samtaler lokalt. Vi regner med at det kan komme flere innspill og saker rundt dette tema, og annet, som da vil tas opp løpende med Nittedal kommune.

### **Rådmannens kommentar:**

*Fortetning ved Nittedal stasjon: Nittedal kommune har gjennom kommuneplanen vedtatt en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på 1,7%. Det er også bestemt at ca 70% av denne veksten skal tas i Rotnesområdet. Sentrum og Kruttverket er med bakgrunn i dette ikke nok, og det er rådmannens oppfatning at en fortetning rundt stasjonen vil være ett naturlig område for å kunne ta noe av denne veksten.*

*Kryssing av jernbane ved Nordliveien: Se rådmannens kommentar sist i dokumentet.*

*Etablering av fortau: Fortauet i Vestliveien er innregulert for å kommunen skal ha hjemmel for etablering, hvis det skulle vise seg å bli behov etter at overgangen Tumyrveien/Nordliveien er realisert. Fortauet er således ikke tenkt etablert sammen med overgangen. Ellers er ulempe for naboeiendommene forsøkt minimalisert ved at Vestliveien er regulert ned til 4.0m bredde, slik at fortauet til dels vil kunne etableres i dagens veibane. I innerste delen mot Nordliveien er Vestliveien smalere slik at ulempene dessverre vil bli større her. Rådmannen er i midlertidig ikke enig i formuleringen om at beboere kommer skadelidende ut økonomisk ved ett eventuelt erverv. Lov om vederlag ved overføring av fast eiendom (ekspropriasjonserstatningsloven), slår fast at eieren skal ha vederlag for avståing av eiendom, og for skade eller ulempe på gjenværende eiendom. Erstatningen skal basere seg på salgsverdig eller bruksverdi (det som gir høyest erstatning) på arealet som erverves. For ett stripeerverv som det eventuelt vil bli snakk om i Vestliveien, vil i praksis bruks- eller salgsverdien være minimal. Da skal det i stedet legges til grunn ett prinsipp om at erstatningen skal være differansen mellom hva en vanlig kjøper ville gitt for eiendommen før og etter at tiltak og erverv er gjennomført. Rådmannen mener med dette at beboerne med støtte av lovverket på området, ikke skal komme økonomisk skadelidende ut fra ett slikt erverv.*

*Parkeringskapasitet ved Sørli: Rådmannen ønsker ikke å utvide parkeringsarealet ved dagens rondell noe mer enn planforslaget allerede gjør. Arealet som er avsatt må anses som ett kompromiss mellom miljøvernbehov i forhold til store Vassøytjern, og samfunnets behov for øvrig. Det er ellers vanskelig å finne egnede arealer til parkering, som kan forsvares økonomisk og trafikkmessig.*

*Fartsdempere: Fartsdempere er ikke gjenstand for regulering. Tiltakene tas allikevel med videre til avdeling for kommunalteknikk, som har ansvaret for denne type tiltak på kommunale veier.*

*Ellers tas høringsuttalelsen til orientering*

**Deborah Rieser og Tom Sørensen 9.9.2010**

## Høringsuttalelse - Reguleringsplan for Nittedal Stasjonsområde

Uttalelsen gjelder endringer i V1 og V2 samt GB1: endring i status for Turmyrveien og Nordliveien, med gangbro over jernbanelinje.

To forhold henger sammen når det gjelder den langsiktige planlegging av dette område; adkomst til Marka over jernbanelinje og skoleveien for elever ved Sørli skole som bor i Turmyrveien.

### **Skoleveien for elever til Sørli skole og Nordliveien**

Det er på nåværende tidspunkt relativt få elever som bor i den delen av Turmyrveien som ligger nærmest Marka, og som går på Sørli skole. I følge uttalelser fra rektorene ved Rotnes og Sørli skole er tallet på elevmassen som fordeles fra nordvestsiden av jernbanelinje i stadig endring, i forhold til antall elever ved hver skole. (Det er grenser, men disse er flytende i forhold til elevtallet ved hver skole). På lengre sikt, når Sørli skole fylles med elever fra Kruttverkutbyggingen, er det heller ikke sikker at noen elever fra dette området vil komme til å gå på Sørli skole. Fordeling av elever og utbygging av vei/overgang bør derfor tas opp i sammenheng med de andre utbyggingsplanene for boliger i området. Uansett fordeling av elever mellom Sørli og Rotnes, vil det være et svært lavt tall elever å fordele kostnadene på for hele prosjekt. Omtrent halvparten av elevene ved Sørli skole bor på andre siden av jernbanelinje, og ca halvparten av disse har en lengre skolevei som kunne forkortes ved en overgang. Man har ikke funnet noe eksakte tall for hvor mange elever det faktisk dreier seg om. Fordelt på de millionene brobygging, asfaltering, veiutvidelse og fortauslegging vil koste , blir dette svært kostbart for hver elev.

Når det gjelder avstand for elever som går på Rotnes og Sørli skole, er det ikke vesentlig forskjell i meteravstand for de som bor øverst i åsen som går på Rotnes skole, og de som bor nærmest Marka og som går på Sørli skole. Mange elever, spesielt de minste, blir kjørt til skolen fordi de skal på SFO før skolen begynner, og dermed går de ikke uansett lengde på skoleveien.

Så vidt vi forstår er det ikke lagt ut noen planer for utvidelse av Nordliveien, kun asfaltering. Nordliveien er en smal, svært uoversiktlig vei på grunn av en svak sving. Man må være meget forsiktig, kjøre sakte, for at to biler kan passere hverandre. Dette er helt umulig om vinteren. Med brøytekanter er veien fullstendig uoversiktlig. Med brøytekanter er utkjøring/innkjøring til Vestliveien også svært uoversiktlig.

Selv om det er få hus i Nordliveien er det relativt mye trafikk på enkelte dager, grunnet næringsvirksomhet (legekantor, massasje/aromaterapi), i tillegg til tungtrafikken knyttet til renovasjon, brøytebil som kjører på dagtid . Med asfaltering er det også fare for at bilister (vel å merke ikke vi som bor der, men de som kommer knyttet til næringsvirksomhet) vil kjøre noe fortere. Den nåværende grusvei setter egne fartsgrenser.

Når det gjelder videre skolevei forbi Nordliveien til Sørli, må elever krysse Vestliveien. Bussen kjører her, og bilene som kjører nedover langs Vestliveien forbi Nordliveien kjører (etter vår mening) relativt fort. Barn som kommer gående eller syklende ut fra Nordliveien vil sannsynligvis være vanskelig for kjørende å oppdage i tida, særlig om vinteren.

På bakgrunn av disse forhold mener vi at Nordliveien ikke er noe egnet skolevei, og at en bro her er en meget dyr løsning for få barn.

### **Jernbanekryssing**

Så vidt vi kan observere er det ingen trafikk over jernbanelinje ved Nordliveien. Vi ser ikke folk som kommer og går. Det er svært overgrodd langs jernbanelinja, og det er ikke tegn til at noen har passert den siste tida. (At det fins enkelte individer som vil ta en krysning, selv med piggrådgerde som en utfordring kan aldri unngås; de er i fåtall, uansett hvor man bor).

Vi er veldig for en sikre måte for å krysse jernbanelinja. Lursli-overgangen, som er den vanlige overgang for mange som bor i Stasjonsområde, er svært farlig. Selv er vi redde for at en lisse, skistav

eller noe skal sette seg fast hver gang vi krysser. Dette Markaområdet blir ikke brukt som turområde i undervisning for skoleelever slik det kunne, fordi lærere ikke tør krysse her med de yngre elevene.

Vi mener at en sikring av en jernbaneovergang eller undergang til Marka er svært viktig. Vi er redde for at byggeplanene for overgangen Turmyrveien/Nordliveien, for de få dette gjelder, vil gå på bekostning av en sikrere vei til Marka for mange. Det fins løsninger som har blitt foreslått ved ulike tidspunkter for bedring av Lursli-overgangen. Vi støtter forslaget til konkret løsning som Per Gunnar Jevne legger fram i sin høringsuttalelse (datert 8.9.10).

Vi ber planavdelingen vurdere denne planlagte skoleveitvidelse på nytt, og se på den langsiktige planlegging for elevtallet for de ulike skoler i hele området. Vi mener det er viktigere å bygge en sikker overgang/undergang mot Marka enn å sikre et usikkert antall elever en muligens kortere, men etter vår mening desto farligere skolevei.

