



Statens vegvesen



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE

Planbeskrivelse inkl. ROS-analyse



Age Bergset

Detaljreguleringsplan

Prosjekt: Fv. 21 Vestmarkavegen, Framhaldsskolen - Tuhusporta

Kommune: Eidskog

Nasjonal arealplan-ID: 0420_201802

Region øst

Lillehammer, Regionvegkontor

12.april 2019

Innhold

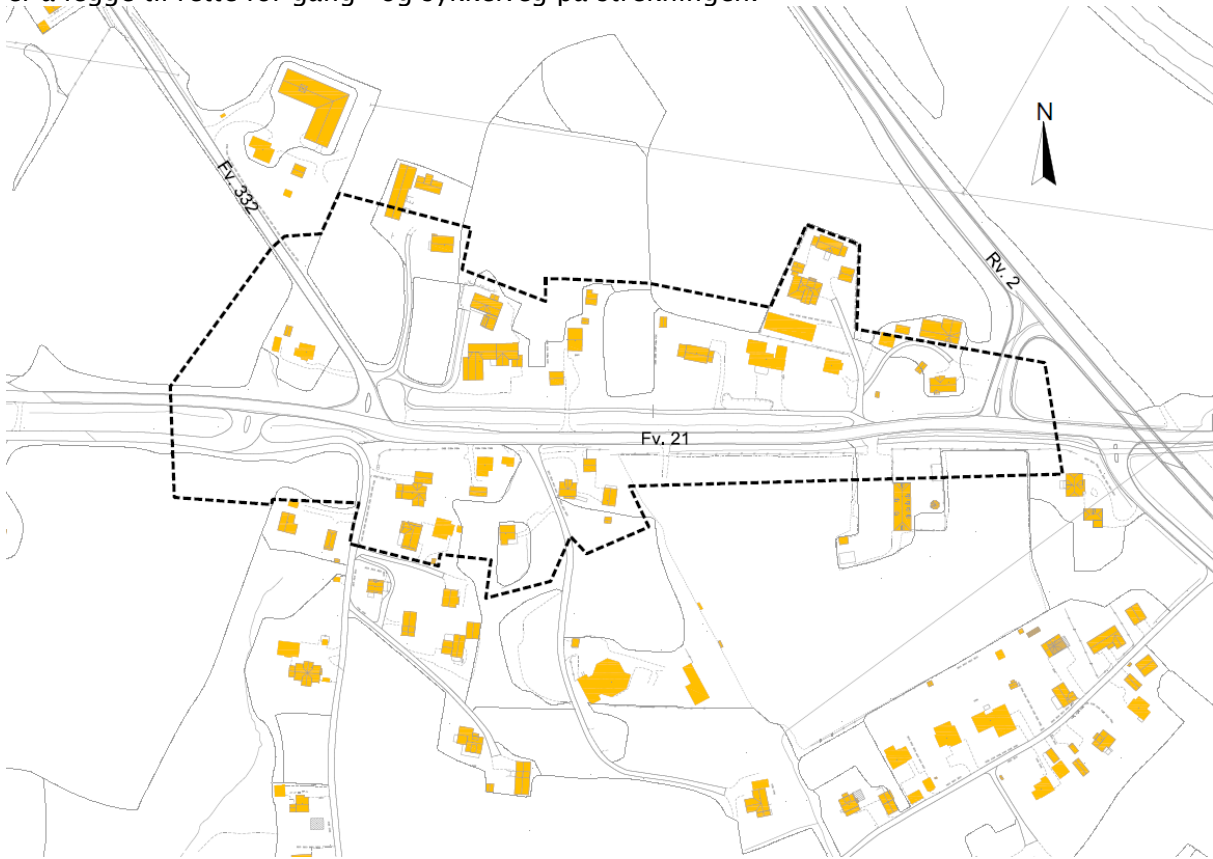
1 Innledning	3
1.1 Planarbeidet	3
1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	4
1.3 Eksisterende planer i området.....	4
1.4 Planprosess og medvirkning	5
1.5 Overordnede føringer.....	5
1.6 Gjennomføring av prosjektet.....	5
2 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	5
2.1 Bakgrunn for valg av løsning.....	5
2.2 Planlagt arealbruk	7
2.3 Standard	7
2.4 Beskrivelse av planstrekningen	8
2.5 Gatebelysning	10
2.6 Overvannshåndtering	11
2.7 Fravik fra vegnormal	11
3 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget.....	12
3.1 Trafikksikkerhet.....	12
3.2 Eiendomsforhold og arealbruk	12
3.3 Elektro	13
3.4 Landskap	13
3.5 Kollektivtrafikk.....	15
3.6 Nærmiljø/friluftsliv	15
3.7 Naturmangfold.....	16
3.8 Kulturmiljø.....	18
3.9 Naturressurser	19
3.10 Grunnundersøkelser.....	19
3.11 Støy.....	22
3.12 Klassifisering og ansvarsdeling	23
3.14 Samfunnsmessige forhold.....	24
3.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhets analyse (ROS)	24
4 Gjennomføring av forslag til plan	29
4.1 Framdrift og finansiering	29
4.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	29

4.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	29
5 Sammendrag av innspill til planoppstart.....	29
6 Merknadsbehandling	33
7 Endringer i planforslaget etter høring.....	36

1 Innledning

1.1 Planarbeidet

På vegne av Hedmark fylkeskommune og samråd med Eidskog kommune har Statens vegvesen utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for fv. 21 Vestmarkavegen mellom Framhaldsskolen og Tuhusporta (heretter kalt Vestmarkavegen). Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for gang- og sykkelveg på strekningen.



Kart: Planområdet ved varsel om oppstart



Kart over området

Det er på strekningen i dag ikke en god løsning for gående og syklende. Prosjektet skal videreføre gang- og sykkelvegen som i dag stopper ved Framhaldsskolen frem til Tuhusporta og inn på Vestbyvegen/Børrudvegen.

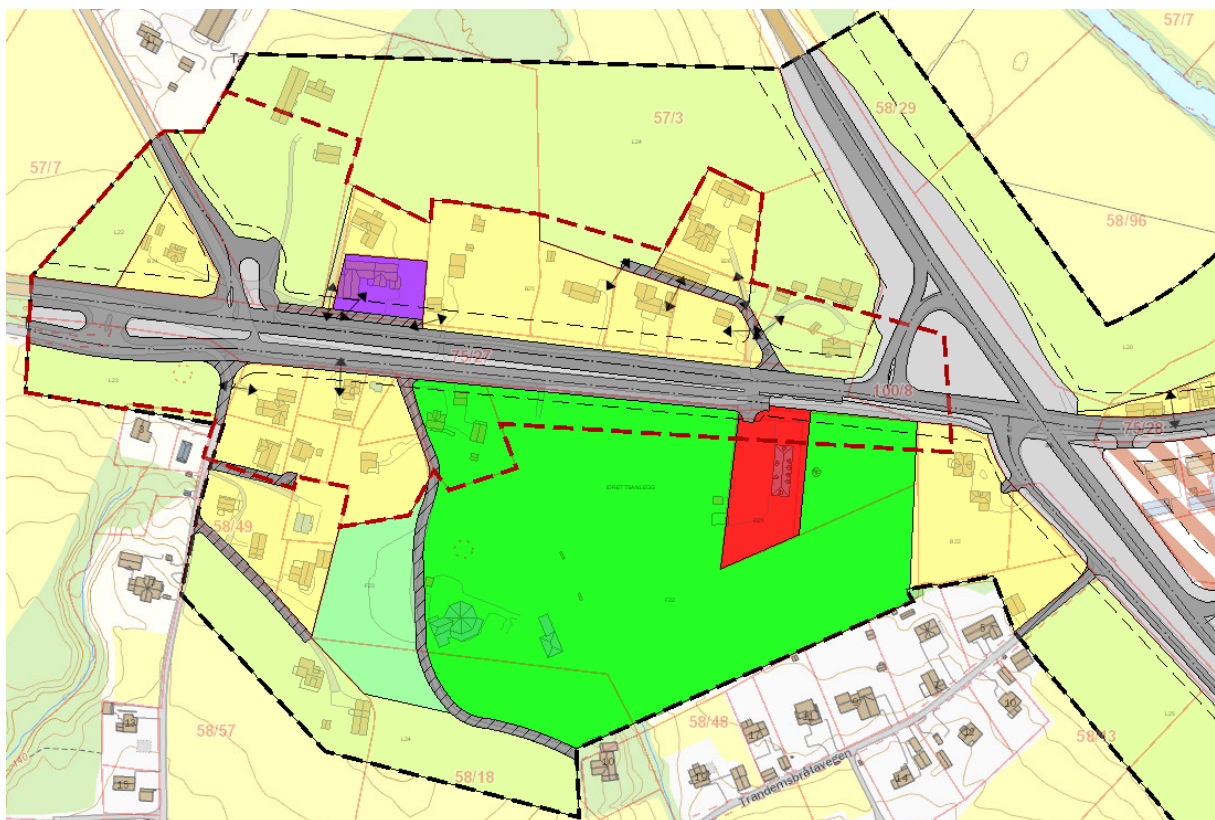
Målet med prosjektet er å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for myke trafikanter på strekningen. Tiltaket skal også bidra til at flere velger å sykle og gå, spesielt skolebarn.

Planområdet strekker seg fra Framhaldsskolen rett vest for rv. 2 til litt vest for avkjøringen til Børrudvegen. I vest er planområdet overlappende med eksisterende reguleringsplan fra 1985. Resten av planområdet er tilpasset prosjektets behov og omfatter nødvendig areal for vegutbedringen.

1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen og kommunen har vurdert det slik at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning §§6–7. Tiltaket er vurdert å ikke gi vesentlige virkninger på miljø og samfunn, etter forskriftens §10 og kommer derfor ikke innenfor krav om konsekvensutredning etter § 8 i forskriften. Virkningene av planforslaget vil imidlertid bli belyst i planbeskrivelsen (dette dokument) i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner.

1.3 Eksisterende planer i området



Figur: Eksisterende reguleringsplan for området fra 1985

Reguleringsplanen for området er fra 1985 (stiplet svart strek). I planen er arealene mot Vestmarkavegen regulert til boliger (gult), anlegg for idrett og sport (grønt), Industri (lilla) og offentlig bebyggelse (rødt). Planavgrensningen for denne reguleringsplanen er merket av på kartet (stiplet rød strek).

Ny plan vil erstatte gjeldende reguleringsplan fra 1985 der arealene overlapper.

1.4 Planprosess og medvirkning

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjort i Glåmdalen den 27. april 2018. Det ble arrangert åpent møte i biblioteket i Eidskog 28. mai 2018 og ca. 10 beboere møtte. Frist for innspill ved varsel om oppstart var 8. juni. Det kom inn 6 innspill til varsel om oppstart. Disse er sammenstilt og kommentert i kapittel 5.

Underveis i planprosessen har det vært god kontakt med administrasjonen i Eidskog kommune.

1.5 Overordnede føringer

Reguleringsplanen er utarbeidet i tråd med overordna mål og føringer gitt bl.a. gjennom lover, forskrifter, stortingsmeldinger og statlige planretningslinjer. Dette for å sikre effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og ivareta hensyn til ulike interesser i planarbeidet. Sentrale dokument er bl.a.:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- St.meld. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029
- Kulturminneloven (LOV–1978–06–09–05)
- Naturmangfoldloven (LOV–2009–06–19–100)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T–1442/2016)
- Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

1.6 Gjennomføring av prosjektet

Etableringen av gang og sykkelveg på strekningen er finansiert med fylkeskommunale midler. Fylkestinget har gjennom vedtak i Handlingsprogram for fylkesveger 2018–2021(23) foreslått midler til gjennomføring av prosjektet i 2020.

