



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgave



Espen Sletten Orten

Detaljreguleringsplan for rv. 25 Vangsvegen - Åkersvikvegen

Nasjonal arealplan-ID: 084400

Hamar kommune

Drift og vedlikehold
Hamar kontorsted
18.04.2023

Innhold

1 Innledning	3
1.1 Bakgrunn og hensikt.....	3
1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	3
2 Planområdet og eiendommer som omfattes.....	5
2.1 Planområdet	5
2.2 Overordnede bilder av området	6
2.3 Eiendommer som omfattes av planarbeidet.....	7
3 Planstatus og overordnede føringer	7
3.1 Kommuneplan for Hamar – Samfunnsdelen	7
3.2 Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP).....	8
3.3 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.....	8
3.4 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.....	8
3.5 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.....	8
3.6 Retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442.....	8
3.7 Retningslinje for lokal luftkvalitet i arealplanlegging T-1520	8
4 Hovedutfordringer i planområdet	9
5 Mulighetsvurderinger.....	9
5.1 Forprosjekt før oppstart	9
5.2 Løsningsutvikling under utarbeidelse av planforslaget	9
6 Planforslaget; plankart og bestemmelser.....	10
8 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget.....	12
8.1 Trafikksikkerhet.....	12
8.2 Gang- og sykkeltrafikk	13
8.3 Kollektivtrafikk	15
8.4 Overvannshåndtering:.....	16
8.5 Vann og Avløp	17
8.4 Konstruksjoner	18
8.5 Universell utforming	19
8.6 Landskapsbilde	19
8.8 Naturmangfold	23
8.9 Kulturarv.....	24

8.10 Geologi og grunnforhold	24
8.11 Barn og unge	25
8.12 Støy	25
8.13 Luft.....	26
9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	27
10 Gjennomføring av forslag til plan	28
10.1 Framdrift og finansiering	28
10.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	28
10.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	28
10.4 Ytre miljø.....	28
12 Sammendrag av innspill og merknader	29
Vedlegg	32

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og hensikt

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Hamar kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for ny sykkelveg med fortau mellom Åkersvikavegen og Ringgata.

Hensikten med planarbeidet er at tiltaket skal gi økt fremkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen og bidra til mål om økt sykkelandel i sykkelbyen Hamar.

Regjeringen vil at det skal bli enklere å velge grønn transport i hverdagen. Veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykling og gange, og effektiv arealbruk blir enda viktigere. Slik får vi sammen ned utslippet av klimagasser, vi fjerner kø og vi reduserer støy og lokal luftforurensning.

Det legges opp til løsning der syklister ferdes på eget areal adskilt fra gående. Det er ventet at antall syklister langs Rv. 25 kommer til å øke betraktelig de neste årene, og Statens vegvesen må derfor legge til rette for den økte mengden langs sykkelveinettet. Ruten betjener deler av pendlertrafikk østfra og inn til byen, og løsningen som foreslås er en videreføring av anlegget som Nye veier har bygget igjennom Midtstranda. Det legges opp til en høystandard løsning der syklende ferdes på eget areal, adskilt fra gående.

Planen omfatter også regulering av midlertidig anleggsområder for å sikre nødvendig areal til anleggsbelte i byggefasen.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart 15.02.2023
- Reguleringsbestemmelser 18.04.2023
- Planbeskrivelse 18.04.2023
- Tekniske tegninger 06.02.2023
- Trafikkanalyse
- ROS analyse

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 veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner, T-1490.

1.3 Eksisterende planer i området

Planforslaget berører følgende planer i området:

- Detaljreguleringsplan for E6 Kåterud – Arnkvern og Rv 25 Åkersvikavegen – Åker gård
- Reguleringsplan for Sagvegen 31
- Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030

- Kommunedelplan for sørøstre bydeler
- Detaljreguleringsplan for Vangsvegen 163 M.FL.
- Mindre vesentlige endring av reguleringsplan for nordre deler av Briskebyen
- Reguleringsplan for kryss mellom Rv. 25 Vangsvegen og Fv. 77 Ringgata
- Områderegulering for Vangsvegen mellom Grønnegata og Ringgata

1.4 Planprosess og medvirkning

Avklaringsmøte om planprosess mellom Hamar kommune og Statens vegvesen ble avholdt den 11 mai 2021. Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjort i Hamar Arbeiderblad den 02. september 2021.

Frist for innspill ved varsel om oppstart var 15 oktober 2021. Det kom inn 9 innspill til varsel om oppstart. Disse er sammenstilt og kommentert i eget vedlegg.

Forslagsstiller har gjennomført flere tiltak utover det loven krever, både når det gjelder medvirkningsaktiviteter med privatpersoner, samt samhandlingsaktiviteter med offentlige instanser og foretak. I tillegg til varsling av oppstart av planarbeid, har forslagsstiller avholdt åpent møte med grunneiere i området.

Forslagsstiller har også gjennomført samhandlingsaktiviteter med kommunale instanser og foretak, samt statlige og regionale instanser og foretak. Samhandlingen har i all hovedsak bestått av dialogmøter, men i enkelte tilfeller gjennom e-postkorrespondanse

Innspillene til varsel om planoppstart ga viktig kunnskap om dagens situasjon og bruk av planområdet og tilstøtende områder. Dette er lagt til grunn som en del av kunnskapsgrunnlaget for vurdering av dagens situasjon og områdenes verdi i de ulike utfordringene i prosjektet. Dette betyr at gjennomført medvirkning har hatt påvirkning på planarbeidet, selv om ikke all medvirkning har hatt en direkte påvirkning på utforming av tiltakene.

All medvirkning og samhandling som er gjennomført som ledd i planarbeidet vil følge prosjektet videre i detaljplanlegging på byggeplan.

Offentlig ettersyn

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 29.04.2023 – 12.06.2023 på følgende steder:

- Hamar kommune, gjennom [arealplaner.no](https://www.arealplaner.no):
<https://www.arealplaner.no/hamar3403/arealplaner/608>.
- Internett: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv25vangsvegen/>

Planmaterialet legges i tillegg ut i papir-format på Hamar rådhus og Hamar bibliotek.

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Hamar Arbeiderblad. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen 12.06.2023 sendes skriftlige til: Statens vegvesen divisjon øst, Postboks 1010 Nordre ÅL, 2605 Lillehammer, eller firmapostxxxx@vegvesen.no. Merknader må merkes med: **21/16780**

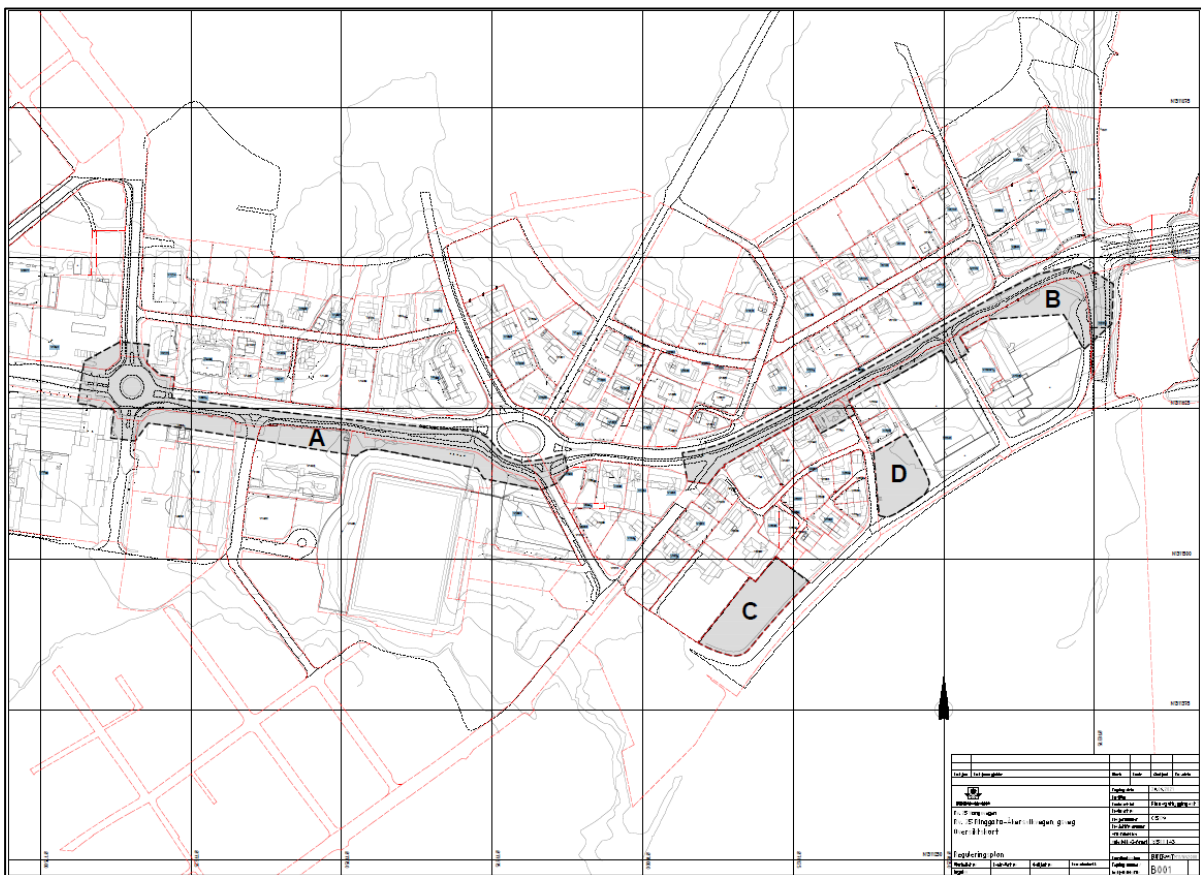
Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Kontaktperson i Hamar kommune: Arne Willy Hortmann, tlf. 62 56 30 40.
e-post: arne.willy.hortmann@hamar.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Espen Sletten Orten, tlf. 24 05 84 77.
e-post: espen.orten@vegvesen.no