### **Rådmannens kommentar:**

*Det vises til rådmannens kommentar angående overgang Turmyrveien – Nordliveien, i siste del av dokumentet.*

### **Guro Ørjasæter Sørli og Guttorm Sørli 9.9.2010**

Svar på forslag til reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde.

Vi viser til brev fra Nittedal kommune 25.06.2010 ang områderegulering for Nittedal stasjonsområde med "Forslag til områdereguleringsplan for Nittedal stasjonsområde 05.05.10"

Kapittel 7.1 og 7.2 i forslaget over beskriver H800 - Fortettingssone og H810 - sone med krav til felles planlegging, rundt Nittedal stasjon. At dette skal være vedtatt i Kommuneplanens arealdel har vi ikke tidligere fått informasjon om fra Nittedal Kommune. Dersom det er vedtatt noe slikt uten involvering og informasjon til oss eiendomsbesittere i området mener vi dette er saksbehandlingsfeil.

Beskrivelsen som gis av området rundt Nittedal stasjon ligner forslaget til "Stasjonsbyen" som for noen år siden ble presentert på åpent møte på Utheim. Innbyggerne protesterte kraftig på det forslaget. Det ble da heller ikke noe av. At det nå foreslås butikker og service på eiendommer som alt har dette er ikke overraskende, men at det på nytt foreslås "konsentrert bebyggelse/lavblokker" for eiendommene langs Sørliveien vil vi protestere kraftig mot. Villaeiendommene langs Sørliveien er lik de eiendommene som ligger i sideveiene til Sørliveien. På det åpne møtet på Utheim sa innbyggerne klart fra at slik vil vi fortsatt ha det.

Forslaget blir enda merkeligere med tanke på ytterlige utbygging av et sentrum rundt Mo og med ny planlagt bebyggelse i Kruttverket.

Vi ber derfor om at foreslått bebyggelse, type B9 – B10 langs Sørli veien endres til type B1 - Bolig som for resten av bebyggelsen i området.

### **Rådmannens kommentar:**

*Når det gjelder kommuneplanen, så ble den vedtatt 27.4.2009. Vedtak av deler som var unntatt rettsvirkning, ble vedtatt 26.4.2010. Planen har vært gjenstand for offentlig ettersyn to ganger.*

*Hensynssonen H800 – fortettingssone, er som nevnt i bestemmelsenes punkt 7.1, en videreføring av fortettingssonen vedtatt i kommuneplan for Nittedal 2009 – 2020. Hensynssone H810\_1 (H810 i opprinnelig planforslag, merk planavd.) – krav om felles planlegging, er derimot ikke en del av fortettingssonen i kommuneplanen. Den er da heller ikke omtalt i punkt 7.1.*

*Rådmannen mener at området langs Sørliveien som ligger inne i B9 og B10, på sikt bør kunne utvikles til konsentrert bebyggelse/lavblokk. Dette vil være en del av en ønsket fortetning rundt stasjonen, som vil kunne styrke Nittedal stasjon som kollektivknutepunkt. Rådmannen mener også at med den*



vedtatte befolkningsveksten i Rotnesområdet, vil ikke sentrum og Kruttverket være nok til å kunne ta unna for denne. En fortetning av området rundt stasjonen, vil derfor være ett naturlig område for å ta noe av denne veksten, og det er rådmannens vurdering at området langs Sørliveien bør inngå i denne fortetningen. Område B9 ligger innenfor hensynssone H810\_1, sammen med området nord for veien. Her er det ønskelig at hele hensynssonen ses på under ett i en detaljplan, for å fastslå hvordan en fremtidig boligstruktur bør se ut. B10 inngår i H800, fortetningssonen rundt stasjonen, som også ligger inne i kommuneplanen. Her ligger det i bestemmelsene at B10 enten kan reguleres for seg selv, eller inngå i en områderegulering for hele H800, når en slik regulering vil bli aktuelt.

Rådmannen mener med det ovenfor nevnte, at det ikke er ønskelig å ta ut områdene B9 og B10, for å innlemme disse i B1.

### **NIL v./Henry I Beck 10.9.2010**

#### OMRÅDEREGULERING FOR NITTEDAL STASJONSOMRÅDE

Området ved Sørli skole og Skihytta er et viktig aktivitetsområde. Her har vi også en sentral innfallsport til marka, både sommer og vinter. Det er ofte vanskelig å finne parkeringsplasser i området. Vi tror derfor at det angitte parkeringsområdet SP1 er for lite til å dekke behovet for utfartsparkering og parkering i forbindelse med arrangementer i området, og foreslår at området utvides ved å ta en del av området N2. Vi regner med at det på området U1, Sørli skole, er lagt inn parkeringsplasser for skolens ansatte. Vi vet imidlertid ikke hvor mange plasser, og om det legges opp til at disse plassene kan brukes av andre når skolen ikke selv bruk er parkeringsplassene. Dersom SP1 ikke kan utvides ved å ta noe av N2, mener vi at den ubebygde delen av området rett nord for skoleområdet, den såkalte Laskerudtomta, bør reserveres for parkeringsformål.

Vi er glad for at det i planen er tatt med en tilknytnings vei mellom Tumyrveien og Sørliområdet i form av en krysning av jernbanelinjen. Det er viktig å få denne raskt realisert.

Det er i planen lagt inn en del nye fortau, gang- og sykkelveier og turveiforbindelser. Det er allikevel ingen naturlige og attraktive gjennomgående slike hovedforbindelser gjennom området. Dette er, etter vårt syn, en svakhet ved planen. I og med at området allerede er så utbygget er det nok vanskelig å få til, men det bør arbeides videre med dette. Mangel på slike forbindelser betyr imidlertid at det blir mer press for å kunne bruke bil frem til de naturlige innfallsportene til marka, og at det derfor må legges til rette for parkering. At kommunestyret snudde og gikk bort fra planen om en planfri turveikrysning av Svartkruttveien, bidrar også til å øke presset for å kunne bruke bil frem til en utfartsparkering.

Som vi tidligere har vært inne på, blant annet i vår uttalelse av 14.8.2009 om Kommunedelplan for sentrumsutvikling 2010 - 2050, mener vi det bør etableres en sammenhengende attraktiv turveiforbindelse langs Kvernstubecken/Ørfiskebekken fra Mosenteret til Sørli. Dette har kommunestyret selv vært inne på i tidligere vedtak knyttet til utbyggingen av Mosenteret.

#### **Rådmannens kommentar:**

*Angående parkeringsareal S1, se kommentar til FAU og SU ved Sørli skole.*

*Rådmannen kan si seg enig i at det burde vært gjennomgående gangveier/stier, men dette der ikke like lett å få gjennomført i bebygde områder.*

*Når det gjelder den såkalte "Laskerudtomta" går rådmannen ut fra at det de ubebygde arealene på gnr/bnr 14/586 det siktes til. Denne eiendommen er i dag regulert til boligområde. Det ville betydd at arealet måtte ha blitt innløst til råtomtpris for bolig ved tap av en fradelingsmuligheter, selv om området i ny plan ville blitt regulert til parkering. Rådmannen kan vanskelig se at dette kunne vært forsvart økonomisk. Som nevnt i kommentaren til FAU og SU ved Sørli skole, så er det ellers vanskelig å finne egnede arealer til parkering, som kan forsvares både økonomisk og trafikkmessig.*

*For øvrig tas høringsuttalelsen til orientering.*

**Akershus Fylkeskommune 10.9.2010****Nittedal kommune - Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde - uttalelse til offentlig ettersyn**

Det vises til kommunens oversendelse datert 25. juni 2010 av reguleringsplan til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

Formålet med planen er områderegulering for Nittedal stasjonsområde.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rådgivende rolle som fagmyndighet for kulturminnevern og som regional planmyndighet med basis i fylkesplan, fylkesdelplaner, rikspolitiske retningslinjer for utvalgte innsatsområder samt oppgaver etter friluftsløven.

Fylkesrådmannen viser til uttalelse datert 30.01.2009 til varsel om igangsatt reguleringsarbeid for området og har følgende merknader til planforslaget:

**Automatisk fredete kulturminner**

Det er ingen registrerte fornminner innenfor området.

