



Oppsummering av informasjons- og medvirkningsmøte

Områdeplan for Varingskollen
Møtested: Elvetangen skole
Møtedato: 14.05.2024

Innhold

1 Innledning, prosess og metode.....	4
1.1 Om planen.....	4
1.2 Intensjonen med møtet	4
1.3 Metodikk for medvirkning	4
1.4 Refleksjoner om møteformatet.....	4
1.5 Veien videre.....	5
2. Oppsummering av hovedtrekkene i innspillene.....	6
2.1 Idrett og friluftsliv	6
2.2 Støy	6
2.3 Overvann.....	6
2.4 Trafikk og anleggsperiode.....	6
2.5 Informasjonsflyt og medvirkning	6
3. Presentasjonene.....	7
3.1 Introduksjon til planprosess	7
3.2 Presentasjon av prosjektet og fagutredninger	7
3.3 Friluftsliv og idrett.....	8
3.4 Trafikk.....	9
3.5 Anleggsperiode	9
3.6 Støy	10
3.7 Veien videre (fremdrift og medvirkning).....	10
4. Innspill og spørsmål.....	12
For J. Gire, gbnr 41/5:.....	12
Gitte C. Korvann, leder for Nittedal Røde Kors, gbnr. 41/109	12
Dag Yngve Kleiven, gbnr. 42/163:	14
Monica Torp Olufsen, daglig leder; Nittedal Næringsforening:	15
Svein Farstad og Tetiana Farstad, gbnr 42/147	17
Sten Are Grønvold, daglig leder; Hakadal IL leder i langrenns gruppa:	20
Annica L. Øygard, generalsekretær i Folkehelseforeningen og styreleder for Døli Løvstad vel: 20	
Élin Lykke, Leder; Hakadal IL:.....	22
Tor Erik J. Lindtvedt, gbnr 42/60:	23
Sofie Sjøli Naustad, gbnr 42/17/0/6:.....	24

Kristina V. Kaspersen Øverland, styremedlem i Døli Løvstad Vel:	24
Marius Egeberg, politiker og berørt part; gbnr 42/12,69:.....	24
Andreas Kvale, gbnr (uvisst):.....	25
Kari Majigh, gbnr 41/119:	25
Tore Mørck, gbnr 41/119:.....	25
Cykleklubben Nittedal:	26
Anne Karin Døli, gbnr...:.....	27
Magnus Gire Døhli, gbnr 41/5:.....	27
Jan-Erik Olufsen, gbnr 42/12,69:	27
Elin Daneid, gbnr 41/123:	28
Terje Dragseth, Jehovas Vitner – Nittedal menighet	29
Vidar Hammer, gbnr: 42/123	29

1 Innledning, prosess og metode

1.1 Om planen

- **Hensikten med planen**

Det ble opplyst om at hensikten med å utarbeide en områdeplan for Varingskollen er å avklare ulike interesser knyttet til området og legge premisser for utvikling av både bolig, alpint, friluftsliv, langrenn og andre idretter.

- **Kort om status for planarbeidet**

Det ble informert om planprosessen så langt, og at vi er i gang med en rekke utredninger og fagrapporter.

1.2 Intensjonen med møtet

Intensjonen bak å kalle inn til dette møtet var å innhente opplysninger om utvalgte temaer som administrasjonen vurderte som særlig viktig å sikre god medvirkning om. Disse temaene var støy, anleggstrafikk/trafikk og medvirkning tidlig i planprosessen.

1.3 Metodikk for møte

Møtet var lagt opp med en agenda som startet med informasjon om hensikten med planen. Foredragene som ble holdt var fagtemaer vi ønsket dypere medvirkning på. Hensikten med planarbeidet og planprosessen så langt ble introdusert, samt hvilke fagtemaer planen berører.

Etter foredragene var det lagt opp til «åpent kontor» hvor man kunne få muligheten til 1:1 samtaler med fagkonsulentene. Samt skrive ned egne innspill og spørsmål for at dette skulle bli korrekt sitert.

1.4 Refleksjoner om metodikken

Rett etter foredragene ble møtemetodikken presentert. Det ble stilt spørsmål fra publikum om man kunne stille spørsmål i plenum. Representantene fra administrasjonen uttalte imidlertid et ønske om å forholde seg til det opprinnelige møteoppsettet for å ivareta innspill og spørsmål på best mulig måte. Det ble da ytret motstand fra noen av deltagerne, og velforeningen oppfordret folk til å forlate møtet. Et stort antall reiste seg og gikk mot døren, men bare et mindretall valgte å gå. Resten kom tilbake etter litt dialog i salen.

Representantene fra administrasjonen og de øvrige aktørene/foredragsholderne snudde om på møteopplegget slik at publikum fikk stilt sine innspill og spørsmål i plenum.

Administrasjonen og de øvrige foredragsholderne opplevde at innbyggerne satte stor pris på at møteoppsettet endret seg i henhold til deres ønsker. Det ble også oppfattet

som nyttig både for publikum og kommunen med 1:1 samtale med de forskjellige fagkonsulentene i etterkant av spørsmålsrunden.

På grunn av at administrasjonen ikke hadde lagt opp til spørsmål i plenum, ble innspillene og spørsmålene notert på «innspill-lapper» som var tenkt brukt på «åpent kontor»-løsningen. Det ble utfordrende å fange opp alle innspillene. Derfor opplyste administrasjonen om at de som hadde kommet med innspill kunne ettersende skriftlig på epost.

Kommunen og de øvrige foredragsholderne opplevde at innbyggerne satte pris på at møteoppsettet endret seg i henhold til deres ønsker.

I etterkant av møtet har administrasjonen fått positive tilbakemeldinger på at man endret opplegget slik at publikum kunne stille spørsmål i plenum.

Administrasjonen har tatt lærdom av hva som fungerte og hva som ikke fungerte i møtet. Det skal være et åpent møte i høringsperioden hvor møteopplegget vil legges opp annerledes enn dette møtet.

1.5 Veien videre

Planprogrammet for områdeplanen ble fastsatt i kommunestyret den 17.6.24. Link til politisk sak: [Politiske møter og sakspapirer - Møter - Kommunestyret 2023-2027 \(17.06.2024\) \(360online.com\)](#).

2. Oppsummering av hovedtrekkene i innspillene

2.1 Idrett og friluftsliv

- Ønske om å bevare tilgangen til marka
- Ønske om at bebyggelsen ivaretas med grøntsoner mellom eksisterende og ny bebyggelse
- Opparbeiding av ny langrennsløype. Behov for grønn buffer mellom ny bebyggelse og nye skiløyper
- Ønsker om å bevare sleper/stier og skiløyper

2.2 Støy

- Antall anleggsbiler
- Press på beboerne tilhørende Døli Løvstad Vel med flere planer og mye anleggstrafikk over flere år
- Støytiltak

2.3 Overvann

- Det ble rapportert om overvannssituasjoner utenfor planområdet, som antas oppstår på grunn av overskuddsvann fra planområdet
- Det ble foreslått overvannsløsninger

2.4 Trafikk og anleggsperiode

- Motstand mot maksimalt antall lastebiler i døgnet
- Motstand mot anleggsperiodens varighet
- Antatt arbeidstid/driftstid
- Bekymring for støy og støv
- Legger vekt på og ønsker tiltak for trafiksikkerhet
- Trafiksikkerhet under jernbanen permanent og i anleggsperioden

2.5 Informasjonsflyt og medvirkning

- Kommunens nettside er dårlig egnet til å gi god informasjon og finne fram på
- Medvirkningen går ikke langt nok. F.eks. burde det være en del av medvirkningsopplegget at Døli og Løvstad vel inviteres til befaring/møte og grunneiere bør inviteres på befaring
- Det ble protestert mot opplegget for medvirkningsmøtet. Innvendingen gikk ut på at opplegget for møtet ikke ville ha gitt deltagerne mulighet til å komme med innspill samtidig som alle kunne få med seg hva som ble sagt fordi det ble lagt opp til at man skulle komme ned til bordene og snakke individuelt med fagpersonene.

3. Presentasjonene

3.1 Introduksjon til planprosess

Viser også til områdeplanens egen side på kommunens nettsider, se lenke: [Nittedal - Områdeplan for Varingskollen](#).

Innledere: Mathilde Olsen, arealplanlegger, Nittedal kommune

Hensikten med planarbeidet i Varingskollen er å avklare ulike interesser knyttet til området, og legge til rette for disse; som bolig, idrett, friluftsliv og infrastruktur. Områdeplanen skal være et styringsverktøy som skal gi forutsigbarhet og langsiktige rammer for berørte innbyggere.