2 Planområdet og eiendommer som omfattes

2.1 Planområdet



Figur 1 Eksisterende situasjon innenfor varslet planområdet.

2.2 Overordnede bilder av området





Figur 2 Overordnete bilder av strekningen. Dagens GS veg utvides til sykkelveg med fortau.

2.3 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

Tabell med gårds- og bruksnummer for eiendommer som er varslet om planarbeidet og oversikt over eiendommer som berøres av planforslaget.

1/1354	1/1366	1/1428	1/1430	1/1450	1/1458
1/1459	1/1466	1/1499	1/1501	1/1519	1/1520
1/1521	1/1522	1/1523	1/1525	1/1526	1/1527
1/1529	1/1536	1/1542	1/1562	1/1573	1/1603
1/1619	1/1621	1/1622	1/1623	1/1626	1/1624
1/1642	1/2119	1/2126	1/2127	1/2128	1/2129
1/2130	1/2131	1/2132	1/2175	1/2961	1/3616
1/3618	1/3621	1/3859	1/4358	1/4901	1/1583
1/5421	1/5431	1/7000	1/7001	1/7002	1/7003
1/7004	1/7005	1/7006	1/7006	1/7007	1/7030
1/7031	1/7032	1/7033	1/7034	1/7035	1/7303
1/7304	1/7315	1/7343	1/7430	1/7524	

3 Planstatus og overordnede føringer

3.1 Kommuneplan for Hamar – Samfunnsdelen

Innenfor satsningen om at Hamar skal være Hovedpuls i regionen. En bærekraftig mjøsby som satser på å utvikle mennesker og næringsliv er det en målsetting at det skal gjennomføres tiltak som vil redusere bruk av personbil, og gjøre kollektivtransport, gange og sykkel mer attraktivt. Kommuneplanen ønsker å sikre og tilrettelegge sammenhengende og gode sykkel- og kollektivforbindelser.

3.2 Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP)

NTP fastlegger hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk. Overordnet mål i NTP er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. I de største byene skal all veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gange og sykling.

Tilrettelegging for bruk av trygge gang- og sykkelveger er en viktig forutsetning for å få til dette.

3.3 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjene har som mål at planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem fremmer utvikling av kompakte byer og tettsteder, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Byer/tettsteder bør ha sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

3.4 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Retningslinjene legger vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering.

3.5 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge

Hensikten med forskriften er blant annet å synliggjøre barn og unge i all planlegging etter plan og bygningsloven, og gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser. Forskriften stiller krav til fysisk utforming av arealer, og blant forholdene som skal vises spesiell oppmerksomhet nevnes blant annet følgende; «arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare»

3.6 Retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved planlegging av samferdselsanlegg. For endring og utbedring av eksisterende anlegg, pkt. 5.2.2 står det at for mindre tiltak som ikke endrer støyforholdene, som gang- og sykkelveger, er det ikke nødvendig å gjøre tiltak.

Statens vegvesen vurderer i slike tilfeller tiltak for boliger som får en økning på 3 dB eller mer som en følge av endringene i geometri. Retningslinjen legger opp til at støyforholdene beregnes og vurderes i alle planprosjekter og eventuelle avvik fra grenseverdiene i tabell 2 og kvalitetskriteriene bør begrunnes i planbeskrivelsen. Retningslinjen gir anbefalinger for støygrenser i anleggsfasen.

3.7 Retningslinje for lokal luftkvalitet i arealplanlegging T-1520

Retningslinjen gir statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunens arealplanlegging. På side 4 står det at retningslinjen skal legges til grunn også for utvidelse eller oppgradering av eksisterende virksomhet der dette medfører vesentlig økning i

luftforurensningen og der bygge- og anleggsvirksomhet medfører vesentlig økning i luftforurensningen.

4 Hovedutfordringer i planområdet

Eksisterende gang- og sykkelanlegg har varierende standard og deler av dagens gang og sykkeltrase har konflikter med kryssende avkjørsler og avkjørselssituasjoner som ikke er gunstige. Foreslått tiltak for sykkel og gange innebærer en sammenhengende løsning på sørsiden av rv. 25 fra Åkersvikavegen – Ringgata. Konfliktpunktene med inn/- og utkjøringer, er redusert, og anlegget fremstår som høystandard med ny breddeutvidet løsning.

Hovedutfordringene i prosjektet er sanering av avkjørsel situasjonen ved Jula. Etter at Nye veger har bygd 4-feltsveg frem til Åkersvikavegen har rundkjøringen kommet i konflikt med krysningspunkt for gående og syklende og innkjøring til næringsområdet ved Jula. For å løse konflikten og tilrettelegge for trafikksikkerhet foreslår planforslaget å stenge avkjørselen.

Sykkelveg med fortau beslaglegger også en del parkeringsplasser som eiendommene har i dag. Der disse kan reetableres andre steder på eiendommen eller på arealer som må innløses, vil Statens vegvesen legge til rette for dette.

For å nå politiske mål om økt sykkelandel, tenke fremtidsrettet, samt tilrettelegge for bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet er det viktig med sammenhengende og logiske strekninger for gående og syklende. Foreslått tiltak vil fjerne et konfliktpunkt og bedre forholdene ved de andre.

5 Mulighetsvurderinger

5.1 Forprosjekt før oppstart

Før oppstart av reguleringsprosjektet ble det vinter 2021 gjennomført en optimaliseringsfase (forprosjekt) som tok for seg løsningsutvikling og omfang av prosjektet knyttet til kollektiv, sykkel og gange. Forprosjektet satte søkelys på å få til et mest mulig helhetlig system for alle trafikantgrupper langs strekningen og skulle avklare endelig omfang det skulle startes reguleringsplan på.

5.2 Løsningsutvikling under utarbeidelse av planforslaget

Nye løsninger må bygge opp under transportmål nasjonalt og lokalt og være robuste for framtidig by- og transportutvikling. I dette prosjektet er hensyn til trafikksikkerhet blitt vektet høyt. Det har vært en egen løsningsutvikling knyttet til utfordringer med dagens avkjørsel til næringsområdet ved jula. Det har blitt vurdert mulige erstatninger for en avkjørsel som ikke er tilfredsstillende med tanke på statusen og ÅDT`en til riksvegen. I planforslaget vil avkjørselen til næringsområdet ved jula foreslås stengt.

Planområdet har et samlet areal på om lag 24 daa. Arealene innen planområdet er foreslått regulert til følgende formål:

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 - Boligbebyggelse	0.2
1150 - Forretninger	0.2
1802 - Bolig/forretning/kontor	0.1
1810 - Forretning/kontor	1.8
1811 - Forretning/kontor/industri	1
1900 - Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	0.4
Sum areal denne kategori:	3.6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg	1.6
2012 - Fortau	1.8
2013 - Torg	1.9
2015 - Gang-/sykkelveg	0.3
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	0.2
2017 - Sykkelanlegg	2.2
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	0.1
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	2.4
Sum areal denne kategori:	10.4
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3040 - Friområde	2.0
Sum areal denne kategori:	2.0
Totalt alle kategorier:	16.0

Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelseområder	Areal (daa)
0 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	8.0
Sum areal denne kategori:	8.0
Totalt alle kategorier:	8.0

Av hele planområdet utgjør areal regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. 10.4 daa. Tilsvarende utgjør areal til midlertidige formål som i anleggsfasen gjelder anleggsbelte, riggområde og lignende ca. 8 daa.