Forholdet til automatisk fredete kulturminner har tidligere bare i begrenset utstrekning vært avklart. Fylkesrådmannen gjør oppmerksom på at detaljregulering av områder kan utløse krav om arkeologisk registrering, i henhold til kulturminnelovens § 9.

**Nyere tids kulturminner**

Det er svært positivt at stasjonsbygningen på Nittedal stasjon reguleres med hensynssone med formål bevaring. I forslaget til reguleringsbestemmelser, § 6.1, står det blant annet:

*"Dersom utskifting er påkrevet, skal nye bygningsdeler, materialer og farger så langt som mulig være lik det som erstattes. "*

Fylkesrådmannens erfaring er at formuleringen "så langt som mulig" kan åpne opp for misforståelser og uønskede tolkninger av bestemmelsen. Det anbefales derfor at denne setningen erstattes med f.eks:

*"Ved utbedring skal det tilstrebes at bygningsdeler blir bevart (fundamenter, fasadekledning, vinduer, listverk, taktekkning, eldre konstruktive deler, utvendige dører og andre detaljer). Ved reparasjon eller utskifting skal det brukes samme typer materialer mht. form og dimensjon og samme type fargesetting. Eventuelle tilbakeføringer skal gjøres på et dokumentert grunnlag "*

Det sees som positivt at reguleringsbestemmelsene legger opp til at alt eksteriørmessig endringsarbeid utover vanlig vedlikehold skal oversendes fylkeskommunen for uttalelse.

**Andre regionale interesser**

Fylkesrådmannen har uttalt seg positivt til fortettingsområdet rundt Nittedal stasjon i uttalelsen til Nittedal kommuneplan. Fylkesrådmannen merker seg at kommunen har utvidet fortettingsområdet og mener det er i tråd med overordnede føringer for areal- og transport. Dessuten vil fylkesrådmannen gjøre oppmerksom på at formuleringen for bestemmelse 7.1 må oppdateres på grunn av endring av fortettingssonens avgrensning.

Fortetting og utbygging i fortettingssone kan skje på grunnlag av egen regulering, som skal tilrettelegge for et lokalsentrum med høy utnyttelsesgrad. Det er i samsvar med føringer i fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur å legge til rette for et godt handels- og tjenestetilbud innen rimelig avstand fra der folk bor. Mindre lokalsentre bør tilby dagligvarer og tilbud av lokal karakter for befolkning i sitt omland. Fylkesrådmannen viser også til at ny rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre trådte i kraft 1. juli 2008. Fylkesrådmannen vil i denne forbindelsen også vise til sammenheng med kommunedelplan for sentrumsutvikling. Det er viktig at sentrumsområdet rundt Nittedal stasjon og det framtidig sentrum utfyller hverandre og ikke konkurrerer på samme områder. Fylkesrådmannen vil oppfordre kommunen å sikre best mulig styring i planområdet gjennom entydige og avklarende reguleringsbestemmelser.

## **Rådmannens kommentar:**

*Den foreslåtte ordlyden til punkt 6.1 i bestemmelsene, er innarbeidet i det endelige planforslaget.*

*Rådmannen er ellers uenig i fylkesrådmannens tolkning av avgrensningen i punkt 7.1 Punktet beskriver hensynssone H800 – fortettingssone, som er i samsvar med gjeldende kommuneplan. Området langs Sørliveien som ikke ligger inne som fortettingssone i kommuneplanen, er hensynssone H810\_1 (H810 i opprinnelig planforslag, merk planavd.) – krav til felles planlegging, og har bestemmelse i form av punkt 7.2. Rådmannen mener derfor at punkt 7.1 ikke trenger å oppdateres.*

*For øvrig tas høringsuttalelsen til orientering.*

## **Bård Natvig 16.9.2010**

Emne: etteranmeldt innspill til områderegulering for Nittedal Stasjonsområde

Hei. Ser at frist en for kommentar gikk ut 10 /9, men jeg fant igjen disse papirene under rydding av skrivebord i dag og har et lite innspill som jeg likevel sender og som dere kanskje kan ta hensyn til hvis dere synes det er et godt innspill.

Fra innerst i Bakkeveien der vi bor (Bakkeveien 20) til begynnelsen av Kruttverkveien (der Georg Landau bor) går det i dag en sti som brukes mye av skoleelever og folk som lufter hunder mm. Denne stien er ikke med på reguleringskartet. Vi synes det er hyggelig om denne turstien og snarveien forbi vårt hus fortsetter å bli brukt og synes den burde reguleres som Turdrag.

Videre er det meste av Bakkeveien og Vinkelveien regulert som gang- og sykkelvei, men ikke den innerste biten av Bakkeveien som fører frem til omtalte sti. vi synes det kunne være en god ide om også denne innerste delen av Bakkeveien ble regulert som Gang- og sykkelvei. Det er forøvrig en artig utfordring for ungdom i alle aldre, med offroadsykkel å sykle videre over turdraget som er ganske kupert - en del gjør det i dag, noe jeg observerer fra mitt hjemme kontor.

## **Rådmannens kommentar:**

*Kommunen er klar over denne stien, og den ble vurdert under utarbeidelsen av planen. Stien ble valgt utelatt, da den ville medført to parallelle gang- og sykkelveiforbindelser, med kort avstand mellom hverandre. I tillegg ville det, som i tilfellet med stien i forlengelse av Sagerudstubben, medført at kommunen hadde måtte ta over all drift og vedlikehold av den indre del av Bakkeveien. Denne delen av Bakkeveien er vurdert av kommunen å falle inn under betegnelsen felles avkjøring og dermed privat, etter at resten av Bakkeveien og Vinkelveien er regulert til offentlig gang- og sykkelvei.*

## **FAU og SU, Sørli skole 16.9.2010**

### **HØRINGSUTTALELSE PÅ OMRÅDEREGULERING FOR NITTEDAL STASJONSOMRÅDE OG KJØRMØNSTER MELLOM STASJONSOMRÅDET OG KRUTTVERKET**

Saken er behandlet i FAU og SU på Sørli skole. Vi har følgende kommentarer til planutkastet.

Vi har fokus på en trygg skolevei.

1. Vi mener at de foreslåtte tiltakene rondeller i nord og i sør, parkeringsplasser, innkjøring forbudt skilt og fortau ned tilskolen må være på plass **før** utbyggingen av Sørli skole starter. Dette av hensyn til at elevene skal gå trygt til skolen når det er anleggstrafikk.

2. Vi synes det blir bra med rondell og parkeringsplasser i nord, men vi mener det blir knapt med 50 parkeringsplasser hvis det skal dekke behovet både for utfartsparkering og skolen (og barnehagen?) Sørli skole skal bygges ut til å ta imot 400 elever (og foreldre) og 40 -50 ansatte. Det er ønskelig å slippe parkering på skolen, men da må det være tilstrekkelig med parkeringsplasser andre steder.

3. Hvis man skal hindre at folk kjører ned til skolen, må det være skiltet innkjøring forbudt i krysset Ringveien/Sørliveien (kun tillatt å kjøre til private eiendommer) og fysiske tiltak må iverksettes slik at de nåværende parkeringsarealene ikke brukes.
4. Det er nødvendig å anlegge fortau helt ned til skolen og veien må utvides. Varebilene må kjøre ned, og de fyller hele veien nå.
5. Vi mener det er bra med undergang mellom Tumyrveien og Nordliveien. Adkomstvei til undergang må gjøres trafikkssikker.
6. Det må være innkjøring forbudt skilt (kun tillatt å kjøre til private eiendommer) i Tyrihansveien.
7. Det bør være en parkeringsplass i sør i sammenheng med rondellen slik at ingen fristes til å kjøre inn. Mange foreldre ønsker å følge de minste barna til skolen og SFO.