2 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

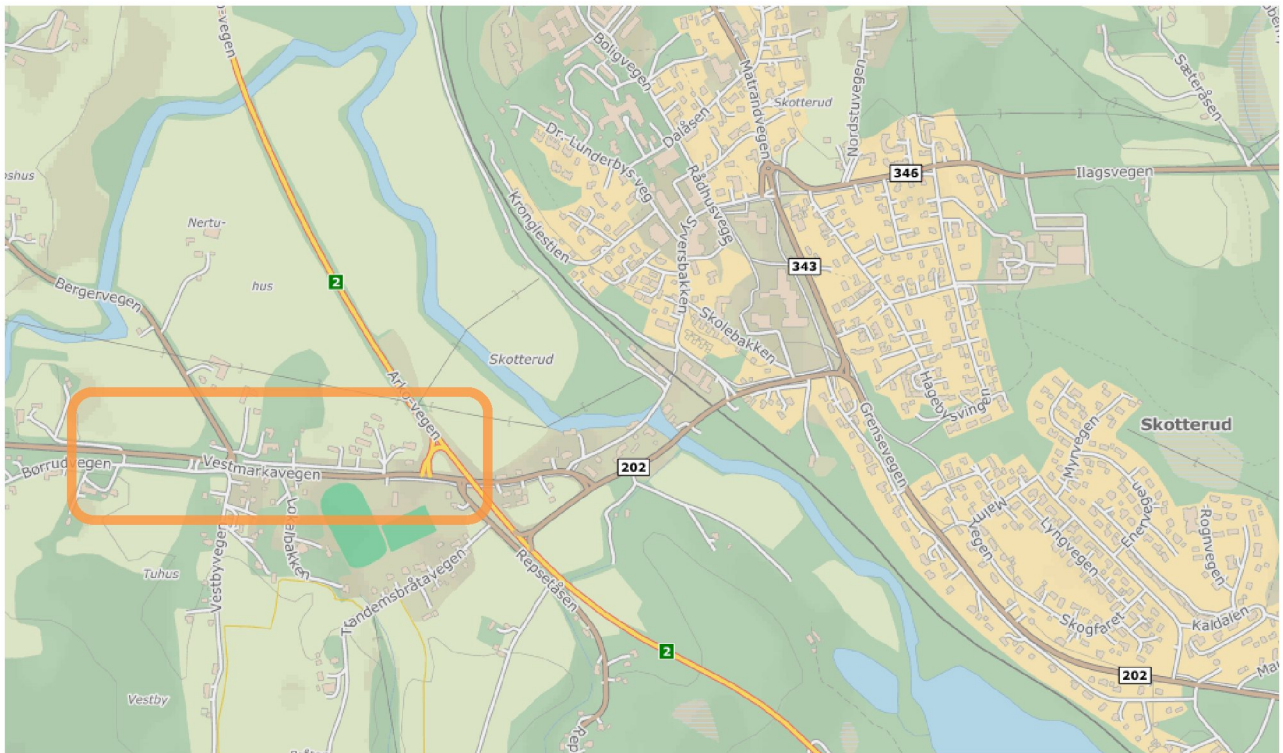
2.1 Bakgrunn for valg av løsning

Vestmarkvegen ligger i utkanten av kommunesenteret Skotterud. Prosjektet ligger i overgangen fra land til tettsted hvis man kommer fra vest. Strekningen ligger i umiddelbar nærhet til riksveg 2.

Strekningen er en del av fv. 21 som går parallelt med grensen mot Sverige fra Halden til Skotterud gjennom fylkene Østfold, Akershus og Hedmark. Strekningen i Hedmark er 24,9

km lang. Vegen er gjennomfartsveg øst i de tre fylkene, men strekningen i Hedmark har en utilsiktet funksjon for trafikk fra hovedstadsområdet og deler av Akershus mot Sverige fordi det gir en vesentlig kortere reiseavstand enn ved å følge E6, E16 og rv. 2 via Skarnes og Kongsvinger. Utviklingen av kjøpesentret ved Charlottenberg forsterker denne funksjonen. Vegen inngår også i overordnet omkjøringsveg for E16 mellom Kløfta og Kongsvinger.

I vegnettsplanen for Hedmark fylke er fv. 21 plassert i funksjonsklasse B, regional hovedveg. Vegen har også stor betydning som lokal trafikkåre mellom Vestmarka og Skotterud.



Kart: Beliggenhet

Vestmarkavegen har på strekningen dårlig kurvatur. Hvis man kjører vestover fra rv. 2 er det en skarp venstrekurve ved Framhaldsskolen. Vegen går deretter i rett frem inntil man kommer til Tuhusporta hvor det er en skarp høyrekurve. Kurvaturen på vegen er unaturlig og kjennes godt når man kjører bil på strekningen.

Det er registrert en årsgjennomsnittlig trafikktetthet (ÅDT) på 4000 kjøretøy pr. døgn på strekningen Tuhusporta – Framhaldsskolen. Fartsgrensen er 60 km/t på hele strekningen. Den siste tiden er fartsgrensen midlertidig satt ned til 50 km/t, men vil bli satt opp igjen til 60 km/t når dette prosjektet er bygget.

Reguleringsplanens forslag til utbedring av fv. 21 innebærer forskyvning av fylkesvegen nordover for å gjøre plass til gang og sykkelveg. Dette medfører noen utslag i sidearealene på nordsiden ved at fylkesvegen legges i dagens grøft/grøntareal mellom fylkesvegen og adkomstvegen til husene på nordsiden. Gang og sykkelvegen vil i all hovedsak følge veglinjen sør for fylkesvegen. I utformingen av vegelementene har vi tatt hensyn til:

- Bevaring av trerekke mot idrettsplassen
- Ikke berøre dagens vann og avløpsanlegg som ligger på sørsiden av hele strekningen
- Minst mulig grunnerverv
- Krav og føringer som gjelder for utforming av fylkesvegen

Med veglinjen som ligger til grunn for reguleringsplanen er alle hensyn forsøkt ivaretatt for å redusere negative virkninger samtidig som målene med prosjektet ivaretas.

2.2 Planlagt arealbruk

Reguleringsplankartet viser følgende arealbruk:

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

B	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse
I	Industri
F	Idrettsanlegg
O	Andre typer bebyggelse og anlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

V	Kjøreveg
GS	Gang-/sykkelveg
	Annen veggrunn - grøntareal

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

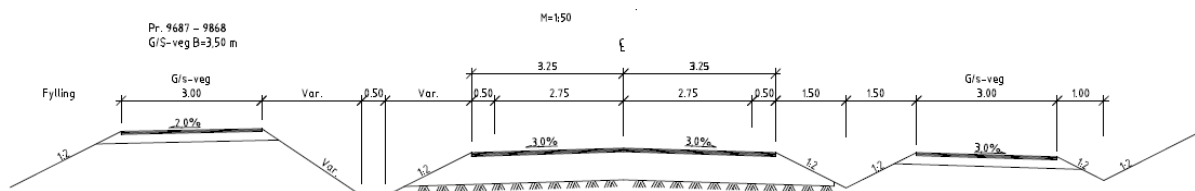
L	LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
---	---

§12-7 - Bestemmelseområder

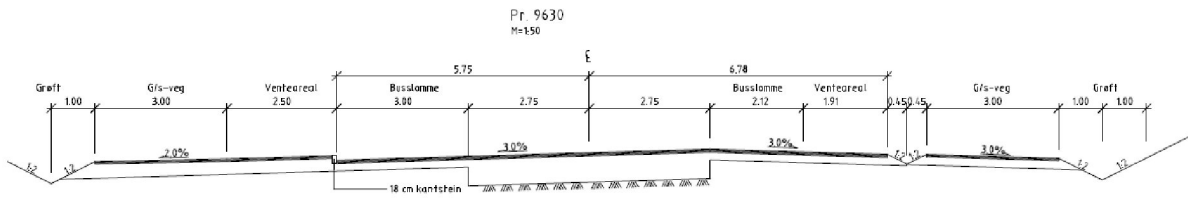
[] [] [] []	Anlegg- og riggområde
-----------------	-----------------------

2.3 Standard

Normalprofilen i planforslaget er som følger:

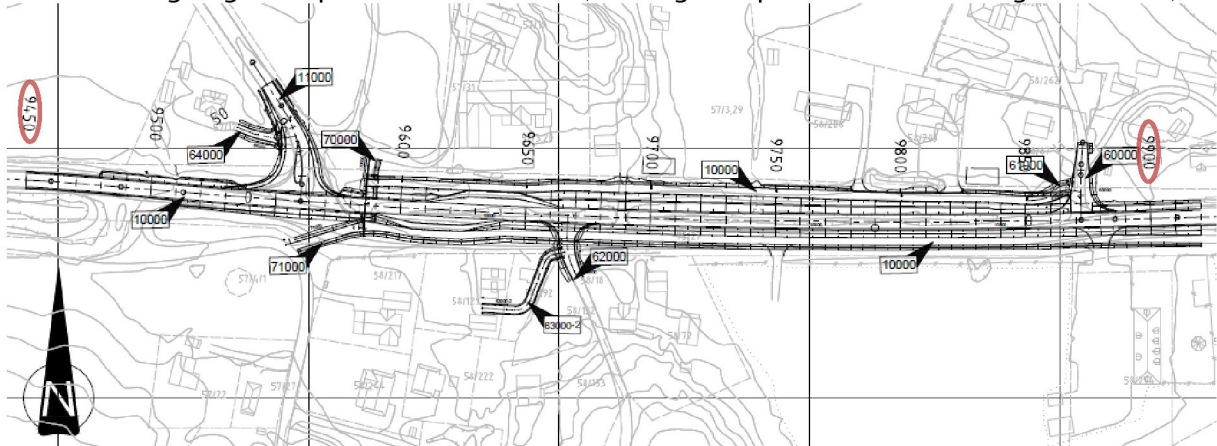


Typisk profil ved bussholdeplasser er som følger:

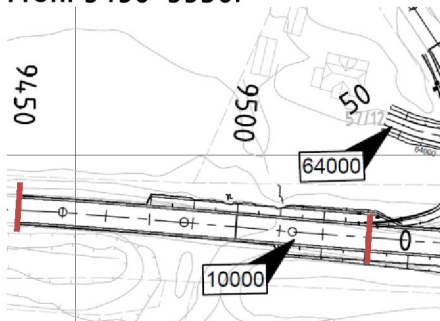


2.4 Beskrivelse av planstrekningen

Planstrekningen går fra profil 9450 til 9920 (start og sluttprofil er markert i figuren under).

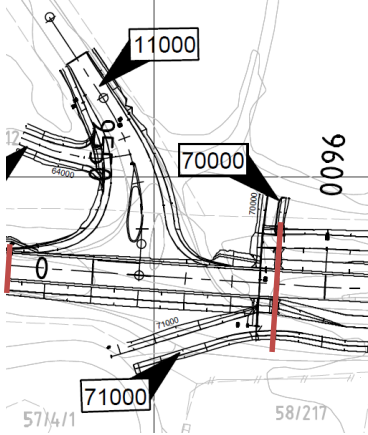


Profil 9450-9530:



På de første 80 meterne i prosjektet, vestfra mot Tuhusporta, følger vegen eksisterende trase. Ved profil 9470 forskyves vegen gradvis nordover for å få til en bedre kurvatur. Det blir en liten fylling på nordsiden av vegen på denne strekningen.