Dagens gang- og sykkeltrase langs sørsiden av Rv. 25 legges om til en mer trafikksikker løsning for gående og syklende. Traseen justeres og anlegget oppgraderes til sykkelveg med fortau, hvorav det settes av plass til lokal overvannshåndtering i rabatter. Man ønsker å bygge opp under det grønne preget strekningen skaper i området, samt tilrettelegge for en mer trafikksikker løsning for brukerne. Tiltaket vil gi en tryggere skoleveg.

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til vegformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrænse. Matrikkelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrænser for å oppnå en tjenlig grænse ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikkellovens skranker for grænsejustering.

Det er kommunen som lokal matrikkelmyndighet som avgjør om avviket er i henhold til matrikkellovens bestemmelser, eller om det må søkes om delingstillatelse for å få matrikkelført ny eiendomsgrense. Det er også kommunen som avgjør om slike mindre avvik kan foretas uten noen endring av planen eller om det er nødvendig med en mindre endring av reguleringsplanen etter pbl § 12-14 andre ledd.

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

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

Når reguleringsplanen er endelig vedtatt vil grunnerverver fra Statens vegvesen ta kontakt med berørte grunneiere for å få til avtale om grunnerverv og midlertidig bruk av anleggsområder.

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 grunnervervsforhandlinger og inngåelse av kjøpekontrakt.

8 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget

8.1 Trafikksikkerhet

Eksisterende forhold

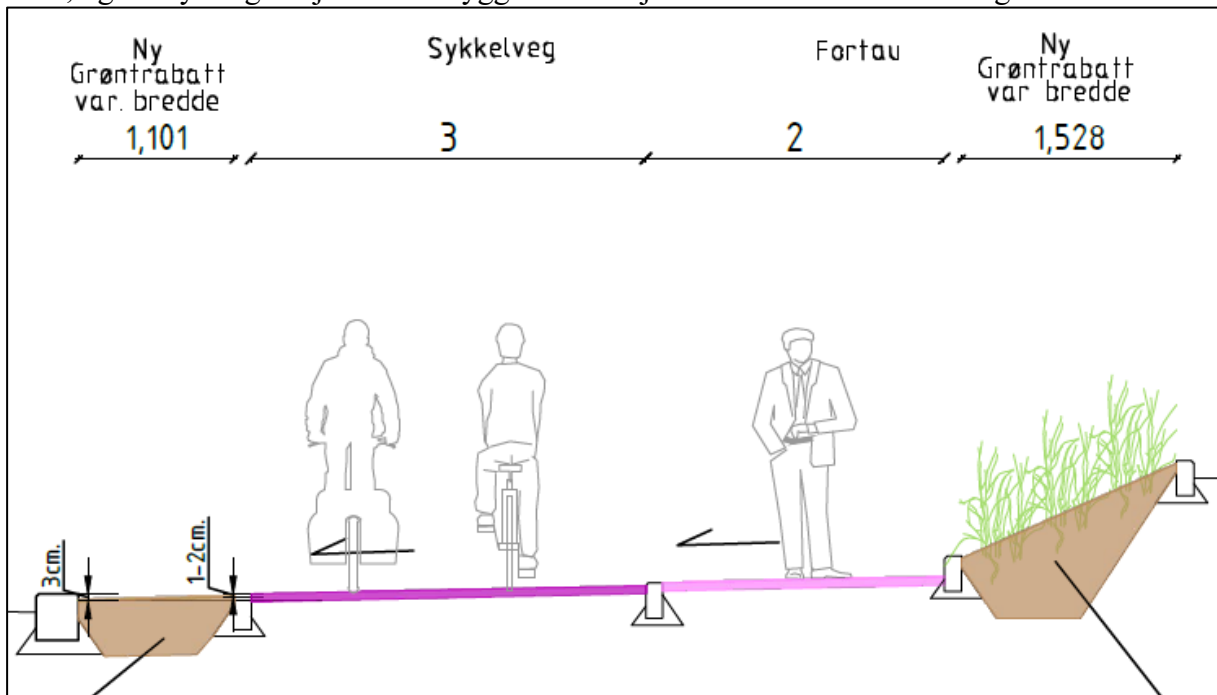
Dagens gang og sykkeltrase har i dag varierende standard slik at gående og syklende deler arealet. Kryss og avkjørselsområder er utflytende, og det er lite avstigningsareal knyttet til dagens bussholdeplasser.

Dagens strekning er definert som skoleveg og brukes hyppig av gående til og fra barnehage, barneskole og ungdomsskole. Strekingen er en naturlig forbindelse inn mot Hamar sentrum fra Ridabu for myke trafikanter.

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget er planlagt etter Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming. Dimensjonering av sykkelveg med fortau er lagt til grunn. Breddeutvidelsen dimensjoneres etter tabell 4.7, med 3 m bredde for sykkelveg og 2 meters bredde for fortau.

Planforslaget vil gi en bedre trafikkisikker og fremkommelig løsning for gående og syklende fra Åkersvikavegen til Ringgata. Hovedsakelig ved at trafikantgrupper får hvert sitt dedikerte areal, og at kryss og avkjørsler ombygges. En avkjørsel ved Jula foreslås stengt.



Figur 5 Eksempel på normalsnitt for ny sykkelveg med fortau.

For kollektiv vil busslommene få større avstigningsareal slik at det skal bli mindre konflikt mellom trafikantgrupper ved på og avstigning.

8.2 Gang- og sykkeltrafikk

Eksisterende forhold

Gang- og sykkelvegen ligger på sørsiden av Rv 25 Vangsvegen, mellom Åkersvikavegen og Ringgata. Den har også forbindelse til Sagveien, og Skogvegen sør for denne igjen.

Vangsvegen er en viktig hovedåre for mye trafikanter fra Ridabu og Vang inn til Hamar sentrum. Strekingen er en del av hovedrutene for sykkel. Det er tilrettelagt med sykkelveg med fortau fra Ridabu og over Disen bru. Videre inn til sentrum er det gang- og sykkelveg inn til krysset Vangsvegen/Ringgata. Sykkeltilbudet videre inn til sentrum herfra er sykkelfelt i Vangsvegen. Strekingen er tilknyttet sykkeltilbud, gang og sykkelveg, i sidegatene Ringgata og Skogvegen.

Strekingen er en del av «10 sykkelturer i Hamar og omegn», som er et ledd i satsingen til Sykkelbyen Hamar. Et av hovedmålene til Hamar kommune er at det skal etableres trygge og hensiktsmessige ferdslårer for gående og syklende, spesielt i tilknytning til skoleområdene og fra boligområdene til sentrum.



Figur 6 Sykkelruter inn mot og i Hamar sentrum.

Hamar skal ifølge Kommuneplanens arealdel 2018-2030 tilrettelegges som sykkelby. Det skal tilrettelegges slik at trafikkvekst i størst mulig grad tas med kollektivtrafikk og gang og sykkeltrafikk.

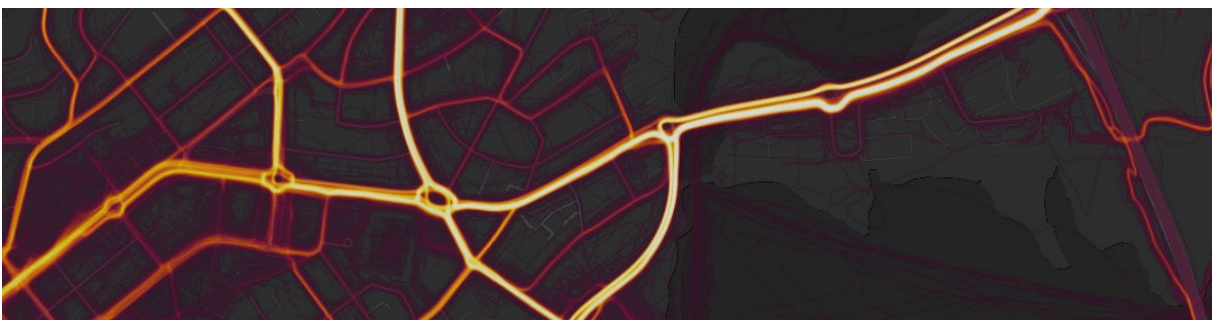
Det er et mål for Hamar sentrum skal være en «5-minutters- by» hvor det er enkelt og attraktivt å gå og sykle. Gater og byrom skal støtte opp om koblinger som gjør det enkelt å ferdes miljøvennlig i, til og fra sentrum.