### **Rådmannens kommentar:**

*Til punkt 1: Rådmannen er enig i at anleggelse av fortau, rondell og parkering hadde vært å foretrukket ferdig etablert før anleggsstart på Sørli skole. Dette har i dialog med det som den gang var kommunens eiendomsavdeling, nå Nittedal eiendom KF, vist seg vanskelig å gjøre. Rådmannen mener derfor at spørsmålet i forhold til anleggstrafikk må løses på andre måter, som for eksempel å ikke tillate anleggstrafikk i forbindelse med skolestart og skoleslutt. Dette må i så fall gjøres gjennom byggesaken for skoleutvidelsen.*

*Til punkt 2: Rådmannen ønsker ikke å utvide parkeringsarealet ved dagens rondell noe mer enn planforslaget allerede gjør. Arealet som er avsatt må anses som ett kompromiss mellom miljøvernbehov i forhold til store Vassøytjern, og samfunnets behov for øvrig. Det er ellers vanskelig å finne egnede arealer til parkering, som kan forsvares økonomisk og trafikkmessig.*

*Til punkt 3: De foreslåtte tiltak er i utgangspunktet ikke gjenstand for regulering. Innspillene tas allikevel videre til avdeling for kommunalteknikk, som har ansvar for denne.*

*Til punkt 4: Rådmannen er delvis enig. Planforslaget legger da også opp til at kjørebane skal få en bredde på 4.0m pluss fortau på nedre del. Dagens bredde på kjørebane er noe varierende, men ligger i snitt på ca 3,5m. Utvidelse til 4.0m vil gjøre at to biler kan møtes på veien. Rådmannen vil derimot ikke utvide veien så mye at større kjøretøy og personbiler skal kunne møtes. Disse vil måtte møtes ved avkjørsler. Den begrensede trafikk av større kjøretøy kan ikke økonomisk forsvare noen større utvidelse enn til 4.0m.*

*Til punkt 5: Rådmannen gjør oppmerksom på at planforslaget legger opp til overgang, og ikke undergang.*

*Til punkt 6: Innspillet tas med til behandling av saken om kjøremønster.*

*Til punkt 7: Rådmannen er enig i ønsket om parkeringsplass i sør, da i området der det er regulert rondell, sør for Myhrerskauen. Det har allikevel i utarbeidelsen av reguleringsplanen ikke latt seg gjøre å finne plass til både parkering og rondell, da terrenget i området ikke tillater dette. I valget mellom parkering og rondell har rondell blitt valgt.*

### **Gorm Lunde 21.9.2010**

Høring Reguleringsplan Stasjonsområdet.

#### **Turvei mellom Tyrihansveien syd og Fossegrimsvei.**

Turvei mellom Tyrihansveien syd og Fossegrimsveien er foreslått for å sikre skolebarn en bilfri dkomst til Sørli skole. Dette er i seg selv fornuftig. Når det gjelder plassering av turveien har vi ikke selv varslet av kommunen at den skal reguleres inn over vår eiendom, dette ble funnet ut ved selv å

kontakte kommunen. I mottatt høringsbrev fra kommunen står dette ikke omtalt, og vedlagte kart kan ikke forstås på en slik måte at turveien går inn på vår tomt. Det er beklagelig at kommunen selv ikke tar initiativ til eksplisitt å informere tomteeiere om at det er planlagt regulert inn en turvei som vil bety ekspropriasjon av privat grunn. Vi stiller spørsmål ved denne fremgangsmåten. Etter at det ble tatt kontakt med kommunen ble det gjennomført en befaring med bla Plansjef Gunnar Prøis. Beboere i Tyrihansveien 21, 25, og 29 og representanter fra Myhrerskauen velforening deltok på denne befaringen. På befaringen kom det opp et forslag om å legge fortau i Tyrihansveien som et alternativ til den foreslåtte gangveien. Dette forslag er kun muntlig fremstilt, og vi mangler dokumentasjon og tegninger på en slik løsning. Fortau innebærer at vår tomt mot vest og nord vil bli berørt i hele tomtelengden og deler av tomten vil bli brukt til fortau. Sannsynligvis vil all beplantning langs vår tomt også bli kassert da eksisterende beplantning vil berøres av et eventuelt fortau.

Et slikt inngrep er svært uheldig for oss, og vi ønsker derfor den planlagte løsningen med turvei.

Løsningen med turvei vil også berøre vår tomt, men i mindre grad enn fortauløsningen. Fortauløsningen er kun blitt forklart oss muntlig, og vi kan derfor ikke kommentere denne ytterligere da dokumentasjon og konkrete plantegninger mangler. Når det gjelder planlagt turvei har vi følgende innspill:

1) Plassering noe lenger mot vest og bruk av skjæring for å legge turvei ned i terrenget

Vi stiller oss uforstående til at turveien er foreslått regulert inn på boligtomter da det vest for disse tomtene eksisterer et stort areal som er fritt disponibelt for alle. Denne tomten er eid av Myhrerskauen vel. Ved å legge turveien opp på flata og inn på boligtomtene (spesielt gjelder dette tomtene i syd), vil turveien forringe utearealene til boligtomtene i Tyrihansveien (nr. 21,23,25,27,29 og 31). Turveien er planlagt lagt slik at turgåere får fritt innsyn til hagesiden av disse husene, opparbeidede uteplasser samt innsyn rett inn i stuene til husene. Ved å legge turveien noe lenger vest vil dette bety at turveien ikke blir lagt inn på boligtomtene. Videre vil det å legge turveien lenger vest og litt ned i terrenget hindre innsyn i større grad enn den foreviste planen skisserer. Vi anbefaler at denne løsningen blir tilstrekkelig utredet. Vi som beboere har ikke sett at denne løsningen har blitt utredet. Plansjef Gunnar Prøis sa på befaringen at dette var vanskelig på grunn av helling av terreng. Det er kan hende vanskelig, men det er ingen umulig oppgave å gjennomføre. Turveier/gangveier er lagt i mye vanskeligere terreng andre steder.

2) Belysning av turvei

En eventuell lyssetting av turvei må gjennomføres på en slik måte at lyset avblendes inn mot eksisterende boliger.

**Rådmannens kommentar:**

*Løsningen med turvei ble valgt bort til fordel for fortau. Dette med begrunnelse i funn av rødlisteart i kombinasjon med kalkskogen i området. Se for øvrig kommentarer til tilleggshøringen som ble utført med bakgrunn i endringen.*

### **Knut Gamborg på vegne av Åse Gamborg 11.9.2010**

Jeg skrive r til dere på vegne av min mor, Åse Gamborg som eier en tomt innerst i Nordliveien på Rotnes.

Det gjelder en byggesak og henvendelse fra vår nabo, Chris Pettersen.

Han ønsker å sette opp en garasje 112 meter fra tomtgrense, dvs i det som var siste del av Nordli veien fram til jernbanelinja . (Nå er veibiten delt mellom oss). Han ringte min mor i forrige uke, og det hastet tydeligvis. Han ville komme til hennes bolig i Oslo for å få underskrift - "for å få det unnagjort" før han dro på ferie. Hun føler seg litt presset, min mor er i 70 årene og Chris Pettersen har tidligere ønsket å kjøpe en del av hennes tomt, til en særdeles billig penge. Også da skulle han komme til henne "for å få underskrift" så det kunne gå "fort og greit". Hun ba ham om heller å sende papirene, så

hun kunne se på saken litt mer i ro. Det har han ikke gjort, men vi regner med at han kommer etter ferien, 22 sept.

Vi er i utgangspunktet ikke imot at han bygger garasje, men lurer litt..

Første grunn er at han allerede har garasje, i tilknytning til huset. En annen grunn til at vi lurer, er at det må skje så fort.

Vi fikk for ikke lenge siden en arealplan med kart fra kommunen. Der sto det at en gjenåpning av forbindelsen mellom Tumyrveien og Nordliveien var under utredning, i alle fall som en gangvei med gangbro over jernbanelinja. Dette skulle avgjøres i begynnelsen av oktober, om jeg husker rett. Når det nå haster veldig å få igjen nom byggesaken for en garasje i september, som i så fall ville stå midt i den nye veien, så syns vi det er litt rart.

Vårt spørsmål til dere er om det er avgjort å IKKE gjenåpne forbindelsen Nordliveien/Tumyrveien? Hvis den gjenåpnes ETTER at Chris Pettersen har bygget sin garasje, betyr det da at HELE veibiten så må bli lagt på vår tomt, og ikke i tomtegrense, der den lå før?