Profil 9530–9590:



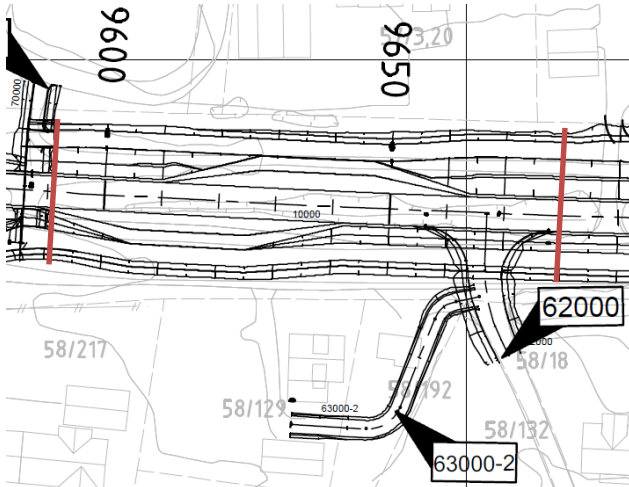
Krysset Vestmarkavegen–Bergervegen strammes opp. Kurvaturen utbedres og krysset forskyves litt mot vest. Dette medfører en liten fylling på vestsiden av Bergervegen mot eiendom 57/12. Adkomstvegen til denne boligen må derfor justeres. Vestmarkavegen forskyves her mye i forhold til eksisterende veg som på denne profilen har meget krapp kurvatur.

Gang og sykkelvegen starter her på sørsiden med utgangspunkt i Vestbyveien og svinger opp mot og videre parallelt med fylkesvegen.

Ved profil 9580 blir det tilrettelagt kryssing som passerer over grøften langs fylkesvegen. Det blir ikke oppmerket gangfelt vegen, da dette kun benyttes på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.

Vi etablerer ca. 80 meter gang- og sykkelveg for å knytte bussholdeplassen på nordsiden med den nye gang- og sykkelvegen på sørsiden. Bredden på gang- og sykkelvegen blir også her 3 meter.

Profil 9590–9680:



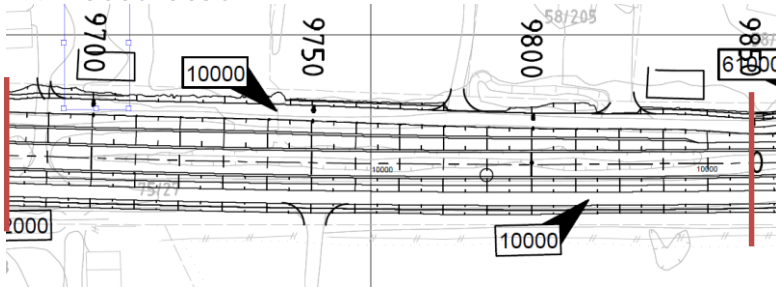
Fylkesvegen, gang og sykkelvegen og adkomstvegen går her parallelt med hverandre. På profil 9610 starter den busslommen i vestgående retning (nordsiden). På sørsiden starter bussholdeplassen på profil 9590.

For å samle adkomster har vi på sørsiden laget ny adkomstveg til eiendom 58/129 over eiendom 58/192 og inn på Lokalbakken. Kiosken på eiendom 58/192 er revet tidligere.

Utkjøringen fra lokalbakken forlenges og knyttes til fylkesvegen.

På nordsiden slutter gang- og sykkelvegen ved profil 9685. Adkomstvegen til boligene på nordsiden går videre østover.

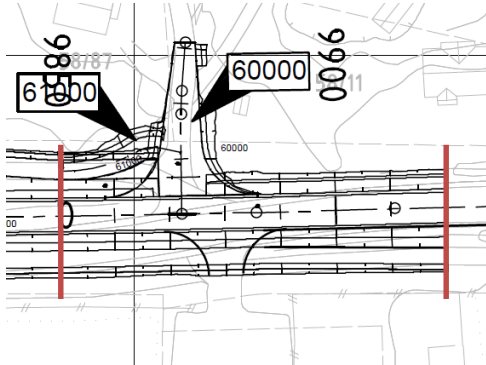
Profil 9680–9850:



Adkomsten til eiendom 57/329 ved profil 9690 flyttes fra fylkesvegen og inn på den parallelle adkomstvegen som også benyttes av eiendom 58/206 og 58/205.

På sørsiden blir driftsadkomsten til idrettsanlegget opprettholdt på profil 9750. Adkomsten benyttes kun i sommerhalvåret og ifølge Idrettsklubben dreier det seg om ca. 3 inn/utkjøringer i uka. Derfor er forslaget å tillate kjøring for driftsbil på gang- og sykkelveg for å komme til driftsadkomsten til anlegget.

Profil 9850–9920:



Krysset fra adkomstvegen på nordsiden må strammes opp i henhold til ny fylkesveg. Dette medfører at adkomstvegen få en ny innkjøring. Krysset er tilrettelagt for at busser skal kunne kjøre inn og ut fra eiendom 58/262.

Vegen møter på dagens vegtrase på 9920.

2.5 Gatebelysning

Det vil etableres nye gatelys på hele strekningen. Ved holdeplassene og den tilrettelagte kryssingen av fylkesvegen vil belysningen bli forsterket noe siden gående og syklende vil krysse vegbanen.

2.6 Overvannshåndtering

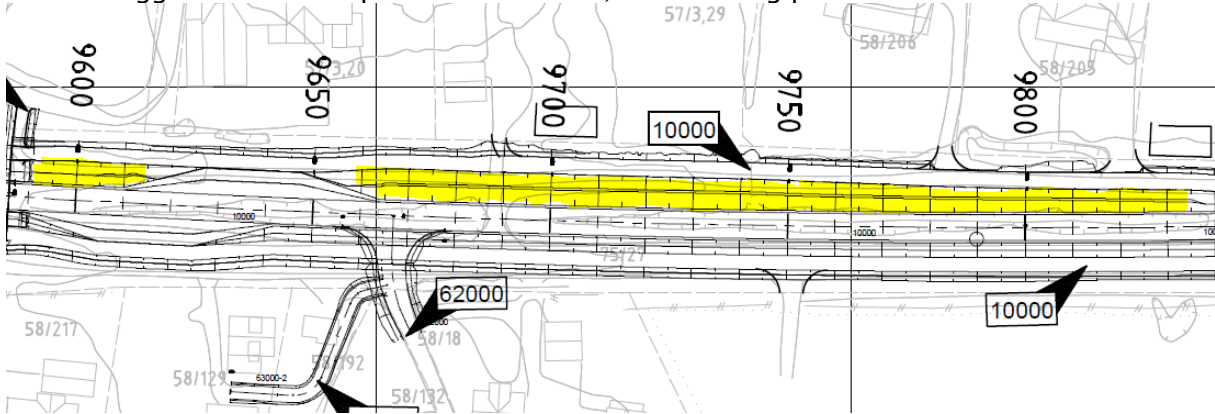
Det er lagt opp til størst mulig grad av åpen drenering med nye stikkrenner gjennom omlagt fylkesveg og nye sandfangskummer koblet til stikkrenner for å drenere grøft mellom veg og ny gang/sykkelveg samt grøft på utsiden av gang/sykkelveg. Overvann samles som i dagens situasjon i en større åpen grøft nord for fylkesvegen og ledes videre ut i eksisterende kanal omtrent midt på parsellen. Uttrekk nordover. Eksisterende stikkrenne i vest som også har uttrekk nordover, er dimensjonert opp og tenkt byttet.

Overvannssystem er dimensjonert for 200 års flom. Det er brukt en klimafaktor på 1.3, samt tatt høyde for 30% gjentetting i stikkrenner ved dimensjonering.

2.7 Fravik fra vegnormal

I henhold til Statens vegvesen kvalitetssystem skal det søkes om fravik planforslaget avviker fra vegnormalen. Utformingen av dette tiltaket avviker fra vegnormalene på et punkt:

- Veggrøften mellom profil 9585 - 9835, en strekning på ca. 250m.



Figur: Veggrøften som fraviker fra vegnormalen

Det ble søkt om fravik fra krav om helningen på grøfteflate. I vegnormalen skal helningen maksimalt vært på 1:3 mellom vegskulder og bunn grøft. I planforslaget er helningen på grøften 1:2 på markert gult område. Det betyr at gjennomsnittsdypden på grøfta blir ca. 1,6 meter. Grøfta blir noe fremtredende i og med at den blir relativt dyp.

Planforslaget har lagt til grunn ønske om åpen grøft. Det vil si at vannet renner i grøfter og ikke i rør langs fylkesvegen. Positive virkninger av åpen grøft er at overvannet håndteres på en naturlig måte innenfor veganlegget. Dette gir:

- Bedre og sikrere overvannshåndtering
- Mindre vedlikeholdsbehov
- Bedre snøopplagring
- Eksisterende prinsipp for overvannshåndtering opprettholdes
- Åpen grøft gir en fordrøyning av vannet slik det er i dagens situasjon. Lukket løsning vil føre vannet raskere ut i kanal som fører vannet videre nordover. Det er uheldig for inntilliggende eiendom
- Det er dyrere å lukke grøften

Vurderingene som er blitt gjort er:

Det vil ta for mye plass å bruke 1:3 helning i forhold til disponibelt areal. Blant annet må en eksisterende støyvoll profil 9780 – 9820 da flyttes. Prosjektet er «låst» i forhold til inngrep på begge sider. I sør er det et eksisterende vann- og avløpsanlegg som vi ønsker å unngå. På både sørsiden og nordsiden av vegen er det ikke ønskelig å gjøre inngrep i private eiendommer med påfølgende grunnverv.

Søknaden har blitt innvilget av Statens vegvesens fraviksguppe.

3 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget

3.1 Trafikksikkerhet

Eksisterende forhold

Det har skjedd 6 ulykker på strekningen siden 1981. Ulykken i 1981 ble det registrert en alvorlig skade, mens i de 5 andre ulykkene var det lettere skadegrad.

Dagens strekning har uheldig linjeføring i form av at veglinja ligger lenger sør enn tilstøtende linje i øst og vest. Krysset mellom fv. 21 og Bergervegen har en uheldig utforming da Bergervegen kommer skrått inn mot fv. 21. I tillegg ligger dette krysset i en kurve på fv. 21 der det er en knekk på linjeføringen.

Det er ikke noe definert krysningspunkt for myke trafikanter som skal krysse fv. 21 i området.

Konsekvenser av planforslaget

Ny gang og sykkelveg på sørsiden gir en trafikksikker veg for myke trafikanter. Tilrettelagt kryssing ved bussholdeplassene ved Tuhusporta gir gående og syklende en trafikksikker kryssing av vegen. Planforslaget gir en bedre kurvatur på fylkesvegen, noe som medfører mer sikkerhet for de kjøretøy som benytter vegen. Det blir også bedre sikt på strekningen slik at både bilister og myke trafikanter lettere får øye på hverandre. Krysset fv. 21 og fv. 332 (Bergervegen) blir rettet opp og krysset blir mer oversiktlig og dermed mer trafikksikkert. To avkjørsler til eiendommer saneres, dette bidrar til færre inn og utkjøringer fra boliger tett på krysset ved Tuhusporta.

3.2 Eiendomsforhold og arealbruk

Eksisterende forhold

Det er mye areal avsatt til vegformål på strekningen, dette henger sammen med reguleringsplanen fra 1985 som også viser en planlagt utretting av fylkesvegen.

Konsekvenser av planforslaget

Ved planlagt utbygging er det forutsatt at vegeier Hedmark fylkeskommune, skal eie arealer regulert til kjøreveg pluss arealer regulert til annen veigrunn – grøntarealer. Dette omfatter nødvendig sideareal til veggrøfter.

Arealer som i plankartet er vist som midlertidig anleggsområde disponeres av Statens vegvesen i anleggsperioden etter særskilte avtaler med grunneierne.

Erstatning for de inngrep som påføres den enkelte på grunn av gjennomføring av prosjektet blir utbetalt etter minnelige avtaler, inngått etter forhandlinger eller, dersom det ikke oppnås enighet om minnelige avtaler, vil et rettslig ekspropriasjonsskjønn fastsette erstatningen.