Konsekvenser av planforslaget

Det gjennomgående gang- og sykkeltilbudet langs riksvegen blir beholdt i samme trasé som i dag. Ved å breddeutvide fra gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau unngår man blandet trafikk mellom fotgjengere og syklist. Krysningpunktene knyttet til kommunale veger og avkjørsler vil bygges om og fremstå tydeligere.

For at det skal være attraktivt å sykle for ulike brukere av sykkelvegen, bør det være fokus på at anlegget oppleves sikkert med tydelig avgrensning mellom fortau og sykkelveg, og grøntrabatter ut mot Vangsvegen.

Virkningene for gang- og sykkeltrafikk vurderes som særdeles positivt siden det blir færre konfliktpunkter for gang-/sykkeltrafikken.



Figur 7 Stravadata for sykkelturet. Fargeintensitet og tetthet indikerer at de sterkeste feltene har høyere trafikk av syklist.

8.3 Kollektivtrafikk

Eksisterende forhold

I eksisterende situasjon er det tre holdeplasser langs denne strekningen av Rv.25 Vangsvegen. Holdeplass ved Just Brochs gate, Briskeby og Utstillingsplassen. Av disse tre er det Utstillingsplassen som har høyest reisetall for holdeplassene i området med ca. 12 000 i retning Hamar og ca. 20 000 i retning Elverum. Dette er basert på 2019 tall da det har vært noe nedgang i ettertid som kan skyldes covid-19 situasjonen.

Det er i snitt ca. 10 busspasseringer i timen på hverdager mellom 06:00 og 18:00. Se tabell for et utsnitt ved holdeplass Utstillingsplassen.

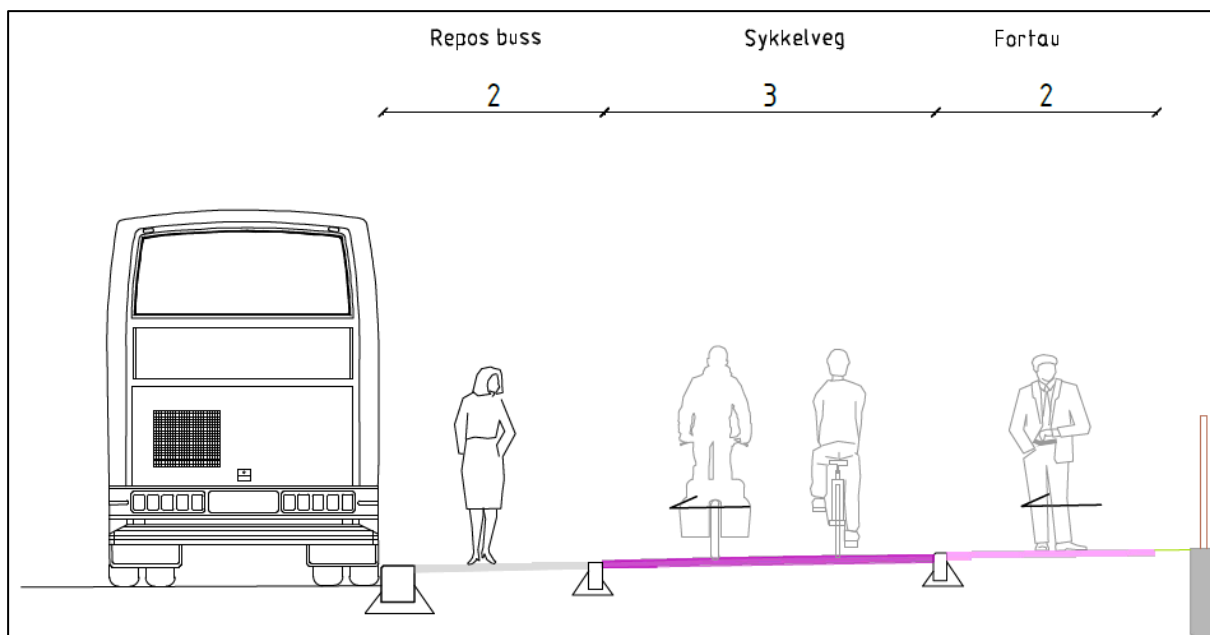
Mellom 15:30 og 16:30
15:38 Linje 105 Hamar – Kongsvinger
15:40 Linje B21 Sanderud
15:42 Linje B24 Ingeberg
15:53 Linje B26 Løten
15:55 Linje B21 Sanderud
16:06 Linje 100 Elverum
16:10 Linje B21 Sanderud
16:12 Linje B24 Ingeberg
16:17 Linje 660 Vik – Gåsbu (lokal)
16:22 Linje 675 Ilseng – Støa (lokal)
16:23 Linje B26 Løten
16:25 Linje B21 Sanderud

Konsekvenser av planforslaget

Det blir foreslått fjernet en holdeplass i vestgående retning, for å få nok arealer til gjennomføring av breddeutvidelsen for sykkelveg med fortau. Det er foreslått at holdeplass utstillingsplassen flyttes fra dagens plassering på østsiden av rundkjøringen med Ringgata, til vestsiden. I tillegg omgjøres den til en kantsteinstopp. Dette er i tråd med gjeldende føringer i regulering for Vangsvegen fra Ringgata og mot Hamar sentrum.

Det er blitt gjennomført en trafikkanalyse som detaljert går igjennom vurderinger knyttet til denne flyttingen.

Øvrige holdeplasser (Briskeby og Just Brochs gate) blir strammet opp og det vil bli satt ny kasseltstein i avstigningsarealet. Holdeplassen vil bli universelt utformet. På- og avstigningsarealet breddeutvides til 2 meter.



Figur 8 Eksempel på normalsnitt for løsning ved holdeplass med avstigningszone på 2 meter.

Virkningene for kollektivtrafikken vurderes som positiv når holdeplassområdet blir strammet opp og universelt utformet.

8.4 Overvannshåndtering:

Eksisterende forhold

Det ligger i dag sluk langs kantstein for Rv.25 hvor avrenning av østgående kjørefelt i hovedsak skjer inn mot kantsteinen i sør. Disse er etter våre registreringer koblet inn på kommunal overvannsledning. Slukene fungerer stort sett greit, men det er noe utfordringer spesielt ved overgangsfelt hvor det lett oppstår dammer helt inn mot krysningspunkter for gående/syklende. Rv. 25 har delvis dårlig lengdefall og det ser ut til å oppstå noen dammer før og etter slukpunkter også her.

Dette er enda mere utpreget i dagens fortau hvor det antageligvis pga. setninger og ujevnheter i asfalt oppstår dammer mellom slukpunktene. Spesielt nevnes området foran politihuset hvor det tydeligvis har oppstått større setninger over et underjordisk parkeringshus.

Da kapasiteten på kommunens overvannsnett er begrenset, er det ikke ønskelig fra kommunens side med økt utslipp på deres ledningsnett.

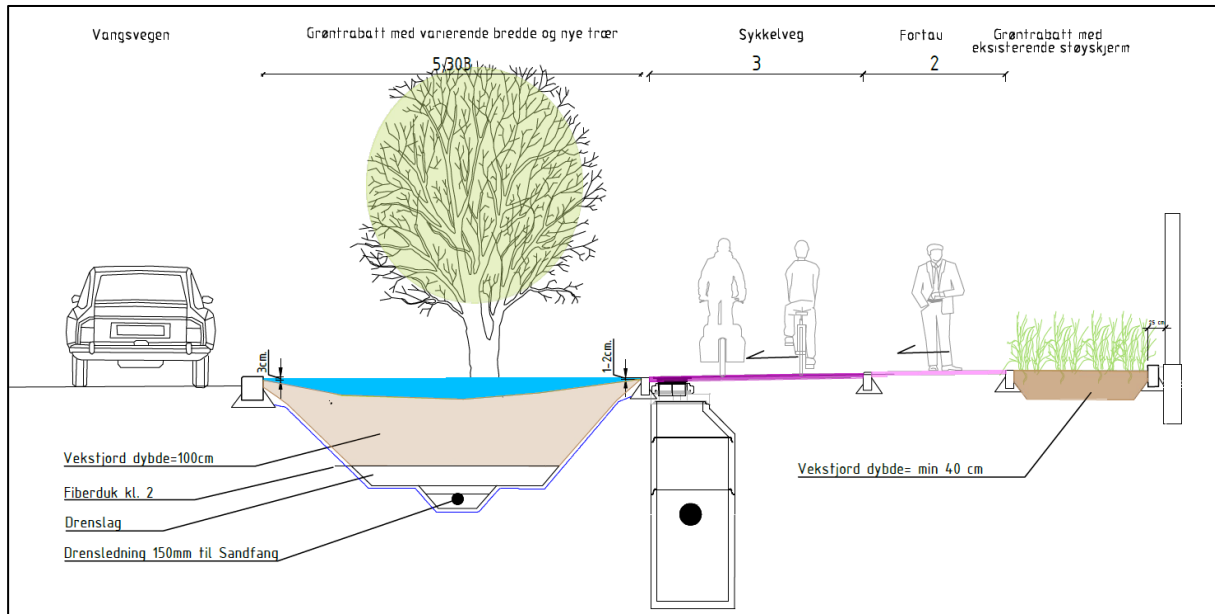
Konsekvenser av planforlaget.