For oss er det bare positivt at forbindelsen gjenåpnes, men vi mener veien bør gå der den gikk før, dvs. i tomteskill et mellom vår tomt, og eiendommen til Chris Pettersen. Vi imøteser med takk synspunkter og informasjon dere måtte ha om dette.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rådmannen ønsker først å gjøre oppmerksom på at det stemmer at sluttbehandlingen av reguleringsplanen var tenkt utført i oktober 2010. Men i tillegg til at deler av områdeplanen har vært på nytt offentlig ettersyn, så har ressursene ved planavdelingen og geodataavdelingen måttet prioriteres sentrumsplanen.*

*Når det gjelder garasjen på 15/556, så har rådmannen oppfattet at det nå er funnet en annen løsning for garasje. Det opprinnelige planforslaget opprettholdes derfor.*

*Rådmannen ønsker å presisere at den regulerte gangbroen over jernbanen, ikke ligger sentrisk i eiendomsgrensen mellom de to eiendommene. Retningen på gangbroen er bestemt på grunnlag av eksisterende garasjer på eiendommene nord for jernbanen, slik at broen kommer over på sørsiden ca 3m lenger vest, enn grenseskillet. Videre fører dette til at den regulerte gangveien frem til broen vil legge beslag på noe mer eiendom på gnr/bnr 15/335 enn på 15/556. Rådmannen presiserer igjen at dette også var tilfellet i planforslaget til 1.gangsbehandling mai 2010.*

### **Signe Fossum 20.9.2010**

Innsigelser til reguleringsplan for Nittedal Stasjonsområde/Rotnes

Når det gjelder forslag til ny vei til Tajet gjennom eiendom gnr. 15 bnr 230, 661 og 662 er det flere grunner til å protestere mot dette. Den tenkte utkjøringen med en 12 meter bred vei vil komme i et uoversiktlig trafikkfarlig kryss Sørliveien/togundergangen og Stasjonsveien. Togundergangen er en historie for seg som er fortalt gjentatte ganger.

Når det gjelder ny vei til Tajet og mulig adkomst ned til RV 4, når denne blir bygd; er det foreslått 2 forskjellige alternativer, tunnel 1 eller 2. Hvem av disse 2 alternativene er ennå ikke bestemt eller bevilget penger til.

Uten hensyn til hvilket alternativ det vil bli, er endelig plassering så usikker at det ikke under noen omstendighet, kan være grunnlag for å la et av de mulige alternativene være utslagsgivende for valg av adkomstvei til det planlagte boligfeltet. Dette er da heller ikke forsøkt begrunnet i høringsutkastet.

Når det gjelder utbyggingen av Rotneshagan (foreløpig et LNF område, selv om det er lagt inn i kommuneplanen) vil det være mere naturlig å legge ny vei fra det nye utbyggingsområdet direkte ut på utbyggerens egen eiendom hvor det allerede ligger flere veier fra gammelt av.

I reguleringsplanforslagene skal det bli omlegging med fortau langs Skolemesterveien til Rotnes skole. Det synes mer naturlig og rimeligere å kunne benytte en allerede anlagt vei og mere betryggende når det vil komme fortau i dette område.

Hvorfor er ingen av disse 2 alternativene foreslått og utredet?

Når det gjelder terrengforholdene på eiendom 15/661 er det vanskelig å forstå hvordan adkomst praktisk kan tenkes anlagt. Hvis adkomsten legges fra Stasjonsveien må det være nokså øynefallende hvordan denne eiendommen er terrengmessig langt mere krevende og kostbar enn de andre alternativene.

Når det gjelder den tenkte nye veien vil den komme til å ødelegge en gammel bevart oppbygget natursteinmur 3 meter i høyde og 30 meter i lengde.

Likeledes hovedhuset som ble bygget 1926 som en jakthytte i tømmer. Hovedhuset trenger rom rundt seg i og med det er såpass særegen bolig.

I Rotnes området er dette en kjent og spesiell eiendom, som antageligvis med tid og stund vil kunne gå under bevaringsverdig bygg.

Dersom forslaget om vei fastholdes krever jeg en grundig avveining av fordeler - ulemper, noe høringsutkastet ikke inneholder spor av. Likeledes at det i denne sammenheng med planarbeidet må foretas vurdering overensstemmende med vurderingstema som er angitt i oreigningsloven § 2 annet ledd, og konklusjonen på en slik vurdering må nokså klart være at den foreslåtte løsning "tvillaust" er til mer skade enn gagn.

Det jeg også ønsker å påpeke når det gjelder ny vei til Tajet er følgende:

Når det gjelder B 6 skriver Margret og Andreas Wessel i et tidligere høringsutkast at oppstarten er tenkt med 50 boenheter. (Ligger inne i kommuneplanen 140 boenheter). Videre skrives fra fam. Wessel når det gjelder utbyggingsområdet= MOT NORD KAN OMRADET UTVIDES YTTERLIGERE.

Nå er situasjonen noe annerledes i og med det tenkes fortetninger og blokker.

Dette igjen burde tilsi at det må lages helt ny infrastruktur til det planlagte byggefeltet. Ikke at denne skal tas fra Stasjonsveien hvor det i 2008 (Pinsen 7/5-11/5.08) ble målt av Fylkesvegvesenet en trafikk tetthet på 7342 biler i døgnet i Stasjonsveien. Pr. d.d. er trafikk tallet sikket en del høyere.

Stien som går fra Stasjonsveien ned mot Rotnes skole/Nittedal Ungdomsskole er en gangsti som skolebarna benytter daglig. Det er derfor svært vesentlig at denne bevares i og med Stasjonsveien er overbelastet som den er pr.d.d.

Barnehagene i Stasjonsområdet bruker stien og området i Rotneshagan mye som turområde.

Rotneshagan er et mye brukt turområde for befolkningen i Stasjonsområde. Dette gjelder særlig etter at Kruttverksutbyggingen har startet.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rotneshagen, ligger inne i inneværende kommuneplan med ett areal som anslås å kunne gi ca 50 boliger. Det finnes ingen politiske vedtak i Nittedal kommune om å utvide kommuneplanens B6.*

*For øvrig viser en trafikk telling i Stasjonsveien, utført av Statens vegvesen i perioden 5 – 15 mars 2011, en ÅDT på 6025.*

*Ellers henvises det til felles kommentar til for atkomstveien til kommuneplanens B6 / fremtidig atkomst til rv4 (OV1) i siste del av dokumentet.*

## **Terje Rasmussen, udatert, arkivert 24.9.2010**

Ang. Områdereguleringsplan

På kartet som viser forslaget til ny områdereguleringsplan for Nittedal stasjonsområde, er privat vei til eiendommene Bråtaveien 2 og Stasjonsveien 19 uteglemt. Denne vegen går parallelt med Bråtaveiens nedre del. Veien har vært brukt i all tid, minst siden 1930. Den foreslåtte "vei" inn til venstre i Bråtaveiens nedre del, kan derfor strykes, se vedlagte kopi av kartet. Peger på at på kommunens tidligere kart er denne veien tegnet inn.

### ***Rådmannens kommentar:***

*Plankartet er endret i henhold til Rasmussens ønske.*

## **Myhrerskauens vel v./Anders Mathisen 23.9.2010**

Offentlig ettersyn

(1) Områderegulering for Nittedal Stasjonsområde, (2) oppheving av eldre reguleringsplaner i Stasjonsområdet og (3) sak om kjøremønster mellom Stasjonsområdet og Kruttverket

Vi viser til kommunens brev med vedlegg av 25. juni i år og til senere samtaler med leder av planavdelingen, Gunnar Prøis. Etter avtale med Prøis kommer denne høringsuttalelsen etter fastsatt høringsfrist, se nedenfor.

Myhrerskauens Vel har med stor interesse vurdert de dokumenter som nå er lagt ut til offentlig ettersyn. Saken ble drøftet av vellets styre i møte 19. august. Etter foreløpig styrebehandling ble det besluttet å avholde et allmøte for beboerne i Myhrerskauen tirsdag 31. august. I møtet var 23 til stede. Her ble stien/turveien/skoleveien fra syd i Tyrihansveien mot Sørli skole spesielt nevnt. Fordi det var uklarerhet om hvordan den foreslåtte traseen ville komme til å ligge i terrenget, ble det avtalt befarings med kommunen tirsdag 14. september 2010. Fra kommunen deltok Gunnar Prøis og Magnar Eriksen. Berørte naboer var til stede, og velforeningen som eier av Velparken, dvs. store deler av området markert som N1 i planutkastet, var representert ved Anders Mathisen og Sverre Ringard. På grunn av denne befaringen kommer denne uttalelsen etter høringsfristen, som avtalt med Prøis. Saken vil bli kommentert nedenfor under pkt. 4.2. De kommentarene Myhrerskauens Vel har, vil for områdereguleringsforslagets del, følge tallnummereringen i vedlegget til brevet av 25. juni. Det vil til slutt i dette brevet bli gitt en egen kommentar til saken som gjelder kjøremønster mellom Stasjonsområdet og Kruttverket.