Reguleringsplanen er grunnlag for utarbeidelse av arealoversikt som vil bli benyttet ved grunnervvervsforhandlinger og inngåelse av kjøpekontrakt.

Mindre avvik i skråningsutslag innenfor området "Annen veggrunn" vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som framgår av formåls grensene i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes benyttet til tilstøtende formål.

Bestemmelsesområder for midlertidig anleggsområde erverves midlertidig og disponeres av tiltakshaver i anleggsperioden. Kompensasjon for eventuelle inntektstap under anleggsperioden inngår som en del av erstatningsoppgjøret.

3.3 Elektro

Eksisterende forhold

Den eksisterende gatebelysningen i planområdet er bygget med tremaster og har fellesføring med Eidsiva nett og Telenor. Det er en del kabler fra flere andre netteiere i planområdet.

Konsekvenser av planforslaget

Eksisterende gatebelysning og kabler i luftstrekking blir revet. Det er også kabler fra andre ledningseiere i bakken og de vil også bli berørt av prosjektet. Det er aktuelt med en felles grøft for kabler langs vegen. Eksisterende kabelstrekking som krysser vegen må sannsynligvis legges ned under vegen. Under byggeplanleggingen vil Statens vegvesen samarbeide med kabeleiere for å lage en god plan for omlegging.

3.4 Landskap

Eksisterende forhold

Den aktuelle strekningen ligger i et åpent, flatt jordbrukslandskap. En trekke av bjørk ligger parallelt med Vestmarkavegen og fungerer som en avgrensning mot Skotterud stadion i sør. Det er ønskelig fra kommunens og fylkeskommunens side å beholde trekken. Den parallelle lokalvegen/stien i nord er adskilt fra Vestmarkavegen med en dyp gressgrøft. Sør for Vestmarkavegen har enkelte eiendommer hekk som en buffer mot trafikken.

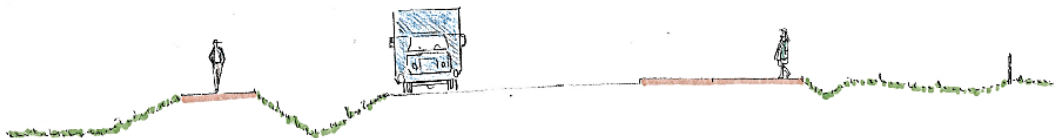


Bilde: Trekke langs Skotterud idrettsanlegg (Kilde: Google Maps)

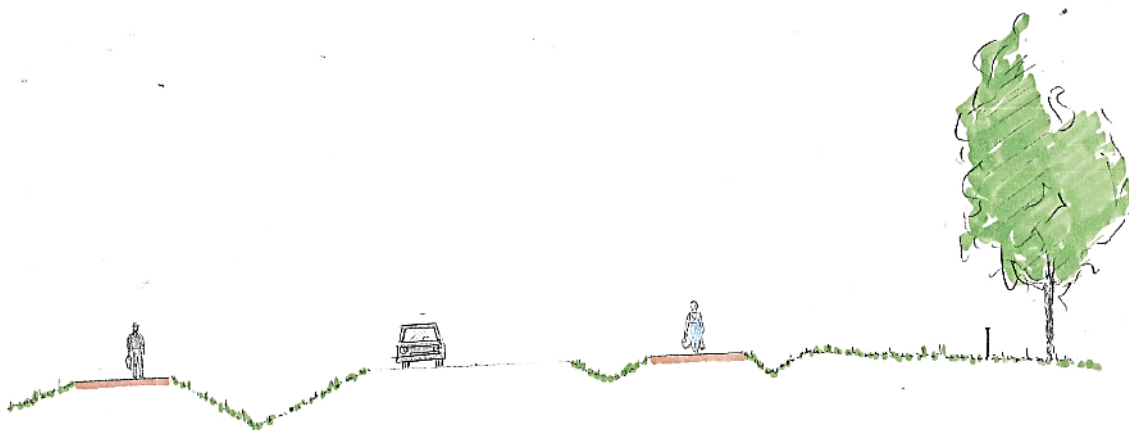
Konsekvenser av planforslaget

Tiltaket vil kun ha marginale konsekvenser for landskap. Tre-rekken mot Skotterud stadion beholdes. Fv. 21 forskyves mot nord og det anlegges gressgrøfter på hver side av Vestmarkavegen som skille mellom gang- og sykkelvegen og vegbanen. Utforming og utslaking av sideterreng, fra gang- og sykkelveg til eksisterende terreng, må ta hensyn til overvann og drift av gressarealet.

Det legges vekt på å beholde vegetasjonsbuffer av eksisterende vegetasjon/hekk mellom grunneier og gang- og sykkelveg så langt det er mulig.



Figur: Normalprofil ved 9610 for (fra høyre) gang og sykkelveg, venteareal bussholdeplass, fylkesveg og adkomstveg.



Figur: Normalprofil ved 9730 for (fra høyre) gang og sykkelveg, fylkesveg og adkomstveg.

3.5 Kollektivtrafikk

Eksisterende forhold

I dag er det 2 bussholdeplasser på strekningen. Holdeplassene er smale og har ikke venteareal og tilstøtende gangforbindelse.

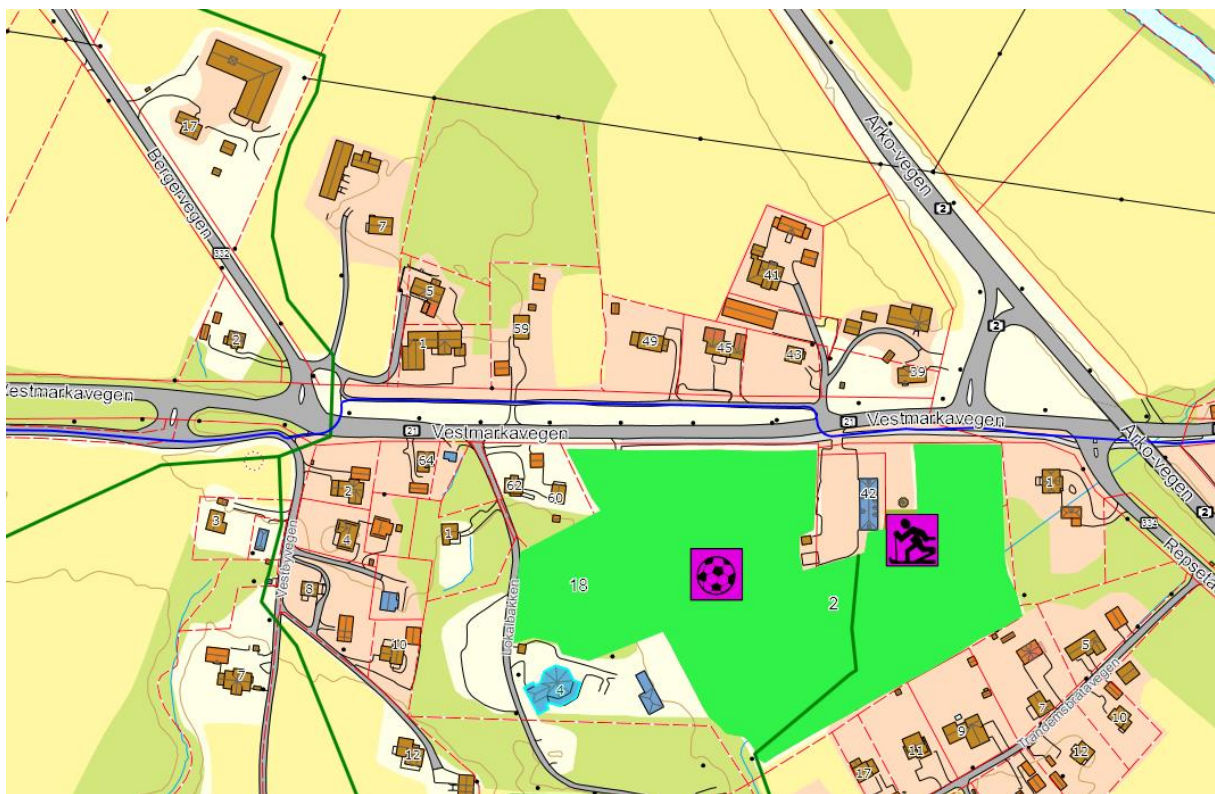
Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget vil gi bedre forhold for busser og passasjerer ved at vi får bredere bussholdeplasser, venteareal og tilstøtende gangforbindelse. I tillegg blir det tilrettelagt for kryssing av vegen i forbindelse med holdeplassene. Holdeplassene med tilhørende gang- og sykkelveg vil få universell utforming. Bussholdeplassene er plassert overfor hverandre i nærheten av den tilrettelagte kryssingen for å bedre tilgjengeligheten.

3.6 Nærmiljø/friluftsliv

Eksisterende forhold

Det er tilrettelagt gang- og sykkelveg fra Framhaldsskolen og videre til Skotterud skole og Eidskog ungdomsskole i Skotterud sentrum, ca. 700 m fra planområdet. Lokalvegen som ligger parallelt med Vestmarkavegen i nord blir i dag brukt som gang- og sykkelveg uten tilrettelagte kryssingspunkter. Denne ruta er en del av Vekterveien som er en sammenhengende gang- og sykkelveg i Eidskog og knytter sammen 5 tettsteder. Strekningen er en del av det nasjonale sykkelnettet.



Figur: Vekterveien markert med blått. Skiløype, Korealøypa, markert med grønt.

I nærområdet ligger det et forsamlingslokale, Paviljongen (Sk ttruparken), i Lokalbakken, og Skotterud idrettsplass sør for Vestmarkavegen. Framhaldsskolen er det i dag idrettslaget som disponerer. Den lokale skiløypa, Koreal ypa, krysser Vestmarkavegen i enden av Bergerveien.

Konsekvenser av planforslaget

Ny gang- og sykkelveg med belysning på sørsiden av Vestmarkavegen med tilrettelagt kryssing ved Bergerveien gir økt trygghet og bedre framkommelighet for gående og syklende.  kt trygghet for gående er særlig positivt for skolebarn som bruker strekningen som skoleveg. Tilgjengeligheten til Skotterud stadion blir bedre fra vest. Oppgradering av eksisterende grusveg nord for Vestmarkavegen er med på øke framkommeligheten for de som kommer fra nord. Ny gang- og sykkelveg vil også være med på   fremme bruk av Vekterveien som er en del av sykkelnettverket nasjonalt.

3.7 Naturmangfold

Eksisterende forhold

Dyrka mark preger området rundt. Løsmassene i området består av tykke marine avsetninger og elveavsetninger uten berg i dagen (NGU). Beskrivelse av eksisterende situasjon baserer seg på informasjon fra databasene til Norges geologiske unders kkelser (NGU) (Arealis), Miljødirektoratet (Naturbase, Artskart, Grunnforurensningsdatabasen), Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), samt Riksantikvaren (Askeladden). Planområdet er ikke i berøring med eller nært vassdrag. Informasjon fra bl.a. Vannatlas og Vann-Nett er vurdert til ikke   være aktuelt   trekke inn.

Det er ikke registrert naturverdier i planområdet (Naturbase), foruten observasjoner av står og fiskemåke (Artskart). Det er to elver et stykke nord og  st for planområdet, hhv. Bj rgg a og Vrangselva. Børjåa er undersøkt for elvemusling, men hadde ingen funn (skråstilt skravur med sorte ytterkanter).



Figur: Oversikt over naturverdier og forurensningssituasjon i grunnen i planområdet (Naturbase mars 2018)

Vegetasjonen i sideterrenget til vegen består i hovedsak av trivielle arter (Viafoto). Hagelupin (*Lupinus polyphyllus*), som er en forskriftsfestet fremmed art, er registrert langs vegen. I 2011 beskrives antallet hagelupinindivider som fåtallige. Bestanden kan ha økt siden da.