Som følge av nevnte utfordringer med at vann ikke renner til slukpunkt på enkelte steder, må noen sluk tilpasses samt at det også må etableres en del nye slukpunkter for å sikre tilstrekkelig avrenning, spesielt ved alle overgangsfelt.

Da det ikke er ønskelig med økt påslipp på kommunale overvannsledninger, er det i denne planen lagt inn områder med blågrønne løsninger som tilrettelegger for fordroyning og eventuelt infiltrasjon der prosjektet tilfører mere asfaltareal. Som en sikkerhet er det vist en overløpsløsning inn på kommunalt nett.

Det er lagt inn følgende blågrønne løsninger:

- I grøntrabatt mellom Nygata og Briskeby stadion (profil 170 – 240 – del 1, ca. 178m²).
- I grøntrabatt mellom Brugata og Sagvegen (profil 0 – 240 – del 2, ca. 413m²).



Figur 9 Snitt av grøntrabatt mellom Brugata og Sagvegen som viser foreslått regnbasseng for overvannshåndtering.

I tillegg er det lagt inn et infiltrasjonssandfang ved busslomme utenfor Elkjøp sitt bygg. Her er det registrert dårlig avrenning.

Det er også lagt opp til at avrenning ut på alle grøntrabatter fra ny gang/sykkelveg, dette for å utnytte større permeabilitet i overflaten og gi naturlig tilførsel av vann til de grønne områdene. Da er det lagt til rette for at overskuddsvann kan renne til nærliggende sluk fra grøntrabattene.

Ellers er justering av posisjoner for eksisterende sluk samt plassering av nye sluk vurdert ut ifra lengdeprofilen for ny gang/sykkelveg slik at disse sammenfaller med lavbrekk langs justert lengdeprofil for ny gang/sykkelveg på strekningen.

8.5 Vann og Avløp

Eksisterende forhold

Planens beliggenhet er i et typisk sentrumsområde med gatestruktur og tilhørende kommunal VA med større hovedledninger for vann og avløp samt overvann. I hovedsak har disse beliggenhet i kjørebanelen, men mellom Nygata og Briskeby stadion ligger det en vannledning i dagens fortau, og fra Brugata til Sagvegen ligger kommunal VA for boligene på sørsiden av parsellen også delvis i dagens fortau og i grøntområdet på sørsiden av fortauet.

Konsekvenser av planforslaget.

Planområdet vil etter våre vurderinger ikke berøre eksisterende ledninger med de tiltak som er tenkt gjort i denne planen. Det blir imidlertid nærføring av eksisterende VA punktvis der nye overvannsledninger krysser disse. Dette vil bli tatt hånd om i videre planlegging. Vi ser ikke behov for omlegging av eksisterende ledningsnett. Det er kun aktuelt med justering av kumtopper på eksisterende kummer for tilpasning til ny situasjon.

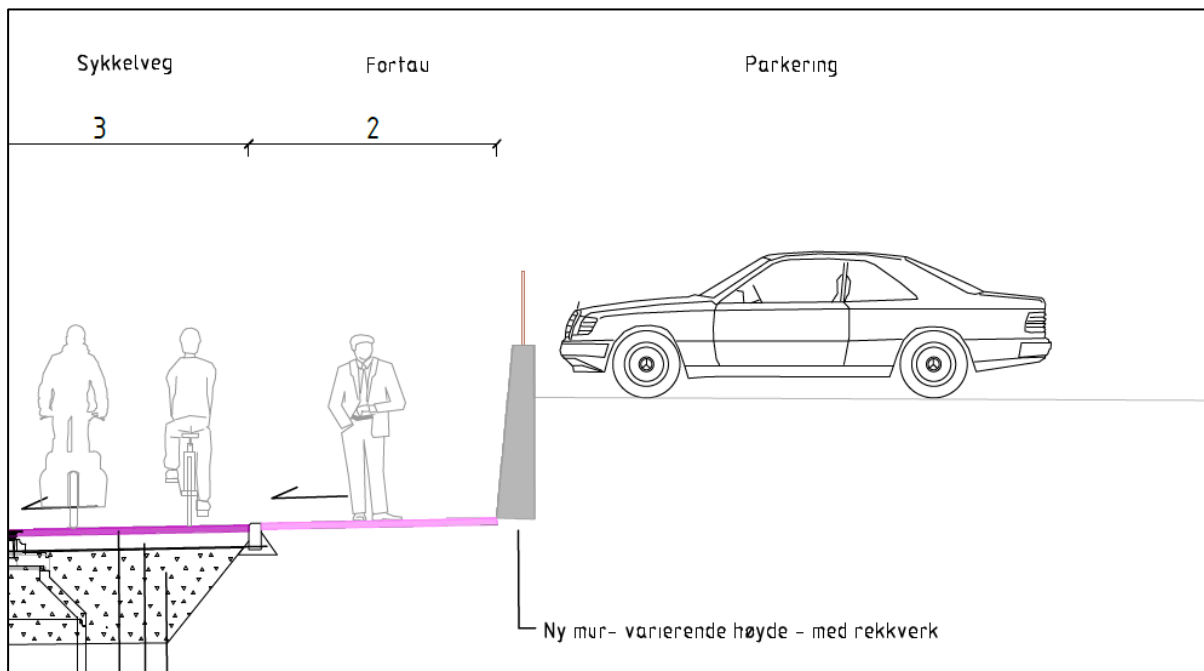
8.4 Konstruksjoner

Eksisterende forhold

Strekningen har en plasstøpt mur konstruksjon mot parkeringsplasser ved Fredvang alle.

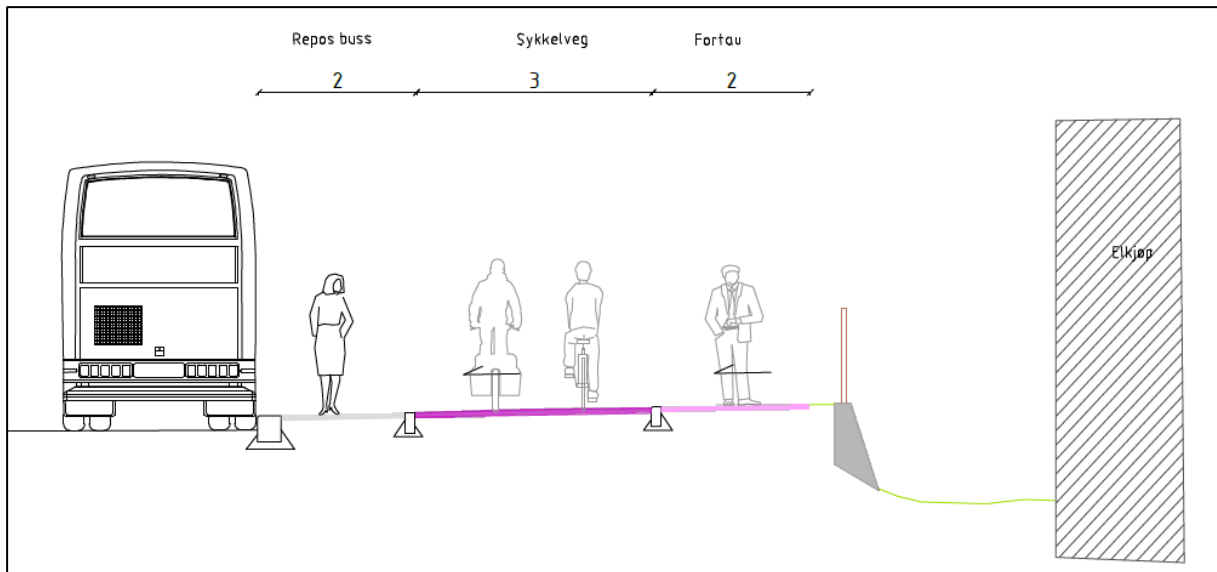
Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget fører til inngrep i sideterrenget på sør/østsiden av dagens gang- og sykkelanlegg. Dette gjør at dagens mur mot Fredvang alle må erstattes med en ny mur. Den nye muren foreslås erstattet med en ny plasstøpt mur tilpasset utvidelsen av sykkelveg og fortau.