Områdereguleringen

Vi har ikke merknader til pkt. 1 Fellesbestemmelser, og har med tilfredshet notert at det i pkt. 1.1 slås fast at prinsippene for universell utforming skal legges til grunn for områdene innenfor planområdet.

Heller ikke til pkt. 2 Bebyggelse og anlegg har vi merknader. Vi konstaterer at foreslått utnyttelsesgrad er BYA = 30% av netto tomt, og at utnyttelsesgraden i Stasjonsområdet dermed kommer på linje med den som ellers gjelder for andre tettbygde områder i Nittedal.

3. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Til pkt. 3.1 Kjøreveg vil vi bemerke følgende: Vi kan ikke se at områdereguleringsforslaget tar opp spørsmålet om såkalte "velveier". Myhrerskauens Vel har flere ganger de siste 25 årene tatt opp spørsmålet om kommunal overtakelse av slike veier. Etter at veiene Tyrihansveien, Veslefrikks vei og Fossegrimveien i vestre del av Myhrerskauen er overtatt av kommunen nå som infrastrukturen i byggefeltet er ferdigstilt, gjenstår som "velveier" to veistumper, søndre del av Peer Gynts vei, ca. 100 m, (fra Eventyrveien til Rødhettes vei) og Rødhettes vei ca. 130 m (fra Peer Gynts vei til Askeladdveien). Begges disse veiene er integrerte deler av det kommunale veinettet, og ikke "blindveier". Som nevnt har velforeningen tatt opp spørsmålet om kommunal overtakelse. Hver gang



har vi fått oppsettende svar eller ingen svar. Av svar som har vært gitt, nevner vi spesielt at kommunen har bemerket at den ville se på saken når det forelå en avklaring av veisystemet innefor Kruttverksområdet. Det veisystemet skulle nå være på plass. Likeledes er veisystemet vest i Myhrerskauen nå klart og overtatt av kommunen, og gangveisystemet inn i den vestre delen av Myhrerskauen via vestre del av Eventyrveien er på plass. Myhrerskauens Vel vil be kommunen sørge for at de to veistumpene, Peer Gynts vei (syd) og Rødhettes vei inkluderes i det kommunale veisystemet, og at denne saken omtales/finner sin løsning i planen for områderegulering av Stasjonsområdet. Velforeningen har ikke merknad til pkt 3.5 Rondeller. Til saken omtalt under 3.6 Bommer, Tyrihansveien viser vi til kommentar sist i dette brevet.

#### 4. Grønnstruktur

Velforeningen er helt ut enig i de føringene som ønskes lagt inn i områdeplanen for Naturområde felt N1 og N2, jf. pkt. 4.1, og har følgelig ikke noe å bemerke til at område N1 som i meget stor utstrekning eies av Myhrerskauens Vel, underkastes et så strengt regime.

Til pkt 4.2 Turveg 1-2 har vi følgende merknad. Befaringen 14. september, se innledningen til denne uttalelsen, hadde Turve i 2 som tema. Slik velforeningen oppfatter saken, er denne turveien like mye tenkt for å sikre trygg ferdsel for skolebarn fra Kruttverksområdet til Sørli skole som en turvei i snever forstand. Sett i forhold til bestemmelsene under pkt. 4.1 ser velforeningen inngrepet i Naturområde N1 som relativt omfattende dersom man anlegger en turvei som foreslått. Under befaringen ble ulike løsninger drøftet for å finne en best mulig løsning for å sikre skoleveien fra Kruttverksområdet til Sørli. Fra beboerne i Tyrihansveien 21-31 har vi fått opplyst at de har diskutert saken, men at de ikke er kommet fram til et omforent standpunkt. Eierne av nr. 21 og 23 foretrekker den såkalte turveiløsningen, mens eierne av nr. 25-31 foretrekker en fortausløsning, der fortauet legges på vestsiden av Tyrihansveien, og at veien trekkes så langt mot øst som mulig. Etter en totalvurdering har velforeningen kommet til at en fortausløsning vil være den beste for oss, fordi den tar hensyn til bevaring av naturverdiene i området på best måte. Den tar også hensyn til de beboerne som mest direkte ville blitt berørt av turveiløsningen. Fortausløsningen vil også gi god trafikksikring for skolebarna fra Kruttverket, og vil trolig også være den mest økonomiske. Myhrerskauens Vel vil derfor be om at områdeplanforslaget endres på dette punktet ved at Turvei 2 tas ut av planen, og ved at det planlegges et fortau fra Rondell 1 til krysset Tyrihansveien/ Fossegrimveien anlagt på veiens vestside. Pkt. 4.4 Turdrag. Vi er helt ut enig i at de inntegne turdragene opprettholdes. De siste 25-30 årene har flere turdrag i området, for eksempel fra Kruttverkveien og østover, forsvunnet som følge av gjenbygging. Det er viktig at de gjenværende beholdes, og at det tilrettelegges for nye turdrag.

Til pkt. 5, 6, 7 og 8 har vi ikke merknader, bortsett fra at vi gir vår fulle tilslutning til forslaget i pkt. 7.3 Hensynssone bevaring av naturmiljø, H560.

#### Konklusjon.

Myhrerskauens vel finner opplegget for og forslagene i plan for områdeplanlegging for Nittedal stasjonsområdet stort sett gjennomtenkt og godt fundert. På to punkter har vi forslag til tilføyelse og endring, se pkt. 3.1 og 4.2 ovenfor. Velforeningen står gjerne til disposisjon for ytterligere drøfting av aktuelle spørsmål i forbindelse med arbeidet med plan for områderegulering, om kommunen ønsker det.

#### Kjøremønsteret mellom Stasjonsområdet og Kruttverket

I brevet av 25. juni 2010 sendes også kommunestyrets vedtak av 21.06. 10, sak 66/10, ut til offentlig ettersyn. Myhrerskauens Vel har ikke merknader eller kommentarer til det alternativet (alternativ 2) som fikk flertall ved kommunestyrets behandling. Som vi tidligere har gitt uttrykk for, finner vi imidlertid en bomløsning mellom gammelt og nytt boområde (Kruttverket) i rushtiden lite hensiktsmessig, og mener at man bør unngå et slikt stengsel som vil virke som et hinder for smidig bruk av for eksempel tog til/fra Nittedal stasjon og for bruken av de forretnings- og servicemulighetene som forefinnes rundt stasjonen.

Med vennlig hilsen

#### **Rådmannens kommentar:**

*Til punkt 3.1: Rådmannen er enig i at Rødhettes vei og forlengelsen av Peer Gynts vei, i sammen utgjør en veistrekning som kunne gått inn i den naturlige kvartalsstrukturen i området. Rådmannen mener derimot at veien i dag ikke fremstår som en del av denne strukturen, da med hensyn til*

standard på veien. I områdeplanen har kommunen forsøkt å finne muligheter for å kunne etablere nye sammenhengende gang- og sykkelveier. Bakkeveien og Vinkelveien er ett eksempel på private veier som vil kunne fungere som dette, og er derfor regulert til offentlig gang- og sykkelvei. Det er også forsøkt å finne naturlige tverrforbindelser for gang- og sykkel, som for eksempel forbindelsen mellom Lundveien og Øvre Huseby, som også er privat i dag, men regulert til offentlig gang- og sykkelvei i områdeplanen. Også Rødhettes vei og forlengelsen av Peer Gynts vei, har vært vurdert som gang- og sykkelvei opp i mot disse kriteriene, men det er ikke funnet å kunne forsvare omregulering på et slikt grunnlag.

Når det gjelder kjøreveier er det kun en privat vei som i planen er omregulert til offentlig. Dette gjelder den delen av Nedre Huseby som er privat, da det i dag fremstår som unaturlig at en gjennomgående vei på 330m skal ha en 77m lang privat strekning på midten. Rødhettes/Peer Gynts vei kan heller ikke forsvares omregulert med en slik begrunnelse.

Ellers henvises det til kommunal praksis der kommunen i utgangspunktet er positive til overtagelse av private veier som er opprustet til kommunal standard i henhold til kommunens veinorm, og der veigrunn avstås vederlagsfritt.

Til punkt 4.2:Løsningen med turvei ble valgt bort til fordel for fortau. Dette med begrunnelse i funn av rødlisteart i kombinasjon med kalkskogen i området. Se for øvrig kommentarer til tilleggshøringen som ble utført med bakgrunn i endringen

For øvrig tas høringsuttalelsen til orientering.

### **Rådmannens kommentar angående overgang Tumyrveien – Nordliveien**

Flere av Høringsuttalelsene går på den planlagte overgangen mellom Tumyrveien og Nordliveien. Uttalelsene er både positive og negative til overgangen. Noen av uttalelsene går på alternativer i Lurslia og i bekkedraget fra Høldippedammen. Rådmannen har valgt å kommentere disse i en felles kommentar:

#### **Rådmannens kommentar:**

Den planlagte overgangen mellom Tumyrveien og Nordliveien har som primærmål å etablere en rask og sikker skolevei mellom Tumyrhaugen og Sørli skole, som ett alternativ til veien om Nittedal stasjon, samt å binde sammen områdene Tumyrhaugen og Sørli/Myhrerskauen på en bedre måte enn i dag. Kryssing av jernbanen på dette stedet ble tidlig bestemt at skulle tas inn i områdeplanen, i stedet for en egen plansak. Rådmannen vil presisere at selv om tiltaket vil bli hjemlet i planen, så må prosjektet ytterligere detaljprosjekteres i en senere fase. Planen tar derfor ikke for seg teknisk utforming av overgangen.

Kommunen kom tidlig i planprosessen frem til at en overgang ville være å foretrekke fremfor undergang. Dette med bakgrunn i fire utslagsgivende punkter.

- Økonomisk vil byggekostnadene for en overgang bli vesentlig rimeligere enn en undergang.
- Inngrep på naboeiendommer, spesielt på nordsiden av jernbanen vil bli kraftig redusert.
- Fremtidige driftskostnader: En undergang ville kommet så lavt, at gangbanen hadde kommet lavere enn myra i området. Dette ville resultert i at pumpeutstyr for å ta unna vann i undergangen ville måtte bli installert, med påfølgende løpende driftskostnader. Undergangen ville blitt laveste punkt i ett større område, så å lede unna vann ved hjelp av gravitasjonsrør, er aktuelt.
- Universell utforming: En undergang ville lettere kunne blitt utformet med universell utforming, men veien videre opp til Tumyrveien kan ikke bygges om for å møte slike krav. Veien, som er ca 125m lang, har en gjennomsnittlig stigning på ca 10%, med en maks stigning på ca 13,5%. Til orientering er kravet til universell utforming 5%, men det kan om nødvendig godkjennes opp til 8,3% (1:12) på kortere strekninger. En ombygging av veien for å møte disse kravene vil ikke være mulig i forhold til naboeiendommer. Ett krav til universell utforming av kryssingen er vurdert på bakgrunn av dette, som unødvendig, og behov for undergang i stedet for overgang på bakgrunn av ett slikt krav er ikke lenger relevant.

Rådmannen vil presisere at veien mellom overgangen og Tumyrveien trenger ombygging i forhold til bredde i forbindelse med etablering av overgang. Som noen av høringsuttalelsene sier, så er veien i dag smal, uoversiktelig og bratt. En breddeutvidelse er derfor nødvendig for at gående skal kunne møte biltrafikk. Rådmannen er derimot uenig i de av høringsuttalelsene som går på at det ikke er mulig å kunne gjøre veien tilfredsstillende trafikksikker ved breddeutvidelse. Veien har for øvrig en ÅDT under 100, basert på at hver boenhet antatt totalt produserer enn biltrafikk på 6 ÅDT.

Nordliveien er i planforslaget regulert til totalt 6.0m bredde, hvorav kjørebane er regulert til 3.0m. Om nødvendig vil kjørebane i fremtiden kunne utvides til 3,5m uten at det vil måtte gå ut over totalt regulert bredde. Rådmannen mener at dette, sammen med eventuelle fartsdempende tiltak, vil gi en tilfredsstillende trafikksikkerhet i Nordliveien frem til den planlagte overgangen.

Noen av høringsuttalelsene går på at det ville være bedre å etablere en undergang i Lurslia. Primærmålet med overgangen er som ovenfor nevnt ett alternativ til skoleveien om Nittedal stasjon, samt å binde to boligområder bedre sammen. Hvis man tar utgangspunkt i Tumyrveien der den regulerte forbindelsen til Nordliveien starter, så vil en forbindelse om Lurslia til Sørli skole være lengre enn om Nittedal stasjon, hvis dagens skogsbilveier skulle benyttes. Å etablere en ny gang- og sykkelvei på nordsiden av jernbanen frem til Lurslia og samtidig etablere en undergang der, ville blitt like dyrt som å etablere både en overgang Tumyrveien/Nordliveien og en undergang i Lurslia, samtidig som det fortsatt ville blitt 500m lengre til Sørli skole, enn om Tumyrveien/Nordliveien.

Ett annet alternativ som er kommet inn er å etablere en undergang i bekkedraget fra Høldippeldammen, som skulle kunne erstatte både Lurslia og Tumyrveien/Nordliveien. Rådmannen mener at i likhet med Lurslia, vil en slik forbindelse bli for lang ved bruk av dagens veinett. Etablering av nytt veinett frem til en slik undergang, ville også som i Lurslia bli like dyrt som å etablere både en overgang Tumyrveien/Nordliveien og en undergang i Lurslia,

Rådmannen kan med bakgrunn i det ovenfor nevnte, ikke se at verken Lurslia eller bekkedraget fra Høldippeldammen, kan være noe reelt alternativ til overgang Tumyrveien/Nordliveien, når hovedmålene rask og sikker skolevei, og bedre sammenknytning av boligområdene, legges til grunn.

Ett av argumentene som har kommet mot overgang Tumyrveien/Nordliveien fra Hundremetersbakken veilag er at "beboere i Nordliveien eller generelt i Ringveien/Sørliveien-området har liten eller ingen nytte av overgangen, idet deres tilgang til marka og offentlige/private tjenestetilbud ikke vil bedres ved bygging av overgangen". Rådmannen mener at argumentet ikke er relevant, da det primære målet med overgangen er ett alternativ til skoleveien om Nittedal stasjon, samt å binde de to boligområder bedre sammen..

Angående antall skoleelever på Tumyrhaugen som sokner til Sørli skole vil rådmannen bemerke at skolekretsgrensene i Nittedal er flytende. Dvs at de områdene som i dag sokner til henholdsvis Rotnes og Sørli skole på Tumyrhaugen, vil kunne endres over tid. Rådmannen mener derfor at antall elever fra Tumyrhaugen som i dag går på Sørli skole, ikke kan legges til grunn for argumenter for eller i mot en overgang. Derimot mener rådmannen at en overgang i seg selv, vil virke positivt i forhold til fleksibiliteten på fremtidens skolekretsgrenser, da i forhold til at deler av Tumyrhaugen vil få kortere skolevei til Sørli.

### **Rådmannens kommentar angående adkomstvei til kommunplanens B6 / adkomst fra fremtidig rv4**

Flere av høringsuttalelsene går på veien (OV1) som er regulert inn fra Stasjonsveien og over B10 inn til kommuneplanens B6. Rådmannen har valgt å kommentere disse i en felles uttalelse.

#### **Rådmannens kommentar:**

OV1 er regulert inn for å kunne fungere både som adkomst for B6 i kommuneplanen, samt i kombinasjon med dette, å kunne fungere som en alternativ adkomst fra en ny rv4:

Område B6 i kommuneplanen, også kalt Rotneshagen, er området nord for dagens Tajet. I B6 er det i hht kommuneplanen avsatt areal som gir rom for anslagsvis 50 boliger, noe som vil utgjøre en ÅDT på 300, hvis man legger til grunn at hver bolig vil produsere 6 ÅDT. Med noe utbedring av Tajet, ville denne trafikken kunne legges her, men krysset mot Stasjonsveien, som har en indre radius på 3m, lar seg vanskelig utbedre mye uten større terrenginngrep, og ville derfor medført kjøremønster B for personbiler fra Tajet som skal svinge nordover (kjøremønster B betyr bruk av motsatt kjørefelt på sekundærvei, merk planavd). Lastebiler ville ikke klart kjøremønster B, og ville fått problemer også med kjøremønster C for samme sving. Men lastebiltrafikk fra Tajet mot stasjonen, ville trolig hatt meget begrenset omfang (kjøremønster C betyr bruk av motsatt kjørefelt på både primær- og sekundærvei, merk planavd). Løsningen for øvrig ville medført noe grunnverv for nødvendig breddeutvidelse.

Alternativt kunne man benyttet Skolemesterveien, men rådmannen vil ikke anbefale å føre noe mer trafikk inn der av to hovedgrunner. For det første ville det medført erverv av grunn over boligeiendommer, i minimum lengde på ca 100m, hvorav ca 50m på bebygde eiendommer og ca 50m på ubebygde boligeiendom. I tillegg ville ekstra erverv til eventuelt fortau komme på deler av den eksisterende Skolemesterveien. For det andre mener rådmannen at det er svært lite ønskelig å føre mer trafikk så tett inn til Rotnes skole, og dets uteområder. Rådmannen vil legge til at også Skolemesterveien har kryss mot Stasjonsveien som ikke er optimalt utformet, men en utbedring her vil vært enklere enn i Tajet, og er da også lagt inn i områdeplanen.

Det foreslåtte alternativet ved å føre ny vei til B6 gjennom eksisterende arealet til Rotnes bruk, anses som uaktuelt, da området er avsatt til landbruk, natur og friluftsliv i gjeldende kommuneplan.

Når det gjelder ny riksvei, så er det tidligere signalisert politisk at det er tunnelalternativene vest for dagens rv4 som kommunen ønsker å gå inn for, i det videre planarbeidet med veien. Riksveien er ment å skulle fungere både for gjennomgangstrafikk, samt lokaltrafikk i form av avlastning for eksisterende veinett. Stasjonsveien vil ikke kunne bli direkte knyttet til ny riksvei, så atkomstvei til denne vil være nødvendig. Rådmannen mener at Svartkruttveien alene, ikke bør være hovedåre ut fra bebyggelsen til ny riksvei, og mener således at det vil være riktig å avsette trasse i områdeplanen for hvor en avlastningsvei nr to, fra nord, bør komme inn. Rådmannen mener også at en slik vei vil få så stor trafikk, at det bør avsettes areal for dimensjoneringsklasse Sa2 (ÅDT >1500), lik Svartkruttveien. Det er også rådmannens oppfatning at kryss mellom Stasjonsveien og ny adkomstvei, bør dimensjoneres etter kjøremønster A for lastebil (kjøremønster A betyr ingen bruk av motsatt kjørefelt, merk planavd).

Det finnes i praksis fire alternativer for atkomstvei fra ny rv4 til Stasjonsveien. Solliveien, Skolemesterveien, Tajet og ny vei:

Solliveien anses som uaktuell på grunn av stor vertikal stigning, samt at beliggenheten gjør at effekten blir liten i forhold til dagens trafikk i Stasjonsveien. En slik løsning ville også kommet i konflikt med Rotnes gård.

Skolemesterveien ligger som nevnt ovenfor nært inntil Rotnes skole og dets uteområder. Rådmannen mener derfor at atkomstveien med en ÅDT over 1500 ikke bør legges her. Dette med begrunnelse i trafikksikkerhet i forhold til skolen, både i forhold til dagens skole, samt at en utvidelse av Rotnes skole må kunne påregnes i fremtiden. En adkomst her ville også ført til at veibanen i de indre delene av Skolemesterveien måtte utvides i bredde med ca 2,5m, pluss fortau og grøft, med det erverv det ville medført. Også som i tilfellet med adkomst kun fra B6, ville det måtte erverves en ca 100m lang ny trase gjennom regulert boligområde i enden av Skolemesterveien.

Tajet er etter rådmannens vurdering ikke mulig å utbedre for dimensjoneringsklasse Sa2 og kjøremønster A for lastebil. I motsetning til om kun trafikk fra kommuneplanens B6 skulle vært ført ut her, så ville en adkomst fra rv4 også medført trafikk av større kjøretøyer som skulle videre i retning mot stasjonen. Da Tajet går nærmest parallelt med Stasjonsveien før krysset, vill Tajet måtte legges ut i en stor bue før krysset, for at større kjøretøyer skal klare en sving fra Tajet i retning stasjonen hvis kjøremønster A skulle legges til grunn. Utbedring av dagens kryss mot Stasjonsveien ville derfor medført rivning av ett bolighus, samt store inngrep på naboeiendommen. Om man hadde dimensjonert etter kjøremønster B, kunne rivning vært unngått, men terrenginngrepene på eiendommen ville fortsatt

vært store. I tillegg ville utbedring medført breddeutvidelse av veien, eventuelt ny trasse, med tilhørende grunnverv, langs ytterliggere 90-150m, avhengig av videre trassevalg.

Alternativet ville vært å legge Tajet direkte opp i Stasjonsveien. Men selv med maks tiltatt stigning på 10%, helt frem til krysset, ville fyllingen vært ca 2m høy i krysset mellom Tajet 5 og 10. Største fyllingshøyde ville kommet i avkjørsel til Tajet 2, der høyden ville vært ca 5m. En kryssutforming med en så stor stigning er etter rådmannens mening uansett ikke å anbefale. En slik utforming ville heller ikke vært i tråd med anbefalinger i Statens vegvesen sin håndbok 263 - kryssutforming. Rådmannen anser derfor at en slik løsning ikke er noe reelt alternativ.

Rådmannen mener derfor med bakgrunn i det ovenfor nevnte, at ingen av de tre eksisterende veiene er å anbefale, og at den beste løsningen vil være å etablere en ny atkomstvei. Det er også rådmannens vurdering at en slik løsning bør ses på i sammenheng med adkomst til kommuneplanens B6, slik at det kan legges opp til en felles løsning.

Det området der en ny adkomst til Stasjonsveien vil utgjøre minst grunnverv, og samtidig gi direkte tilgang til B6 i kommuneplanen, er område B10 i områdeplanen. Her vil den korteste løsningen kreve ett erverv i en lengde på ca 30m, og det er da også på dette stedet at gjeldende kommuneplanen har lagt opp til veiløsning. Stedet er relativt flatt det første strekket ut fra Stasjonsveien, men det vil kreve noe fylling etter ca 30m. Ett alternativ ville vært lengst sør i B10, men her er det bratt ut fra Stasjonsveien, noe som vil gjøre en god kryssløsning vanskeligere. Rådmannen har derfor valgt å legge seg på kommuneplanens linje i valgt av trasse.

Noen av høringsinnspillene går på at man mener den regulerte adkomstløsningen vil kunne virke førende på fremtidig linjevalg for ny rv4. Rådmannen er uenig i dette. Området B6 i kommuneplanen må uansett utbygges med interne veier. Ved å legge opp til at en fremtidig adkomst fra rv4 skal gå gjennom området, vil det være mulig å koble denne opp mot begge alternativene for tunnel, som det reviderte planprogrammet for rv4 fra oktober 2009 har lagt opp til. Den lengste avstanden til de forskjellige tunnelalternativer, er avstanden fra B6 til V2, det alternativet som ligger nærmest dagens rv4, som er på ca 150m. Rådmannen kan ikke se at en slik avstand skal kunne virke førende verken for eller i mot noen av alternativene.

Til slutt vil rådmannen legge til at oppstart av kommunedelplan for rv4, er varslet i løpet av 2011. Det er rådmannens forhåpning at en slik plan skal ligge klar før 2015, da utbygging av B6 i følge kommuneplanen er anslått å starte. I motsatt fall er det rådmannens mening at detaljregulering for B6 ikke bør kunne skje før en slik kommunedelplan er ferdig, med antatt korridor til ny rv4. Hvis det såkalte null - alternativet (dagens rv4, merk planavd.), eller lang tunnel under hele Tumyrhaugen blir valgt, så er en adkomstvei fra rv4 i nord og frem til Stasjonsveien, ikke lenger aktuelt. I så tilfelle må eventuelt adkomst til kommuneplanens B6, utredes på nytt.

Rådmannen mener på bakgrunn av det ovenfor nevnte, at den regulerte adkomsten fra kommuneplanens B6, forblir regulert i områdeplanen.