Kort om prosessen:

- Tillatelse til oppstart av planarbeid i Marka januar 2022.
- Varsling av oppstart av planarbeid oktober 2022.
- Vedtak i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel om boligutvikling i Varingskollen mars 2023.
- Ny varsling av oppstart i april 2023.
- Oppstart med plankonsulent (Norconsult AS) i desember 2023.
- Fastsetting av planprogram juni 2024

3.2 Presentasjon av prosjektet og fagutredninger

Foredragsholder: Guro Braanaas Bredland, arealplanlegger, Norconsult AS

Fremvisning av leveranseoversikt og milepælsplan med følgende temaer:

- Regulering, prosess og utredning
 - Oppdragsledelse, fagkoordineringprosess, møter og medvirkning
 - Arealplanlegging, utarbeidelse av plandokumenter, kart og bestemmelser
 - KU-utredninger, etter metode M1941:
 - Naturmangfold
 - Friluftsliv
 - Kulturminner
 - Landskapsopplevelse
 - Støy
- Forurensing
 - Forurensingsfag, lys, vann, luft og grunn.
 - Klimavurdering og miljøprogram (klimaberegning)
- Konsept
 - Konseptvurdering i samarbeid med arkitekt, landskapsarkitekt, med/av innspill fra private aktører

Diverse fagnotat som blir en del av planbeskrivelsen til områdeplanen:

- Folkehelse
- Skog- og skogbruksinteresser
- Geoteknikk, områdestabilitet og lokal stabilitet
- VA og overvann, rammeplan VA og overvannshåndteringplan
- Hydrologi/flom
- Energivurdering

- ROS (risiko- og sårbarhetsanalyse)
- Vei, jernbane, trafikk, masser
 - Veiprosjektering
 - Trafikkanalyse
 - Jernbane
 - Massehåndtering
- Andre spillere
 - Varingskollen Alpinsenter AS
 - Informasjon og innspill i prosessen
 - Feiring Miljø AS og Grindaker AS
 - Illustrasjonsplan/landskapsskisse/konseptplan
 - Massehåndteringsplan
 - Bo i Varingskollen AS
 - Mulighetsstudie, volum, omfang, bolig, næring.

Områdereguleringsplanen er kommunens plan. Norconsult AS er innleide konsulent som skal bistå kommunen med å utarbeide planen, stå som hovedansvarlig for utredninger og for kvalitetssikring av dokumentasjon produsert av Feiring AS, Bo i Varingskollen AS eller andre aktører som ikke er engasjert av kommunen.

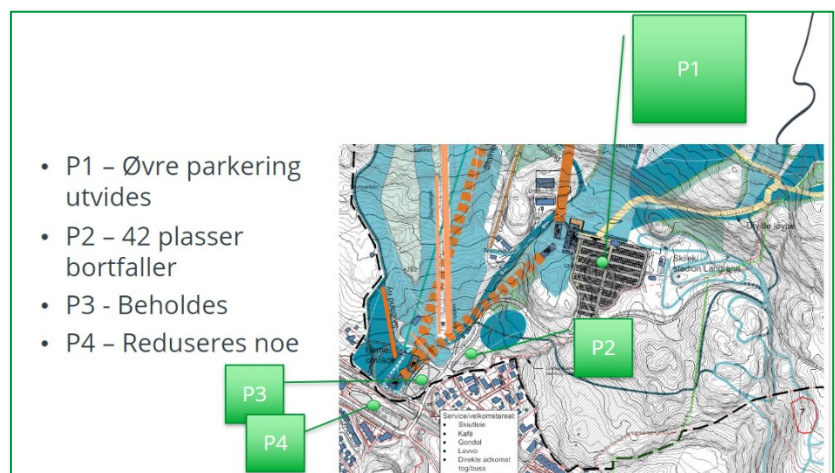
3.3 Friluftsliv og idrett

Foredragsholder: Richard Palmgren, Daglig leder, Varingskollen Alpinsenter AS

Konseptet for morgendagens Varingskollen sørger for at anlegget blir bærekraftig og rustet for fremtiden. Ny stolheis, familievennlig bakke fra toppen og muligheter for et helårtilbud skal sikre drift av Varingskollen i fremtiden.

Nye Varingskollen legger til rette for et mangfold av aktiviteter. Samhandling mellom vinter og sommeraktiviteter, alpint, freeski, langrenn, randonee, frisbee, sykling, turstier og friluftsliv gir synergier på tvers. Varingskollen er en naturlig inngangsport til Marka.

Parkeringsplassene ønskes noe endret. P1 ønskes utvidet, P2 bortfaller fremtidig i forbindelse med boligutvikling, P3 beholdes slik den er i dag, og P4 kan reduseres noe med tanke på forbedring av trafikksikkerhet for myke trafikanter.



3.4 Trafikk

Foredragsholder: Jenny Bjordal Roen, Rådgiver - trafikk og trafikksikkerhet, Norconsult AS

Trafikkanalysen er under utarbeidelse. Dagens situasjon er kartlagt i form av sesong- og ukes variasjoner i biltrafikken. Det er ingen tilrettelegging for gående og syklende fra Rådyrveien og gjennom jernbaneundergangen/kulverten.

Temaene som skal vurderes i trafikkanalysen (både permanent og i anleggsfasen) er:

- Bilturproduksjon/økning i biltrafikk
 - utvidelse av alpinanlegget
 - fra bolig/næringsutbygging
 - i anleggsfasen
- Trafikkavvikling
- Forhold for gående og syklende
- Trafikksikkerhet
- Mobilitet og bruk av ulike reisemidler
- Parkeringsdekning

3.5 Anleggsperiode for idrettsanlegget

Foredragsholder: Geir Pettersen, landskasparkitekt, Grindaker og Ola Lier, Daglig leder, Feiring Miljø AS

Det ble opplyst om

- Formålet bak anleggsarbeidet:
 - Ønsket om å øke tilbudet i Varingskollen med flere, mer varierte og lengre bakker.
 - Reduksjon av snøbehovet i bakkene per m²
 - Redusere vann og energiforbruk
 - Redusere tidsbruk til opparbeiding av snø i bakkene
- Forutsetninger for driften, som helårsdrift, i all slags vær, hva som skal gjøres om vinteren og hvilke hensyn som må tas til turgåere, drift av alpinanlegget mens anleggsarbeidet pågår osv.
- Prioriteringer: av driftsveier, overvannshåndtering mm.
- Massekontroll
 - Anleggsområdet er "lukket"
 - Bare masser brukes
 - Massene er kartlagt
 - Massene registreres og kontrolleres ved mottak
- Driftsperiode for masseoppfylling
 - Antall lastebiler er 55 stk. en veg dvs. et snitt på 110 biler i døgnet ut og inn i løpet av en arbeidsdag. På enkelte dager vil det kunne være mer enn gjennomsnittet.
 - Antatt arbeidstid/driftstid

- Anleggsperiodens varighet er usikker, men det er antydnet omlag 5-7 år. Det er blant annet avhengig av tilgangen på rett type masser.
- Det ble redegjort for rutiner og tiltak mot støv som vask av vegger
- Det vil bli etablert tiltak for trafiksikkerhet

3.6 Støy

Foredragsholder: Adam Suleiman, Rådgiver - støy, Norconsult AS

Det ble gitt grunnleggende informasjon om hvordan støy kartlegges i planen og om hvordan folk kan oppfatte støy. Folk oppfatter støy individuelt/forskjellig og noen vil kunne oppfatte et anleggsarbeid som støyende selv om situasjonen er innenfor grenseverdier. Grenseverdier for støy angis hovedsakelig i form av gjennomsnittlige nivåer, og ikke som øyeblikksverdier. Det vil si at enkelthendelser kan overstige gjennomsnittsnivået.

Når det gjelder permanente støykilder skal boliger, hvis de ligger støyfølsomt til ha et tilfredsstillende støynivå innendørs (<30dB). Man skal også ha tilgang til et egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå (<55dB) og en stille side med støynivå mindre enn 55dB. Dette defineres ved hjelp av formler ihht. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. Det er også utarbeidet en veileder for retningslinje for støy i arealplanlegging.

Reglene for bygge- og anleggsstøy tar utgangspunkt i at støy fra alle arbeider skal prognoseres på forhånd. En skal dessuten alltid sørge for tidlig og nøyaktig varsling av /kommunikasjon med naboskapet. Ved å følge anbefalingene i retningslinjen skal naboene få en forutsigbar støysituasjon.

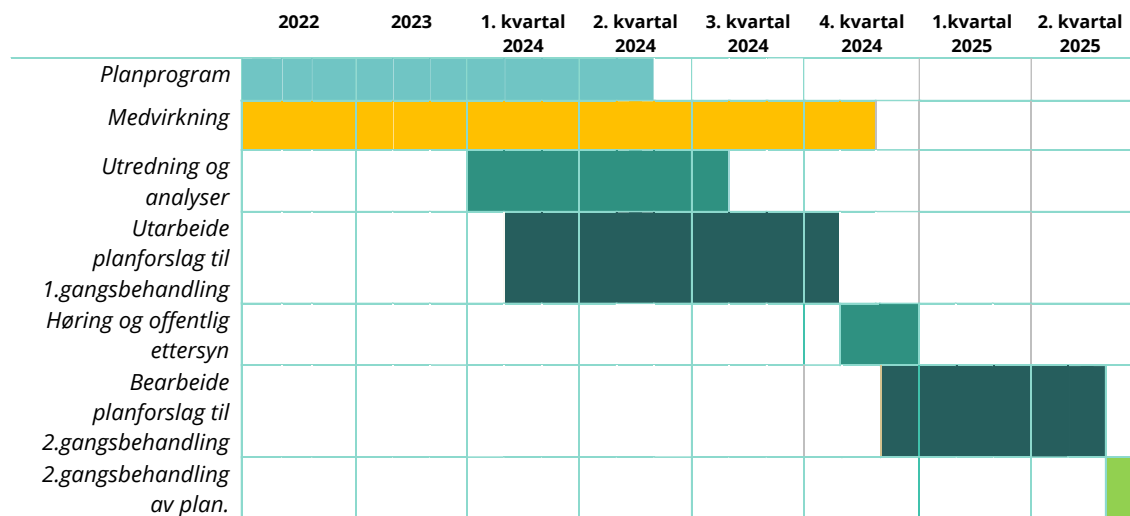
3.7 Veien videre (fremdrift og medvirkning)

Foredragsholder: Mathilde Olsen, arealplanlegger, Nittedal kommune

Det ble informert om følgende medvirkningsaktiviteter framover:

- Workshops med eldrerådet, rådet for mennesker med nedsatt funksjonshemming, ungdomsrådet og Barn- og unges kommunestyre.
- Dialogmøter for videre samarbeid med Varingskollen AS, Feiring Miljø AS, Grindaker AS og Bo i Varingskollen AS.
- Åpent møte i høringsperioden ved 1. gangs høring av planforslaget for områdeplanen.
- Møte med overordnede myndigheter.
- Ytterligere samarbeid med andre grupper vil bli kartlagt i etterkant av dagens informasjons- og medvirkningsmøte (innspill ved offentlig ettersyn).

Fremdriftsplan vist frem i møtet:



En mer oppdatert fremdriftsplan ligger på kommunens nettside om planen:
[Nittedal - Områdeplan for Varingskollen](#)

4. Innspill og spørsmål

På dette tidspunktet i planprosessen kan det ikke gis fullstendige svar på alle spørsmål siden utredningene ikke er ferdige. Innspillene vil bli tatt med videre i planarbeidet. Vi opplyser om at det kun er veiledende svar som gis ut fra opplysninger vi sitter på i dag. Endringer vil kunne forekomme i endelige plandokumenter.

Per J. Gire, gbnr 41/5:

Innspill 1: Bildet er fra i vår fra bekken som går i rør under Rv. 4 fra gamle «Fina-tomta» og videre i rør ut i Nitelva. Rør fra Rv. 4 og til Nitelva hadde dessverre ikke kapasitet til å ta imot alt vannet.



Svar 1: Alle kulvertene ned til Hakadalselva vil bli innmålt for flomberegning, slik at vi kan gjøre riktige vurderinger for eventuelle tiltak. Flom og overvannshåndtering er en del av utredningsarbeidet og vil håndteres i planprosessen

Spørsmål 2: Hva gjøres med vask av biler i anleggsfasen i forbindelse med støv? Vaskes de på før de kjører ut av området?

Svar 2: Feiring svarer ut fra hva de gjør på sine anlegg i dag: Anleggstilene kjører innom mottak av masser der bilene blir vasket (ca. 2-3 ganger om dagen). Ellers kjører de seg rene på asfalten. Veien blir så rengjort/spylt for å forhindre spredning av støv.

Spørsmål 3: Hvordan kjøretøy vil brukes av anleggstransport, el-kjøretøy eller diesel?

Svar 3: Feiring har disponible biogassbiler, og er i prosess for innkjøp av el-transport. Kommunen vil sette egne krav i planbestemmelsene for valg av kjøretøy.

Gitte C. Korvann, leder for Nittedal Røde Kors, gbnr. 41/109

Innspill 1: Det er store overvannsproblemer på eiendommen gbnr 41/109 og naboeiendommen gbnr 41/47. Det fosser ned over garasjen og ned mot Varingskollen barnehage. Det blir så ille at store deler av våren får ikke Varingskollen barnehage benyttet store deler av utearealet sitt. Vil denne situasjonen bli gjort noe med?

Svar 1: Det jobbes med utarbeidelse av en overvannsmodell, som vil gi oss et klarere bilde over hvor overvannet kommer fra og hvilke tiltak som må til. Administrasjonen er kjent med problematikken på eiendommen, og har vært på befaring (se bilder under) i smelteperioden for å se på omstendighetene.



Bilde 1: Sett fra venstre: oppsamling av overvann i grøft, overvann rennende gjennom jernbanefylling og over støttemur, overvannsproblematikk fra Røde Kors-huset ned og over til Varingskollen Barnehage AS

Overvannshåndteringen til områdeplanen vil etterstrebe at dagens situasjon vil bli bedret. Hvilke tiltak som må til må vurderes nærmere etter at overvannsberegningene er gjort.

Innspill 2: Varingskollen viser i sin presentasjon at de regner med alle parkeringsplassene som tilgjengelige for alpinanlegget. Det er flere beboere i området som heller reiser til andre togstasjoner ettersom det ikke er parkeringsplasser å oppdrive. Hvordan vil dere tilrettelegge for dette?

Svar 2: Parkeringsløsninger er en del av utredningsarbeidet administrasjonen jobber med. Det jobbes med en trafikkanalyse som vil se på alle behovene og områdeplanen vil legge til rette for at brukere av togstasjonen vil få muligheten til å parkere. Målet er å unngå villparkerings og ha et ryddig parkeringsbilde.

Det vil forekomme dager med stort trykk på alpinanlegget eller langrennsanlegget i forbindelse med renn eller høytider, som vil maksimere parkeringsbehovet. Slike dager kan likevel ikke være dimensjonerende for anlegget. Det er blant annet fordi overdimensjonering legger opp til at folk kan benytte bilen mer enn nødvendig for å komme til anlegget.

Dag Yngve Kleiven, gbnr. 42/163:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert på tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Jeg må begynne med å si at jeg er veldig positiv til Varingskollens planer, jeg har tidligere sett «drømmetegningen» til Richard og skulle ønske det ble noe av. Lurer på om hvor de ufattelige summene av det kalaset vil koste skal komme fra?

Svar 1: I dette prosjektet har Varingskollen Alpinsenter AS inngått en avtale med Feiring Miljø AS om oppbygging av alpinanlegget. Feiring Miljø AS vil stå for utgiftene i forbindelse med masseoppfyllingen og ny familieløype.

Innspill 2: Jeg er helt uenig i at dette «ødelegger» noe som helst i nærområdet, jeg vil heller si at det tilfører noe positivt, helårsdrift i Varingskollen med sykkel, pumptrack osv. jeg gleder meg...

Som innflytter er jeg helt historieløs med tanke på gamle stier og turløyper, men det vil vel kunne gå an å gå over skiløypa på sommerstid tror dere ikke det da, og finne igjen stien på andre siden?

Rådyrene vil også storkose seg med gresset som vil vokse i skibakken om sommeren, det hadde jeg gjort om gress var en del av menyen...

Svar 2: Hvordan vi skal bevare stiene/slepene er fortsatt under vurdering. Men en mulighet er å forsøke å gjenskape stiene, men på en annen høydekvote enn tidligere før den blir koblet på den originale stien på den andre siden av alpintraséen.

Innspill 3: Tidligere massepåfyllinger i Varingskollen har jo også foregått så smidig som det kunne gått gitt de utfordringer tilgang og vei tillater.

Og veien er vel egentlig det jeg har hengt meg opp i, jeg lurer veldig på hvilke planer, konkret, som ligger på bordet med tanke på veien inn, er det en ny trase? Er det utvidelse av eksisterende undergang under togbanen?

Svar 3: Løsning for trafikksituasjonen er under utredning. De alternativene som er under vurdering er utvidelse av dagens vei, med en gang- og sykkelvei for myke trafikanter, eller en ny kulvert (undergang) for gående og syklende som er bred og høy nok til å kunne fungere som en alternativ adkomst for beredskapsbiler.

Innspill 4: Tidligere sikret entreprenøren veien under jernbanen etter beste evne gitt den plassen de hadde til rådighet, men skal dette dra ut i så mange år som det forespeiles, og det skal etableres et mer gjennomført massedeponi så holder ikke et slik løst gjerde som da var brukt. Ikke ble det veldig mye sikrere av det heller og de trafikale utfordringene er der allerede med undergangen og trafikken som er i dag, med unger på vei til skole og folk som skal på togstasjon osv. brøyting blant annet vil bli et kjempeproblem med et slik skille i veien som da var satt opp, i tillegg til at en allerede trang passasje vil bli enda trangere. I Oterstien alene er det noe slik som 34 unger fra barnehage til storskole alder.

Svar 4: Kommunen jobber nå i samarbeid med Norconsult AS og Feiring Miljø AS, om å finne fram til løsninger som skal ivareta trafikksikkerheten i hele anleggsfasen og i fremtidig situasjon.

Administrasjonen ønsker å poengtere at det ikke er et massedeponi med forurensede masser som skal etableres, men at det er snakk om masseoppfylling med ikke forurensede masser for å utvikle og bygge nye skitraséer.

Kommunen skal også vurdere hvordan skoleveien for eksisterende beboere i Vargveien og Oterstien kan gjøres så trygg som mulig.

Innspill 5: Vann og kloakk ledninger vil vel også måtte oppgraderes til å ta de ekstra boligene, jeg tror at eksisterende VA nett allerede er i nærheten av max kapasitet.

Svar 5: Det jobbes for tiden med en rammeplan for vann, avløp og overvann (VAO-rammeplan) for områdeplanen. Denne planen vil legge føringer for løsninger i planområdet. For boligutviklingen vil det utløses krav om detaljregulering. utfordringer og løsninger med vann- og avløpsnett vil bli sett på i detalj på neste reguleringsnivå.

Innspill 6: Overvannsproblematikk kan kanskje til dels løses med en eller flere «vannbrems» se link:

<https://helnor.no/produktkategori/overvannshandtering/vannbrems>

Svar 6: Løsninger for overvannshåndtering vil bli kartlagt og vurdert etter utredningene er ferdige. Nittedal kommune har en vann- og avløpsnorm (VA-norm). Denne normen inneholder krav til planlegging og gjennomføring, samt de tekniske krav kommunen har vedtatt for å sikre den tekniske kvalitet med hensyn til overordnet målsetting i planer.

Innspill 7: Men det er altså dette med veien jeg først og fremst lurer på, kan jeg få vite hva dere tenker, planlegger, eller ser på som løsning på det?

For er det ikke vei som holder mål så er det jo bare å legge ned planleggingen av noe som helst på oversiden av jernbanen.

Svar 7: Selve løsningene som vil bli lagt frem er ikke ferdig tegnet og vurdert. Se svar på innspill 3. Det er to hovedalternativer som er aktuelle. Begge omfatter trafiksikkerhet for myke trafikanter, mens den ene sikrer alternativ atkomst for beredskapsbiler.

Monica Torp Olufsen, daglig leder; Nittedal Næringsforening:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert på tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: I går ble det arrangert medvirkningsmøte i forbindelse med regulering av Varingskollen. Det er et svært godt initiativ, og en viktig arena for innbyggerne å komme med innspill og ha dialog med partene som er involvert.

Jeg ønsker å klage på det jeg mener er utilstrekkelig kommunikasjon med innbyggerne i Varingskollen og Dølibråtan i forbindelse med reguleringsplanarbeid. Målet med å klage er at dere tar tak i dette, og får på plass bedre rutiner for kommunikasjonen mot innbyggerne.

Flere grunneiere opplyste om at de ikke har fått innkallelse til møtet, og at de hadde fått med seg møtet ved en tilfeldighet. Det ble opplyst om at invitasjon er sendt på digipost/altinn, og at man har tatt utgangspunkt i folkeregisteret. Vi (min far) kan ikke se å ha mottatt informasjon om møtet (gårds og bruksnummer 42/12). Andre deltakere i møtet opplyste om at de hadde fått innkallelse i posten samme dag som møtet, til tross for at brevet er datert til 3/5-2024. Kan dere undersøke dette nærmere?

Svar 1: Administrasjonen valgte å sende ut invitasjon via digipost for å sikre en personlig invitasjon. Vi forstod under møtet den 14.05.2024 at det var flere som ikke hadde mottatt invitasjonen, og at dette også var et problem i forbindelse med andre invitasjoner til andre planer. Programmet vi bruker for utsendelse av invitasjoner laster ned informasjon fra folkeregisteret. Men vi ser nå på andre måter å nå innbyggerne på slik at flest mulig (forhåpentligvis alle) blir opplyst, informert og invitert til neste møte. Det er heller ikke alle som bor i Døli/Løvstadområdet som ble kalt inn. Av beboere ble kun direkte berørte som f.eks. grunneiere innenfor planområdet og nærmeste naboer i Oterstien og langs Vargveien varslet om møtet. Ikke alle som har atkomst via Rådyrveien ble varslet fordi de ikke vil bli direkte berørt av f.eks. anleggstrafikk og normal trafikk til anlegget.

Innspill 2: Dersom kommunen ønsker reell medvirkning må dere sikre at møter som dette er godt kommunisert, gjerne i flere kanaler. Derfor mener jeg at det er viktig at dere legger opp til en bredere kommunikasjon her, og at man får informasjon flere steder enn på Altinn. Helt konkret:

- **Nettsiden til Nittedal kommune gjør ikke jobben med å kommunisere med innbyggerne. Dette er et demokratisk problem.**
 - **Nettsiden til Nittedal kommune bør være hovedkilden til kommunikasjon med innbyggerne, og her bør all info om planprosess være samlet på en ryddig måte. Det er ikke tilfelle i dag.**
 - **Nettsiden har flere brudd på lovpålagt universell utforming, og strukturen er svært lite brukervennlig. Mulig informasjonen finnes, men "Kari" og søkefunksjonen fungerer dessverre ikke.**
 - **Dette bør dere rydde opp i snarest. Å lage ny nettside for kommunen vil ta lang tid, og i mellomtiden må dere ha gode mellomløsninger.**
- **Informasjon om medvirkningsmøter må kommuniseres i flere kanaler, spesielt ettersom nettsiden til kommunen ikke fungerer.**
 - **Reguleringsplaner påvirker livene til innbyggerne i kommunen, og dere bør derfor gå langt og vise empati i ekstern kommunikasjon. Jeg møtte flere som er sterkt preget av manglende forståelse av prosessen, og det kan dere gjøre noe med, med god kommunikasjon.**
 - **Medvirkningsmøter bør minimum kommuniseres på Facebook og via annonser i Varingen. I tillegg til formell innkalling i Altinn/digipost. På Facebook kan dere både kjøre kampanjer og legge opp arrangementer.**

Jeg håper denne tilbakemeldingen blir tolket som et konstruktivt innspill, og det er ikke ment som kritikk av arealplanleggerne. De gjør så godt de kan ut fra de forutsetningene de har. Jeg bidrar gjerne med flere innspill dersom dere ønsker det.

Svar 2: Informasjon og kommunikasjon har stort fokus. Administrasjonen jobber nå spesielt med å finne ut hvilken kommunikasjonsstrategi som vil være bærekraftig for alle planer, som også innbefatter blant annet Facebook og Varingen. Vi har koblet på vår kommunikasjonsjef og hele planavdelingen jobber sammen for å finne en god løsning.

Vårt første steg er å jobbe med nettsiden. Det ble etterspurt en egen hjemmeside til områdeplanen for Varingskollen, slik som de har i «VA på langs». I den planen har man et samarbeidsprosjekt med NRVA, og det er NRVAs konsulenter som utarbeider hjemmesiden. Vi har nå laget en egen side til «Områdeplan for Varingskollen» på våre hjemmesider. Denne siden vil bli oppdatert fortløpende og vil blant annet svare ut ofte stilte spørsmål. Følg linken for å se siden: <https://www.nittedal.kommune.no/publisert-innhold/teknisk-og-eiendom/omradeplan-for-varingskollen/>

Svein Farstad og Tetiana Farstad, gbnr 42/147

(Levert som et samlet innspill, men er sortert på tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Takk for møtet i går. Noen innspill. Det første er bløffen om at veksten i trafikken vil komme på toget. De fleste som kjører alpint er ressurssterke mennesker som bruker bilen. Da er det ulogisk at de vil starte og ta toget som går 2. hver time i helgene. Mer trafikk og mindre parkering. Den ene parkeringen ved jernbanen tilhører Bane Nor og de vil kanskje reservere plasser til dem som tar toget? Sammen med anleggstrafikk og brøytekanter vil dette føre til kaos. Barnehage og skolebarn skal igjennom området flere ganger pr. dag. Så må også ha en plass for henting/levering av folk til bakken. Mange av disse parkerer foran inngangen til Oterstien. Venting og folk som skal bare.. Dette hindrer hjemmesykepleie, nødetater og lignende. Vi har også et sykehjem og omsorgsboliger i Vargveien som blir berørt dobbelt med utbygginger. Om vinteren med snø, ca. 6 mnd. i året, må man bruke veien opp til anlegget. Denne skal deles med lastebiler, langrenn og anleggstrafikk. Altså vi er utestengt fra marka.

Svar 1: Parkeringsløsninger er en del av utredningsarbeidet administrasjonen jobber med. Det vil utarbeides en trafikkanalyse som vil se på alle behovene. Områdeplanen skal legge til rette for at brukere av togstasjonen skal få mulighet til å parkere. Målet er å unngå villparkerings og ha et ryddig parkeringsbilde.

Administrasjonen har dialog med BaneNor og prioriterer å skaffe et godt vurderingsgrunnlag både når det gjelder kollektivtrafikk og parkering til planarbeidet.

Det vil forekomme dager med stort trykk på alpinanlegget eller langrennsanlegget i forbindelse med renn eller høytider, som vil maksimere parkeringsbehovet. Slike dager kan likevel ikke være dimensjonerende for anlegget. Det er blant annet fordi

overdimensjonering legger opp til at folk kan benytte bilen mer enn nødvendig for å komme til anlegget.

En såkalt drop-off-soner for henting og levering er derfor foreslått på øverste parkeringsplass. Administrasjonen er klar over hva slags parkerings-kaos som kan oppstå på travle dager i anlegget, og ønsker en bedre løsning for å sikre tilgang for nødetater, hjemmesykepleie o.l.

Veisystemet opp til øverste parkeringsplass og langrennstadion er under vurdering på kapasitet og utforming. Vi er fortsatt i en utredningsfase hvor vi innhenter kunnskap om hva behovet er før vi gjør videre vurderinger.

Innspill 2: Når skogen er borte og bekken er lagt i rør vil det bli mer fart i vannet og mer press på bekken nedenfor. Er naturen klar for det?

Svar 2: Det er stort fokus på overvannsproblematikk både fra kommunalt hold og hos nasjonale myndigheter. Det skal tilstrebes minimal bekkelukking. Det skal utarbeides en overvannshåndteringsplan for å sikre gode løsninger for eksisterende overvannsproblematikk og fremtidig situasjon. For overvann er det ikke akseptabelt med ytterligere vannføring i Dølibekken. I planprosessen skal det gjøres analyse av flomsituasjon for tiltaksområdet, bekker og berørte bekker nedstrøms til Hakadalselva.

Innspill 3: Så det logiske er at det blir en ny og bredere undergang og gang og sykkelvei før anleggstrafikken starter. Trafikksikkerheten må veie tyngst. Så også ny avlastnings vei må på plass. barns skolevei må ha 1. prioritet.

Svar 3: Dette er spørsmål som vil utredes videre i planprosessen.

Kommunen jobber nå i samarbeid med Norconsult AS og Feiring Miljø AS, om å finne fram til løsninger som skal ivareta trafikksikkerheten i hele anleggsfasen og i fremtidig situasjon.

Administrasjonen ønsker å poengtere at det ikke er et massedeponi med forurensede masser, men masseoppfylling med ikke forurensede masser for å utvikle og bygge nye skitraséer.

Administrasjonen vil også foreta vurderinger av hvordan man kan gjøre skoleveien så trygg som mulig for eksisterende beboere i Vargveien og Oterstien.

Innspill 4: Veien opp til anlegget må asfalteres for unngå støvplagen som har plaget oss naboer i årevis. Det er ikke slik at ting skjer av seg selv uten at man klager lenge og i god tid. Og slik vil det også være i fremtiden. Varingskollen AS har aldri vært noe særlig opptatt av naboene.

Svar 4: Støv fra anleggstrafikken skal utredes. Kommunen, i samarbeid med Norconsult AS vil vurdere hvilke tiltak som må på plass for å hindre spredning av støv. Innspillet om asfaltering tas med videre i prosessen

Innspill 5: Hvor mange anleggsbiler er det snakk om per døgn i anleggsfasen?

Svar 5: I trafikkanalysen legges det til grunn en gjennomsnittstrafikk på 110 bilturer (det vil si ca. 55 biler som kjører tur/retur). Det vil forekomme dager hvor trafikken er noe høyere, disse dagene vil bli varslet om i forkant.

Innspill 6: Så var det dette med KLIMA. Dette anlegget går imot all forskning om en varmere fremtid. Verden vil bli varmere og her satser man på å ødelegge natur for dette. I en grønn fremtid er det da noe planer for å tilbakeføre bakkene til naturen? Eller ligge som åpne sår som en påminnelse om feilvurdering av virkeligheten. Det vi egentlig får er et massedeponi som på Aas gård. Dette blir skjult som utjevning av bakken. Da skal man også ha en vekt som veier bilene. Ren økonomisk vinning på bekostning av naboer og nærmiljø. Oppsummert må man konkludere med at planene som er fremsatt her reduserer livskvaliteten vår og da burde planen vært avslått.

Svar 6: Et av temaene som konsekvensutredes i områdeplanen er naturmangfold. Når denne utredningen er klar, vil vi få et tydeligere bilde om hvilke konsekvenser masseoppfyllingen og ny alpintrasé faktisk vil innebære. Men for å kunne utvikle noe, må andre ting vike. Det er kommunens oppgave å finne den mest skånsomme måten å få utviklet Varingskollen som et område som skal ivareta blant annet naturen, beboerne, idrett og friluftsliv på best mulig måte.

Tiltaket i planen gjelder ikke massedeponi med forurensede masser, men masseoppfylling med masser som ikke er forurenset, for å utvikle og bygge nye skitraséer. I dette tilfellet må Feiring Miljø AS finne masser som er egnet til tiltakene.

Massene som vil bli brukt i Varingskollen er rene masser som ellers kunne havnet på et deponi. I stedet blir massene gjenvunnet, som du kan lese om i Miljødirektoratets veileder om «disponering av jord og stein som ikke er forurenset». Følg denne lenken til veilederen: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/avfall/for-naringsliv/massehandtering/disponering-av-jord-og-stein-som-ikke-er-forurenset/gjenvinning-av-jord--og-stein-masser/>

Det skal redegjøres for hvordan folkehelse ivaretas og tilrettelegges for i planen. Livskvaliteten for eksisterende beboere i området tilstrebes å være så lik som mulig dagens situasjon. Det skal vurderes hvilke tiltak som må på plass for å forhindre støy, støv og andre forstyrrelser. Men om området skal utvikles, er det vanskelig å unngå perioder med forhøyet trafikk og dager med mer støy enn andre.

Sten Are Grønvold, daglig leder; Hakadal IL leder i langrenns gruppa:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert etter tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Synes det er skremmende å se at langrennsløypa ikke er tegnet opp på kartet som ble fremvist i møtet.

Svar 1: Administrasjonen påpekte helt i starten av møtet at kartene som ble fremvist ikke er ferdige kart. Vi vet at ny langrennsløype ikke er helt ferdig utredet da det kom frem etter kartlegging av nyere tids kulturminner, at forslag om ny langrennsløype havnet i konflikt med 3 til 4 kulturminner. Langrennsløypa har en stor verdi både for Hakadal, men også for hele Nittedal. Kommunen er veldig opptatt av at langrennsanlegget skal være et godt tilbud for innbyggere i alle aldre.

Innspill 2: Respekterer at det er avsatt areal til boligformål i kommuneplanen og forholder seg til det. Ønsker en buffersone til langrennsløypene mot det nye boligområdet. På denne måten vil det ikke være naturlig for beboerne å gå i langrennsløypa og for å forhindre forstyrrelser for langrennsløpere. Det legges opp til egne stier for gående.

Svar 2: Det er allerede planlagt grønne buffersoner i boligområdet. Vi tar med innspillet videre, da grøntstrukturer i boligområdet skal sikres i områdeplanen.

Innspill 3: Ønsker en avklaring av økonomisk fordeling av ny opparbeidelse av langrennsløype. Det har vært gjennomført tre workshops hvor langrenns gruppa har blitt enige med øvrige aktører om ny langrennsløype, men det er enda ikke avklart hvem som skal stå for det økonomiske. Det er ikke nok økonomi i Hakadal IL og opparbeide en slik ordning.

Svar 3: Administrasjonen vurderer å fastsette rekkefølgekrav for å sikre at det vil være langrennsløyper før en eventuell ny langrennsløype blir utviklet.

Annica L. Øygard, generalsekretær i Folkehelseforeningen og styreleder for Døli Løvstad vel:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert etter tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Setter spørsmåltegn til hvorfor langrennsløypa er tatt bort fra kartet

Svar 1: Administrasjonen påpekte helt i starten av møtet at kartene som ble fremvist ikke er ferdige kart. Ny langrennsløype er ikke ferdig planlagt. Langrennsløypa har en stor verdi både for Hakadal, men også for hele Nittedal. Kommunen er opptatt av at langrennsanlegget skal være et godt tilbud for innbyggere i alle aldre.

Innspill 2: Hvorfor er ikke velet nevnt i foredraget under berørte parter?

Svar 2: De partene som var listet opp i foredraget var de partene som bidrar med utredninger som innspill til planarbeidet. Det burde vært bedre forklart. Listen over berørte parter (i form av organisasjoner, lag og foreninger er mye lengre).

Innspill 3: Hvordan skal stiene og slepene i området bevares? Også med tanke på hogsten som har blitt utført i området. Det er tidligere Døli Løvstad Vel som har vært med på å rydde stier, men hva legger dere opp til i denne planen?

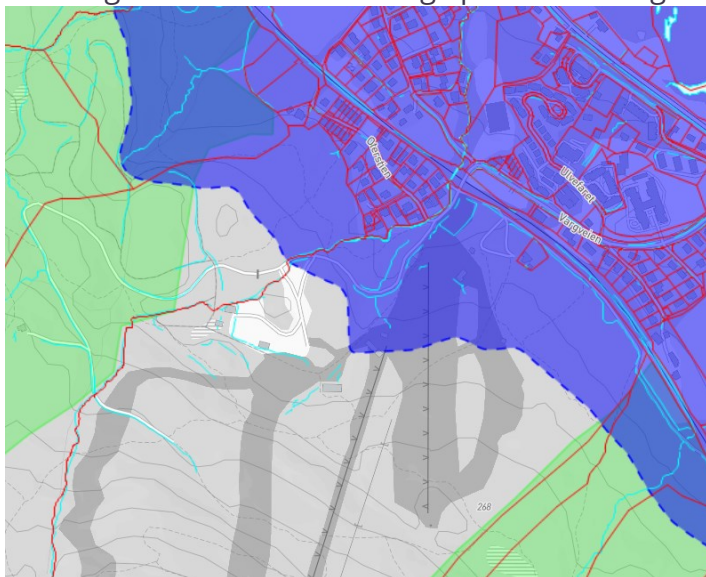
Svar 3: Hvordan slepene skal bevares er fortsatt under vurdering. Målsettingen er å bevare så mye som mulig av sleper som originale, men det er noen deler av slepene som vil bli berørt av masseoppfyllingene i alpintraséene. Rydding av stier og bevaring av disse, er også under vurdering. Vi er i dialog med Viken Skog og aktuelle grunneiere vedrørende påbegynt hogst i området.