Figur 10 Snitt av ny mur ved Fredvang alle.

Sør for Sagveien ved Elkjøp vil bredeutvidelsen føre til nærføring for skråningsutslag ved Elkjøp bygget. For å avbøte på denne ulempen foreslås det en ca. 20m lang mur for å ta opp deler av høydeforskjellene mellom bygget og ny sykkelveg med fortau. Det foreslås at denne muren også blir plasstøpt.



Figur 11 Snitt av muren ved Elkjøp

8.5 Universell utforming

Eksisterende forhold

Det er i stor grad tatt hensyn til ulike brukergrupper på strekningen. Strekningen fremstår som universell utformet med tanke på stigninger både vertikalt og horisontalt. I enkelte kryss ved overgangsfeltene er det manglende taktile oppmerking. Strekningen er en ensartet gang- og sykkelveg foruten området ved Briskeby. Dette arealet kan fremstå noe utflytende selv om man har prøvd å markere skille mellom gang- og sykkelveg og øvrig vrimleareal med 3 radet brosteinsrekke på sørsiden av anlegget.

Konsekvenser av planforslaget

Ny løsning skal tilrettelegge for alle aldre med et tilbud for flere med ulike behov. I kryss vil sykkelveg og fortau ligg i samme nivå, som kryssende veg. Det er sett på mulige møbleringssoner for å innby til hvilearealer. Strekningen vil få en flat profil, hvorav busslommer tilrettelegges med større plattform og avstigningsarealer enn i dag. Det vil også bli taktile oppmerking ved holdeplasser og ved kryssende veger.

8.6 Landskapsbilde

Eksisterende forhold

Planområdet ligger i et forholdsvis flatt landskap med svak helning ut mot Åkersvika. Strekningen er en del av hoved innfartsvegen til Hamar sentrum. På nordsiden av strekningen er det villaer med hager og støyskjermer ut mot Vangsvegen, mens sørsiden bærer preg av næringsbygg med unntak av villaområdet rundt Sagvegen med støyskjermer ut mot Vangsvegen.



Figur 12 Store deler av planområdet er dominert av et utflytende gatetverrsnitt med næringsområder og parkeringsplasser ut om Vangsvegen.

Strekningen har lite gatepreg og har et bredt gatetverrsnitt, med tilbaketrukne næringsbygg med parkeringsplasser foran.



Figur 13 Gatetverrsnittet i Vangsvegen er utflytende og bredt. Her sett mot øst fra rundkjøringen Ringgata/Vangsvegen.

Spredte trekker, ved Briskeby stadion og fra Skogveien til Åkersvikavegen er med på å markere og avgrense gaterommet på enkelte partier. Virkningen blir minimal da trærne er plantet med stor avstand og har dårlig vekst. Høye lysmaster med stor avstand gjør at gaterommet blir mer utflytende og gatepreget reduseres.



Figur 14 Stor avstand mellom trær og lysmaster gjør at gaterommet blir utflytende.

Grønnstrukturen på strekningen består av smale grøntrabatter, søyletrær ved Briskeby stadion og trekker av Lind fra Briskeby stadion til Sagvegen. Trekker som tidligere stod langs Utstillingsplassen og ved Jula er fjernet pga. tidligere vegprosjekter. Hamar er kjent som en grønn by og trekker og alléer er en del av byens særpreg. Fra tidligere byplaner har det vært et mål om å plante trær langs viktige akser og langs hovedinnsfartsårer. I kommuneplanens arealdel for Hamar 2018-2030 er det avsatt sammenhengende grøntareal sør for Vangsvegen fra sentrum fram til Nygata.

I planområdet er det tilrettelagt for overvannshåndtering i enkelte grønntarealer (se VA). Tilrettelegging av den blågrønne strukturen for rekreasjon, lek og friluftsliv skal vurderes, samt muligheten for et grønnere sentrum og grønne veger for gående og syklende.

Landemerker og siktlinjer innen planområdet skaper visuelle sammenhenger og er viktig for steds karakteren. De viktigste landemerkene på strekningen er Briskeby stadion, skulptur i rundkjøring, Hamar politi-stasjon, gamle Hedmark Meieri. Vangsvegen er en viktig siktlinje øst/vest som markerer retningen inn mot Hamar sentrum, samtidig som Vangsvegen er en visuell og fysisk barriere.



Figur 15 Viktige landemerker i planområdet: Arbeidshesten (av billedhugger Skule Waksvik), Briskeby stadion, Hamar politistasjon og gamle Hedmark meieri.

Materialvalget på dekke og vegutstyr langs strekningen varierer. I områdene ved bensinstasjonen/rundkjøring, stadion/politistasjonen, Meierigården og ved alle overgangsfelt er det brukt granittkantstein og smågatestein i enkelte rabatter. Resterende del av strekningen har betongkantstein i rabatter, med lav eller ingen vis ut mot Vangsvegen. Lysstølpene har svarte, lave master fra sentrum tilpasset gatestrukturen, mens innenfor planområdet er de galvaniserte og høyere.



Figur 16 Materialvalget langs Vangsvegen varierer med bruk av granittkantstein, smågatestein og betong kantstein.

Konsekvenser av planforslaget

Løsningen med sykkelveg og fortau med grøntrabatter med trær ut mot Vangsvegen forsterker og markerer hovedinnfartsårene til Hamar sentrum. I tillegg forbedres trivselen for mange trafikanter i gatemiljøet. Trekker, lysstolper og staudefelt i grøntrabattene er med på å gi et mer gatepreg på strekningen og avgrense det utflytende gatetverrsnittet. Grøntrabattene med trær og enkelte staudefelt fungerer som en buffer mot Vangsvegen. Grøntarealene vurderes med tanke på blågrønne løsninger og overvannshåndtering. Drift og vedlikehold må sees i sammenheng med valg av vegetasjon.

Hele strekningen er vurdert med tanke på hvor det er mulig å få til trekker og hvilke eksisterende trekker/trær som kan beholdes. Bredde på rabattene og mulighet for rotvennlig forsterkningslag under sykkelveg eller fortau avgjør muligheten til trekker og størrelsen på treet. I tillegg er stedstilpassing, årstidsvariasjon og allergivennlige treslag viktige faktorer for valg av treslag i by.

Trærne langs Briskeby Stadion, Søylepoppel og Lind, beholdes. Her kan det vurderes å forbedre forholdene for eksisterende Lindetrær i grøntrabattene ut mot Vangsvegen.

Lindetrærne langs støyskjermen i øst bør fjernes da de er i dårlig forfatning.

Det er foreslått staudefelt i grønt-rabattene inn mot sykkelvegen for å videreføre deler av konseptet fra Vangsvegen vest for planområdet. Staudefeltene er plassert på enkelte punkter bl.a. for å markere overganger, markere sitteplasser og hindre kryssing av gående. Hvilke stauder som skal brukes bør sees i sammenheng med erfaringene som er gjort vest for planområdet. For å få best mulig vekstforhold og størst mulig jordvolum for staudene er det

visse tiltak som må oppfylles: Valg av stauder som tåler salting og et krevende vegmiljø, valg av riktige jordmasser og sammenhengende jordvolum i rabatten. I tillegg er høyde og årstidsvariasjon viktig i et bymiljø.



Figur 17 Bruk av ulike stauder langs Vangsvegen inn mot sentrum.

Nye elementer, vegutstyr (skiltstolper, lysstolper) og møbler skal forholde seg til kommunens bestemmelser for material- og fargebruk i sentrum. Lysstolper skal plasseres i grøntrabattene ut mot Vangsvegen og ha en høyde som harmonerer med gatemiljøet.

8.8 Naturmangfold

Eksisterende forhold

Det er ikke registrert viktige naturtyper eller rødlista arter innenfor planområdet.

Konsekvenser av planforslaget

Det er registrert noen forekomster av kanadagullris ved planområdet. Disse ble kartlagt i juli 2022. Forekomstene som ble funnet var i hagene til folk, og knyttet til Åkersvika sitt naturvernområde.



Figur 18 Registreringer av kanadagullris i vegkart.no

8.9 Kulturarv

Eksisterende forhold

Ut ifra riksantikvarens database for kulturminner – Askeladden, er det ingen kjente fredede kulturminner innenfor planområdet. Planområdet ligger tett på Åkersvika naturreservat som på elvsholmen har en husmannsplass og et gravminne som er automatisk fredet kulturminne.

Like utenfor planområdet ligger Åkersvika naturreservat.



Figur 19 Skravert felt er Åkersvika naturreservat

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget har ingen konsekvenser for kulturarv og kulturmiljø

8.10 Geologi og grunnforhold

Eksisterende forhold

Ifølge kvartærgeologisk kart består området av fyllmasse, fluviale avsetninger og morenemateriale. Hamar ligger under marin grense, og en kan derfor ikke utelukke at det kan være marine avsetninger i området. Det er ellers ingen kvikkleiresoner i området.

Med bakgrunn i at tidligere grunnundersøkelser i området rundt den aktuelle strekningen ikke har påtruffet sprøbruddmateriale, kan en anta at massene innenfor prosjektområdet vil ha nøytral eller seig bruddoppførsel. Det er altså ikke nødvendig å vurdere områdestabilitet. Lokalstabilitet vil bli vurdert i byggeplan.

Konsekvenser av planforslaget

Det forventes ikke problemer med setninger eller stabilitet basert på de avdekkede eksisterende grunnforholdene. Ny sykkelveg med fortau kan fundamenteres etter tradisjonelle fundamenteringsmetoder.

8.11 Barn og unge

Tiltaket inngår i det regionale sykkelvegnettet og er skoleveg for videregående skoler i Hamar, samt Rollsløkka barneskole. Det er også barnehager i nærheten av planområdet.

Flere målpunkter som skoler, barnehager, servicetilbud, friluftsliv-områder og lekeplasser, ligger i en avstand innen 700-1500 m. Rollsløkken barneskole, og flere barnehager ligger nord for Vangsvegen, Sør for Vangsvegen ligger Hamar Barnehage og Briskeby Montesorribarnehage

Eksisterende forhold

Ifølge Barnetråkk-kartet fra 2005/2006, brukes strekningen i fritiden og til/fra skolen – markert med blå. Krysset Vangsvn/Disenvn/Lindbergbakken oppfattes som mye trafikk med høy hastighet. Strekningen fra Utstillingsplassen til krysset Vangsvegen/Ringgata oppfattes som trafikk farlig og har ikke endret seg vesentlig fra 2006.



Figur 20 Barnetråkk registreringer fra 2005 og 2006.

Konsekvenser av planforslaget

Løsningen sykkelveg med fortau på sør-siden av Vangsvegen, gir økt trygghet og bedre framkommelighet for gående og syklende. Økt trygghet er særlig positivt for skolebarn som bruker strekningen som skoleveg.

8.12 Støy

Eksisterende forhold

Gang- og sykkelvegtiltak er en endring av eksisterende samferdselsanlegg etter T-1442/2021 og et tiltak som i utgangspunktet ikke øker støynivået ut ifra tiltaket selv. Men endringer på geometri og endringer på konstruksjoner kan gi en endring i støynivået på omkringliggende støyfølsom bebyggelse. Dersom støyfølsom bebyggelse har over grenseverdiene i T-1442/2021 og støynivået økes med 3 dB eller mer, så vil det bli vurdert tiltak for disse

bygningene. Nye utendørs beregninger av fasadepunkter og uteoppholdsareal og eventuelt detaljerte beregninger av innendørs støyforhold må gjennomføres i byggeplanen.

Retningslinje T-1442/2021 kapittel 6 skal legges til grunn for støy i anleggsfasen.

Konsekvenser av planforslaget

Dette er en endring av eksisterende samferdselsanlegg som etter Vegvesenets vurderinger ikke gir noen økning av støy ved gjennomføringen, da tiltaket ikke medfører endringer av terreng eller kjørebane på rv. 25. Kun en breddeutvidelse av dagens gang og sykkelveg til sykkelveg med fortau.

8.13 Luft

Eksisterende forhold

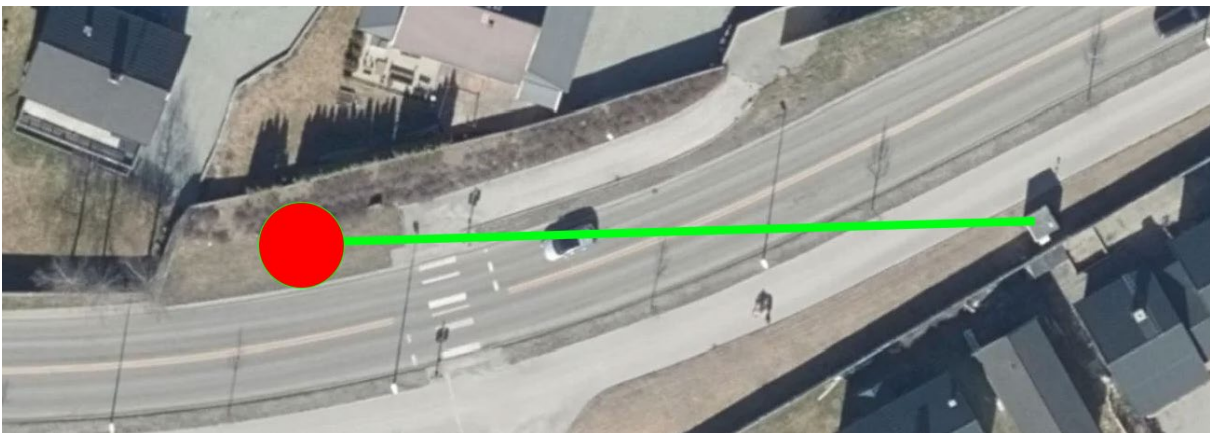
I dag er det en målebod for luftkvalitet som er plassert i grønndraget på innsiden av dagens gang og sykkelveg i nærheten av Sagvegen.

Konsekvenser av planforslaget

Denne boden må flyttes som en følge av breddeutvidelsen. Målestasjonen flyttes til ny plassering som vist under og endelig ny plassering avklares med Hamar kommune og NIBIU.



Figur 21 Støybod som må flyttes



Figur 22 Ny plassering vist med rød sirkel fra gammel plassering vist med grønn linje.

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Ekstremnedbør/overvann
- Omkjøringsmuligheter
- Fremkommelighet nødetater
- Trafikkforhold

Av disse fremsto planområdet som svært sårbart for fremkommelighet nødetater, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av *fremkommelighet for nødetater hindret pga. plantiltaket* viste uakseptabel risiko for liv og helse og fremkommelighet, og det er formulert risikoreduserende tiltak hvor det må etableres dialog med nødetatene for å finne tilstrekkelige tiltak for å sikre god fremkommelighet i anleggsfasen.

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med forslag til oppfølging av tiltak		Når tiltakene foreslås gjennomført				Status / oppfølging/merknader
ID - Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Regulerin	Byggepla	Anleggsfa	Driftsfase	
<i>Ustabil grunn</i>	Vurdere lokal stabilitet i byggeplan		X			
<i>Ekstremnedbør</i>	Krav som fremgår av håndbok N200 Vegbygging må legges til grunn for videre detaljering av overvannshåndtering.		X		X	
<i>Jordskjelv</i>	Eurokode 8 følges, NS-EN 1998-1.		X			
<i>Fremkommelighet Nødetater</i>	Etablere dialog med nødetatene for å sammen finne tilstrekkelige tiltak for å sikre god fremkommelighet i anleggsfasen.		X	X		
<i>Trafikkforhold</i>	Det anbefales at innkjøringen ved industriområdet stenges for å ikke øke sårbarheten for myke trafikanter som følger av tiltaket.				X	

VA-anlegg/ Ledningsnett	VA-anlegg/-ledningsnett må kartlegges og hensyntas i anleggsfasen.				X	
----------------------------	--	--	--	--	---	--

Se ellers hele ROS analysen som vedlegg.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanen er planlagt godkjent vår 2023, deretter starter byggeplanlegging og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for å anskaffe en entreprenør som kan bygge anlegget. Planen er at utbyggingen skal starte i 2024/2025 forutsatt at det bevilges penger til prosjektet. Hvor lang tid utbyggingen tar er avhengig av mange faktorer, men vi regner med en byggetid på ca. 12 måneder for dette anlegget.

Byggingen skal finansieres med statlige midler. Tiltaket er omtalt i gjennomføringsprogram for riksveger 2022-27

10.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det legges opp til at det i store deler av anleggsperioden vil være god fremkommelighet på strekningen. Det må forutsettes settes opp sikring mot Riksveg 25 når tiltaket skal gjennomføres. Det vil måtte bli en mindre omlegging av gående og syklende igjennom anleggsområdet. Dette vil avklares igjennom byggeplanen. Ev. omkjøringsruter for både biltrafikk og myke trafikanter blir skiltet.