Figur.: Eiendommer, g/b-nummer og hagelupinregistreringer per 2011 (grønne rutere) (Naturbase)

Det er ikke registrert grunnforurensning eller utslipp fra konsesjonsbelagte bedrifter i området. Bergartskart er ikke funnet. Tykke lag med løsmasser gjør kontakt med berg lite sannsynlig. Det er ikke radonfare i området. Radon kan indikere alunskifer i grunnen, og berøring med alunskifer og andre syredannende bergarter skal håndteres etter gitte krav og som forurenset grunn.

Strekningen og yttergrensene til planområdet er vurdert av biolog ut fra vegbilder. Det er ikke befart av biolog. Det ble vurdert til å være unødvendig ut fra situasjonen på stedet og inngrepets omfang.

De miljørettslige prinsippene (naturmangfoldloven § 8–12) vurderes som følger:

Kunnskapsgrunnlaget § 8 er tilstrekkelig godt og føre-var-prinsippet § 9 faller bort.

Økosystemtilnærming og samlet belastning § 10 vurderes som lite aktuelt å vurdere nærmere da det ikke er funnet naturverdier eller grunnforurensning som vegtiltaket, hverken direkte eller indirekte, kan komme til å virke inn på.

Når det gjelder miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder § 12 er det noen forhold som må og bør tas inn i videre arbeid med vegtiltaket (se anleggsteknisk gjennomføring).

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget vil ikke berøre viktig natur, vassdrag eller kjent forurensning i grunnen, hverken direkte eller indirekte. Det vil komme i berøring med fremmede arter, karplanter, som hagelupin (*L. polyphyllus*). Arten er forskriftsfestet og skal ikke spres (forskrift mot fremmede organismer).

3.8 Kulturmiljø

Eksisterende forhold

Eidskog framhaldsskole (id238453 i Askeladden) ligger sør for fv. 21. Skolen ble oppført i 1924 i såkalt byggmesterstil. Bygget er ikke lenger i bruk som skole, men eies av Skotterud idrettslag. Bygningen er kommunalt listeført. På den andre siden av fv. 21 for Eidskog framhaldsskole ligger Iversmia (id238452). Iversmia ble etablert på dette stedet på slutten av 1800-tallet og var i drift til begynnelsen av 1970-tallet. Bygningene ble overdratt til Eidskog Museums- og historielag i 1998. Bygningene er kommunalt listeført.

Vest for idrettsplassen ligger Paviljongen i tilknytning til «Skøttru-parken». Paviljongen ble åpnet i 1947. Den brant ned i 2005, men ble bygd opp igjen i 2007. Området har lang historie som forsamlingssted. Før 2. verdenskrig lå det et annet forsamlingslokale på stedet. Like nord for Paviljongen er ei tysk ørn hogd inn i en steinhelle og vitner om det tyske nærværet under 2. verdenskrig. Begge disse kulturminnene er kommunalt listeført (Askeladden).



Bilde: Kommunalt listeførte kulturminner i området. Kulturminnene er vist med gul skravor.

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner i konflikt med i eller i nærheten av planområdet.

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget vil ikke berøre automatisk fredete eller verneverdige nyere tids kulturminner.

3.9 Naturressurser

Eksisterende forhold

Planområdet preges av å være i et boligområde med idrettsanlegg (hhv. snaumark/åpen jorddekt fastmark). Omkring dette er det full dyrka mark og noe skog med middel og høy bonitet.



Figur: Bonitetskart (NGU).

Det er ikke registrert mineralressurser eller drikkevannskilder (grunnvannsborehull) i området. NGU sin brønnoversikt er ikke fullstendig. Om det likevel er brønner vegtiltaket kan komme til å forringe bør disse vurderes med hensyn på tilstand og vannkvalitet i forkant av anleggsstart. Dette for å kunne gjøre rimelige tiltak mot eventuell drikkevannsforingelse og redusere usikkerhet i eventuelle senere klagesaker.

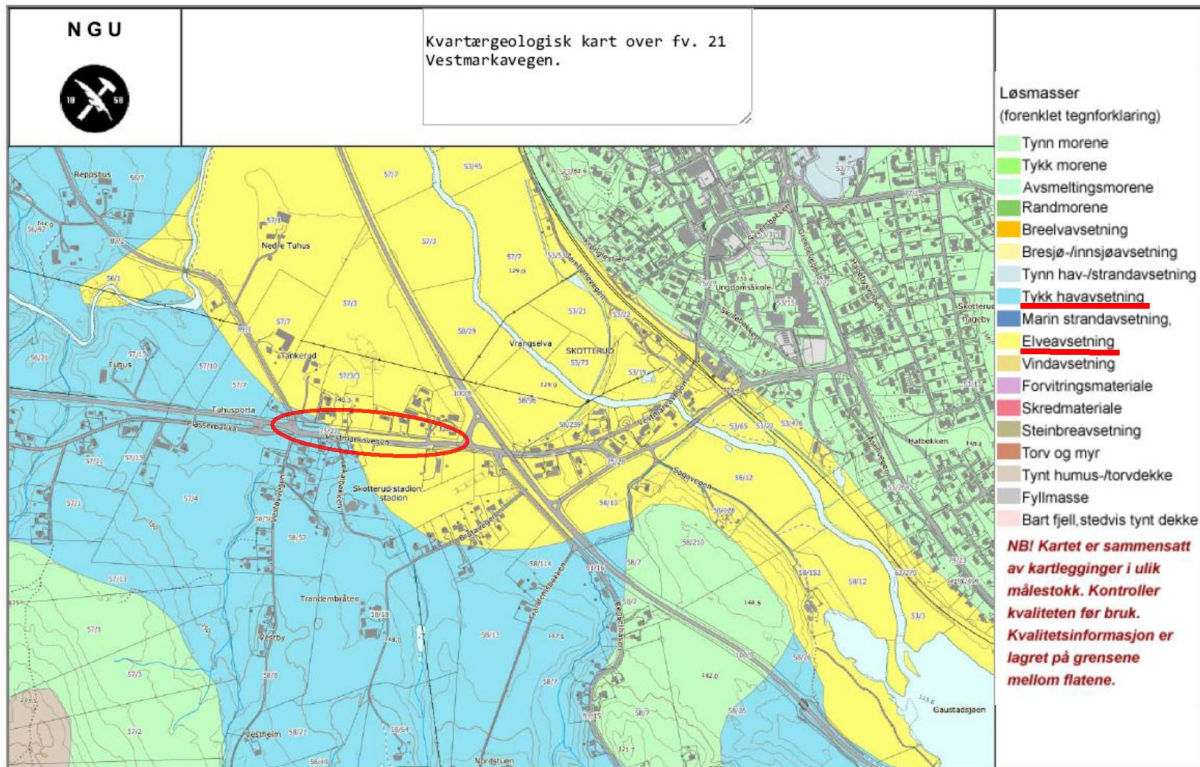
Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget vil ikke berøre naturressurser som dyrka mark, skog, drikkevann, metaller, mineraler eller andre tema tilhørende temaet, hverken direkte eller indirekte.

3.10 Grunnundersøkelser

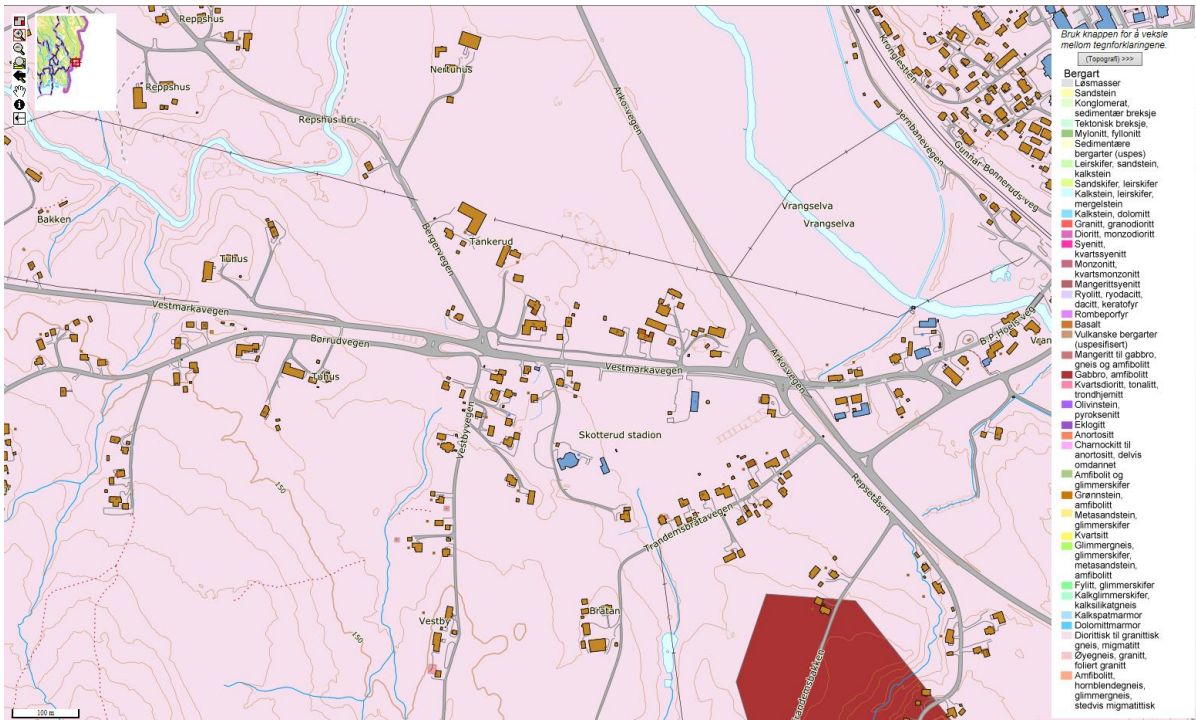
Eksisterende forhold

NGUs kvartærgeologiske kart viser at området består hovedsakelig i elveavsetning (grusig, sandig, siltig materiale med stedvis noe inklusjoner av organisk materiale). Vestlig siden er dekket av tykk havavsetning (muligens leire).



Figur: Oversikt over løsmasser i strekningen

Området er et flatt jordbruks og bolig-område uten vesentlige høyde forskjeller, og det er ingen synlige fjellblotninger langs eksisterende veg. Hele planområdet ligger omtrent 130 m.o.h. Sør og sørvest for området er området preget av høydedrag opp mot 250moh, mens det øst for området flater ut og ender mot Vrangselven. Det er stedvis markert for innsynkninger nord og sør for eksisterende veg, samt ved grøft mellom veg og gang og sykkelveg. Underliggende berggrunn er ut fra NGU N250 bestående av gneis.



Figur: Utdrag av berggrunnsgeologisk kart 1:250 000. Viser at hele området ligger innenfor et gneis-område, med bergarter som Biotitt-hornblendegneis, migmatittisk, stedvis med bånd av amfibolitt. Sør for området er det registrert store intrusjoner av gabbro og amfibolitt (mørk brun i bildet).

Det er ingen registrerte grunnvannsbrønner eller oppkommer i området.



Figur: Utdrag fra Granada grunnvannsbase referanse.

Resultatene fra grunnundersøkelser viser følgende:

- Fjellnivået endrer seg på strekningen fra 3 til over 10 meter under overflaten
- Løsmasselagdelingen er stort sett like langs hele strekningen og det består i en første lagdeling av leirig/sandig silt over en lagdeling av stein/morene/fjell. Tykkelsen av første lagdeling varierer fra 4 til 10 m dyp. Vanninnhold i løsmasser varierer mellom 20% og 40%.

- Området er preget av en slak skråning og består mest i fast sandig/leirig silt. Det er ikke påpekt tilstedeværelsen av kvikk leire fra de utført grunnundersøkelsene.
- Det er noen steder med myrlag på nordsiden av adkomstvegen.

Konsekvenser av planforslaget

Prosjektet har tatt hensyn til funnene i grunnundersøkelsene og vil bygge opp veggen i tråd med Statens vegvesen sine retningslinjer for vegoppbygging.

3.11 Støy

Eksisterende forhold

Eksisterende støysituasjon med beregnet fremtidig trafikkmengde (året 2039):

- 2 bolighus ligger i rød sone, dvs. at støyen er > 65 dB(A).
- 12 bolighus ligger i gul sone, dvs. at støyen ligger mellom 55 – 65 dB(A).
- 2 bolighus ligger i grønn sone, dvs. støyen ligger under 55 dB(A).

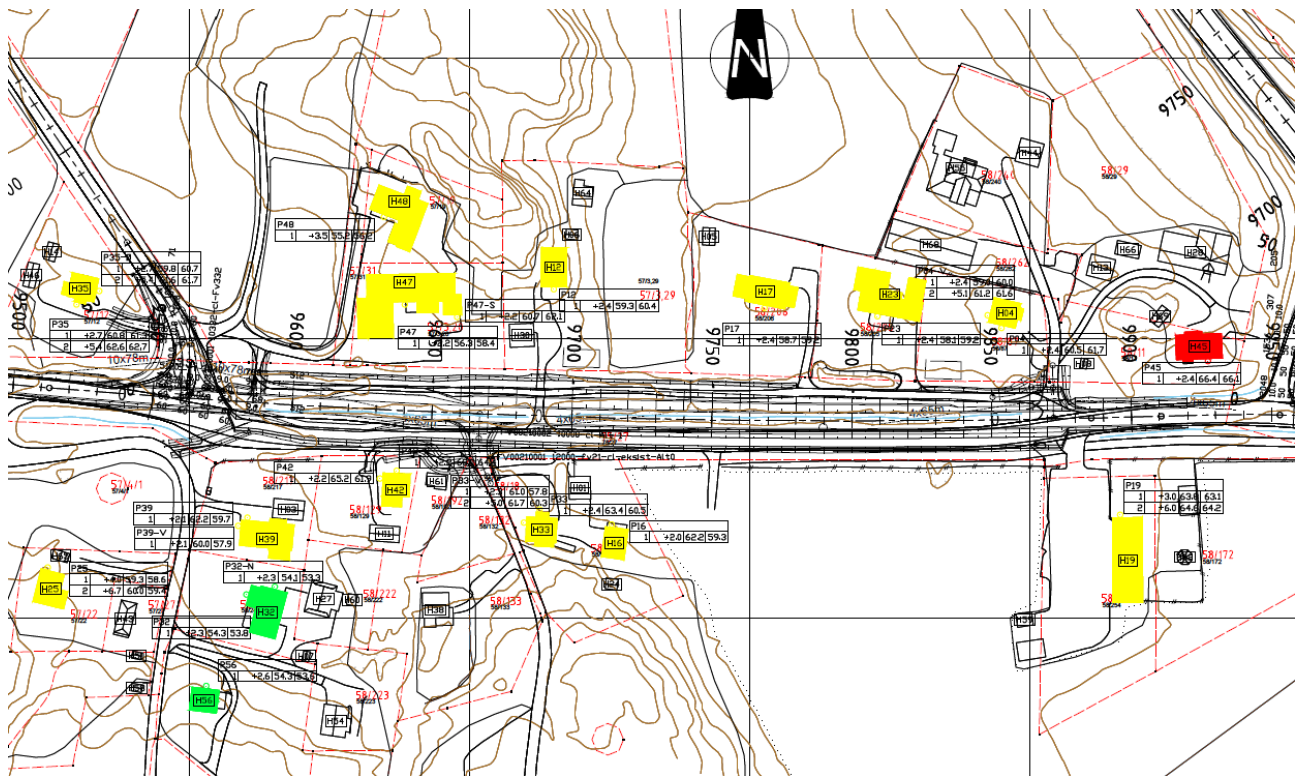
Støynivået langs en veg er avhengig av bl.a. trafikkbelastningen oppgitt i antall kjøretøyer lette og tunge (over 3,5 tonn) pr døgn, hastighetsnivå, stigningsforhold og hvordan veggen er plassert i terrenget i forhold til bygningene. En økning i støynivået på 8 – 10 dB(A) oppfattes som en fordobling av nivået, mens endringer på mindre enn 3 dB(A) er vanskelig å oppfatte.

Miljø-, trafiksikkerhet-, gang og sykkelveg- og kollektivtiltak utløser normalt ikke krav om støytiltak hvis bebyggelse får mindre enn 3 dB(A) økning i støynivået.

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget gir følgende ny støysituasjon med beregnet fremtidig trafikkmengde (året 2039):

- Ingen bolig i gul sone får en økning på 3 dB(A)
- 1 bolighus ligger i rød sone, dvs. at støyen er > 65 dB(A).
- 13 bolighus ligger i gul sone, dvs. at støyen ligger mellom 55 – 65 dB(A).
- 2 bolighus ligger i grønn sone, dvs. støyen ligger under 55 dB(A).



Figur: Støykart for planforslaget

Støynivået forandres derfor ikke mye når ny g/s-veg etableres. Den største økningen er på 1,2 dB(A), men den største reduseringen av støy er på 3,6 dB(A). Utbyggingen vil derfor ikke utløse noen krav om støytiltak.

3.12 Klassifisering og ansvarsdeling

Vedtak 13.6.2017 om Handlingsprogrammet for fylkesveger 2018–21(23), sak 46/17: På grunn av reduserte økonomiske rammer ønsker ikke fylkesrådet å omklassifisere kommunale gang- og sykkelveger til fylkeveg, eller foreta endringer i eierskap til vegbelysning i programperioden. Dette gir følgende ansvarsfordeling når tiltaket er bygget:

- Fylkeskommunen skal drifte og vedlikeholde fylkesvegen mellom Framhaldsskolen og Tuhusporta (o_V1 i plankartet).
- Kommunen skal drifte og vedlikeholde gang- og sykkelvegen mellom Framhaldsskolen og Tuhusporta (o_GS1 og o_GS2 i plankartet).
- Kommunen skal drifte og vedlikeholde veglysene mellom Framhaldsskolen og Tuhusporta.
- Adkomstvegene til boligene (V4, f_V5, V6, f_V7, f_V8, f_V10, V11, f_V12 og V9) er private og bruksberettigete må selv stå for drift og vedlikehold.

3.14 Samfunnsmessige forhold

Planforslaget innebærer at myke trafikanter får bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen. Målet er at den nye gang- og sykkelvegen bidrar til at flere sykler og går i området. Dette gjelder blant andre skolebarn som skal inn mot Skotterud, men også alle som skal til og fra idrettsplassen. Økt sykkel og gange vil bidra til økt folkehelse og en positiv innvirkning på barn og unges oppvekstvilkår.

3.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhets analyse (ROS)

Tabell med mulige uønskede hendelser og tiltak for å redusere risiko.

Hendelse	Aktuelt	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar /tiltak	Risikoreduserende /avbøtende tiltak	Risiko etter tiltak
Natur-, klima-, kultur og miljøforhold							
<i>Ras/skred/flom/kulturmiljø/grunnforhold. Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:</i>							
1. Masseras/skred	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
2. Snø-/ isras	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
3. Jord og flomskred	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
4. Elveflom	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
5. Tidevannsflo/ stormflo	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
6. Skog- /lyngbrann	Nei				Ikke relevant for tiltaket		
7. Vind	Ja	1	2		Det etableres ingen installasjoner som er sårbare for sterk vind utover det som allerede finnes i området i eksisterende situasjon		
8. Store mengder nedbør gir overvann	Ja	1	2		Ny veg gir en bedre overvannshåndtering med stikkrenner, infiltrasjonsrør i grøft legges til grunn. Det dimensjoneres for 200 årsflo.		
9. Sårbar flora	Ja	1	2		Bjørketrærne langs idrettsplassen skal i ny situasjon bestå som i dag.		

Hendelse	Aktuelt	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar / tiltak	Risikoreduserende / avbøtende tiltak	Risiko etter tiltak
10. Verneområde	Nei				Ingen verneområder i eller i nærheten av planområdet		
11. Vassdragsområde	Nei				Ingen vassdragsområder i eller i nærheten av planområdet		
12. Kulturminne/miljø	Nei				Ingen kjente kulturminner eller potensiale for kulturminner i planområdet		
13. Område for idrett og lek	Ja	1	1		Tiltaket ligger nær idrettsplass og innebærer tryggere adkomst til idrettsplassen når anlegget står ferdig		
Menneskeskapte forhold							
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:</i>							
14. Veg, bru, tunnel, knutepunkt, viktige kommunikasjonsåre	Ja	1	1		Fylkesvegen får en bedre standard og bedre kurvatur en i dag		
15. Havn, kaianlegg	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
16. Sykehus, omsorgsinstitusjon, skole/ barnehage andre viktige offentlige bygg/anlegg	Ja	1	1		Fylkesvegen brukes til dette formål. Tiltaket innebærer ikke større risiko da tiltaket har positive konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet.		
17. Brann/politi/ambulanselanse/sivilforsvaret	Ja	1	1		Fylkesvegen brukes til dette formål. Tiltaket innebærer ikke større risiko da tiltaket har positive konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet.		
18.1. Forsyning kraft	Ja	1	1		Det ferdige tiltaket får ingen risiko for kraftforsyning. Se egen hendelse for anleggsfasen.		
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av eller kan tiltak i planen medføre risiko for:</i>							

Hendelse	Aktuelt	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar / tiltak	Risikoreduserende / avbøtende tiltak	Risiko etter tiltak
19. Risikofylt industri (f.eks. kjemikalier/ eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				Ingen risikofylt industri i planområdet.		
20. Fare for akutt forurensning på land eller i sjø, oljeutslipp etc.	Ja	1	1		Tiltak vil ikke medføre ny risiko for forurensning		
21. Støv og støy, trafikk	Ja	1	1		Fylkesvegen er støykilde. Støysituasjonen blir ikke påvirket av tiltaket.		
22. Forurensning i grunn	Ja	1	1		Veggrunn er potensielt forurenset pga. trafikk. Utbedret veg øker ikke risikoen.		
23. Avfallsbehandling	Nei						
<i>Transport og trafiksikkerhet. Er det risiko for:</i>							
24. Ulykke med farlig gods	Ja	1	2		Det er alltid fare for denne typen ulykker på vegene. Utbedret veg reduserer risikoen for ulykker generelt.		
25. Ulykke i avkjørselspunkt	Ja	2	1		Det er alltid fare for denne typen ulykker på vegene. Utbedret veg gir bedre vegkurvatur og sikt og reduserer risikoen for denne typen ulykker.		
26. Ulykke med gående/syklende	Ja	1	2		Økt gang- og sykkeltrafikk i fylkesvegens nærområde gir i utgangspunktet større risiko for ulykker. Samtidig reduseres risikoen for ulykker ved at alle myke trafikanter får eget tilbud og at også myke trafikanter som ellers ville gått i vegbanen bruker gang- og sykkelvegen. Tiltaket vil samlet sett redusere		

Hendelse	Aktuelt	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar / tiltak	Risikoreducerende / avbøtende tiltak	Risiko etter tiltak
					risikoen for ulykker med gående og syklende.		
27. Andre ulykker - Påkjørsel av dyr	Ja	1	2		Tiltaket vil redusere risikoen for denne typen ulykker ved at det blir mer åpent for vegetasjon og mer oversiktlig langs veg med gang- og sykkelveg.		
28. Andre ulykker - Utforkjøring	Ja	1	2		Tiltaket reduserer risikoen for denne typen ulykker ved at myke trafikanter og kjøretøy får separate anlegg.		
29. Naturlige terrengformasjoner som utgjør fallfare (stup etc.)	Nei				Ikke aktuelt pga. områdets beliggenhet		
<i>Anleggsfase. Risiko i forbindelse med:</i>							
30. Utslipp fra anleggsmaskiner	Ja	1	3		Utslipp fra anleggsmaskiner i anleggsfasen og fra passerende kjøretøy	Forurensing behandles i YM-planen for utbyggingen.	
31. Støy og støv fra anlegget	Ja	1	2		Anleggsdrift kan medføre mer støy og støv i perioder.	Informasjon til beboere og iverksette tiltak for å begrense støv i spesielt utfordrende værforhold	
32. Ulykke innenfor anleggsområdet	Ja	1	3		Ulykker kan forekomme	HMS- og SHA-rutiner for Statens vegvesen sine anlegg legges til grunn.	
33. Ulykke med kjøretøy langs anleggsområdet	Ja	1	3		Ulykker kan forekomme	HMS- og SHA-rutiner for Statens vegvesen sine anlegg legges til grunn. Arbeidsvarsling etter gjeldende regler og faseplaner skal redusere sannsynlighet for ulykke.	
34. Ulykke med myke trafikanter langs anleggsområdet	Ja	1	3		Ulykker kan forekomme	HMS- og SHA-rutiner for Statens vegvesen sine anlegg legges til grunn. Arbeidsvarsling etter gjeldende regler og faseplaner skal redusere sannsynlighet for ulykke.	
35. Behandling av avfall	Ja	1	3		Avfallshåndtering fra byggevirksomhet	Behandling av avfall fra byggeprosessen beskrives i	

Hendelse	Aktuelt	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar / tiltak	Risikoreducerende / avbøtende tiltak	Risiko etter tiltak
						YM-plan og må følges opp ute på anlegget.	
36. Sårbar flora kan bli skadet	Ja	1	2		Bjørketrær ved idrettsplassen kan bli skadet under anleggsfasen	Beskyttelse av trær beskrives i YM-plan og må følges opp ute på anlegget.	
37. Fremmede skadelige arter	Ja	2	2		Hagelupiner	Innarbeide aktuelle tiltak for å hindre spredning av arten under anleggsfase.	
38. Flytting av kabler og ledninger	Ja	1	3		Flytting av kabler og ledninger kan forårsake brudd	God planlegging sammen med ansvarlige firma/etater.	

Klassifisering av risiko vil alltid være beheftet med noe usikkerhet i denne type analyser. Dette skyldes flere forhold:

- a) For mange typer hendelser finnes ikke erfaringer eller etablerte metoder for å beregne frekvens, eller modeller og metoder som kan beregne sannsynlighet. I slike tilfeller må sannsynligheten vurderes ut fra et faglig skjønn. Selv om dette er gjort av kvalifisert personell med kompetanse innen det fagområdet som er aktuelt, vil det være usikkerhet knyttet til dette. Det samme gjelder for vurdering av virkningene av risikoreducerende tiltak.
- b) Denne analysen er utført på reguleringsplannivå. På dette nivået er ikke tiltaket ferdig prosjektert. Innenfor de rammer som reguleringsplanen setter kan det være rom for valg av ulike løsninger i byggeplan. Selv om vi gjennom de forutsetningene som er spesifisert i analysen har forsøkt å sette klare rammer for risikovurderingen, kan det være detaljer i løsningsvalg som man ikke har oversikt over på dette planstadiet, og som kan påvirke risikoen.
- c) Hendelsene som er vurdert i analysen er ikke uttømmende. Det kan være uforutsette hendelser som man ikke har klart å avdekke gjennom det faglige arbeidet med ROS-analysen.
- d) Analysen som er gjennomført bygger på foreliggende planer og kunnskap. Ved endring i forutsetningene gjennom ny kunnskap eller endringer i løsningsvalg kan risikobildet bli annerledes. Hvis endringer medfører vesentlig økt risiko, skal det vurderes om risikoanalysen bør oppdateres. Risikovurderinger vil derfor være et løpende tema i videre planarbeid og prosjektering.

4 Gjennomføring av forslag til plan

4.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanen er planlagt godkjent sommeren 2019, deretter starter byggeplanlegging og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for å anskaffe en entreprenør som kan bygge anlegget. Utbyggingen skal etter planen starte i 2020. Hvor lang tid utbyggingen tar er avhengig av mange faktorer, men Statens vegvesen regner med en byggetid på ca. 1 år for dette anlegget.

Byggingen skal finansieres med fylkeskommunale midler. Fylkestinget har gjennom vedtak i Handlingsprogram for fylkesveger 2018–2021(23) foreslått midler til gjennomføring av prosjektet i 2020. Hedmark fylkeskommune skal i 2019 utarbeide budsjettet for 2020, det er i dette budsjettet det blir klart om og hvor mye midler som blir satt av til bygging. Kostnadsanslaget på reguleringsplannivå viser en forventet kostnad på 10,88 millioner for tiltaket. Rammen i handlingsprogrammet 2018–2021(23) er på 9,2 millioner.

4.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det legges opp til at det i store deler av anleggsperioden vil være god fremkommelighet på strekningen. Det kan i perioder bli behov for omkjøring og lysregulering.

4.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefase

Aktuelle problemstillinger omkring ytre miljø skal risikovurderes av prosjektgruppa. Risikovurderingen er grunnlaget for ytre miljø–planen (YM–plan) og må gjennomføres før YM–planen utarbeides. Det er krav om utarbeidelse av YM–plan i byggeplanfase jf. Statens vegvesen sin Håndbok R760 Styring av vegprosjekter. I dette prosjektet skal den er utarbeides i reguleringsfase. Alle tiltak i YM–planen til prosjektet og som gjelder utbyggingsentreprenør skal innarbeides i entreprisen til g/s–tiltaket. Så langt som mulig skal de legges til prisbærende poster i kontrakten fremfor C3–kapittelet.

5 Sammendrag av innspill til planoppstart

18/26599–9 Eidsiva bredbånd:

Kart som viser hvor Eidsiva bredbånd har kabler, både under bakken og i luften.

Kommentar fra Statens vegvesen: Ledningene er innarbeidet i våre tekniske tegninger.

18/26599–11 NVE:

Generelle innspill ved varsel om planoppstart.

«Flom, erosjon og skred

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom– erosjon og skred. Plan– og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en ønsker bistand til i den enkelte saken»

Kommentar fra Statens vegvesen: Vi tar innspillene til etterretning og i planen planlagt for god håndtering av overvann ved hjelp av lokal fordrøyning og åpne grøfter og stikkrenner.

18/26599–12 Kjetil Aasberg:

«Som eier av Kjetils Bussreiser as så vil jeg gi beskjed om at jeg driver næringsvirksomhet ut fra Vestmarkavegen 21, 2230 Skotterud. Her har vi vårt garasjeanlegg og vi kjører her daglig inn og ut med store og små busser»

Kommentar fra Statens vegvesen: Vi har tatt hensyn til dette i planforslaget og utformet planforslaget slik at bussene uten problemer kan benytte adkomsten.

18/26599–13 Eidsiva nett:

Kart som viser hvor Eidsiva nett har kabler, både under bakken og i luften.

«Eidsiva Nett (EN) har anlegg i planområdet som vist på vedlagt kartskisse vedlegg 1. Det er høyspentkabler 22 kV og en nettstasjon/transformator 22 kV/230 V i planområdet. Det er også lavspentkabler (230 V), lavspentlinjer (230 V), skap og rør i planområdet. Vedlegg 2 viser kun eksisterende høyspent 22 kV i planområdet. Beliggenhet på vedlagte kartskisser må oppfattes som orienterende.

Det er generelt et byggeforbud på minimum 5 meter fra transformator, slik at det er en hensynssone (byggeforbudssone) på 5 meter rundt transformatoren.

Nettstasjon/transformator er vist med rød firkant på vedlagte kartskisser. Det er generelt ikke tillatt å bygge over jordkabler. Lavspentlinjer skal i ugunstigste tilfelle ha en høyde på minst 6 meter ved kryssing av offentlig vei. Det må ikke under noen omstendigheter fjernes masse rundt mastepunktene som kan medføre endring av fundamenteringen.

Det bør åpnes for at små tekniske anlegg som nettstasjoner/transformator, skap, kabler osv. kan plasseres innenfor alle formål i planen der det er hensiktsmessig, dog ikke innenfor områder som er regulert til vegformål.

EN har planer i området. Eksisterende høyspentlinje 22 kV som går nord for planområdet har vært planlagt lagt i kabel på nordsiden av Vestmarkavegen. Disse planene må nok justeres noe i forhold til Deres planer.»

Kommentar fra Statens vegvesen: Vi tar innspillene til etterretning. Vi kommer ikke i berøring med området rundt transformator. Siden fylkesvegen skal forskyves nordover får dette store konsekvenser for kabler og ledninger i området. Under byggeplanleggingen vil vi derfor ta kontakt for å få avklart hvordan kabler og ledninger kan legges ned.

18/26599–14 Hedmark fylkeskommune:

«Planfaglige forhold.

Fylkesdirektøren er positiv til at det tilrettelegges for gang- og sykkelveg på strekningen, spesielt med hensyn til bedre forhold for barn og unge i området. Dette er i tråd med rundskriv T-2/08 «Om barn og planlegging».

Det forutsettes for øvrig at planarbeidet skjer i henhold til overordnet lov- og planverk, og at det tilrettelegges for medvirkning. Universell utforming og folkehelse er viktige temaer i det videre planarbeidet.

Fylkesdirektøren anbefaler at det settes bestemmelser om at terrenginngrep skal skje så skånsomt som mulig, og at eventuelle sår i terrenget etter anleggsperioden beplantes eller tilsås.

Kulturvernfaglige forhold. Nyere tids kulturminner.

Løsningen med å justere traseen for fylkesvegen slik at det bli plass til gang- og sykkelveg på sørsida, synes naturlig på strekningen. Det bør da være mulig å bevare bjørkerekka på sørsida av vegen, som har en viss betydning for kulturlandskapet, knyttet til den gamle framhaldsskole-bygningen, som vi anser å ha høy kulturminneverdi. Ellers kjenner vi ikke til objekter med kulturminneverdi som kan bli berørt av planen.

Automatisk fredete kulturminner. I henhold til våre arkivopplysninger er det ikke kjente automatisk fredete kulturminner innenfor det aktuelle området. Det er kun noen mindre arealer innenfor planområdet som ikke allerede er berørt av tiltak i moderne tid. Det finnes såkalte "LIDARskanningsdata" (flybåren laserskanning) over disse arealene og det er ikke oppdaget spor som tyder på at det er forekomst av bevarte automatisk fredete kulturminner i disse dataene. Det anses således som lite sannsynlig at det finnes bevarte automatisk fredete kulturspor som vil bli berørt av framtidige tiltak innenfor planområdet. På grunnlag av ovennevnte vurderes det ikke som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken.

Fylkesdirektøren må likevel ta forbehold om eventuelle ikke registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Det må derfor vises til varslingsplikt etter

kulturminnelovens § 8, andre ledd i planens fellesbestemmelser. Følgende tekst anbefales: "Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes Hedmark fylkeskommunes kulturminneavdeling, jf. lov om kulturminner § 8, annet ledd".»

Kommentar fra Statens vegvesen: Vi tar innspillene til etterretning. Det kan nevnes at vi i planforslaget beholder vi bjørkerokka mot idrettsplassen.