Innspill 4: Stiller seg positiv til friluftsliv og idrett.

Svar 4: Det er godt å høre. Områdeplanen legger opp til at utviklingen av Varingskollen som helhet vil kunne stå for gode tilbud alle kan benytte seg av. Tilgangen til Marka skal bli mer tilgjengelig og gi innbyggerne i Nittedal kommune, samt tilreisende et bedre tilbud enn i dag.

Innspill 5: Er bekymret for grunnstabilitet med tanke på at det er leire i grunn, og med så mye massetransport som er tiltenkt, er dette forsvarlig?

Svar 5: Områdestabilitet er noe som må kvitteres ut i en områdeplan. Grunnen til at vi har utført grunnboringer er fordi noe areal i planområdet (nytt boligfelt og jernbaneanrådet) ligger under marin grense (*markert i blått på kartutsnittet under*). Det vil si at vi også skal undersøke og utrede for lokal stabilitet for å forsikre oss om at utviklingen av området vil foregå på en sikker og bærekraftig måte.



Bilde 2: Kartutsnitt over areal under marin grense. Grunnboringer vil avklare hvorvidt det er fare for kvikkleire i området

Innspill 6: Velet vil ikke godta noe ytterligere trafikk før det er trafiksikkert i undergangen.

Svar 6: Det er ikke økonomisk bærekraft i prosjektet at en utbedret undergang eller ny undergang for myke trafikanter vil kunne komme på plass i forkant av anleggsarbeidet. Kommunen jobber nå i samarbeid med Norconsult AS og Feiring Miljø AS på en løsning som vil være permanent nok til at den kan stå seg i hele anleggsfasen med tanke på trafiksikkerhet, drift og vedlikehold. Denne løsningen vil fjernes når ny løsning for myke trafikanter blir bygget.

Kommunen vil også foreta vurderinger av hvordan man kan gjøre skoleveien så trygg som mulig for eksisterende beboere i Vargveien og Oterstien.

Innspill 7: Oppfordrer kommunen til å lese gjennom innspillet til Dølibråtan for å se på deres prinsipper og bevegelsesmønstre.

Svar 7: Innspillet til Dølibråtan blir lagt inn som innspill til områdeplan for Varingskollen i neste høringsrunde.

Innspill 8: Ønsker møte/befaring med folkehelseforeningen og fagpersoner fra kommunen og NMBU masterstudenter, som skal bli opplyst om i god forkant av befaringen.

Svar 8: Innspillet ble tatt til etterretning og administrasjonen inviterte folkehelseforeningen til et møte vedrørende folkehelse. Invitasjonen ble avvist fordi prosjektet var for lite for folkehelseforeningen. Kommunen planlegger et internt møte om folkehelse med relevante fagpersoner.

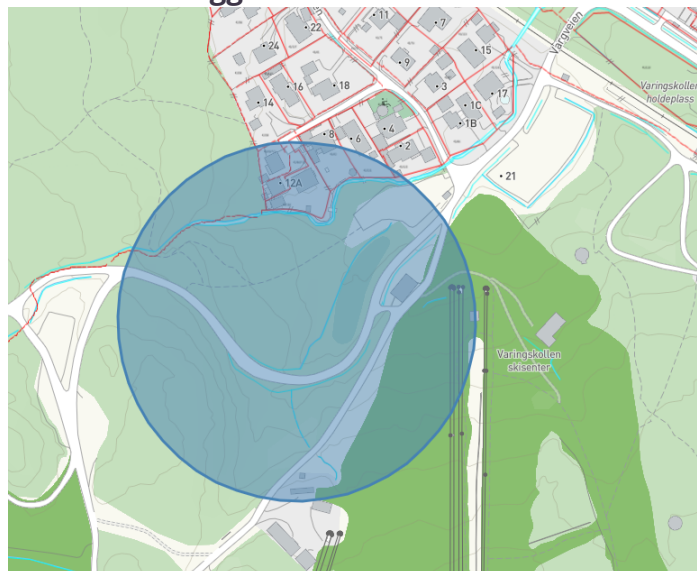
Élin Lykke, Leder; Hakadal IL:

Innspill 1: Ønsker et dialogmøte med Nittedal kommune for ytterligere medvirkning. Helst på kveldstid.

Svar 1: Nittedal kommune vil invitere til dialogmøte vedrørende idrett og friluftsliv hvor Hakadal IL er en av foreningene som blir invitert.

Tor Erik J. Lindtvedt, gbnr 42/60:

Innspill 1: Veien opp fra nedre parkeringsplass og opp til øverste parkering (se kartutsnitt nedenfor) er i dag bygget på en slik måte at biler må akslerere for å komme seg opp bakken. Dette oppleves som støy i dag, og vil være et utsatt område i anleggsfasen.



Bilde 3: Kartutsnitt av område utsatt for støy grunnet akselerering

Svar 1: Hele området vil bli utredet for støy, både anleggstransport og eventuell permanent trafikkøkning. Om nødvendig vil det bli vurdert hvilke avbøtende tiltak som må på plass, og lokaliseringen av disse.

Innspill 2: Det er kommet betydelig med overvann for eksisterende beboere i Oterstien etter hogst.

Svar 2: Kommunen kjenner til overvannsproblematikken i Oterstien i dag. Det skal utarbeides en overvannshåndteringsplan for å sikre gode løsninger for eksisterende overvannsproblematikk og fremtidig situasjon. Overvannshåndteringen til områdeplanen vil etterstrebe at dagens situasjon vil bli bedret. Hvilke tiltak som må til må vurderes nærmere etter overvannsberegningene er gjort.

Innspill 3: Mottok invitasjon kun to dager før møtet per post. Synes det var veldig kort varsling.

Svar 3: Alle invitasjonene ble sendt ut via digipost/Altinn, hvis man ikke går inn og leser brevet som er sendt i digipost/Altinn. Det var flere som slet med mottak av invitasjon, så vi tar innspillet til etterretning. Kommunen vil finne en bedre løsning til neste møte.

Sofie Sjøli Naustad, gbnr 42/17/0/6:

Innspill 1: Eksisterende boligområdet er bekymret for støy med tanke på driftstid da flere i sameiet har små barn.

Svar 1: Kommunen er opptatt av god livskvalitet og vil jobbe for at driftstid og anleggsarbeid ikke skal være faktorer som gjør det vanskelig for eksisterende beboere. I reguleringsplanen vil det settes krav til tidsrom for anleggstrafikken.

Kristina V. Kaspersen Øverland, styremedlem i Døli Løvstad Vel:

Innspill 1: Boligområdene i Varingskollen-området sliter med overvannsproblematikk i dag, for fremtidig overvannshåndtering – hvem blir stilt økonomisk ansvarlig for overvannet?

Svar 1: Hver enkelt grunneier er ansvarlig for at overvann blir håndtert på egen tomt. Det skal utarbeides en overvannshåndteringsplan for å sikre gode løsninger for eksisterende overvannsproblematikk og fremtidig situasjon. Målet er at dagens situasjon skal forbedres da det er noen eiendommer i området som er spesielt utsatt for overvann i dag.

Marius Egeberg, politiker og berørt part; gbnr 42/12,69:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert på team for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Oppfordrer kommunen til å sjekke ut tilgjengeligheten på Gjøvikbanen, da Bane NOR er i ferd med å gjøre store forandringer på strekningen. Det er stasjoner som tenkes nedstengt. Om Varingskollen skulle vært en av disse stoppene, må Varingskollen Alpinsenter AS tenke nytt vedrørende parkering og tilkomst.

Svar 1: Innspillet tas til etterretning, og administrasjonen har en pågående dialog med Bane NOR.

Innspill 2: Rådyrveien er tiltenkt som en alternativ beredskapsvei og i dette øyemed må veien utbedres. Hvordan har kommunen tenkt å løse dette?

Svar 2: Rådyrveien er ikke aktuell som en alternativ beredskapsvei inn i planområdet. Vargveien er tilkomstvei, der vi ser på aktuelle løsninger for en eventuelt ny undergang som vil dekke behovet for fremtidig og eksisterende boligfelt i Oterstien og øverst i Vargveien.

Innspill 3: Oppfordrer kommunen til å samarbeide om flere nærliggende og pågående planer for løsninger på vei og andre synergier.

Svar 3: Administrasjonen legger vekt på helhetlig planlegging. Aktuelle pågående planer i nærheten ses i sammenheng med områdeplanen for å synliggjøre aktuelle synergier. I dette tilfellet er det reguleringsplanen for Dølibråtan den mest nærliggende. Vi har saksbehandlere som er parallelt involvert i og kjent med begge planprosjektene.

Andreas Kvale, gbnr (uvisst):

Spørsmål 1: Hvilke krav stiller Bane NOR med tanke på undergangen?

Svar 1: Adminstrasjonen jobber med utforming av konseptskisser, som vil være en del av grunnlaget for en fremtidig detaljregulering av jernbaneundergangen. Løsningen er fortsatt under bearbeidelse.

Kari Majjgh, gbnr 41/119:

Spørsmål 1: Hvor lang blir anleggsperioden?

Svar 1: Anleggsperioden legges opp til å bli ca. 5-7år. Dette vil være avhengig av tilgang på blant annet masser og driftstid.

Tore Mørck, gbnr 41/119:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert på tema for å gi en bedre oversikt)

Spørsmål 1: Nordre Løvstad skog ble solgt som friluftsområde. At Søndre Løvstad nå bygges ut hører ingen steds hjemme.

Svar 1: Det er mulig å gjøre om på tidligere vedtatt politikk i nye vedtak. Når en reguleringsplan blir vedtatt vil den overstyre tidligere vedtatte planer for et bestemt område. I dette tilfellet har det nylig blitt vedtatt at arealet skal settes av til bolig- og næringsutvikling i kommuneplanen. Det er dette formålet vi bruker som utgangspunkt for videre regulering.

Innspill 2: Det snakkes om friluftsliv, i form av alpint, langrenn og sykling, men hva med vanlige folk. Lavterskeltilbud. Hva slags tilbud har de?

Svar 2: Varingskollen har et krevende terreng med tanke på høydemeter for gående. Det planlegges for en stolheis til toppen som kan frakte besøkende til toppområdet, hvor det har flere alternativer for turstier ned.

Et annet lavterskeltilbud Varingskollen allerede har i dag er frisbeegolf. Det er utleie av utstyr, og det er mulig å låne utstyr fra BUA (barn-unge-aktivitet) som ligger på rådhuset.

Innspill 3: Markagrensa er flyttet. Hvem har gitt lov til det?

Svar 3: Litt usikker på hvor det er ment at den er flyttet? Slik markagrensa ligger i dag har det ligget gjennom de siste kommuneplanrulleringene. Kommuneplanens formål er utgangspunkt for videre regulering.

Innspill 4: Hvem tar hensyn til viltbiotopene?

Svar 4: Vilt faller innunder naturmangfold, på lik linje med alt biologisk mangfold på land og i vann. Dette temaet blir konsekvensutredet for å se på de reelle konsekvensene av ønsket utvikling. Det er dette kunnskapsgrunnlaget som blir viktig for videre vurdering.

Innspill 5: Hva med ivaretagelse av grøntstruktur og smett?

Svar 5: Det er kommet inn flere innspill om bevaring av grøntsoner, grønne belter, smett, stier, sleper og andre grøntarealer. Dette er noe vi ønsker å bevare for å holde på identiteten til Varingskollen.

Innspill 6: Hva med overvannet? Masseoppfyllingen vil bidra til større flater hvor vannet går fortere. Hvordan vil det bli ivaretatt?

Svar 6: Det er helt riktig at når terrenget blir såpass jevnet ut slik innspillet Varingskollen Alpinsenter AS har spilt inn vil overvannet bevege seg raskere i terrenget, med mindre man legger inn tiltak for overvannshåndtering. Det jobbes nå med en overvannsplan som består av beregninger og modellering for å se hvor vannet vil ta veien basert på nye høydekvoter og hvilke tiltak som er gode nok til at vannet blir fordrøyd.

Innspill 7: Vargveien er bygd som en tilkomstvei kun for Døli Løvstad Vel.

Svar 7: Vargveien ble i sin tid bygd som tilkomstvei for Døli Løvstad Vel, men ettersom videre utvikling er blitt vedtatt i kommuneplanen blir Vargveien nå en tilkomstvei for flere. Det gjøres vurderinger på tilstand av veien og hvorvidt den er dimensjonert for videre utvikling. Disse vurderingene er ikke ferdigstilt, men vil fremkomme i første planutkast.

Cykleklubben Nittedal:

Innspill 1: Ønsker at kommunen skal ordne en flerårsavtale med grunneier, slik at man kan ha en viss forutsigbarhet til Enduro-rittene i Varingskollen.

Svar 1: Innspillet tas med videre i planprosessen.

Innspill 2: Ønske om forankring av Enduroløypene forankret i planarbeidet.

Svar 2: Administrasjonen vil vurdere plasseringen av sykkelløypene og muligheten for å fastsette løyper i plankartet. Innspillet tas med videre i planprosessen.

Innspill 3: Ønsker direkte informasjon for videre prosess.

Svar 3: Administrasjonen har nå opprettet en nettside for planen som vil følges opp i det videre planarbeidet. Siden omfatter punkter om planprosessen, medvirkning, ofte stilte spørsmål, siste nytt mm. Dette skal fungere som en oppdatert kanal for å følge med på prosessen.

Innspill 4: Stiller seg skeptisk til masseoppfyllingen med tanke på terreng.

Svar 4: Det vises her til hensikten med områdeplanen. Det skal blant annet etableres nye nedfarter og eksisterende nedfarter skal planeres for en mer effektiv fordeling av snø i alpin-nedfartene.

Anne Karine Døhlie:

Innspill 1: Når det gjelder medvirkning føler grunneierne seg oversett. Dette må bli bedre.

Svar 1: Vi er tidlig i prosessen og fortsatt i en fase med innhenting av kunnskap om området. Det er nå blitt avholdt et eget møte med grunneiere innenfor planområdet. Det har hele tiden vært administrasjonens intensjon å holde et slikt møte.

Magnus Gire Døhli, gbnr 41/5:

Innspill 1: Det går 5 stikkerenner under min eiendom, alt fra 20cm til 100 cm i diameter. De er ikke dimensjonert for det overvannet som har kommet de siste årene.

Svar 1: Utredning av overvannshåndtering er under arbeid. Det vil bli laget en overvannsplan for tiltak i planområdet for å sikre gode løsninger for eksisterende overvannsproblematikk og for fremtidig situasjon for berørte eiendommer.

Innspill 2: Ønsker eget møte/befaring med grunneierne innenfor planområdet. Føler at grunneierne har blitt oversett.

Svar 2: Vi er tidlig i prosessen og fortsatt i en fase med innhenting av kunnskap om området. Det er nå blitt avholdt et eget møte med grunneiere innenfor planområdet. Det har hele tiden vært administrasjonens intensjon å holde et slikt møte.

Innspill 3: Overrasket over markerte felt på kartet da kommunen har vært innom temaet at det ikke skal gjøres tiltak sør-øst på planområdet.

Svar 3: Kartene var hengt opp på veggen slik at det gikk an å ta en nærmere titt på hva de forskjellige feltene på kartet betyr. Feltene du siktet til var beiteområde for rådyr, trekkruiter for vilt og kartlagte naturtyper. Det er ikke planlagt noe tiltak sør-øst i planområdet. Der det ikke er tiltenkt noen nye tiltak knyttet til idrettsformål er det sannsynlig at området vil bli regulert til LNF-formål.

Jan-Erik Olufsen, gbnr 42/12,69:

Innspill 1: Dølibekken klarer ikke ta unna for alt overvann. Ved uværet «Hans» tok vannet en annen vei enn forespeilet og rant som en elv gjennom eiendommen. Ønsker at overvannshånderings krav legges til grunn.

Svar 1: Det er viktig å skille mellom overvann og flom. Ved uværet «Hans» var det flom som førte til at vannet tok en annen vei enn selve bekkeløpet. I planarbeidet gjøres det utredninger for å sikre gode flomveier for å forhindre slike situasjoner som ved Hans.

Innspill: Stiller seg positiv til utviklingen i Varingskollen, og påpeker at i tidligere år har det vært såpass lite vann som har kommet i elva, at den har til tider vært helt uttørket. Nå har ikke bekken vært tørr på mange år, som er positivt.

Svar 2: Ønsket situasjon i Dølibekken er at det skal være jevnt vanntilsig gjennom året for å bevare det biologiske mangfoldet i bekken, og den merverdien bekken tilfører lokalsamfunnet.

Elin Daneid, gbnr 41/123:

(Levert som et samlet innspill, men er sortert på tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Jeg bor i Varingskollen og har jobbet i Varingskollen barnehage i mange år. Barnehagen har et godt samarbeide med Varingskollen alpinanlegg og vi bruker anlegget slik det er både vinter og sommer. Vi bruker også skogen rundt Varingskollen og stadion ved lysløypa til ukentlige turer og skileik på vinterstid.

Nå legges det planer for massiv utbygging av anlegget og det planlegges et boligområde der vi tidligere har gått mye på tur. Dette er trist for oss som får innskrenkede muligheter til å nyte friluftslivets gleder i nærmiljøet.

Svar 1: Administrasjonen er godt kjent med Varingskollen barnehages og beboeres bruk av friområder og alpinanlegg både vinter og sommer. Utviklingen av Varingskollen skal ikke innskrenke mulighetene for tilgang til friområdene. Utviklingen skal legge til rette for et større og mer tilrettelagt område for lokalsamfunnet og mange brukere.

Anleggstrafikken vil bli tilrettelagt på mest mulig skånsomt vis for berørte og brukere av området.

Innspill 2: Det som bekymrer meg mest er likevel trafikksikkerheten til våre myke trafikanter som skal ferdes i Vargveien til Elvetangen skole og til Varingskollen barnehage mens det kjøres tungtransport ved siden av på den smale veien og i passasjen under toglinja.

Barnehagebarnas trafikksikkerhet på tur mot skogen vil heller ikke være tilstrekkelig med digre lastebiler som passerer hvert 5 minutt. Blir det anleggstrafikk som skal kjøre frem og tilbake til det tenkte byggefeltet vil det gjøre situasjonen enda farligere. Lastebiltransporten vil også slynge opp svevestøv og forårsake mye støy.

Svar 2: Trafikksikkerhet er et av flere temaer som blir utredet i planarbeidet. Det utarbeides en trafikkanalyse som vil kartlegge hvor stort trykk det vil bli, og hvilke tiltak som må på plass for å sikre trafikksikkerheten både permanent, men også midlertidig i anleggsperioden. Dagens situasjon ivaretar ikke myke trafikanter, noe administrasjonen har stort fokus på og ønsker å utbedre. Støy og støv er også utredninger som vil legges til grunn for vurderinger av blant annet trygg skolevei, og generell ferdsel og trivsel i området.

Innspill 3: Mitt ønske er at bakken får bestå slik den er i dag. Det er en nærbakke som er godt besøkt gjennom vinteren og er god nok i vår fine bygd. Av miljøhensyn, av hensyn til barna og den allerede etablerte bebyggelsen langs med Vargveien, som vil påvirkes svært negativt av lastebiler passerende hvert 5 minutt gjennom 5-6-år, håper jeg det undersøkes mulighet for å etablere en alternativ fraktvei til massen som ikke påvirker nærmiljøet så negativt. Aller helst vil jeg beholde vakre Varingskollen slik den er i dag!

Svar 3: Vurderinger av atkomstvei for massetransport vil foreligge i første planforslag.

Innspillet om utvikling vil konsekvensutredes på flere fagtemaer, som vil gi oss et grunnlag for videre vurdering av hvordan forslåtte tiltak vil påvirke området. Innspillet om å la bakken bestå slik den er i dag er 0-alternativet som alle tiltakene vurderes opp imot.

Terje Dragseth, Jehovas Vitner – Nittedal menighet

Innspill 1: Siden vi ikke har digital post kom invitasjonen til Informasjons- og medvirkningsmøte til områdeplan for Varingskollen så sent fram til oss, at vi ikke kunne delta på dette møtet. Som nabo til det berørte området vil vi minne om innholdet i to brev (saksnummer 24/08148-21) som ble utvekslet mellom selger (Nittedal kommune) og kjøper (Jehovas vitner – Nittedal menighet) i forbindelse med kjøp av eiendommen Vargveien 12.

I brev fra Nittedal kommune datert 20.03.90 blir det bekreftet at menigheten kan benytte parkeringsarealet som disponeres av Varingskollen Skisenter N S. Dette parkeringsarealet omfattes, så vidt vi kan se av det tilsendte kartutsnittet, av områdeplanen for Varingskollen. Bakgrunnen for brev fra Nittedal kommune var et brev fra kjøper datert 08.01.90. I det brevet nevnes det at etter at Nittedal kommune gjorde endringer i den opprinnelig tilbudte tomten, må en forutsetning for kjøp av den endrede tomten være, at vi fritt kan disponere et nødvendig antall parkeringsplasser på parkeringsarealet som grenser opp til vår eiendom. Vi oppfatter kommunens brev av 20.03.90 slik at denne forutsetningen er godtatt.

Behovet for disse parkeringsplassene er like stort i dag som det var i 1990. Vi håper derfor bruken kan videreføres og forutsetter at dette forholdet blir tatt med i det videre planarbeidet for området.

Svar 1: Parkeringsplassen nord for eiendommen eid av Jehovas Vitner – Nittedal menighet, er en kommunal parkeringsplass. Det er som du henviser til gjort en avtale mellom daværende styreleder i Varingskollen Skisenter A/S og Jehovas Vitner – Nittedal menighet. Det foreligger ingen tinglyst rett på gårds- og bruksnummer 41/114 eller 41/6 og 41/110. Parkeringsdekning og videre bruk av parkeringsarealet vil bli vurdert i planarbeidet.

Vidar Hammer, gbnr: 42/123

(Levert som et samlet innspill, men er sortert etter tema for å gi en bedre oversikt)

Innspill 1: Jeg ble invitert til å delta på et møte med overskriften – Invitasjon til medvirkningsmøte – Områdeplan Varingskollen.

Nå viste det seg att hele møtet dreide seg om de fremtidige utfyllingene i Varingskollen. Alle de andre tingene som denne omfattende planen ser ut til å inneholde ble vi ikke informert om.

Siden hele møtet omhandlet utfyllingene i Varingskollen vil mine kommentarer kun dreie seg om dette.

Hvordan har Nittedal kommune tenkt å holde kontroll med hvor mye masse som kjøres inn i anlegget?

Svar 1: Hensikten med møtet den 14.05.2024 var å gi informasjon om planarbeidet og medvirkning tidlig i planprosessen. Det ble lagt opp til alle kunne komme med innspill og stille spørsmål om ulike sentrale temaer. Vi viser til innledningen kap. 1, i dette dokumenter, som beskriver hensikten med møtet og metodikken for møtet. Alle som er, eller kjente seg berørt av tiltakene, hadde mulighet til å stille spørsmål på aktuelle temaer og komme med innspill i møtet.

Det skal lages en massehåndteringsplan. I planen skal det redegjøres for hvordan massene håndteres. Sentrale temaer er kontrollapparat av anleggstransporten med masseoppfylling, trafiksikkerhet og tidsrom for anleggstrafikken.

Innspill 2: Hvordan vil dere forebygge slik at fremmede arter ikke spres ved utfyllingene? Fra tidligere utfyllinger har det blitt spredd følgende arter: Lupin, Parkslirekne og Kanadagullris. Ingen av disse artene var naturlig i Varingskollen før tidligere utfyllinger ble påbegynt. Dette viser at gir man tillatelse til mer utfylling så får man flere svartelistede arter i Varingskollen.

Svar 2: Det skal kartlegges fremmede arter nå i juli. Det foreligger allerede en kartlegging av fremmede arter i planområdet. Det vil nå kartlegges videre spredning av disse samt andre eventuelle forekomster og lages en tiltaks/skjøtselsplan for forhindring av videre spredning.

Massene som skal tilkjøres i Varingskollen er kun rene masser. Kontrollapparat av massene med tanke på forurensing/fremmede arter vil forekomme i massehåndteringsplanen.

Innspill 3: Det sies at det skal kjøres inn ca. 1,2 millioner kubikkmeter masse som kan ganges med egenvekt på 1,5 og da nærmer vi oss ca. 2 millioner tonn. All denne fyllmassen med rene masser skal fraktes opp i Varingskollen via Vargveien. Her bør Nittedal kommune ta initiativ for å gi Varingskollen alpin as en ny tilførselsvei. Mitt forslag er å lage ny vei til Varingskollen med avkjøring fra riksvei 4 ved Trebyen. Veien kan følge bekken oppover til jernbanen. Her er det en ganske stor fylling, slik at det er mulig å lage vei under jernbanen og inn i skogen til Nittedal kommune Gnr.42 Br. nr 2. På den måten kan en få ny og tidsriktig vei til Varingskollen Alpinsenter, utbyggingene i Varingskollen Gnr.42 Br.nr11 og om dere ønsker kan dere også løse undergangsproblemet til Hakadalsfeltet en gang for alle.

Svar 3: Det utarbeides en trafikkanalyse som vil være en del av grunnlaget for videre vurdering av tilkomsten til anleggstrafikken. Innspillet ditt tas med som videre grunnlag.

Innspill 4: Jeg vil se det som uansvarlig å tillate å kjøre kanskje 40 000 lastebiler på ca. 50 tonn gjennom boligområdet og forbi Døli pleie- og omsorgssenter i periode på 4 til 5 år. Dersom dere vil tillate denne store tungtrafikken som beskrevet over har dere et problem til som må løses og det er jernbaneundergangen.

Svar 4: Vurdering av trafiksikkerhet er en del av trafikkanalysen som utarbeides for planen.

Innspill 5: Jeg kan ikke tenke meg at noen av beboerne i området ønsker å være med på noe spleiselag for en ny undergang ved Varingskollen stoppested med å påberope seg Pbl paragraf 18.

Svar 5: Kapittel 18 «Opparbeidelsesplikt og refusjon av utgifter til veg, vann og avløp mv.» i plan og bygningsloven omhandler muligheten for å kreve refusjon i tilknytning til opparbeidelse av f.eks. vei. Det er en del av den videre planprosessen å avklare om det eventuelt blir nødvendig med refusjonskrav.

Spørsmål fra salen uten navn:

Innspill 1: Eksisterende beboere i området lurer på om det vil bli stilt noe refusjonskrav?

Svar 1: Det er en del av den videre planprosessen å avklare om det eventuelt blir nødvendig med refusjonskrav.



NITTEDALKOMMUNE
der storby møter marka

Sentralbord: 67 05 90 00

Epost: postmottak@nittedal.kommune.no

Besøksadresse: Rådhusveien 1, 1482 Nittedal

www.nittedal.kommune.no