10.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Aktuelle problemstillinger omkring ytre miljø skal risiko vurderes 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 byggeplanfasen, jf. Håndbok R760 Styring av vegprosjekter.

10.4 Ytre miljø

Det er gjennomført ROS-analyse der uønskede hendelser er belyst og avbøtende tiltak er identifisert. Videre vil det bli utarbeidet en egen Ytre miljøplan (YM-plan) i senere byggeplan som skal belyse og stille krav til avbøtende tiltak for omgivelsene i anleggs- og driftsfasen.

Statens vegvesen anser dette som tilstrekkelig.

12 Sammendrag av innspill og merknader

MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID FOR SYKKELVEG M/FORTAU LANGS RV 25 VANGSVEGEN MELLOM ÅKERSVIKAVEGEN OG RINGGATA.

Listen har følgende rekkefølge:

- Statlige instanser
- Organisasjoner
- Private

Liste over innspill og forhåndsuttalelser		
1.	Norges vassdrags- og energidirektorat	14.09.2021
2.	Bane Nor	24.09.2021
3.	Statsforvalteren i Innlandet	13.10.2021
4.	Innlandet fylkeskommune	18.10.2021
5.	Elvia AS	03.09.2021
6.	Eidsiva Bioenergi AS	06.09.2021
7.	Utstillingsplassen eiendom AS	04.10.2021
8.	Bjerke Eiendom Invest AS	10.10.2021
9.	Hagen familien og Hagens transport AS	15.09.2021

FORORD

Statens vegvesen er i gang med utarbeidelse av teknisk plan og reguleringsplan for sykkelveg m/fortau langs rv. 25 Vangsvegen, mellom Åkersvikavegen og Ringgata.

Den 02. september 2021 ble det i henhold til plan og bygningslovens § 12 - 8 sendt ut varsel i pressen om oppstart av planarbeid for reguleringsplan for sykkelveg m/fortau langs rv. 25 Vangsvegen, mellom Åkersvikavegen og Ringgata.

Annonsering ble gjennomført i Hamar Arbeiderblad. Samtidig ble det sendt ut skriftlig varsel til offentlige, etater, lag og foreninger, og berørte grunneiere. Frist for innspill til prosjektet ble satt til 15. oktober 2021.

Prosjektet ble også varslet digitalt på Arealplaner.no 02. september 2021, likt med varsel i pressen.

Innkommne innspill er i dette dokumentet sammenfattet og kommentert.

Avsender	Sammendrag av Innspill	Kommentar fra Statens vegvesen
Norges vassdrags- og energidirektorat	<p>På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner.</p> <p>NVEs generelle kartbaserte veileder er en veileder som leder igjennom alle fagområdene knyttet til planarbeidet. Det anbefales at denne følges.</p> <p>Dersom etter en utsjekk at planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig</p>	Statens vegvesen tar innspillet til etterretning. I planforslaget er det ikke funnet ev. temaer som berøres av sjekklisten til NVE.

	<p>ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.</p> <p>NVE ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en ønsker bistand til i den enkelte saken.</p>	
Bane Nor	Planområdet berører ikke jernbanens interesser direkte.	Statens vegvesen tar innspillet til etterretning
Statsforvalteren i Innlandet	<p>Statsforvalteren ser positivt på at det planlegges for tiltak som skal bedre trafiksikkerheten for gående og syklende. De forventer at reguleringsarbeidet sees i sammenheng med andre relevante planprosesser som pågår i Hamar kommune, blant annet kommunedelplan for Hamar sentrum.</p> <p>Det forventes at hensynet til barn og unge, samfunnsikkerhet og beredskap, og klimaendringene ivaretas som et ledd i planprosessen.</p>	<p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning.</p> <p>Planarbeidet har hatt dialogmøter underveis med Hamar kommune og Innlandet fylkeskommune for å koordinere mot andre planer og ivareta hensyn knyttet til elementer som statsforvalteren forvalter.</p>
Innlandet fylkeskommune	<p>Innlandet fylkeskommune ønsker å involveres som en del av planleggingen da dette er et viktig tiltak for å utbedre sykkelbyen Hamar.</p> <p>Kulturvernlig forhold, herunder kulturminner må ivaretas og innarbeides i planen hvis dette berøres innenfor det aktuelle området. Det stilles ikke krav til arkeologiske undersøkelser langs traseen.</p> <p>Oppdages kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeid stoppes opp og Fylkeskommunens kulturavseksjon varsles.</p>	<p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning.</p> <p>Fylkeskommunen vil være høringspartner for sykkelløsningene som foreslås og det vil innledes dialog som en del av planarbeidet.</p> <p>På grunn av at området i stor grad allerede er utbygd eller på annen måte bearbeidet anses det som lite sannsynlig at det finnes automatisk fredete kulturspor som vil komme i konflikt med tiltaket. Det er derfor ikke krav om arkeologiske undersøkelser.</p>
Elvia AS	<p>Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet.</p> <p>Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere.</p> <p>Elvia har både lavspent, og høyspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til</p>	Alle innspill fra Elvia AS på varsel om oppstart er tatt til orientering og vil bli fulgt opp i videre planlegging.

<p>Eidsiva Bioenergi AS</p>	<p>Eidsiva Bioenergi ønsker å legge fjernvarme rør i deler av den traséen som reguleringsplanen dekker.</p> <p>De har en fjernvarmeledning som ligger i Skogvegen og krysser Vangsvegen i rundkjøringen ved politihuset.</p> <p>De kan prosjektere fjernvarmerørene selv, men ønsker altså å få reservert plass i traséen hvis mulig.</p>	<p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning. Legger til rette for dialog i byggeplan</p>
<p>Utstillingsplassen eiendom AS</p>	<p>Utstillingsplassen Eiendom AS ønsket møte for å se på løsningene som var ønsket i prosjektet. Utstillingsplassen har planer om fremtidig utvikling av området med et nytt bygg på dagens parkeringsområde.</p> <p>Det er et ønske om at ny sykkelveg med fortau med tilhørende elementer tilpasser seg slik at det er mulig og utvikle området.</p>	<p>Statens vegvesen har gjennomført møte med Utstillingsplassen Eiendom AS og det ble enighet om at møtereferatet brukes som innspill til prosjektet.</p> <p>Vegvesenet vil tilpasse seg fremtidig utvikling av området med ny plassering av sykkelveg med fortau. Det er vist et forslag på ny parkeringssituasjon for dagens område i møte med Utstillingsplassen eiendom.</p>
<p>Bjerke Eiendom Invest AS</p>	<p>Bjerke Eiendom Invest ønsker at adkomst og parkering for næringseiendommen plassert på Brugata 70A, B og Brugata 72 ivaretas.</p> <p>Det må være mulig å gjennomføre svingebevegelser slik at større kolli som krever større kjøretøy enn bil har mulighet til å komme til foran (nord) bygget og på byggets østlige side for på og avlesing av varer.</p>	<p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning.</p> <p>Løsningene som planlegges i prosjektet skal koble seg på allerede regulerte løsninger i detaljreguleringen for Kastanjen. Arealet i forkant, og på østlig side av bygget vil ikke berøres. Det vil ev. komme noen mindre tilpasninger av tverrforbindelse mot Brugata og hvordan den kobler seg mot ny planlagt sykkelveg med fortau.</p>
<p>Hagen familien og Hagens transport AS</p>	<p>Kai Fleming Hagen, Else Hagen og Hagens Transport AS protesterer på forslaget om å plassere rigg- og anleggs område på området markert C, med gnr.1 bnr. 5421.</p> <p>Det er et fredelig nabolag, og det er ikke ønskelig å tillate den type virksomhet som foreslås på eiendommen. En slik foreslått bruk av eiendommen vil forringe selve eiendommen samt nabolagets kvaliteter.</p> <p>En anmoder derfor Statens vegvesen om å ta i bruk andre områder/eiendommer for sitt behov.</p>	<p>Statens vegvesen har behov for skisserte areal til midlertidig beslag til rigg- og anleggsområde, og vil derfor regulere inn området, men i mindre skala enn først vist i varsel.</p> <p>Reguleringsplanforslaget ser bort fra område C, men vil regulere inn område D som midlertidig anleggsområde (riggplass) i forbindelse med gjennomføring av prosjektet.</p>

Vedlegg

- Plankart 15.02.2023
- Reguleringsbestemmelser 18.04.2023
- Planbeskrivelse 18.04.2023
- Vedlegg 1 Trafikkanalyse
- Vedlegg 2 ROS analyse
- Vedlegg 3 Tekniske tegninger
- Vedlegg 4 Kantsteinstopp kollektiv



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag