

Trasevalgene Skøyen-Oppland reduseres:

Østligste alternativ borte, bondelagets i en tynn tråd

Av Truls-Jarle Hansen

— Etter møtet med politikerne i Nittedal sløyfer vi alternativet som har gått under betegnelsen Ø2, opplyser prosjektleder Per-Olof Bolestam hos Statens Vegvesen Akershus til Varingen. Vegkontoret ønsket også å utelukke bonde- og skogeierlagets vestlige alternativ V4, men dette ble ikke endelig avgjort på møtet.

Ø2 var ett av de to østlige alternativene. Det tok av fra Ø1 ved Måsavelen, gikk mellom de to myrområdene Haugsmåsan og Gaustadmåsan, nord for Nedre Holter på Rauerkaavelen, øst for Østby på Askvelen og opp mot Nordbyhaugen før det støtte sammen med Ø1 igjen sydøst for Søndre Spenningsby og Nedre Nordby på Gamlevelen.

Videre nordover var det fellestrase

se øst for elva for Ø1 og Ø2, og alternativ Ø1 er ett av åtte gjenstående muligheter for ny Rv.4 fra Skøyen og nordover. Alternativ Ø2 kom det klare signaler om at ingen var interessert i, derfor ble det droppet.

Ett mindre i vest

— Vi har internt hos oss på vegkontoret i Akershus sterkt overvelet å sløyfe alternativ V4, men det ble ikke trukket noen konklusjon om dette på møtet med politikerne. På den annen side kom det heller ingen sterke innvendinger mot at vi nedtoner dette alternativet, forteller Bolestam.

— V4 er det vestligste alternativet foreslått av bonde- og skogeierlaget. Vi mener dette alternativet ikke har noen mulighet til å nå fram i den endelige vurderingen av kostnader, vallengde og stigningsforhold. Eitersom V4 er det dyreste alternativet vil det utvilsomt komme dårligst ut i en nytte-kostnadsberegning.

De store høydeforskjellene kunne skape problemer for tungtrafikken, og dessuten ville Marka bli berørt. De vestlige alternativene følger samme trase syd for Åneby, så det

er alternativet nord for Åneby vi nå ønsker å kutte ut, opplyser Bolestam.

Forslag ved årsskiftet

— Det blir ikke noe nytt møte om strekningen Skøyen-Oppland grense før vi har ferdig en intern konklusjon på vegkontoret rundt årsskiftet. Vi tar en selvstendig avgjørelse, og da er det naturlig å skrelle vekk de minst aktuelle alternativene etter hvert i prosessen.

— Ved årsskiftet vil vegsjefen anbefale ett alternativ, og så vil vi sende over saken til kommunen så de kan uttale seg på grunnlag av vegsjefens anbefaling. Jeg tør ikke si om det blir noen rangering i det forslaget, men vi har pr. i dag flere linjer på kartet enn vi egentlig ønsker.

— Ingen av alternativene har vist seg ugjennomførbare, men fordi det ikke er nok fjell i grunnen overalt og fordi vi må overholde støybegrensningskrav må vi skjote på med betong i tunnelene, noen steder inntil 100 meter mer enn først beregnet, opplyser Bolestam.

Tunnel til Hellinga eller Sagasvingen

— Vi jobber nå med to tunnelalternativer i Nittedal, opplyser prosjektleder Per-Olof Bolestam ved Akershus Vegkontor til Varingen. — Fra tunnelinnslaget på Slatum går den lange tunnelen fram til Sagasvingen (den skarpe svingen nord for Gjelleråsen rett før stedet der vegvesenet nå tar ut stein). Den korte tunnelen vil komme opp i

dagen omtrent der Hellinga kommer opp fra skogen og tangerer Rv.4.

— Vi skal nå se på hvordan alternativene vil ta seg ut i terrenget og beregne støy og kostnader slik at vi får en første grov konsekvensvurdering av de to linjene.

50 millioner imellom

— Den lange tunnelen koster 20-30 millioner mer enn den korte i første etappe, og 40-60 millioner mer ved utvidelse til fire felt. Spørsmålet er om de miljømessige konsekvensene blir så uheldige med en kort tunnel at det medfører at man velger den lange. Det er den vurderingen vi har engasjert en konsulent til å av-

dekke. Konsulenten skal ha rapporten klar om ca. en måned.

Sterk stigning

Begge tunnelene vil komme ut på østsida av nåværende riksvei 4. Hele hensikten med å legge tunnelutslagene nord for Gjelleråsen er å løfte ut krysset med Rv.22 i dagen. Både med kort og lang tunnel blir det forholdsvis bratt på slutten opp mot Gjelleråsen (60 promille), så det er behov for et krabbefelt der. Det blir en stor utfordring for landskapsarkitektene å få til en god løsning ved tunnelutløpene, og vi har også bedt konsulenten se litt på hvordan vi skal løse den saken, opplyser Bolestam.

Ill. t.v.: Ø2 er nå uaktuell, og V4 (ikke tegnet inn) vest for V1 er også lite aktuell som framtidig riksveitrase. Under: Slatum-tunnelen kan komme ut på vegvesenets riggtomt mellom Ringnes og Skytta.