18/26599–15: Fylkesmannen i Hedmark:

«Samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurdering og analyse av risiko og sårbarhet, jfr. plan- og bygningsloven § 3–1 pkt. h og § 4–3. Dette skal også omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer. Det kreves at slike vurderinger og analyser synliggjøres i plandokumentet. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har utarbeidet ny veileder om Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging

Støy

Forskyving av fylkesvegen kan medføre endring i støyforhold for boligbebyggelsen langs strekningen. Vi forutsetter at det gjøres en kartlegging og sikring mot støy, jf. T-1442/2016.

Naturmangfold

Hagelupin er registrert på strekningen, jf. Artskart. Denne arten står på Fremmedartslista 2018 og har svært høy risiko for spredning. Vi forventer at det i forbindelse med anleggsarbeid gjøres tiltak slik at denne arten ikke spres. Vi ber om at det blir tatt inn en formulering i planbestemmelsene om fremmede arter. Forslag til tekst kan være: Det skal ikke innføres eller spres fremmede arter ved opparbeiding og beplantning av arealer. Dersom det skal graves masser der det er fremmede skadelige arter, skal disse massene deponeres i varig deponi. Massene skal ikke brukes som tilslag i annen jordproduksjon.

Vi minner også om at planforslaget skal inneholde vurderinger av virkninger for naturmangfold, jf. §§ 8 – 12 i naturmangfoldloven. Videre minner vi om at planforslaget må ta hensyn til øvrige nasjonale mål og føringer. Fylkesmannen legger til grunn at vi får anledning til å uttale oss til et eventuelt planforslag når det er utlagt til offentlig ettersyn.»

Kommentar fra Statens vegvesen: Vi tar innspillene til etterretning. Det vises til egne avsnitt om naturmangfold, støy og ROS i denne planbeskrivelsen.

6 Merknadsbehandling

Planforslaget ble sent på høring og offentlig ettersyn i perioden 05.02.2019 – 18.03.2019. Det har kommet inn 6 merknader. Statens vegvesen har i dette kapitlet laget et sammendrag av merknadene, og kommentert hver merknad.

Merknad fra NVE

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til overordnede planer og veiledning/opplæring av kommuner med store utfordringer innen vårt saksområde. I tillegg prioriterer vi å gi uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#), der vi ber kommunen om å skrive tydelig i oversendelsesbrevet hva en eventuelt ønsker bistand til i den enkelte sak. I denne saken kan vi ikke se at det er bedt om slik bistand. NVE gir derfor ikke konkret uttalelse i denne saken.

Kommentar fra Statens vegvesen: Det er korrekt at SVV ikke har bedt om bistand i denne saken da SVV ikke ser store utfordringer innen NVE's saksområde.

Merknad fra Eidsiva Nett

Eidsiva Nett (EN) tar saken til orientering. EN vil bli kontaktet i god tid for å lage en god plan for omlegging av våre anlegg under byggeplanleggingen.

Kommentar fra Statens vegvesen: SVV vil kontakte Eidsiva nett under byggeplanleggingsfasen.

Merknad fra Fylkesmannen i Innlandet

Planbeskrivelsen gir en utfyllende vurdering av konsekvenser av planforslaget. Vi kan ikke se at planforslaget setter nasjonale eller vesentlige regionale hensyn til side.

Samfunnssikkerhet og beredskap:

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for planen som gjelder henholdsvis drifts- og anleggsperioden. For driftsperioden er det ikke funnet farer eller uønskede hendelser som krever tiltak eller endringer i planen. Gjennomføring av planen vil generelt gi bedre trafiksikkerhet for gående, syklende og biler i et område med bebyggelse, idrettsanlegg og barnehage.

Overvannssystem er dimensjonert for 200-årsflom med klimafaktor på 1,3. Det er i tillegg tatt høyde for 30% gjentetting av stikkrenner ved dimensjonering.

For anleggsfasen er det i analysen avdekket risiko for ulike ulykker i anleggsområdet. Risikoreducerende tiltak er beskrevet blant annet med henvisning til HMS- og SHA-rutiner for Statens vegvesens anlegg.

Med henvisning til ovennevnte synes samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn å være ivaretatt i planen.

Kommentar fra Statens vegvesen: SVV tar merknadene til etterretning.

Merknad fra Hedmark fylkeskommune

Fylkesdirektøren viser til høringsinnspill til varsel om oppstart datert 06.06.2018, og bemerker at planforslaget i stor grad er tilfredsstillende i forhold til de merknader vi hadde til oppstartsvarselet. Planforslaget ivaretar barn og unges hensyn, og bidrar til å øke områdekvalitetene betydelig med gang- og sykkelveg.

I planbestemmelsene er det satt krav til tilbakeføring av midlertidig anleggs- og riggområde. Tilbakeføringen skal skje i henhold til opprinnelig bruk og naturlig revegetering med stede egne masser skal utføres så langt dette er mulig. Fylkesdirektøren anbefaler at tidspunkt for tilbakeføring av områdene stadfestes mer konkret.

Det fremkommer av punkt 3.5 i planbeskrivelsen at holdeplassene med tilhørende gang- og sykkelveg vil få universell utforming. Det er for øvrig ikke satt noen bestemmelse om dette i planbestemmelsene.

Av Plan- og bygningsloven § 1-1 «Lovens formål» fremgår det tydelig at «prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak». Videre er det i Hedmark og Opplands strategi for Innlandet universelt utformet 2025 stadfestet at det skal arbeides aktivt og målrettet for utvikling av et universelt utformet samfunn der alle kan delta på en likeverdig måte. Se <https://www.hedmark.org/globalassets/hedmark/om-fylkeskommunen/planer/innlandet-universelt-utformet-2025---felles-strategi-for-hedmark-og-oppland.pdf> for mer informasjon om den regionale strategien, samt Statens vegvesen håndbok V129 «Universell utforming av vegger og gater».

Fylkesdirektøren ser det som viktig at det nye anlegget blir opparbeidet på en slik måte at alle kan benytte anlegget på en likeverdig måte. Det forutsettes derfor at Statens vegvesen innarbeider bestemmelser om universell utforming for å sikre dette.

Vi registrerer at trerekka langs sørsida av vegen på strekninga forutsettes bevart, slik vi også la til grunn i vår uttalelse ved planoppstart. Vi har ingen merknader til planen utover dette, når det gjelder nyere tids kulturminner og kulturlandskap.

Kommentar fra Statens vegvesen: Tidspunkt for tilbakeføring av midlertidig anleggsområde og krav om universell utforming er lagt til i bestemmelsene:

3.2 Universell utforming (PBL §12-7 nr. 4)

Universell utforming skal ligge til grunn for løsningsvalg innenfor offentlig vegareal.

8. BESTEMMELSESROMRÅDE (PBL § 12.7)

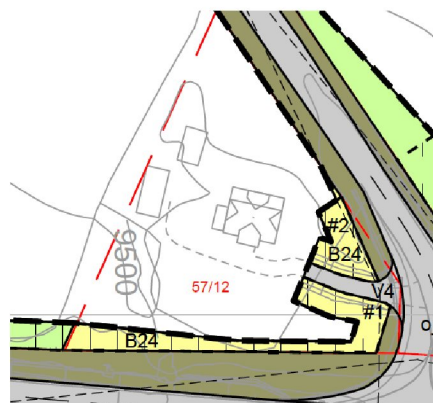
- Midlertidig anleggs- og riggområde (#1 - #10)
 - Områdene kan brukes til anleggsformål i byggetiden for veganlegget. Herunder kommer anleggsrigg, mellomlagring av masser, materialer og utstyr, etablering av anleggsveger, kjøring og oppstilling av maskiner.
 - Arealer benyttet som anleggsområde og riggområde skal tilbakeføres til opprinnelig bruk innen anleggsarbeidet er ferdigstilt. Naturlig revegetering med stedege masser skal utføres så langt dette er mulig.
 - Når kommunen varsles om ferdigstilt veganlegg tas skravuren av de aktuelle områdene ut av plankartet. Dersom arealet er tidligere regulert trer denne igjen i kraft.

Merknad fra Inger Texmo

Jeg ønsker inderlig å beholde trærne mot Fylkesvei 21, da de er viktig å ha der mot innsyn og ikke minst støy. Det ble sagt på møtet 11/3 at det ikke vil bli bygd noen støyskjerm mot Fv 21 . (støynivået fra trafikken på denne veien har eskalert de siste årene) Det ble også sagt at trærne mine skal bli stående. Håper det stemmer.

Når det gjelder innkjøringen til eiendommen min, så ønsker jeg den så nært den eksisterende som mulig, da jeg allerede har investert mye penger i drenering og graving der for noen år siden.

Kommentar fra Statens vegvesen: For å få bygget vegen og adkomsten til boligen vil det sannsynligvis måtte gå noen trær, men SVV skal strebe etter å beholde flest mulig trær mot eiendommen. Det er riktig at det ikke vil bygges noen støyskjerm mot boligen. Til informasjon reduserer ikke trær noe av støyen mot boligen, men innsynet mot boligen får det selvfølgelig konsekvenser for. Når det gjelder adkomstvegen inn til boligen ligger denne i samme trase som i dag.



Merknad fra Eldre Rådet i Eidskog

Innspill fra Eldre Rådet i Eidskog. Ang. Detaljreguleringsplan Fylkesvei 21, Vestmarkaveien, Eidskog, SAK 18/26599.

Eldre Rådet i Eidskog setter pris på at det er planlagt gang og sykkelvei på denne strekningen. Men savner fotgjengerovergang og fartsgrense 50 km/t i dette området.

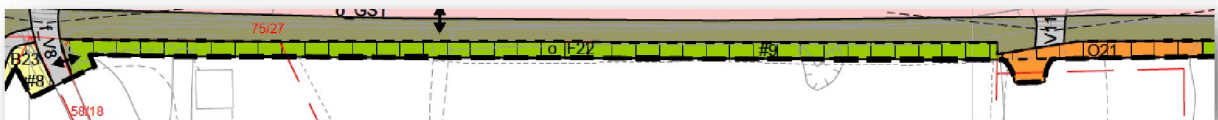
Kommentar fra Statens vegvesen: SVV tar merknadene til etterretning. Årsaken til at det er 60 km/t på strekningen er fordi strekningen ikke oppfyller krav i SVV sine fartsgrensekriterier for lavere fartsgrense. 50 km/t skal brukes på veier og gater innenfor tettbygde strøk, og denne strekningen oppfyller ikke dette kravet. Det er viktig at fartsgrensen passer med trafikantens forståelse for på best mulig måte legge til rette for at fartsgrensene respekteres.

At det ikke blir etablert gangfelt på strekningen henger sammen med at det er for få kryssende fotgjengere og forventet for høyt fartsnivå. Et gangfelt der det er få kryssende fotgjengere er sett på som en lite sikker løsning fordi mange av trafikantene som kjører på veien ikke tilpasser sin adferd mot gangfelt da de sjelden ser at det blir brukt. I tillegg gir gangfeltet en falsk trygghetsfølelse for fotgjengerne da SVV ser at fotgjengerne ofte tar det for gitt at bilene vil stoppe så lenge de har stoppeplikt for fotgjengere i gangfelt. Kombinasjonen av disse to faktorene gjør at gangfelt på slike steder er uegnet som en løsning, da det vil føre til en økt risiko for fotgjengerpåkjørsel. Krysningpunktet har på den annen side god sikt og det blir god belysning.

7 Endringer i planforslaget etter høring

Midlertidig anleggsområde #9 mot idrettsplassen er gjort litt smalere slik at den nå ligger langs gjerdet. Dette for å sikre enda større avstand til bjørketrærne langs idrettsplassen. I tillegg er #10 også markert ved Framhaldsskolen.

Opprinnelig plankart:



Nytt plankart:

