



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE

Offentlig ettersyn
Andre gang



Google Maps
<https://www.google.com/maps>

Detaljregulering Gang- og sykkelveg Elgstua - Grønvegen

PlanID 2019008

Elverum kommune

Statens vegvesen Utbygging

Januar 2024

Innhold

1	Sammendrag	1
2	Innledning	3
3	Planprosess og medvirkning	4
3.1	Varsel om planoppstart	4
3.2	Planforslag til første gangs offentlig ettersyn	4
3.2.1	Dialog med Innlandet fylkeskommune	5
3.2.2	Planforslag til andre gangs offentlig ettersyn	6
4	Dagens situasjon	7
4.1	Beskrivelse av planområdet	7
4.1.1	Beliggenhet og arealbruk	7
4.1.2	Landskap	8
4.1.3	Kulturmiljø	11
4.1.4	Grunnforhold	11
4.1.5	Naturressurser	12
4.1.6	Nærmiljø og friluftsliv	12
4.1.7	Naturmangfold	13
4.1.8	Trafikkforhold	14
4.1.9	Teknisk infrastruktur	18
5	Rammer og premisser for planarbeidet	19
5.1	Overordnede planer	19
5.1.1	Kommuneplanens arealdel med kommunedelplaner	19
5.1.2	Kommunale temaplaner	20
5.2	Gjeldende reguleringsplaner	21
5.3	Statlige planretningslinjer, nasjonale rammer og føringer	22
6	Planforslag	24
6.1	Alternativsvurderinger	24
6.1.1	Konsept med bygate og fotgjengerkryssing i plan	24
6.1.2	Konsept med dagens undergang og fortau i Trondheimsvegen	25
6.1.3	Konsept med separat gang- og sykkelvegbru ved dagens undergang	26
6.1.4	Samlet vurdering av alternativer og videre anbefaling	27
6.2	Beskrivelse av planforslaget	28
7	Vurdering av reguleringsplanens påvirkning	34
7.1	Forhold til planer	34
7.1.1	Forhold til overordnede planer i Elverum	34
7.1.2	Forhold til gjeldende reguleringsplaner	34

7.1.3	Forhold til statlige planretningslinjer, rammer og føringer	36
7.2	Landskap	36
7.3	Kulturmiljø	37
7.4	Nærmiljø og friluftsliv	37
7.5	Naturmangfold	37
7.6	Barn og unges interesser	38
7.7	Universell utforming	39
7.8	Forurensning	40
7.9	Samfunnssikkerhet	41
7.10	Trafikkforhold	42
7.11	Teknisk infrastruktur	44
8	Gjennomføring	48
8.1	Anleggsfaseplan	48
8.2	Ytre miljøplan (YM-plan)	48
8.3	Grunnerverv	48
8.4	Framtidig drifts- og vedlikeholdsansvar	49
9	Forslagsstillers anbefaling	50
10	Vedlegg	51
11	Referanser	52

1 Sammendrag

Det er igangsatt arbeid med reguleringsplan for bygging av gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen på strekningen Elgstua–Grønvegen. Dette er en oppfølging av Plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett i Løten og Elverum kommuner (2016) som prioriterer tiltak på sidevegnettet etter omlegging av rv. 3 og rv. 25.

Forslag til reguleringsplan ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn første gang 19. mai til 2. juli 2020. Som følge av merknaden fra Innlandet fylkeskommune om tiltakets utforming ved Vestad skole, har Statens vegvesen foretatt endringer i planforslaget fra 2020. I samråd med Elverum kommune er det vurdert at endringene som er foretatt er av en slik karakter at det reviderte planforslaget må sendes ut til høring og nytt offentlig ettersyn.

Det reviderte planforslaget viderefører i hovedprinsippene tiltaket slik det framgikk av planforslaget som ble lagt ut til offentlig første gang:

Det bygges gang- og sykkelveg langs vestsiden av Trondheimsvegen på strekningen mellom Elgstua og Grønvegen. Dagens bussholdeplass ved Vestad skole opprettholdes, og det bygges en ny holdeplass for sørgående busser vis av vis denne. Det etableres i tillegg fotgjengerovergang med trafikkøy i Trondheimsvegen nord for bussholdeplassene ved Vestad skole. Det bygges videre et fortau i Grønvegen på strekningen Trondheimsvegen – Elgvegen.

Mellom Trondheimsvegen og den nye gang- og sykkelvegen etableres det en rekke med gatetrær. Trekket vil, sammen med den nye gang- og sykkelvegen og trafikkøya i Trondheimsvegen, understreke skiftet fra landeveg i spredtbygd strøk til gate i tettbygd strøk. Det er også foreslått å etablere en trekket langs parkeringa til Elgvegen 13 (tidligere Joker Foseid), slik at markeringen av tettsteds- og bybebyggelsen starter her.

Som følge av gang- og sykkelvegen som skal bygges langs Trondheimsvegen, vil dagens støyskjerm langs vestsiden av Trondheimsvegen bli revet, og ny skjerm etablert noe lenger mot vest.

Endringene som er foretatt etter første gangs offentlig ettersyn i 2020, innebærer følgende:

Dagens undergang for gående og syklende ved Vestad skole byttes ut. Den nye undergangen blir forlenget slik at det blir plass til å videreføre gang- og sykkelvegen i Trondheimsvegen over den. Nord og sør for fotgjengerovergangen mellom bussholdeplassene i Trondheimsvegen blir det etablert fartshumper.

For å åpne opp for bedre sikt i området ved fotgjengerovergangen i Trondheimsvegen, er det foreslått å fjerne en del av dagens støyskjerm ved busslomma ved Vestad skole og kryssingsområdet. Den nye støyskjermen over undergangen ved Vestad skole avbøyes for å ivareta fortsatt støyskjerming for boligene i Hagevegen nord for Vestad skole.

Dagens støyskjerm rett sør for undergangen, mellom Trondheimsvegen og Elgvegen, byttes ut med ny skjerm, og gjerde videreføres inn mot Elgvegen. Støyskjerm og gjerde bygges slik at det blir bedre sikt til gående og syklende som kommer fra Vestad skole og skal krysse Elgvegen.

På initiativ fra Elverum kommune, vil Statens vegvesen i tillegg etablere et fotgjengerfelt i Elgvegen og forsterke belysningen i krysset Elgvegen X Grønvegen. Dette er tiltak som gjennomføres for å bedre trafikksikkerheten i krysset Elgvegen X Grønvegen, og kan gjennomføres innenfor dagens vegareal uten endringer i reguleringsplankartet.

Statens vegvesens forslag i Trondheimsvegen vil legge til rette for å redusere fartsgrensen på strekningen fra dagens 60 km/t til 50 km/t. Forslag til nye fartsgrenser er vist i illustrasjonsheftet. Fartsgrense og oppmerking som vist i illustrasjonsheftet, fastsettes ikke endelig gjennom reguleringsplan. Endelig fartsgrenser på strekningen blir fastsatt etter bestemte kriterier (fartsgrensekriteier) etter egen prosess og vedtak med hjemmel i skiltforskriften. Statens vegvesen har sendt forslag til plan for skilt og oppmerking på høring til kommunen, fylkeskommunen og politiet i egen sak.

I denne planbeskrivelsen vurderes de planlagte tiltakenes påvirkning på landskap, kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, barn og unges interesser, universell utforming, forurensning, samfunnsberedskap, trafikkforhold og teknisk infrastruktur. På bakgrunn av vurderingene mener Statens vegvesen at de foreslåtte tiltakene vil ha positive konsekvenser for miljø og samfunn.

2 Innledning

Statens vegvesen har i samråd med Løten og Elverum kommuner utarbeidet en plan for prioritering av miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett for rv. 3 og rv. 25 (2016). Dette er en del av utbyggingen av ny rv. 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet gjennom de to kommunene som ble prioritert i Nasjonal transportplan 2014-2023. I Elverum kommune er det prioritert midler til enkle miljøgatetiltak på strekningen Elgstua – Grønvegen langs Trondheimsvegen.

Ny rv. 3 avlaster lokalvegnettet. Det er satt i gang arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelveg på strekningen Elgstua – Grønvegen for å tilpasse vegen til den nye situasjonen. Trondheimsvegen "bygges ned" på denne strekningen for å understøtte at fjerntrafikken naturlig velger den nye riksvegen. Tiltakene skal gi bedre miljø og trafikksikkerhet langs det lokale vegnettet, og legge til rette for at en større del av korte reiser tas ved å gå og sykle.



Figur 1: Kart som viser planområdets plassering i Elverum kommune.

3 Planprosess og medvirkning

Diagrammet viser normal planprosess i henhold til plan- og bygningsloven. Plan- og bygningslovens §3-7 gir Statens vegvesen hjemmel til selv å legge reguleringsplan ut til offentlig ettersyn. Statens vegvesen har i samråd med Elverum kommune vurdert det slik at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger. Virkningene av tiltaket synliggjøres og vurderes i denne planbeskrivelsen.

Dersom det avdekkes forhold som krever avbøtende tiltak, vil dette komme frem av planmaterialet. Planmaterialet vil ivareta de hensynene som er nødvendige for å sikre at tiltaket ikke gir vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn.

3.1 Varsel om planoppstart

Statens vegvesen varslet oppstart av planarbeid ved brev av 08.10.19, med frist for innsending av innspill 12.11.19. Planoppstart ble varslet med annonse i Østlendingen og på Vegvesenets nettsider.

Statens vegvesen mottok ni innspill og merknader til varselet. Sammendrag av, og kommentarer til disse følger i eget vedlegg. Vedlegget fulgte også planforslaget til første gangs offentlig ettersyn. I tilknytning til varsel om planoppstart og som del av anleggsarbeidet på rv. 3/rv. 25, ble det arrangert åpen kontordag på Statens vegvesens anleggskontor på Ånestad den 05.11.2019. Vegvesenets folk var til stede for å gi informasjon og ta imot innspill til planarbeidet.

3.2 Planforslag til første gangs offentlig ettersyn

Statens vegvesen sendte et forslag til reguleringsplan på høring og offentlig ettersyn i perioden 19.05-02.07.20. Som følge av restriksjoner knyttet til Covid 19-pandemien, ble det ikke gjennomført felles grunneiermøte/åpen kontordag i denne perioden. Det ble åpnet for at særskilt avtale kunne gjøres innenfor rammen av restriksjonene for smittevern.



Planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn var utarbeidet på bakgrunn av et samarbeid med Elverum kommune og daværende Hedmark fylkeskommune. Planforslaget tilrettela for gang- og sykkelveg langs vestsiden av Trondheimsvegen på strekningen Elgstua – Grønvegen. Dagens støyskjerm langs vestsiden av Trondheimsvegen ble foreslått flyttet noe mot vest. I planforslaget ble dagens undergang for gående og syklende ved Vestad skole opprettholdt. Grunnet lite plass ble det kun tilrettelagt for fortau i Trondheimsvegen over undergangen. Fortauet ble foreslått videreført inn i Grønvegen på strekningen Trondheimsvegen – Elgvegen. Det ble videre foreslått å etablere ny bussholdeplass vis av vis eksisterende bussholdeplass ved Vestad skole for sørgående busstrafikk. Planforslaget tilrettela videre for en fotgjengerovergang med trafikkøy i Trondheimsvegen mellom bussholdeplassene.

Mellom Trondheimsvegen og den nye gang- og sykkelvegen var det foreslått å etablere en rekke med gatetrær. Tilsvarende var det foreslått en trerekke langs parkeringa til Elgvegen 13 (tidligere Joker Foseid). Trerekkene skal bidra til å understreke overgangen til tettsteds- og bybebyggelsen.

Etter fristens utløp hadde Statens vegvesen mottatt fire merknader til planforslaget. Sammendrag av og kommentarer til disse følger i eget vedlegg til denne planbeskrivelsen. Statens vegvesen har vært i dialog med Terningmoen Borettslags styre forut for og i etterkant av første gangs offentlig ettersyn.

3.2.1 Dialog med Innlandet fylkeskommune

Trondheimsvegen (avlastet rv. 3) er etter vedtak i Vegdirektoratet, omklassifisert til fylkesveg på strekningen. Formell overtakelse vil først tre i kraft etter at tiltaket er gjennomført, og vegen er formelt overtatt av Innlandet fylkeskommune.

Innlandet fylkeskommune hadde merknader til tiltakets utforming slik det var beskrevet i planforslaget ved første gangs offentlig ettersyn. I merknaden ble det bl.a. uttrykt bekymring for om trafikksikkerheten var tilstrekkelig ivaretatt. Bakgrunnen for bekymringen hadde sitt utgangspunkt i at det ble introdusert en fotgjengerovergang i Trondheimsvegen rett vis a vis Vestad barneskole i tillegg til dagens undergang ved Vestad. Fylkeskommunens merknad ved offentlig ettersyn kommer frem av brev av 02.07.20, og er oppsummert i vedlegg til planbeskrivelsen.

Statens vegvesen tok på denne bakgrunnen initiativ til dialog med Innlandet fylkeskommune som framtidig vegeier. Etter første gangs offentlig ettersyn har det vært flere møter med Innlandet fylkeskommune over en lengre periode. Det har vært gjennomført trafikk telling og fartsmåling vha. radar som del av denne oppfølgingen. Det har vært vurdert og diskutert ulike løsninger. Det er videre gjennomført trafikksikkerhetsrevisjoner underveis i arbeidet og i tilknytning til vurdering av ulike løsninger; ved Innlandet fylkeskommune i januar 2021 og Statens vegvesen i midten av mars 2023. Hovedinnholdet og vurderingen av de ulike alternativene framgår av kapittel 6.1.

Statens vegvesen har valgt å foreta endringer i planforslaget fra 2020 på bakgrunn av prosessen med Innlandet fylkeskommune og i dialog med Elverum kommune. Planforslaget som nå fremmes, er nærmere beskrevet i kapittel 6.2.

3.2.2 Planforslag til andre gangs offentlig ettersyn

I samråd med Elverum kommune er det vurdert at endringene som er foretatt i planforslaget etter første gangs offentlig ettersyn, er av en slik karakter at det reviderte planforslaget må sendes ut til høring og nytt offentlig ettersyn.

Statens vegvesen har hatt dialog med Terningmoen Borettslag og gitt informasjon om det reviderte planforslaget til eier og fester i Elgvegen 13 forut for andre gangs høring og offentlig ettersyn.

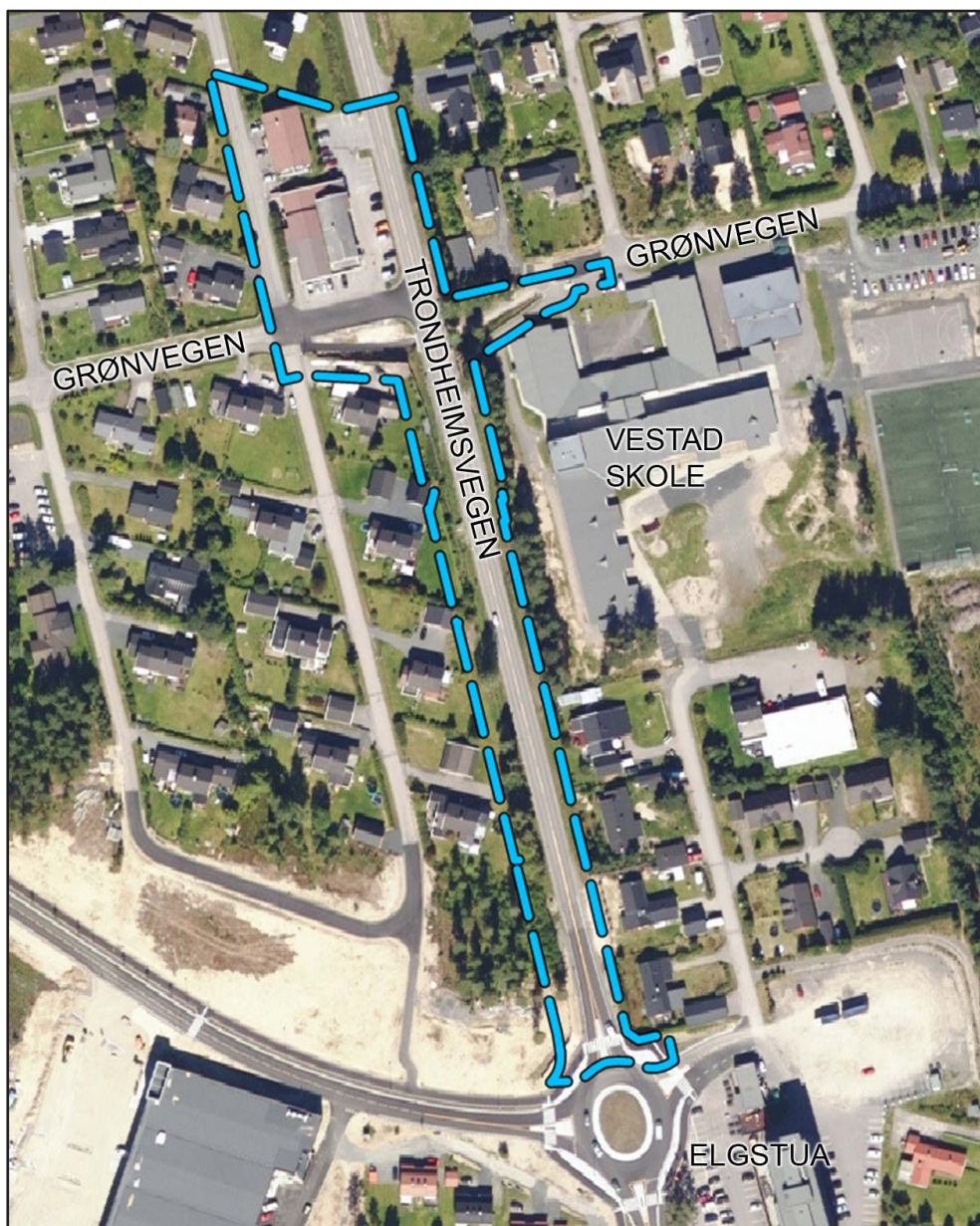
Denne planbeskrivelsen redegjør for det reviderte planforslaget og virkningene av dette.

4 Dagens situasjon

4.1 Beskrivelse av planområdet

4.1.1 Beliggenhet og arealbruk

Planområdet omfatter i hovedsak Trondheimsvegen mellom Elgstua og Grønvegen. Planområdet tar i tillegg med seg deler av Grønvegen, samt Elgvegen 13 (tidligere Joker Foseid), Elgvegen 15 samt deler av boligtomtene langs Trondheimsvegens vestside. Vestad skole ligger inntil planområdet.



Figur 2: Planområdets beliggenhet. Blå stiplet linje markerer plangrensa.

4.1.2 Landskap

Trondheimsvegen ligger på vestsiden av Glomma i en bred dal som følger elvas retning nord-sør. Terrenget er forholdsvis flatt. Det er Glomma i øst og barskogen vest for bebyggelsen som danner avgrensningen av det overordnede landskapsrommet på denne siden av Elverum.



Figur 3: Flatt elvelandskap i svakt daldrag langs Glomma. Planområdet markert med blått omriss.

Utover Glomma er det få orienteringspunkter i det flate landskapet. Det er vegetasjon og karakterendringer i bebyggelsen som avgrenser de småskala landskapsrommene.

Trondheimvegen skjærer gjennom bebyggelsen og danner en barriere i boligområdet på Vestad. Dette er et villastrøk som er typisk for et utbyggingsmønster fra 60–80-tallet med romslige hager. Bebyggelsen er adskilt fra riksvegen med solide valler og støyskjermer som også gir god visuell skjerming. Det er godt etablert vegetasjon, både i hagene og på vollene. Fra Trondheimsvegen oppleves strekningen innenfor planområdet mer som en landeveg enn som en gate gjennom tettbygd strøk.

Ved Elgvegen 13 og 15 endrer landskapet karakter. Her er det et åpent landskapsrom med grå arealer i form av parkeringsplass og veger. Gang- og sykkelvegundergangen mellom Elgvegen og Vestad skole tilfører området en terrengvariasjon i det ellers flate landskapet.



Figur 4: Trondheimsvegen sett nordover fra rundkjøringen ved Elgstua (Statens vegvesens vegbilder)



Figur 5: Trondheimsvegen sett nordover i retning mot Vestad skole (Statens vegvesens vegbilder)



Figur 6: Trondheimsvegen sett nordover ved Vestad skole (Statens vegvesens vegbilder)



Figur 7: Trondheimsvegen/Grønvegen sett nordover. Elgvegen 13 på vestre side (Statens vegvesens vegbilder)



Figur 8: Undergang mot Vestad skole sett nordfra (Statens vegvesens vegbilder)



Figur 9: Elgvegen 13 sett nordfra i Trondheimsvegen (Statens vegvesens vegbilder)



Figur 10: Trondheimsvegen sett sørover mot Elgvegen 13 og 15 (Statens vegvesens vegbilder)



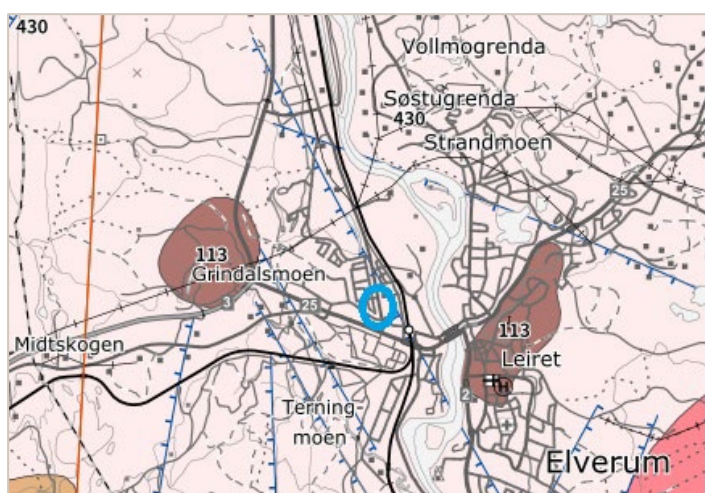
Figur 11: Trondheimsvegen sett sørover fra Mårvegen (Statens vegvesens vegbilder)

4.1.3 Kulturmiljø

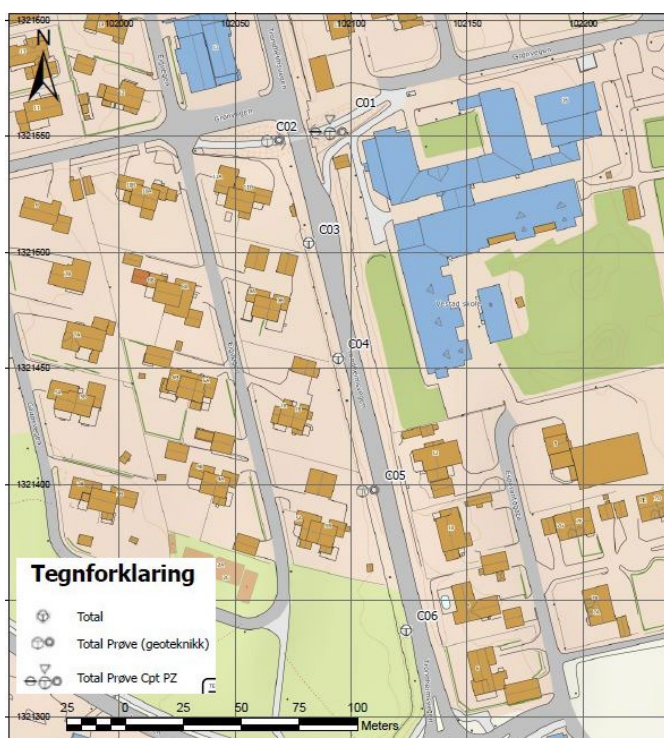
Det er ingen registrerte automatisk freda kulturminner innenfor eller inntil planområdet. Tidligere Hedmark fylkeskommune har ved innspill til varsel om planoppstart uttalt at det ikke er kjente automatisk fredete kulturminner innenfor det aktuelle området eller i den umiddelbar nærheten. Betydelige deler av området er utbygd og bearbeidet. Det ligger ikke SEFRAK-registrert bebyggelse innenfor eller inntil planområdet.

4.1.4 Grunnforhold

Berggrunnen i området består av granittisk gneis, og er en del av det sørøstnorske grunnfjellsområdet. Kwartærgeologisk kart fra Norges geologiske undersøkelse (NGU), viser at området består av breelvvavsetninger.



Figur 12: Utsnitt fra berggrunnskart (granittisk gneis angitt som lys rosa farge) (Norges Geologiske Grunnundersøkelers kartbase NGU.no)



Dette understøttes av de utførte grunnundersøkelser i desember 2023, som har påvist forekomster av rundt 20 meter løsmasser over berg, med høy sonderingsmotstand. Det er utført prøvetaking i de øvre 5 metrene, som er funnet å være grusig sand. Det er installert poretrykksmålere for å vurdere nivå av grunnvann, i 2, 8 meter dyp (målt tørr på dato for installasjon).

Grunnforhold vurderes ikke å gi anledning til spesielle utfordringer for etablering av ny undergang ved Vestad skole.

Figur 13: Borplan

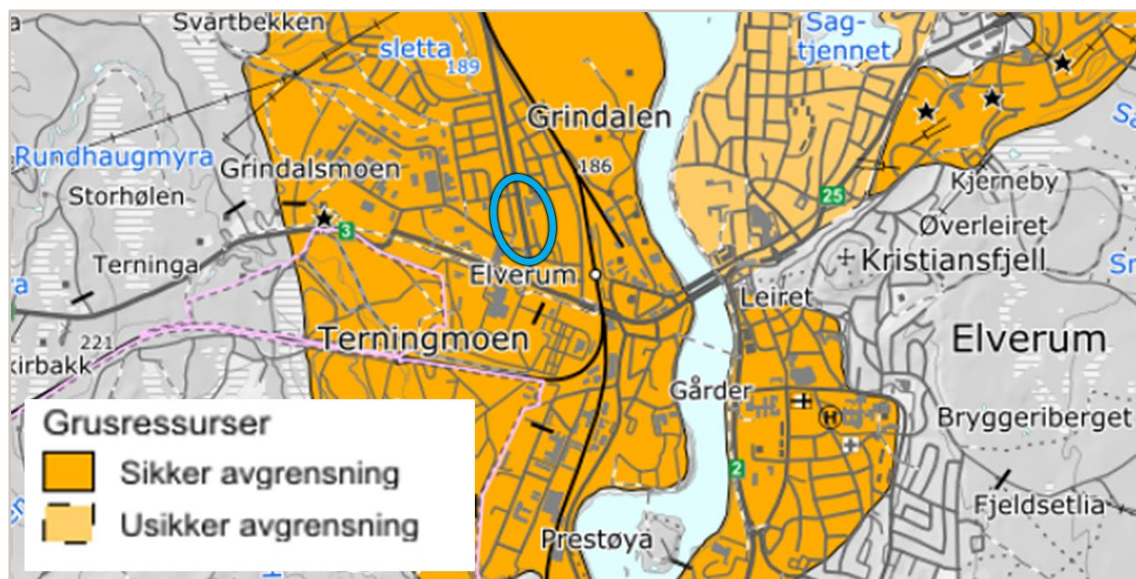
4.1.5 Naturressurser

Landbruk

Planområdet ligger i bebygd område, og berører ikke landbruksressurser.

Georessurser

Det er registrert grusressurser flere steder langs Glomma. Store deler av Elverums by- og tettstedsbebyggelse ligger på en slik grusressurs.



Figur 14: Utsnitt fra ressurskart (Norges geologiske undersøkelses kartbase NGU.no)

Planområdet omfatter eksisterende vegareal og tilgrensende bebygd areal. Det er ikke aktuelt å ta ut grusmasser eller andre georessurser i dette området.

Vannressurser

Glomma ligger øst for planområdet. Restriksjonsområdet for grunnvannsforsyning ligger ca. en halv kilometer nord for planområdet. Etablering av tiltak langs Trondheimsvegen vil ikke påvirke vannføringen i Glomma eller mulig utnytting av vannressurser. Bebyggelsen har offentlig vannforsyning.

4.1.6 Nærmiljø og friluftsliv

Boligbebyggelsen på Vestad er delt i to av barrieren som dannes av Trondheimsvegen. Boligområdet består av villabebyggelse med forholdsvis romslige hager som gir området et grønt preg. Det er ingen rekreasjonsområder i umiddelbar nærhet av planområdet. Barna benytter utearealene til Vestad skole og Nordmo barnehage også på fritiden.



Figur 15: Flyfoto over Vestad og nærområdet

Boligveger og gang- og sykkelveger kan benyttes som forbindelse til rekreasjonsområder og fritidsaktiviteter, f.eks. Terningen Arena og stinettet i skogen på Terningmoen. Det er mange barrierer i form av trafikkerte veger mellom Vestad og disse rekreasjons- og aktivitetsområdene.

Skog- og myrområdene vest for Grindalsmoen næringsområde kan nås via forholdsvis trygge boligveger, og nettverket av stier og traktorveger leder ut i vidstrakte skogområder mot nord og vest.

4.1.7 Naturmangfold

Planområdet er preget av bebyggelse og infrastruktur. Mellom støytiltakene og vegen er det grasbakke som skjottes regelmessig av Statens vegvesen. Langs støyskjermen vokser det stedvis bjørk, furu, rogn og selje. Ingen av trærne er gamle. De eldste trærne anslås til å være rundt 60-70 år. De private hagene består av gressplen, enkelte trær, busker og stauder.

Det er registrert 4 arter av særlig stor forvaltningsinteresse (gråmåke, fiskemåke, grønnfink, gulspurv - alle med rødlistekategori VU¹), samt 4 arter av stor forvaltningsinteresse (tårnseiler, konglebit,



Figur 16: Utsnitt fra Artskart (2023)

¹ VU: Sårbar

gjøk og tyrkerdue - rødlistet som NT²) i boligområdet i tilknytning til planområdet. De fleste registreringer er av fugler på næringssøk eller under forflytning. Det er ukjent om noen av artene også hekker i boligområdene. Boligområder med hager er attraktive for fugl som leveområder og til næringssøk. Planområdet vurderes likevel som en lite viktig del av leveområdet til de registrerte fugleartene, selv om det kan forekomme hekking.

I et utvidet influensområde (mot Elgstua) er det i tillegg registrert hettemåke (CR³), storspove (EN⁴), fiskeørn (VU), kornkråke (VU), gråspurv (NT), stær (NT) – ingen av dem registrert som hekkende.

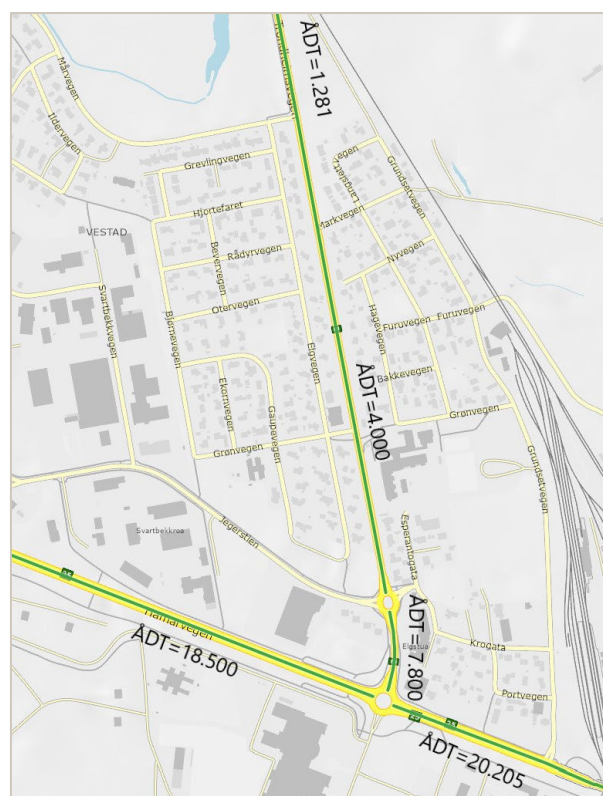
Det finnes fremmede karplanter langs eksisterende veg, kfr. Figur 16 (Artskart, søk sist 15.06.23). Det er registrert lupin og kanadagullris, som begge er arter som kan true norsk natur. Lupin og kanadagullris har kategori svært stor risiko (SE⁵) på norsk fremmedartsliste.

4.1.8 Trafikkforhold

Trafikkmengde

Ny rv. 3 / rv. 25 ble åpnet for trafikk sommeren 2020. Dette har ført til en reduksjon i trafikkmengden på Trondheimsvegen. Det framgår av Vegdatabanken (NVDB) at trafikkmengden er 4000 kjøretøy (ÅDT 2022) i Trondheimsvegen på strekningen Elgstua - Mårvegen. Andel tungtrafikk på samme strekning er angitt til 5%.

Det er gjennomført en radartelling som inngår i grunnlaget for å fastsette trafikkmengden på strekningen i NVDB.



Figur 17: Trafikkmengde i 2022 (NVDB)

² NT: Nær truet

³ CR: Kritisk truet

⁴ EN: Sterkt truet

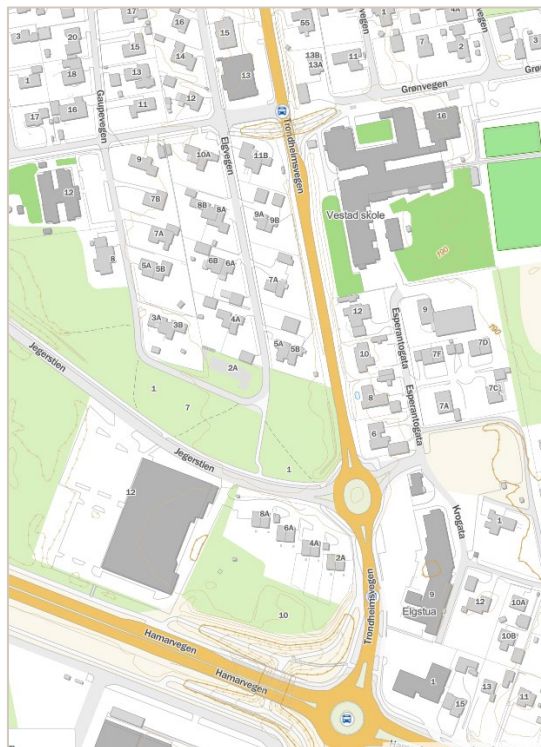
⁵ SE gjelder økologisk risiko

Kjøreveger

Trondheimsvegen (avlastet rv. 3) er etter vedtak i Vegdirektoratet, omklassifisert til fylkesveg på strekningen Basthjørnet - Grundsetmoen. Formell overtakelse vil først tre i kraft etter at tiltaket som omfattes av reguleringsplanforslaget er gjennomført, og vegen formelt er overtatt av Innlandet fylkeskommune.

På strekningen som omfattes av reguleringsplanforslaget er det ingen direkte avkjørsler til Trondheimsvegen utover avkjørselen til Elgvegen 15.

Grønvegen er en kommunal boliggate som gir atkomst til boligområdene på vestsiden av Trondheimsvegen.

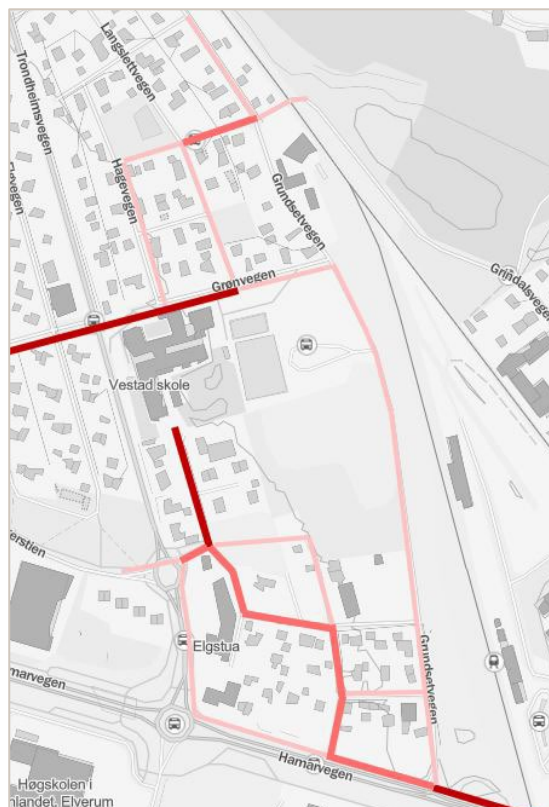


Figur 18: Kjøreveger gjennom planområdet (Innlandsgis.no)

Tilbud til gående og syklende

Det er i dag gang- og sykkelveg langs rv. 3/ rv. 25 inn mot Elverum. Det er også gangveg, fortau og oppmerkede fotgjengeroverganger ved Elgstua. Herfra og nordover er det ikke tilbud for gående og syklende langs Trondheimsvegen. De myke trafikantene er henvist til Elgvegen, som er en boliggate parallelt med Trondheimsvegen på vestsiden. Ved Vestad skole er det en gang- og sykkelveg med undergang under Trondheimsvegen. For gående og syklende er dette en viktig forbindelse mellom områdene på østsiden og vestsiden av vegen.

Det er gjennomført barnetråkkregistreringer høsten 2023 for Vestad skole. Illustrasjonen viser hvilke veger barna bruker som skoleveg. Mørkere farge angir hyppigere bruk.



Figur 19: Barnetråkkregistrering Vestad skole (Elverum kommune)

Kollektivtilbud

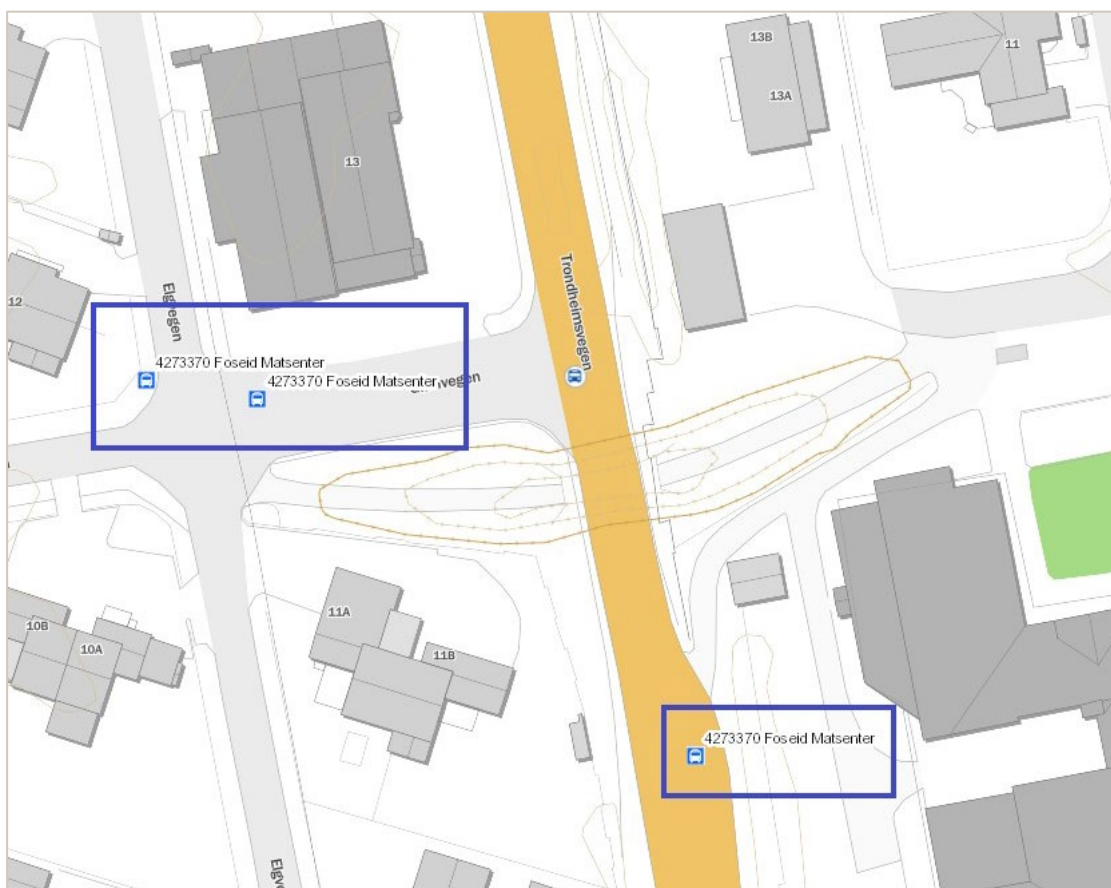
Det er tre bussruter som trafikkerer i/gjennom planområdet. Disse er:

- B62: Elverum torv – Vestad, bybuss
- 802: Rena – Elverum
- 819: Vestad – Elverum, skolerute

Bybussrute B62 kjører Trondheimsvegen og inn Mårvegen til Slåttmyrbakken og tilbake gjennom boligområdet via Elgvegen ut Trondheimsvegen. Skolebussrute 819 går gjennom planområdet fra Slåttmyrbakken via Mårvegen og inn Markvegen og videre gjennom Langslettvegen til Vestad skole. Rute 802 går gjennom planområdet via Trondheimsvegen.

Holdeplassen Foseid matsenter benyttes for to av bussrutene og er i praksis tre holdeplasser. Disse er plassert slik:

- Busslomme i Trondheimsvegen ved Vestad skole for nordgående rute B62
- Kantstopp i Grønvegen, nordgående skolerute 819
- Kantstopp i Elgvegen, sørgående rute B62 og skolerute 819



Figur 20: Plassering bussholdeplasser for Foseid matsenter (Innlandsgis.no)

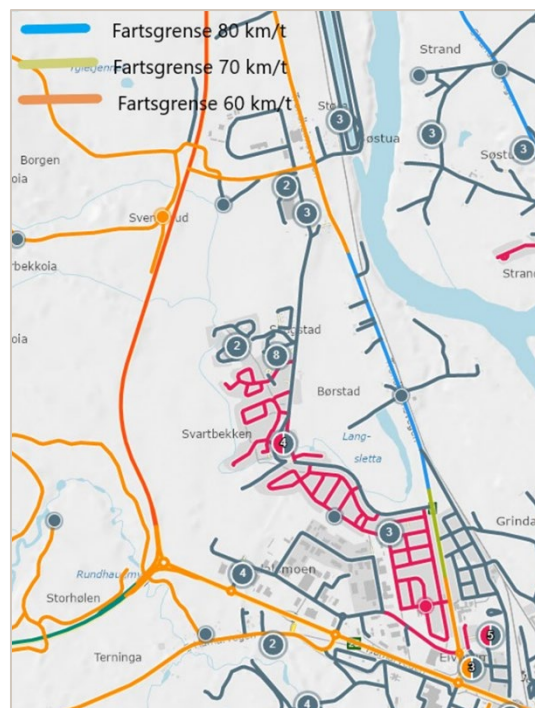
Rute B02 har holdeplass Mårvegen som ligger i Trondheimsvegen for nordgående trafikk og ved krysset Trondheimsvegen/Mårvegen for sørgående trafikk.

Fartsgrenser

Dagens fartsgrenser for Trondheimsvegen er som følger:

- 60 km/t: Kryss rv. 25 Basthjørnet - nord for Vestad skole
- 70 km/t: Nord for Vestad skole - Nord for Mårvegen
- 80 km/t: Nord for Mårvegen - sør for Grundsetmoen
- 60 km/t: Sør for Grundsetmoen - Svingenvegen

Opprinnelig 60-sone på Grundset ble i 2020 forlenget med 1700 meter sørover, som et av tiltakene for tilrettelegging for myke trafikanter i kjølvannet av omlagt rv. 3.

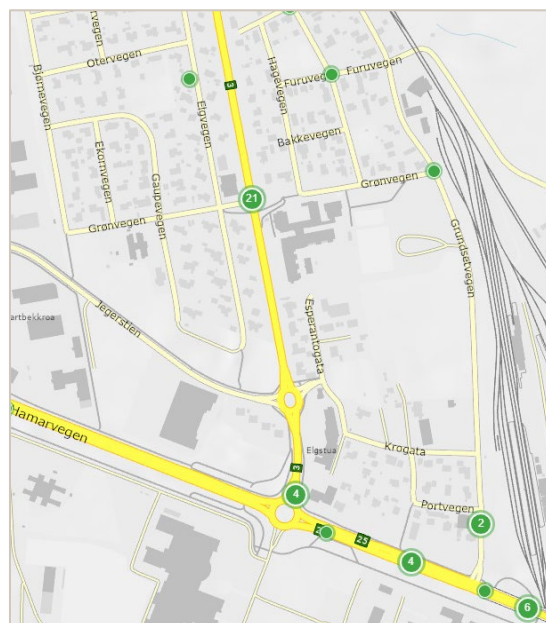


Figur 21: Fartsgrenser (NVDB)

Trafikksikkerhet

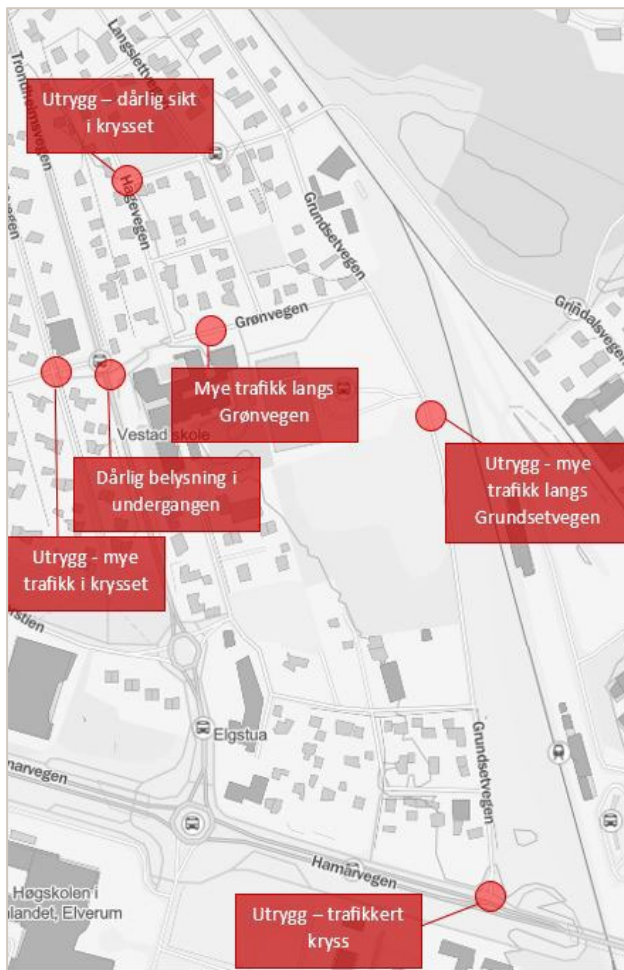
Det er registrert en rekke trafikkulykker innenfor og rundt planområdet. Det er registrert ca. 21 ulykker i/omkring kryssområdet ved Grønvegen de siste 30 årene. De fleste er knyttet til påkjørsler av kjøretøy som har vært på veg inn Grønvegen og/eller på veg til parkeringsplassen til Elgvegen 13.

Det har også vært et tilfelle av utforkjøring hvor et kjøretøy har kommet utfor skråningen ved undergangen og endt nede på gang- og sykkelvegen.



Figur 22: Trafikkulykker (NVDB)

I barnetråkkregistreringen som er gjennomført ved Vestad skole, er det også registrert hvilke områder barna opplever utrygghet. Tilbakemeldingene angir at det oppleves som utrygt i krysset Grønvegen/Elgvegen og undergangen til skolen, som er uten belysning.



Figur 23: Barnetråkkregistrering Vestad skole - utrygghet (Elverum kommune)

4.1.9 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Det ligger en vannledningstrasé inne på de private tomtene vest for Trondheimsvegen, mellom rundkjøringa ved Elgstua og Grønvegen. Det er trasé for både vann, spillvann og overvann i Grønvegen.

El-kabler og belysning

Det er veglys langs vestsiden av Trondheimsvegen. Det er også montert veglys på stolper i krysset Grønvegen x Elgvegen. Høyspentkabler er lagt i bakken, og det samme er lavspenktablene som distribuerer strømmen videre til bebyggelsen.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

5.1 Overordnede planer

5.1.1 Kommuneplanens arealdel med kommunedelplaner

Den gjeldende arealdelen for Elverum kommune ble vedtatt i 2011. Det er utarbeidet egne kommunedelplaner Leiret og for områdene rundt Leiret (kommunedelplan for Elverum byområde/Byplanen) som angir arealbruken. Begge kommunedelplanene er vedtatt 28.08.2019.

Elverum kommune har satt i gang arbeidet med en ny arealdel til kommuneplanen. Det har vært varslet planoppstart, og forslag til planprogram har vært ute til samtidig høring. Planprogrammet ble fastsatt ved vedtak i kommunestyret den 21.06.23 sak 078/23. Planprogrammet angir følgende vedr. samferdsel:

I arbeidet med arealdelen skal kommunen vurdere:

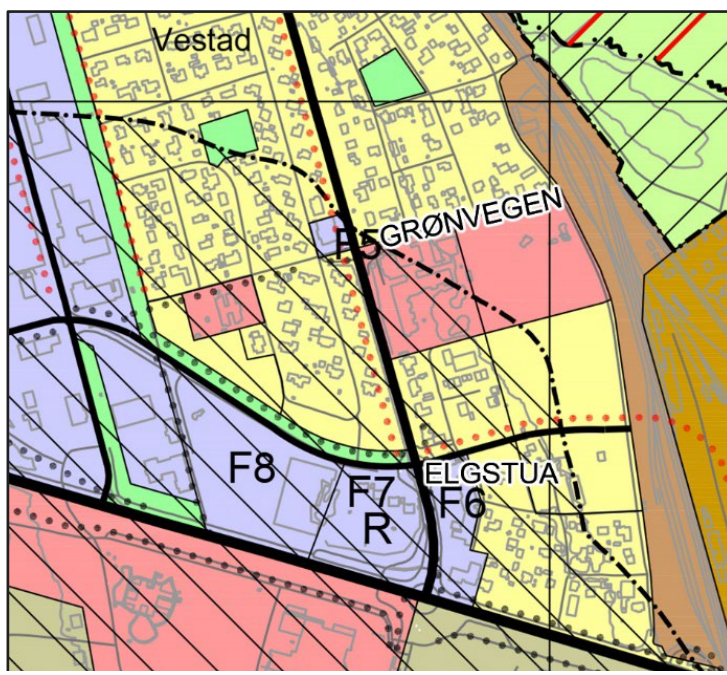
- Om framtidig vegtrase for rv. 2 fra Hanstad til Jømna skal utgå av den nye arealplanen
- Behovet for tilrettelegging for gående og syklende, spesielt i de tre bygdesentrene
- Tiltak for å sikre trygge skoleveier

Høring og offentlig ettersyn av planforslag er i planprogrammet angitt til vinteren 2023/24 med endelig vedtak høsten 2024.

Kommunedelplan for Elverum byområde/Byplanen

I byplan for Elverum byområde er det besluttet at forventet trafikkvekst skal løses ved bruk av dagens hovedvegssystem, først og fremst gjennom å reise kollektivt, gå eller sykle.

I Byplanen er Trondheimsvegen angitt som nåværende fjernveg. Fremtidig gang- og sykkelveg er vist langs vestsiden av Trondheimsvegen. Arealene ved Elgvegen 13 er avsatt til forretninger, i likhet med arealene ved Elgstua. Vestad skole er avsatt til offentlig tjenesteyting, og de øvrige områdene langs Trondheimsvegen er avsatt til boligbebyggelse.



Figur 24: Utsnitt fra KDP Elverum byområde (Elverum kommune)

5.1.2 Kommunale temaplaner

Strategisk plan: Klima og energi i Elverum 2020-2024

Klima- og energiplanen er vedtatt i kommunestyret 27. mai 2020. I planen framgår at kommunen har satt seg følgende overordnede klimamål innen 2030:

- Redusere kommunens årlige klimagassutslipp med 50 prosent tilsvarende 30 000 tonn CO₂-ekvivalenter, jmfør 2017-nivå
- Øke årlig langsiktig binding av CO₂ i stående skog og i langsiktig tre basert konstruksjoner tilsvarende 25 000 tonn CO₂-ekvivalenter jmfør 2017-nivå

Planen tar utgangspunkt i FN's bærekraftsmål, og inneholder ni tema Elverum kommune vurderer som viktige, og som er kommunens bidrag for å nå det overordnede klimamålet.

Temaene er:

- Energiproduksjon og -distribusjon
- Bærekraftig bygg, oppvarming og energibruk
- Transport, anlegg og arealplanlegging
- Utslipp og opptak av klimagasser fra skog og annen arealbruk
- Jordbruk og matproduksjon
- Næringsvirksomhet
- Forbruk, avfall og avløp
- Kommunens egen virksomhet
- Klimatilpasning

Strategisk plan: Trafikksikkerhet i Elverum 2021-2025

Trafikksikkerhetsplanen er vedtatt i kommunestyret 23. mai 2021, og er grunnlag for årlige prioriteringer gjennom rullering av kommunens Handlings- og økonomiplan med virksomhetsplan og budsjett. Den er videre et grunnlag for samarbeid med frivillig sektor, dedikerte organisasjoner i trafikksikkerhetsarbeidet, fylkeskommunen og statlige virksomheter, Politiet og andre.

Trafikksikkerhetsplanen redegjør for mål og strategier frem mot 2025 på prioriterte områder for:

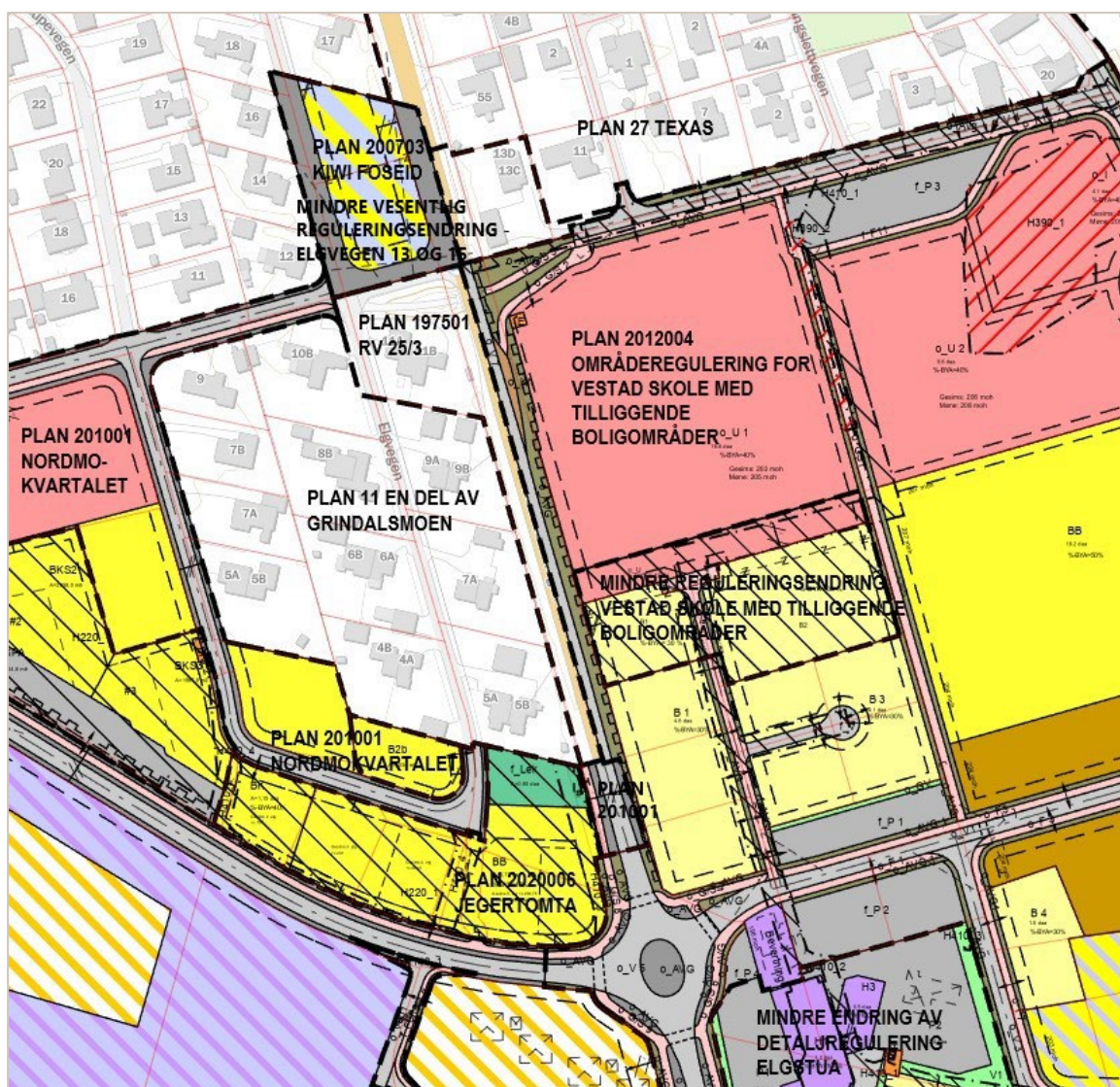
- Overordnet mål for Trafikksikkerhet i Elverum der ønsket tilstand i 2025 er: *«Elverum har ingen drepte i trafikkulykker, og en registrert reduksjon av antall skadde i trafikkulykker på 10% i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015-2019»*
- Risikoadferd i trafikken; med delmål på områdene fart, rus og bilbeltebruk
- Befolkningsgrupper; med delmål på områdene barn, ungdom og unge førere og eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Trafikantgrupper/kjøretøygrupper; med delmål på områdene gående og syklende og motorsykel – moped – el-sparkesykkel
- Kjøretøyteknologi
- Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
- Fysiske trafikksikkerhetstiltak; med delmål på områdene trafikkfarlige punkter, lys på veger hvor barn og unge ferdes, gang- og sykkelveger og fartsdempende tiltak

5.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det ligger eldre planer for boligbebyggelse ved planområdet, henholdsvis Del av Grindalsmoen fra 1964 på vestsiden av Trondheimsvegen, og Texas fra 1970 nordøst for planområdet. Plan for rv. 25/3 fra 1976 tar med seg en av eiendommene til Terningmoen borettslag.

I 2018 ble områdereguleringsplan for Vestad skole med tilliggende boligområde vedtatt. En mindre reguleringsendring av denne ble vedtatt i 2021 og gjelder for deler av boligområdet sør for Vestad skole.

Vest for rundkjøringa i sør grenser planområdet inntil detaljregulering for Jegertomta som ble vedtatt i 2021. For en mindre del av Trondheimsvegen fra rundkjøringa gjelder områdereguleringsplan for Vestad skole samt en mindre del av reguleringsplan for Nordmokvartalet som ble vedtatt for et større planområde i 2010. Det er foretatt en mindre reguleringsendring for Elgvegen 13 og 15 gjeldende for tidligere reguleringsplan Kiwi Foseid, (200703, 25.01.2008). Planen ligger i sin helhet innenfor plangrensa. Her er det kombinert formål bolig/forretning.



Figur 25: Reguleringssituasjon i/omkring planområdet (Elverum kommunes kartportal)

5.3 Statlige planretningslinjer, nasjonale rammer og føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjen har som mål at arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv arealutnyttelse. Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige, kompakte byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Formålet med de statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning er å prioritere arbeidet med å redusere klimagassutslipp og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven, sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene, sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp og klimatilpasning og bidra til avveining og samordning når utslippsreduksjon og klimatilpasning berører eller kommer i konflikt med andre hensyn eller interesser.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Disse retningslinjene, sammen med veilederen “T1513 Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven”, stiller krav om at barn og unge blir ivaretatt i plan- og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Videre stilles det krav til fysisk utforming slik at barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer som er i bruk til eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1442/2021

Retningslinjen skal legge til rette for en langsiktig arealdisponering og at det fysiske miljøet det planlegges for fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helseplager som følger av støy, i tillegg til at gode lyd miljøer og stille områder blir ivaretatt og utvikles. Retningslinjen angir anbefalte grenseverdier for støynivå utendørs, på fasade og på uteoppholdsarealer for støyfølsom bebyggelse. I tillegg gir retningslinjen kvalitetskriterier for planlegging av støyfølsom bebyggelse og planlegging av støyende anlegg og virksomhet.

Statens vegvesens policynotat for støybehandling etter revidert støyretningslinje T-1442/21

Revidert retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging avløser tidligere retningslinje, T- 1442/2016. Revidert retningslinje inneholder en del endringer som legger opp til en større grad av skjønn og vurdering i den enkelte plan. Statens vegvesen skal framstå enhetlig for omverdenen og har dermed et behov for å avklare tolkningsrom og tilstrebe lik praktisering i våre prosjekter. Støyretningslinjen gjelder for alle prosjekter som planlegges etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen angir anbefalte grenseverdier, men er i seg selv ikke juridisk bindende.

Formålet med policynotatet er å sikre lik håndtering av støy i Statens vegvesen sine prosjekter. Det skal gi nødvendige avklaringer og anbefalte framgangsmåter.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen, T-1520/2012

Retningslinjen angir statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunens arealplanlegging. Retningslinjen angir anbefalte luftforurensingsgrenser ved planlegging av ny virksomhet eller ny bebyggelse.

6 Planforslag

Hovedtrekkene i planforslaget og rammen for avsatte midler, er fastlagt i Plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett (2016). I Elverum kommune er hovedandelen av midlene prioritert benyttet til enkle miljøgatetiltak på strekningen Elgstua - Grønvegen langs Trondheimsvegen (avlastet rv. 3). Hensikten med de planlagte tiltakene er å "bygge ned" Trondheimsvegen slik at fjerntrafikken naturlig velger den nye riksvegen. Tiltakene skal gi bedre miljø og trafikksikkerhet langs det lokale vegnettet, og legge til rette for at en større andel av korte reiser tas ved å gå eller sykle.

6.1 Alternativsvurderinger

I planarbeidet har ulike konseptalternativ blitt utarbeidet og vurdert i dialog mellom Statens vegvesen, Elverum kommune og Innlandet fylkeskommune. Følgende konseptalternativ har blitt utarbeidet, drøftet og forkastet:

- Etablere bygate med fotgjengerkryssing i Trondheimsvegen for gående og syklende
- Beholde dagens undergang ved Vestad skole, og etablere fortau i Trondheimsvegen over undergangen
- Beholde dagens undergang ved Vestad, og etablere aluminiumsbru for gående og syklende parallelt med Trondheimsvegen

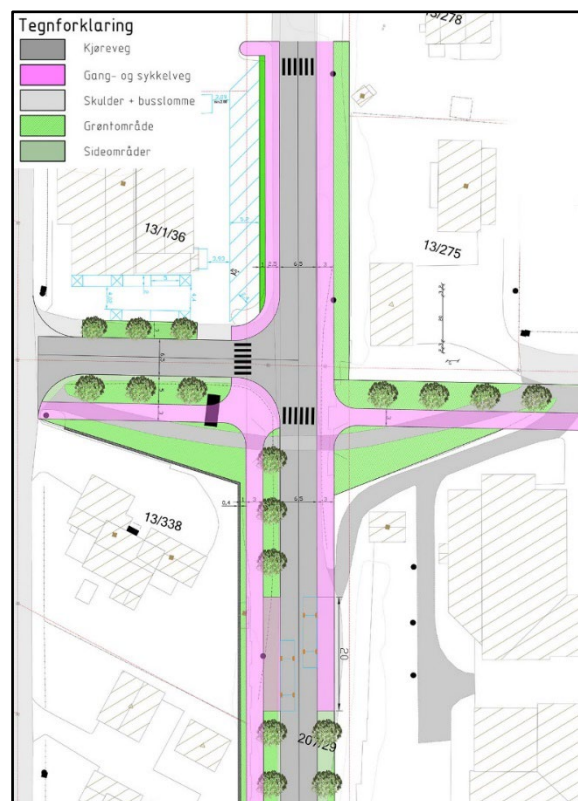
Konseptene er gjengitt i de følgende kapitlene.

6.1.1 Konsept med bygate og fotgjengerkryssing i plan

På grunn av smal vegbane over undergangen ved Vestad skole blir det knapt med plass til både kjøreveg, gang- og sykkelveg og tre meter bredt areal til annen veggrunn. Dersom dagens undergang fylles igjen, er det mulig å etablere en bygate.

Ved å samle all trafikk på ett plan, og etablere et vegprofil med bygatestruktur, markeres både systemskiftet på vegen og endringen fra bygd til by. Viktige elementer er opphøyde fotgjengeroverganger og fysiske skiller i form av grønne arealer med gatetrær. De grønne arealene gir også fordeler med hensyn til overvannshåndtering (infiltrering og fordrøyning).

Prosjektområdet ligger inntil Vestad skole, og det er skolebarna som bruker området mest til fots. Konseptet er ikke videreført. Det har ikke vært ønskelig å fjerne undergangen som er en trafikksikker og rask kryssing for skolebarna som skal til Vestad skole.



Figur 26: Illustrasjon av konsept med bygate og fotgjengerkryssing i plan

6.1.2 Konsept med dagens undergang og fortau i Trondheimsvegen

Dette er konseptet som ble lagt til grunn for planforslaget som ble lagt ut til første gangs offentlig ettersyn våren 2020.

Konseptet legger til grunn at dagens undergang ved Vestad beholdes slik den er uten endring/ombygging. På grunn av smal vegbane over undergangen ved Vestad skole, er det ikke plass til både kjøreveg, gang- og sykkelveg og tre meter bredt areal til annen veggrunn over dagens undergang. Ved å etablere en fortausløsning over undergangen, kan dette løses innenfor dagens vegareal. Konseptet innebærer at det etableres et fortau over undergangen i Trondheimsvegen der fortauet fortsetter inn i og langs Grønvegen fram til Elgvegen. I forbindelse med busslommen vil man få et «naturlig» systemskifte med overgang fra fortau til gang- og sykkelveg.

Denne løsningen gir en utfordring med at fortau ikke er en normert løsning for syklende. Dette gir noen trafikksikkerhetsutfordringer som ikke er forenlig med at området rundt Vestad skole har en klar overvekt av unge trafikanter.



Figur 27: Illustrasjon av konsept der dagens undergang beholdes, og fortau etableres over undergangen

6.1.3 Konsept med separat gang- og sykkelvegbru ved dagens undergang

Etter første gangs offentlig ettersyn, ble den foreslåtte løsningen vurdert på ny blant annet på grunnlag av merknaden fra Innlandet fylkeskommune, se omtale i kap. 3.2.1.

For å kunne videreføre en fullverdig gang- og sykkelveg fram til krysset med Grønvegen uten at dagens undergang byttes ut/ombygges, ble det sett på en løsning med en gang- og sykkelbru parallelt med Trondheimsvegen i området ved undergangen. Det har blitt prosjektert og planlagt en bru i aluminium. Fordelen med denne type bru er rask byggetid, få inngrep i terrenget i tillegg til at dagens frihøyde i undergangen kunne videreføres. Videre var det vektlagt at dagens undergang kunne beholdes og vedlikeholdes separat.

Konseptet ville medføre at man unngår et systemskifte langs Trondheimsvegen, og at sikkerheten for de myke trafikantene blir bedre ivare tatt enn ved fortausløsningen.

Utfordringen med løsningen har vært sikthindrende rekkverk på brua og dagens undergang/kulvert for trafikk fra Grønvegen som skal inn på Trondheimsvegen.



Figur 28: Illustrasjon av konsept med separat gang- og sykkelbru ved kulvert

6.1.4 Samlet vurdering av alternativer og videre anbefaling

Statens vegvesen har valgt å forkaste samtlige alternativer som beholder dagens undergang, og isteden bygge en ny, forlenget undergang (kulvert) på samme sted som den eksisterende. Dette gir plass for at gang- og sykkelvegen kan videreføres langs Trondheimsvegen helt fram til Grønvegen. På denne måten blir det ikke et systemskifte mellom fortau og gang- og sykkelveg i Trondheimsvegen inn mot krysset med Grønvegen. Kostnadene ved denne løsningen er gunstigere enn ved etablering av en gang- og sykkelbru i aluminium, og den gir en samlet oppgradering av dagens undergang for gående og syklende ved Vestad skole.

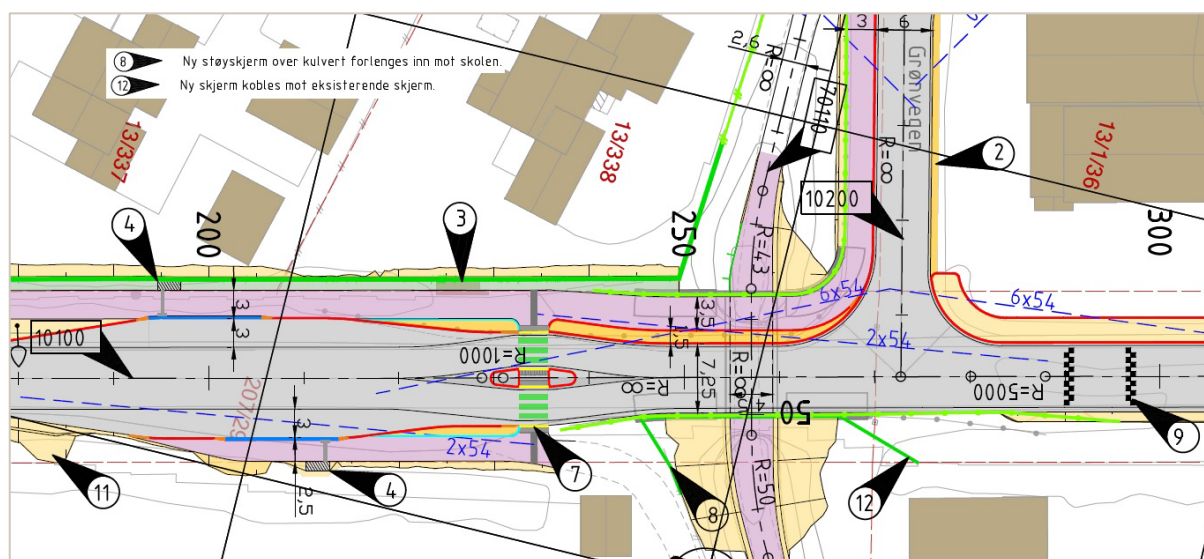
Statens vegvesen velger i tillegg å videreføre fotgjengerkryssingen i plan i Trondheimsvegen mellom bussholdeplassene slik det var foreslått ved første gangs offentlig ettersyn. Dette for å gi kollektivreisende fra boligområdene på begge sider av Trondheimsvegen en bedre tilgang til bussholdeplassene og for å ivareta en løsning for de gående som er universelt utformet.

Innlandet fylkeskommune har hatt innspill om å stenge dagens smett i støyskjermen inn til dagens nordgående bussholdeplass og den foreslåtte fotgjengerkryssingen i plan.



Figur 29: Dagens smett i støyskjermen ved Vestad skole (Statens vegvesens vegbilder)

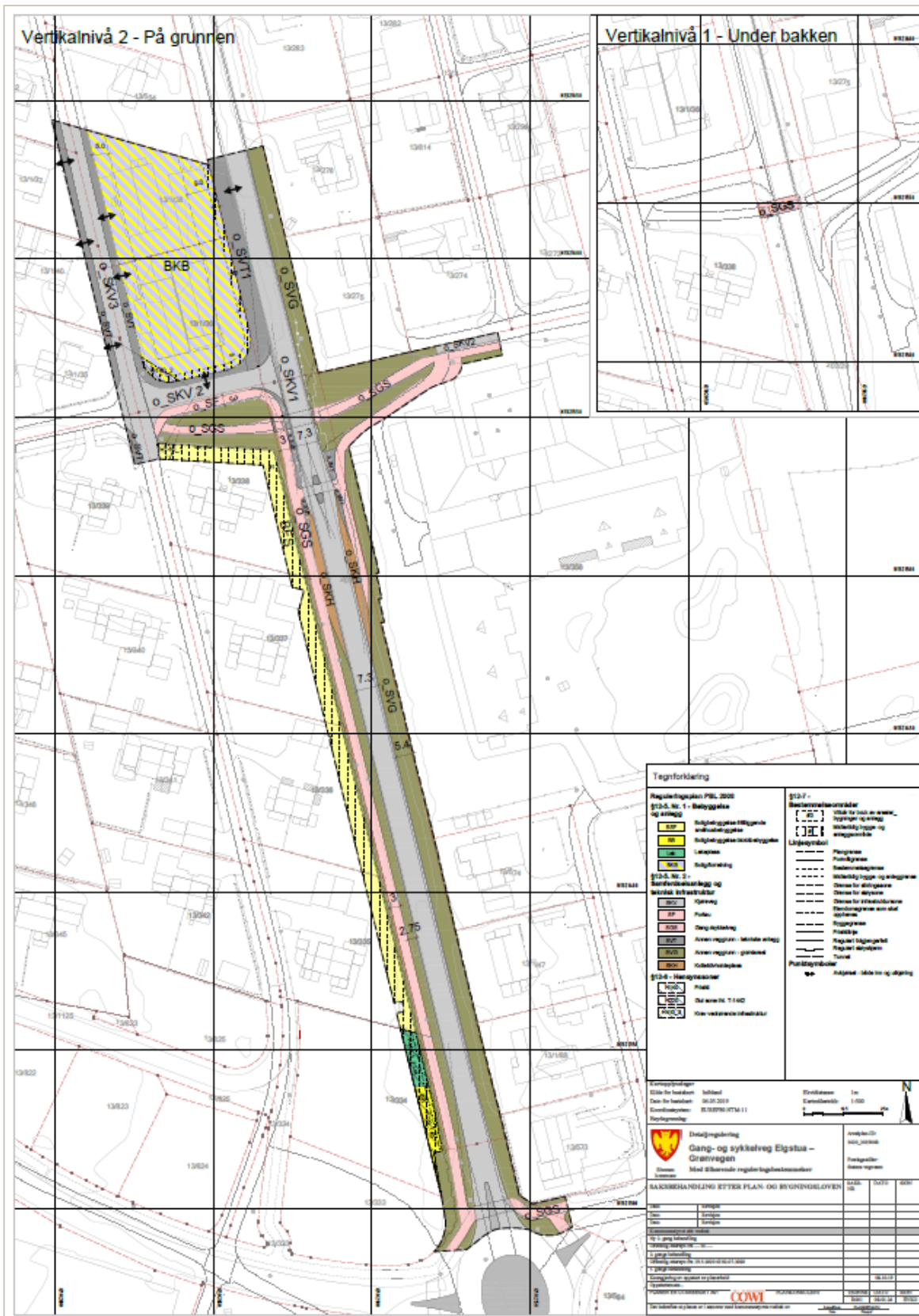
Statens vegvesen har konkludert med å opprettholde smettet, og samtidig fjerne/flytte deler av støyskjermen i dette området for slik å gi bedre oversikt og synlighet for trafikantene inn mot fotgjengerkryssingen. Det blir satt opp intensivbelysning ved gangfeltet som vil gjøre fotgjengere synlig på kvelds- og vinterstid. For nærmere beskrivelse av den foreslåtte løsningen vises til kap. 6.2.



Figur 30: Kryssområde vist med ny støyskjerm over kulvert (undergang) (8) og kobling av ny skjerm mot eksisterende (12)

6.2 Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er på 13,8 daa. Forslag til detaljregulering er vist i figur under.



Figur 31: Forslag til detaljregulering 08.01.2024

I påfølgende tabeller er angitt fordelingen av reguleringsformål, midlertidig anleggsområde og hensynssoner slik det er foreslått i detaljreguleringen. Samlet avsettes 10,1 daa til samferdselsformål. Regulert støyskjerm inngår i dette arealet. Det foretas et midlertidig erverv av ca. 1,3 daa for å bygge den støyskjermen på vestsiden av Trondheimsvegen og etablere ny rabatt med trær og legge storgatestein langs henholdsvis Trondheimsvegen og Grønvegen fortrinnsvis inn mot Elgvegen 13. Elgvegen 15 berøres noe av anleggsbeltet.

Tabell 1: Arealtabell

Arealtabell – reguleringsformål	
§ 12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
(1111) Frittliggende småhusbebyggelse	1,0
(1113) Boligbebyggelse - blokkbebyggelse	0,1
(1620) Lekeplass	0,1
(1802) Bolig/Forretning	2,6
Sum areal regulert til bebyggelse og anlegg (avrundet)	3,7
§ 12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
(2011) Kjøreveg	3,7
(2012) Fortau	0,1
(2015) Gang- og sykkelveg	1,6
(2018) Annen veggrunn – teknisk anlegg	1,0
(2019) Annen veggrunn – grøntareal	3,6
(2073) Kollektivholdeplass	0,2
Sum areal regulert til samferdselsformål (avrundet)	10,1
Sum areal alle reguleringsformål (avrundet)	13,8

Tabell 2: Bestemmelsesområder

Bestemmelsesområder	
§ 12-7 – Bestemmelsesområde	Areal (daa)
(0) Midlertidig anleggsområde	1,3
(2) Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	0,2
Sum areal regulert til bestemmelsesområde	1,5

Tabell 3: Hensynssoner

Hensynssoner	
§ 12-6 – Hensynssoner	Areal (daa)
(140) Frisikt	0,1
(220) Guls sone iht. T-1442	0,2
(410) Krav vedrørende infrastruktur	0,1
Sum areal regulert til hensynssoner	0,4

Planforslaget tilrettelegger i hovedsak for etablering av gang- og sykkelveg langs vestsiden av Trondheimsvegen på strekningen mellom Elgstua og Grønvegen. Dagens bussholdeplass ved Vestad skole opprettholdes, og det etableres en ny holdeplass for sørgående busser vis av vis denne.

Dagens undergang for gående og syklende ved Vestad skole erstattes med en ny undergang. Dagens undergang har et trangt tverrsnitt, og den er uten belysning, noe som fremstår lite innbydende for gående og syklende. Den nye undergang vil bli lengre slik at den gir plass til gang- og sykkelveg med skulder og rabatt langs Trondheimsvegen helt fram til Grønvegen.

Gang- og sykkelvegen videreføres som fortau langs Grønvegen frem til Elgvegen. Det etableres fotgjengerovergang med trafikkøye i Trondheimsvegen nord for bussholdeplassene. Det settes opp intensivbelysning ved fotgjengerovergangen.

Fartsgrensen er foreslått redusert til 50 km/t på strekningen. Forslag til fartsgrenser er vist i illustrasjonsheftet. I tillegg blir det etablert fartshumper i Trondheimsvegen rett sør for bussholdeplassene og rett nord for krysset Trondheimsvegen X Grønvegen. Fartsgrensen fastsettes ikke gjennom reguleringsplan. Endelig fartsgrenser på strekningen blir fastsatt etter bestemte kriterier (fartsgrensekriteier) etter egen prosess og vedtak med hjemmel i skiltforskriften. Statens vegvesen har sendt forslag til plan for skilt og oppmerking på høring til kommunen, fylkeskommunen og politiet i egen sak.

Mellom Trondheimsvegen og den nye gang- og sykkelvegen etableres det en rekke med gatetrær. Sammen med gang- og sykkelvegen og trafikkøya i Trondheimsvegen markerer trerekka skiftet fra landeveg i spredtbygd strøk til gate i tettbygd strøk. Det foreslås også etablert en trerekke langs parkeringa ved Elgvegen 13, slik at markeringen av tettsteds- og bybebyggelsen starter her.

Dagens støyskjerm langs vestsiden av Trondheimsvegen erstattes med ny, som flyttes



Figur 32: Illustrasjon (O-tegning) fra det tekniske underlaget til detaljreguleringen

noe mot vest. Dagens støyskjerm rett sør for undergangen, mellom Trondheimsvegen og Elgvegen, byttes ut med ny skjerm og gjerde videreføres inn mot Elgvegen. Støyskjerm og gjerde bygges slik at det blir bedre sikt til gående og syklende som kommer fra Vestad skole og skal krysse Elgvegen. Støyskjermene får en høyde på 2-3 meter over nærliggende terreng.

Dagens støyskjerm på østsiden av Trondheimsvegen opprettholdes i hovedsak uendret, bortsett fra noe justering av skråning i forbindelse med opprusting av dagens bussholdeplass mot Vestad skole. For å åpne opp for bedre sikt i området ved fotgjengerovergangen i Trondheimsvegen, er det foreslått å fjerne en del av dagens støyskjerm ved busslomma ved Vestad skole og kryssingsområdet. Den nye støyskjermen over undergangen ved Vestad skole avbøyes for å ivareta fortsatt støydemping for boligene i Hagevegen nord for Vestad skole. Over undergangen mot Vestad skole, utformes støyskjermen med glass eller liknende.

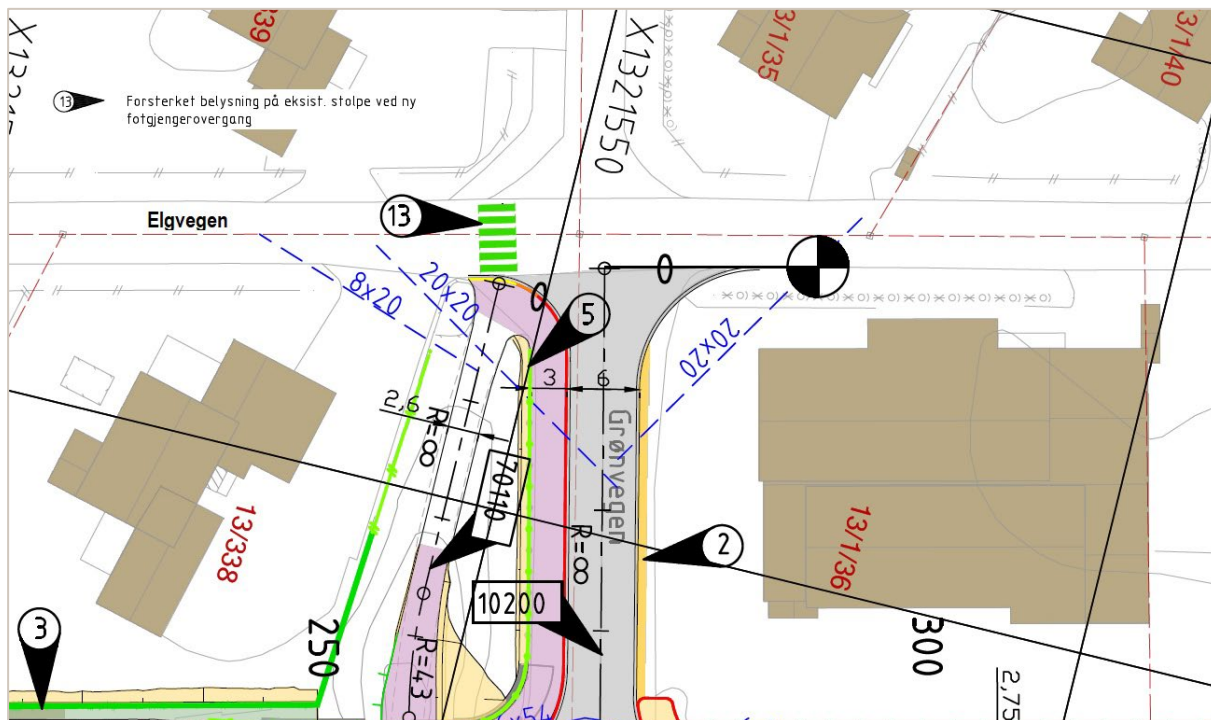


Figur 33: Illustrasjoner av tilsvarende støyskjerm, Kongsvegen i Løten kommune



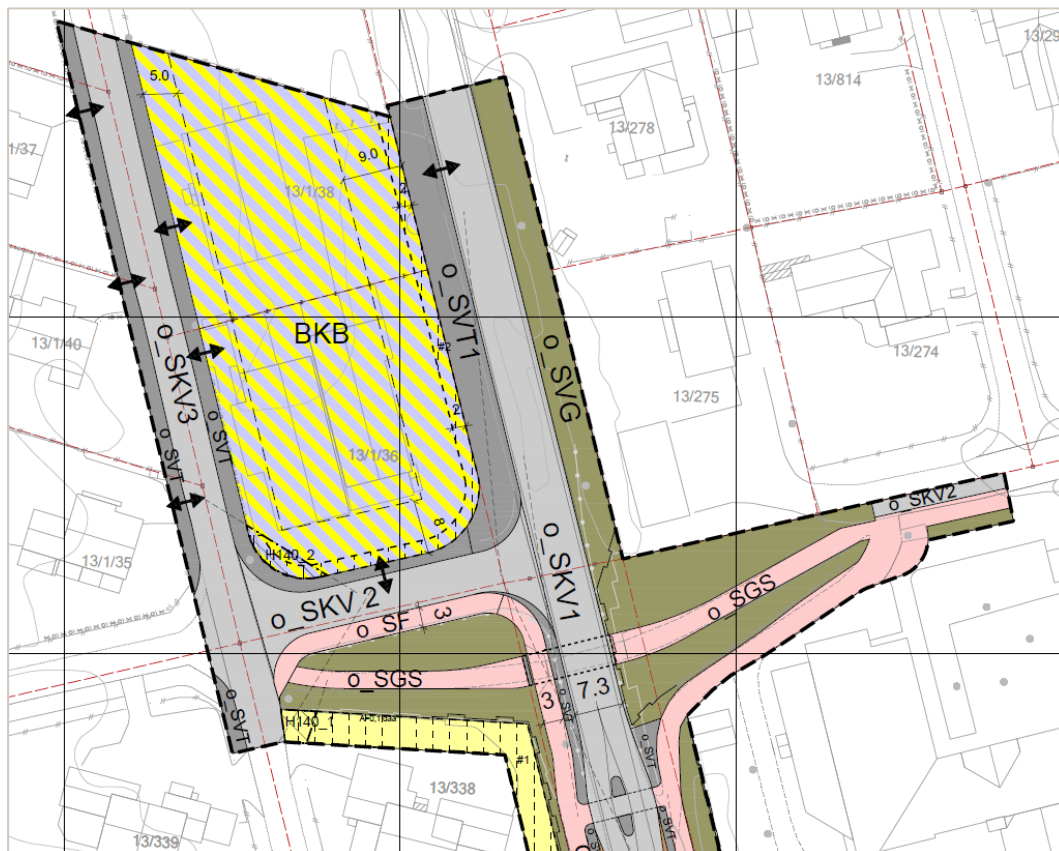
Figur 34: Illustrasjon av tilsvarende støyskjerm over undergang fra E16 ved Roa

På initiativ fra Elverum kommune, vil Statens vegvesen i tillegg etablere et fotgjengerfelt i Elgvegen og forsterke belysningen på eksisterende stolpe i krysset Elgvegen X Grønvegen. Dette er tiltak som gjennomføres for å bedre trafikksikkerheten i krysset Elgvegen X Grønvegen, og kan gjennomføres innenfor dagens vegareal uten endringer i reguleringsplankartet.



Figur 35: Illustrasjon av tiltak i krysset Elgvegen X Grønvegen (utdrag fra C-tegning i teknisk underlag)

Avkjørsler blir opprettholdt slik de er i dag, og er vist med avkjørselspiler på plankartet.



Figur 36: Avkjørsler vist i plankartet

7 Vurdering av reguleringsplanens påvirkning

Detaljreguleringen for gang- og sykkelveg Elgstua – Grønvegen er igangsatt som en oppfølging av Plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett i Løten og Elverum kommuner (2016), og som prioriterer tiltak på sidevegnettet etter omlegging av rv. 3 og rv. 25. I det følgende vurderes de planlagte tiltakenes påvirkning på miljø og samfunn.

7.1 Forhold til planer

7.1.1 Forhold til overordnede planer i Elverum

Planforslaget følger opp de overordnede planene i Elverum kommune. Planforslaget legger bedre til rette for kollektivreiser, gående og syklende i et sentralt boligområde på Vestad. Planforslaget er i tråd med kommunedelplan for Elverum byområde.

7.1.2 Forhold til gjeldende reguleringsplaner

Regulering til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

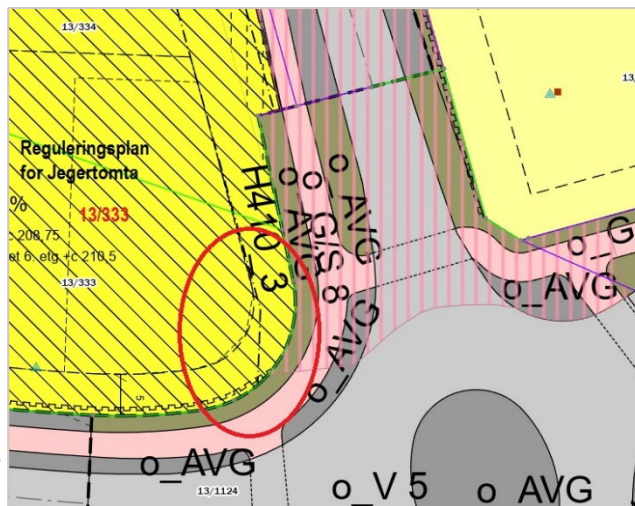
Planforslaget følger opp prinsippet i gjeldende reguleringsplaner sør i planområdet. Det er regulert gang- og sykkelveg langs vestsiden av Trondheimsvegen gjennom del av gjeldende reguleringsplan for Nordmokvartalet fra 2010 (planid 201001) og områderegulering for Vestad skole fra 2018 (planid 2012004).

Statens vegvesens forslag til detaljregulering erstatter i sin helhet del av gjeldende reguleringsplan for Nordmokvartalet og deler av områdereguleringen for Vestad skole for å ivareta tilstrekkelig regulering til å gjennomføre de planlagte tiltakene.



Figur 37: Bilde til venstre viser del av Nordmokvartalet (i blått) som erstattes i sin helhet. Bilde til høyre viser deler av områderegulering for Vestad skole (i blått) som delvis erstattes

Eksisterende støvoll som ligger inne på gbnr. 13/333 i sør, fjernes, og ny støyskjerm etableres på annet vegareal slik at den kan kobles sammen med regulert støyskjerm i vedtatt reguleringsplan Jegertomta fra 2021 (planid 2020006).



Figur 38: Utsnitt eksisterende regulert støyskjerm i reguleringsplan for Jegertomta (Elverum kommunes kartsider)

Mellom Trondheimsvegen og foreslått ny støyskjerm vil deler av reguleringsplanene for Jegertomta, Del av Grindalsmoen fra 1964 (planid 11) og for Rv. 25/3 fra 1976 (planid 197501) regnet fra sør, erstattes av planforslaget. Dette er nødvendig for å gi plass til å flytte støyskjermen vestover slik at det kan etableres gang- og sykkelveg på hele strekningen.

For Trondheimsvegen erstattes vegformålene i reguleringsplan for Rv. 25/3 av planforslaget for gang- og sykkelvegen. Dagens undergang og deler av Grønvegen inngår i planforslaget, og vil erstatte gjeldende reguleringsplan for Rv. 25/3 i dette området.

Denne gamle vegplanen for Rv. 25/3 inkluderer gbnr. 13/338 tilhørende Terningmoen Borettslag i nordvest. Deler av boligtomta vil inngå i planforslaget. Dette følger av at støyskjermen langs Trondheimsvegen skal flyttes noe vestover fra dagens plassering og at støyskjermen inn mot Elgvegen, skal byttes ut med ny skjerm.

Den østre plangrensa i planforslaget legges i grensa til reguleringsformål «Annen veggrunn grøntareal» i områdereguleringen for Vestad skole. Denne grensa sammenfaller med regulert støyskjerm. For å sikre at planen viser sammenhengen i det regulerte tilbudet til gående og syklende, inkluderes også gang- og sykkelvegssystem med omkringliggende samferdselsanlegg ved undergangen nordvest for skolen.

Støyskjermer, eksisterende og nye, inngår i planforslaget.

Regulering til bebyggelse og anlegg

For de områdene av gjeldende reguleringsplaner som bare berøres av anleggsbeltet, er arealformål i gjeldende planer videreført.

Reguleringsbestemmelsene i de eldre reguleringsplanene på vestsiden av Trondheimsvegen videreføres for boligbebyggelsen som følger:

Gnr/bnr	Plan ID	Navn	Vedtaksdato
Del av 13/338	197501	Rv. 25/3.	07.10.1976
Deler av 13/335, 13/336, 13/337	11	En del av Grindalsmoen	22.09.1964

For del av gbnr. 13/334 som i dag omfattes av reguleringsplan for Jegertomta, er det innført et eget bestemmelsesområde. I bestemmelsesområdet videreføres bestemmelsene for gjeldende reguleringsplan med unntak av anleggsheltet. For anleggsheltet gjelder bestemmelsene i planforslaget.

Elgvegen 13 og 15 omfattes av gjeldende reguleringsplan for Kiwi Foseid/mindre reguleringsendring for eiendommene 13/1/36 (Elgvegen 13) og 13/1/38 (Elgvegen 15) (planid 200703) fra 2008. Arealene rundt arealformål bolig/forretning er regulert til offentlig trafikkområde i gjeldende reguleringsplan. Ettersom planforslaget for gang- og sykkelvegen skal tilrettelegge for ulike tiltak, er det behov for å differensiere dette arealet i formålene kjøreveg og annen veggrunn (teknisk). Trafikkområdet rundt Elgvegen 13 og 15 er derfor tatt med i planforslaget. For å unngå at det blir liggende igjen en liten bit av reguleringsendringen fra 2008 erstattes den i sin helhet av planforslaget. Gjeldende reguleringsplan er i all hovedsak videreført med enkelte tilpasninger i bestemmelsene.

Avkjørsler er vist med avkjørselspiler i plankartet.

7.1.3 Forhold til statlige planretningslinjer, rammer og føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Planforslaget bidrar til at transportbehovet begrenses ved at det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer gjennom et bynært område på Vestad.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
Barn og unge ivaretas i planprosessen gjennom varslinger og offentlig ettersyn, samt i planforslaget ved at det reguleres gang- og sykkelveg. Elverum kommune har gjennomført barnetråkkregistrering for Vestad skole. Barn og unges interesser er utredet som et eget tema i planbeskrivelsen.

Retningslinje for støy i arealplanleggingen T-1442/21

Støy er utredet som eget tema i planbeskrivelsen. Støyrapport følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen, T-1520/2012

Luftforurensning er omtalt som eget tema i planbeskrivelsen.

7.2 Landskap

Planforslaget innebærer at arealet mellom støyskjermene utvides for å gjøre plass til gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen. Trærne som plantes i rabatten mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen, skal bidra til å markere skiftet fra landeveg i spredtbygd strøk til gate i tettbygd strøk. Det visuelle inntrykket av området forbedres når gatebildet strammes opp og oppgraderes med kantstein, grønne arealer og gatetrær.

7.3 Kulturmiljø

Det regnes som lite sannsynlig at det finnes automatisk freda kulturminner innenfor planområdet da det ligger i et område som er utbygd eller på annen måte bearbeidet. Dette er bekreftet gjennom Innlandet fylkeskommune sitt innspill til varsel om oppstart.

Reguleringsbestemmelse om varslingsplikt ved uforutsette funn er tatt med i planforslaget.

7.4 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø

Planforslaget påvirker boligbebyggelsen og beboerne langs vestsiden av Trondheimsvegen. Her flyttes støyskjermen lenger inn i hagene for å gjøre plass til gang- og sykkelveg. Tiltaket utløser behov for permanent beslag i den østre enden av hagene til fire boligtomter samt en ubebygde boligeiendom i sørvest (del av Jegertomta). Det vil også bli nødvendig med midlertidige anleggsområder på disse arealene når den nye støyskjermen skal etableres.



Figur 39: Dagens støyskjerm, sett fra en av hagene som berøres av flyttingen av støyskjermen (Statens vegvesen)

Statens vegvesen vil i det videre arbeidet med detaljprosjekteringen av tiltakene utarbeide grunnervestegninger som skal danne grunnlag for dialog med de berørte partene. Anleggsområder vil bli frigitt så snart arbeidet med skjermen er ferdigstilt, og de berørte arealene vil samtidig bli tilbakeført til den stand de var før de ble benyttet til anleggsområde. (Se kapittel 8.3 Grunnerverv).

Friluftsliv

Krysningsmuligheter for myke trafikanter er ivaretatt ved at det etableres ny gang- og sykkelvegundergang på samme sted som dagens undergang ligger. Nytt fortau langs Grønvegen og ny gang- og sykkelvegforbindelse sørover til Elgstua vil tilføre området et forbedret tilbud til gående og syklende.

7.5 Naturmangfold

Det planlagte tiltaket omfatter utvidelse av arealer til samferdselsformål i Trondheimsvegen for å gjøre plass til en ny gang- og sykkelveg. Dette gir inngrep i hager i et belte langs dagens støyskjerm. Det blir også noe endringer i vegskråningen ved undergangen, ettersom fortauet i

Grønvegen og ny undergang skal etableres. Dagens gressbevokste rabatt mellom riksvegen og parkeringa til Elgvegen 13 blir fjernet og erstattet med en rabatt med gatetrær.

Planområdet består av endret mark. Det er ikke verdifulle naturforekomster innenfor planområdet. Det er registrert rødlistede fuglearter innenfor boligområdene tiltaket krysser gjennom, men vegen er ikke en viktig del av leveområdet til artene. Tiltaket vurderes til å ha ubetydelig påvirkning på naturmangfoldet.

Tiltakshavers vurdering av prosjektet etter naturmangfoldloven §§8-12

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven (NML) §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet for å vurder om prosjektet kan gjennomføres. I dette avsnittet vurderer tiltakshaver prosjektet etter de miljømessige prinsippene. Det er ikke avdekket forhold som tilsier at det er fare for at tiltakene vil medføre særlige negative konsekvenser for naturmangfoldet, dette begrunnes med følgende:

§8 (Kunnskapsgrunnlaget)

Kunnskapsgrunnlaget består av offentlig tilgjengelige data (Artskart, Økologisk grunnkart og Naturbase 2023), lokalkunnskap og informasjon hentet fra flyfoto og foto fra bakkeplan. Tiltakene vil foregå på arealer som allerede er benyttet til samferdselsformål eller er sterkt endret.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes å stå i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade.

§ 9 (Føre-var prinsippet)

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt nok til å fatte et vedtak, og føre-var prinsippet vurderes til ikke å komme til anvendelse.

§ 10 (Økosystemtilnærming og samlet belastning)

Utbyggingsprosjektet innebærer svært begrenset endring i arealbruk langs en hovedveg. Tiltakene medfører ikke belastning på økosystemer som er underlagt særlig forvaltningshensyn.

§ 11 (Kostnadene ved miljøforingelse)

Det foreligger ikke kjent informasjon som tilsier at gjennomføring av planforslaget vil medføre vesentlig skade på naturmangfoldet. Paragrafen kommer ikke til anvendelse.

§ 12 (Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Det foreligger ikke kjent informasjon som tilsier at det innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet foreligger forhold som utløser behov for å sette krav til spesielle teknikker eller driftsmetoder for å beskytte naturverdier. Det er en forutsetning at miljøforsvarlige teknikker benyttes ved gjennomføring av prosjektet, og det legges særlig vekt på tiltak som skal hindre spredning av fremmede arter langs veganlegget. Dette håndteres i plan for ytre miljø.

7.6 Barn og unges interesser

Vestad skole er et sentralt målepunkt for boligområdene på begge sider av Trondheimsvegen. Skoleområdet er tilrettelagt for lek og aktivitet til bruk også utenfor skoletid. Det er ikke

tilbud for myke trafikanter langs Trondheimsvegen i dag. Kryssområdet mot Grønvegen er i dag noe utflytende med overgang til parkeringsplass foran Elgvegen 13.

Når det nye veganlegget står ferdig, vil forholdene for myke trafikanter bedres. Det anlegges ny gang- og sykkelveg i Trondheimsvegen og ny undergang til skolen. Den foreslåtte fotgjengerovergang med trafikkøyr i Trondheimsvegen vil, sammen med etablering av fartshumper nord og sør for denne, bidra til fartsreduksjon inn mot kryssingsområdet.

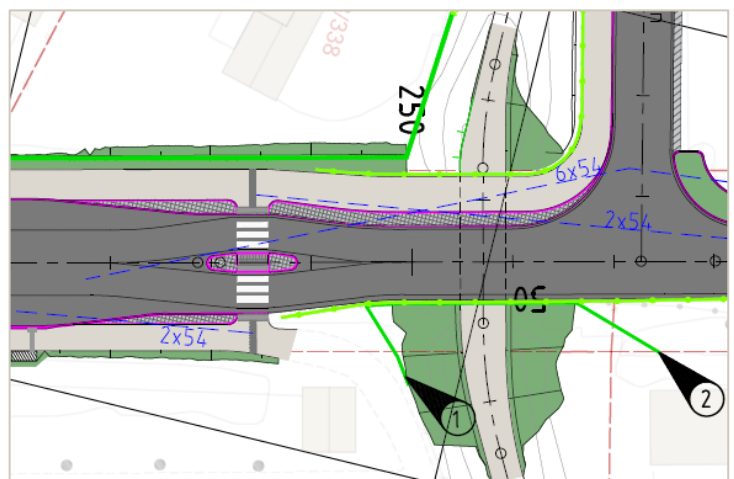
Levering og henting av barn skjer i dag både nord og sør for Vestad skole med særskilt tilrettelagt parkering og slippsoner rett nord for skolen. Det er holdeplass for skolebussen rett øst for dagens fotballbane. For de elevene som har krav på skoleskys og som benytter seg av bybussen som går i Trondheimsvegen, vil ny bussholdeplass for sørgående trafikk samt den tilrettelagte kryssingen i Trondheimsvegen gi bedre forhold.



Figur 40: Illustrasjon som viser dagens tilrettelegging for levering/henting samt skolebuss. Bildet til høyre viser den tilrettelagte parkeringen og slippsonen rett nord for skolen (Google Maps)

7.7 Universell utforming

Det er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven, at «*prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak*». Dette skal sikre at også de som har nedsatt funksjonsevne skal ha likeverdige muligheter til samfunnsdeltagelse. Bygninger og utomhus-områder som skal være tilgjengelig for allmennheten, skal som hovedregel sikres tilgjengelighet for alle brukergrupper, jfr. krav i Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), teknisk forskrift og gjeldende



Figur 41: Illustrasjon viser gangfelt i Trondheimsvegen

veiledere. (Se regjeringens rundskriv Q-29/2010 om universell utforming). Tiltakene planen tilrettelegger for, skal tilfredsstillende kravene til universell utforming.

I planforslaget legges det til rette for gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen og bussholdeplasser der dette blir ivarettatt. Fotgjengerovergangen som krysser Trondheimsvegen i plan ved bussholdeplassene, vil gi en universelt utformet tilbud til gående.

7.8 Forurensning

Forurensning i vann og grunn

Prosjektområdet ligger langt unna resipienter som kan bli forurenset som følge av anleggsarbeidet. Det anses som lite sannsynlig at det ligger forurensning i grunnen langs riksvegen eller ved parkeringsplassen til Elgvegen 13 og 15. Dersom det likevel blir avdekket forurensning i grunnen, skal det utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurensete masser, jfr. kapittel 2 i forurensningsforskriften. Grøftmasser langs vegen kan inneholde forurensninger fra vegtrafikk. Disse massene vil bli analysert mht. forureningsnivå og håndtert i henhold til Forurensningsforskriftens kap. 2.

Støyforurensning

Det er utarbeidet en rapport som tar for seg tiltakenes forventede virkning på støysituasjonen i området. Vurderingene er gjort med grunnlag i støyberegninger hvor det forutsettes at støyskjerm langs østsiden av Trondheimsvegen beholdes, og støyskjerm langs vestsiden får justert plassering. En del av støyskjermen nord for busslomma ved Vestad skole fjernes for å gi bedre sikt i krysningområdet. Vurderingene er presentert i sin helhet i en egen støyrapport som følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Resultatene viser en reduksjon i støynivået for omtrent hele influens- og reguleringsområdet. Ytterligere støytiltak er ikke vurdert.

Luftforurensning

Biltrafikk er som oftest den viktigste kilden til luftforurensning. Det er stort sett langs svært trafikkerte trafikkarer og i større byområder at en finner arealer som er utsatt for luftforurensning som overskrider grenseverdiene som er angitt i Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, (T-1520/2012).

Det er ikke utført beregninger av luftforurensning i arbeidet med planlegging av tiltak langs rv. 3. Trafikken er vesentlig redusert etter at ny rv. 3 ble åpnet i 2020. Erfaringstall fra veger med tilsvarende trafikkmengde og fartsgrense tilsier at vurderingssonen for tiltak langs vegen vil strekke seg mindre enn 10 meter fra vegkanten. Sonen hvor tiltak er påkrevd vil sannsynligvis strekke seg ca. 5 meter fra vegkanten. Det er ingen områder med arealbruk som er ømfintlig for luftforurensning i denne avstanden fra vegkanten.

Det ligger ingen bedrifter som bidrar til punktutslipp av forurensning til luft i nærområdet. Dette i kombinasjon med at det er tilstrekkelig avstand fra vegkant til bebyggelse og utearealer ved boliger og skole, støyskjerming og etablering av trekke tilsier at det er svært lite sannsynlig at det er utfordringer knyttet til luftforurensning i planområdet.

Oppsummering

Tiltak og krav hjemlet i plankart og bestemmelser ivaretar krav som gjelder støy. Forureningsfaren vurderes som svært begrenset.

7.9 Samfunnssikkerhet

Det er utført vurdering av risiko- og sårbarhetsforhold i forbindelse med ønsket tiltak. Med risiko- og sårbarhetsforhold menes forhold som har betydning for om området er egnet til formålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt tiltak. ROS-analysen følger mal fra Elverum kommune slik den ble benyttet ved første gangs offentlig ettersyn. Det er gjort enkelte tilpasninger til ny mal fra kommunen, som er endret i ettertid. ROS-analysen er presentert i eget vedlegg. Under følger et kort sammendrag.

Det er liten til middels risiko forbundet med farer og uønskede hendelser i reguleringsområdet. Det er funnet seks relevante hendelser som er nærmere vurdert. De kartlagte hendelsene er alle knyttet til vegtrafikk og ytre miljø.

Middels risiko:

- › Forurensning av grunn på grunn av utslipp fra vegtrafikk.
- › Ulykker mellom kjøretøyer.
- › Ulykke mellom kjøretøy og myke trafikanter.
- › Plagsom støy fra vegtrafikk
- › Ulykker i nærliggende transportårer
- › Spredning av fremmede arter

Liten risiko

- › Uhell med farlig gods på veg

Risikoreducerende tiltak er vurdert slik:

Nr.	Hendelse	Forslag til tiltak	Oppfølging gjennom
2.1	Forurensning av grunn på grunn av utslipp fra vegtrafikk	Eventuell forurensning fra vegtrafikk vil bli ivaretatt i ytre miljøplan.	Ytre miljøplan
3.1	Ulykker mellom kjøretøy	Sjansen for ulykker mellom kjøretøy vil minskes med lavere fartsgrense.	Teknisk plan L001 – Skiltplan og L002 – Skiltplan
3.4	Ulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter	Det er langt inn tiltak for å redusere ulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter ved etablering av gang- og sykkelveg langs vestsiden av Trondheimsvegen på strekningen mellom Elgstua og Grønvegen. Eksisterende undergang blir også byttet ut med ny kulvert, samt at det blir etablert fotgjengerovergang i plan i Trondheimsvegen. Redusert fartsgrense vil også minke sjansen for ulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter.	Teknisk plan D001 – GS-veg i kulvert, vegmodell 70110, L001 – Skiltplan og L002 – Skiltplan
3.5	Plagsom støy fra vegtrafikk	Dagens støyskjerm langs vestsiden av Trondheimsvegen flyttes	Reguleringsbestemmelser til

Nr.	Hendelse	Forslag til tiltak	Oppfølging gjennom
		litt mot vest, endring av trafikk og fartsgrense vil gi en forbedret støysituasjon.	Detaljregulering for gang- og sykkelveg Elgstua – Grønvegen; §1 pkt. 1.1 Støy Teknisk plan D001 - GS-veg i kulvert, vegmodell 70110, L001
3.7	Ulykker i nærliggende transportårer	Det gjøres ikke tiltak for å redusere ulykker i nærliggende transportårer.	
5.2	Spredning av fremmede arter	Tiltak mot spredning av fremmede arter vil bli ivaretatt i ytre miljøplan.	Ytre miljøplan
3.4	Uhell med farlig gods på veg	Fartsgrensen settes ned som kan redusere faren. Det gjøres ikke ytterligere tiltak for å redusere farlig gods på veg.	Teknisk plan L001 – Skiltplan og L002 – Skiltplan.

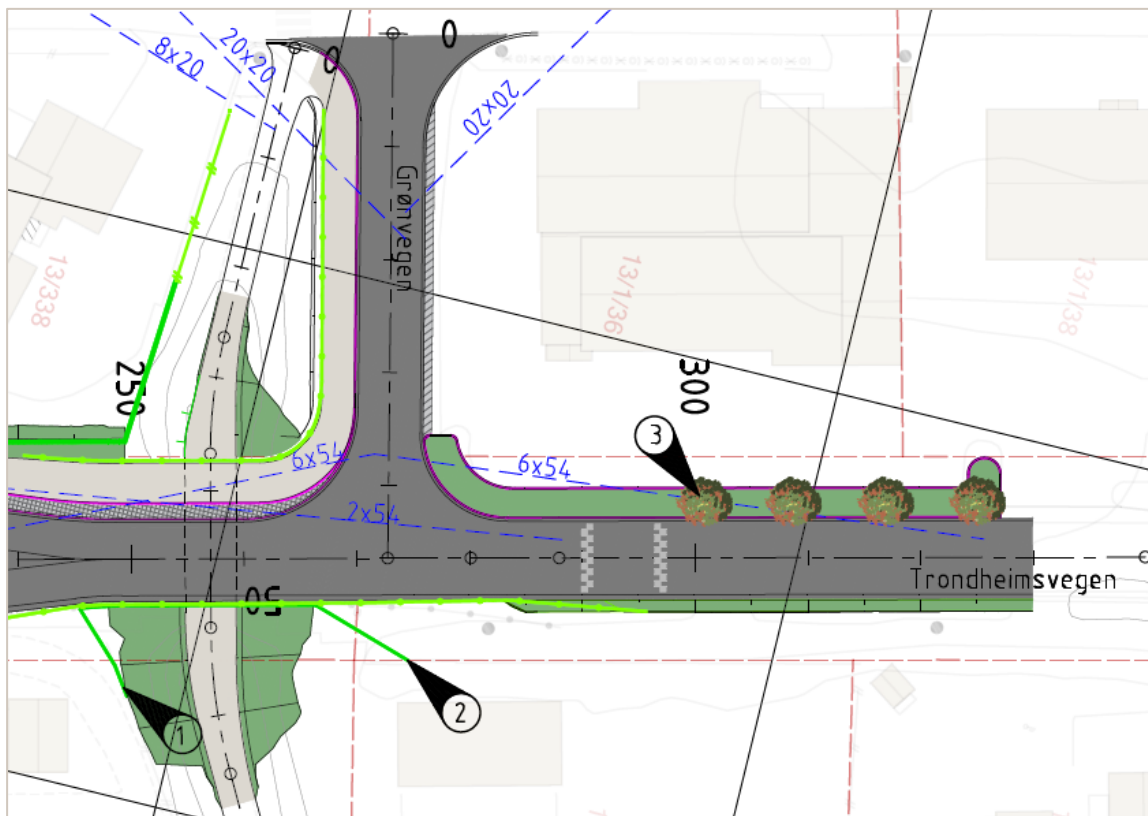
Planområdet er et område med liten til middels risiko for farer og uønskede hendelser slik det fremstår i dag. Gjennomføring av tiltak som følge av reguleringen, medfører en reduksjon av risikoer knyttet til området. Det utarbeides plan for ytre miljø i forbindelse med den videre prosjekteringen som grunnlag for bygging. Ytterligere tiltak anses ikke nødvendig.

7.10 Trafikkforhold

Ny rv. 3 avlaster lokalvegnettet. Tiltakene iverksettes som et ledd i at Trondheimsvegen "bygges ned". Målet er å utforme vegen på en slik måte at det understøtter at fjerntrafikken naturlig velger den nye hovedvegen. Tiltakene skal gi bedre miljø og trafiksikkerhet langs det lokale vegnettet, og legge til rette for at en større del av korte reiser tas ved å gå eller sykle.

For kjørende vil strekningen mellom Elgstua og Grønvegen være like fremkommelig som i dag, men de fartsreducerende tiltakene ved bussholdeplassene og kryssområdet gjør at kjørende vil oppleve at myke trafikanter har høyere prioritet enn biltrafikken. Videre vil redusert fart i området ved krysset Trondheimsvegen X Grønvegen kunne redusere faren for trafikkulykker. Som nevnt i kap. 4.1.8 er uhellene på strekningen hovedsakelig knyttet til påkjørsler av kjøretøy som har vært på veg inn Grønvegen og/eller på veg til parkeringsplassen til Elgvegen 13.

Statens vegvesen velger i all hovedsak å beholde lengden av rabatten i Grønvegen mot eiendommen Elgvegen 13 slik den er i dag.



Figur 42: Illustrasjon av planlagt rabatt i krysset Trondheimsvegen X Grønvegen

Det har vært vurdert å stramme opp avkjørselen fra Elgvegen 13 inn i Grønvegen ytterligere, ved å forlenge rabatten langs Grønvegen. Spøringsanalyser viser imidlertid at det er utfordrende med tanke på framkommelighet for varetransport.



Figur 43: Illustrasjon som viser spring for lastebil med planlagt situasjon

For de gående og syklende medfører tiltakene en forbedring sammenlignet med dagens situasjon. Tilbudet utvides med ny gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen, og det etableres i tillegg en trygg krysning i plan med kjørevegen. Fotgjengerovergangen utformes med trafikkøyr for økt trafiksikkerhet for de kryssende. Nytt fortau langs Grønvegen sikrer sammen med de enkle tiltakene i Elgvegen, trygg forbindelse frem til gang- og sykkelvegundergangen under Trondheimsvegen.

Etablering av ny bussholdeplass gjør det mulig å forbedre kollektivtilbudet på ruter som går via Trondheimsvegen.

7.11 Teknisk infrastruktur

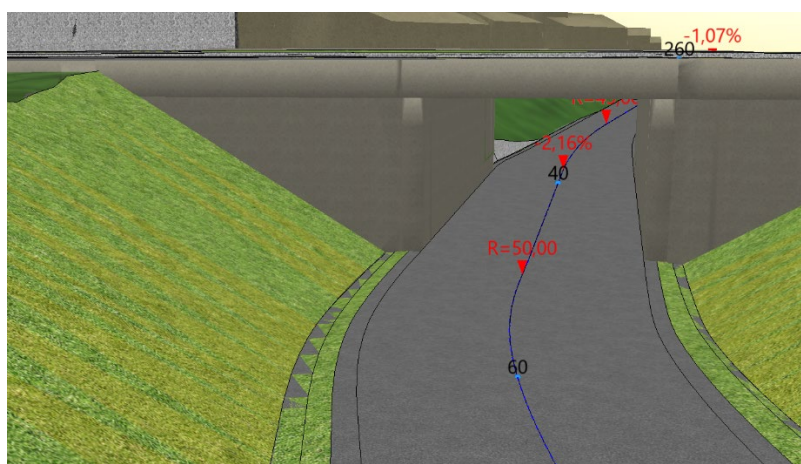
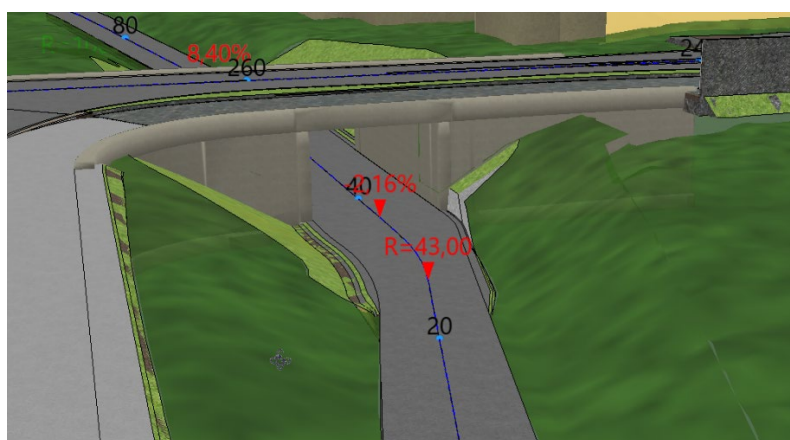
Gang- og sykkelvegundergang (ny bru i fylling)

Dagens undergang, Vestad gang- og sykkelveg

Eksisterende undergang (kulvert 04-1159) er bygd i 1978 og er en prefabrikkert elementkulvert i betong fundamentert på løsmasse. Tverrsnittet innvendig har en høyde på 2,75 meter og bredde på 3 meter.

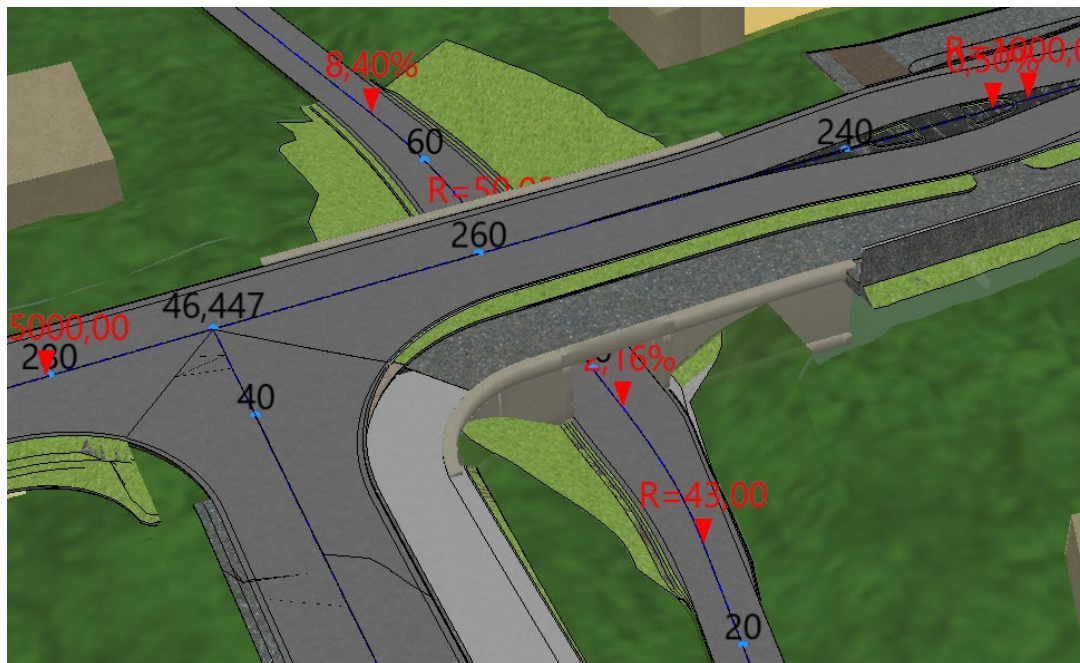
Ny gang- og sykkelundergang

Ny undergang (kulvert for gående og syklende) blir etablert på samme sted som dagens.

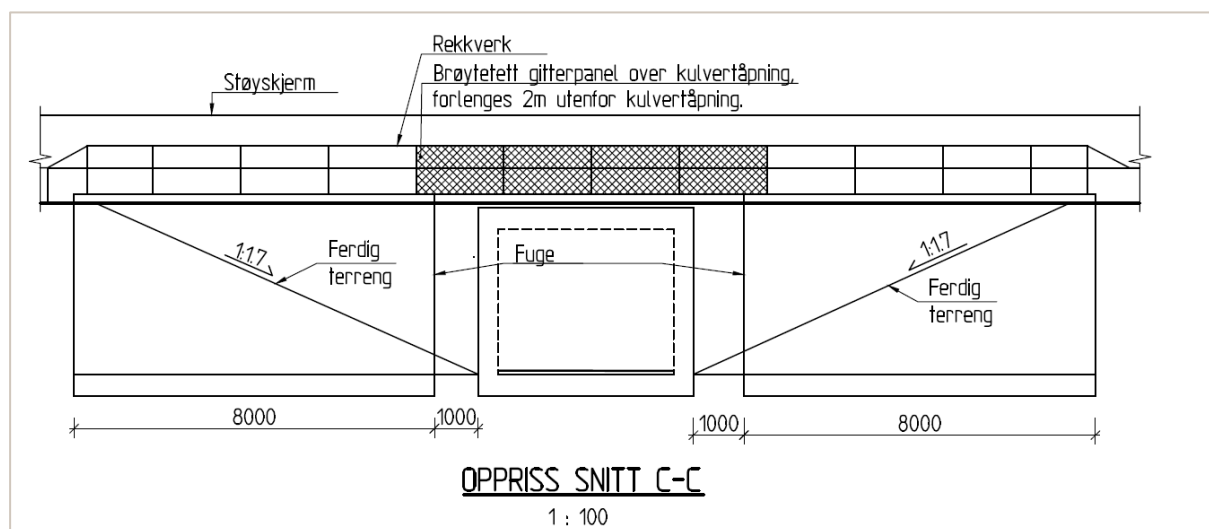


Figur 44: 3D-illustrasjon av planlagt ny undergang. Rekkverk og støyskjerm er ikke vist.

Ny undergang vil erstatte dagens undergang for gående og syklende. Den er forlenget sett i forhold til dagens undergang. Den nye gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen, vil krysse i plan over den nye undergangen. Det blir påmontert støyskjerm i nordgående retning som kobles til eksisterende støyskjerm videre nordover.

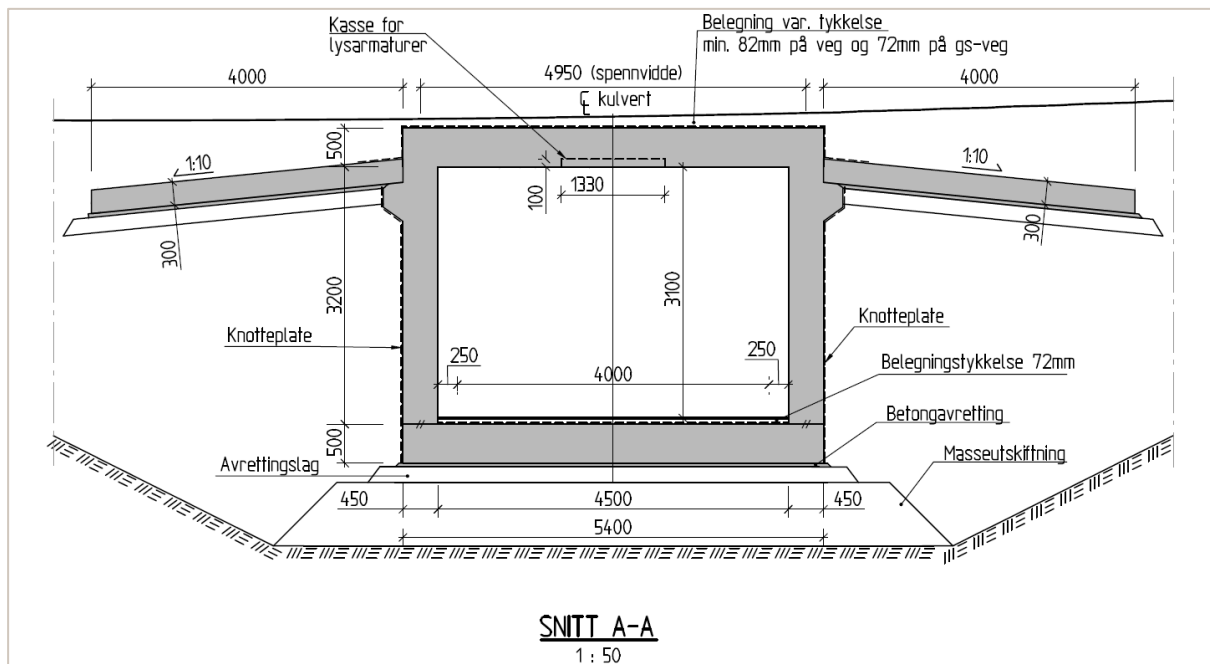


Figur 45: 3D-illustrasjon av planlagt ny undergang med ny gang- og sykkelveg i Trondheimsvegen over undergangen. Støyskjermer og rekkverk er ikke vist



Figur 46: Oppriss snitt C-C ny undergang/kulvert

Den nye undergangen (kulverten) vil få fri bredde på 4,50 meter og en frihøyde på 3,10 meter. Undergangen (kulverten) bygges i plaststøpt betong. Overbygningen reduseres noe slik at den vil ligge i samme nivå som dagens. Dette betyr at det ikke blir nevneverdige endringer i stigningsforholdet for gang- og sykkelvegen inn og ut av undergangen (kulverten).



Figur 47: Oppriss snitt A-A ny undergang/kulvert

Endring i stigningsforholdet for gang- og sykkelvegen som går gjennom undergangen, er ikke vurdert videre. Stigningen på dagens gang- og sykkelveg gjennom undergangen er allerede stor, og tilfredsstillende ikke krav til universell utforming. De lokale forholdene gjør det ikke mulig å senke den eksisterende gang- og sykkelvegen ytterligere uten at det påvirker vegsystemet i tilstøtende boligkater vesentlig.

Vann- og avløp

Teknisk infrastruktur registreres og ivaretas i arbeidet med byggeplan. Det er ikke avdekket behov for flytting av vann- eller avløpsledninger som følge av tiltakene planen tilrettelegger for. Dersom det i det videre arbeidet viser seg at VA-nettet likevel påvirkes, vil løsninger bli avklart i samråd med Elverum kommune.

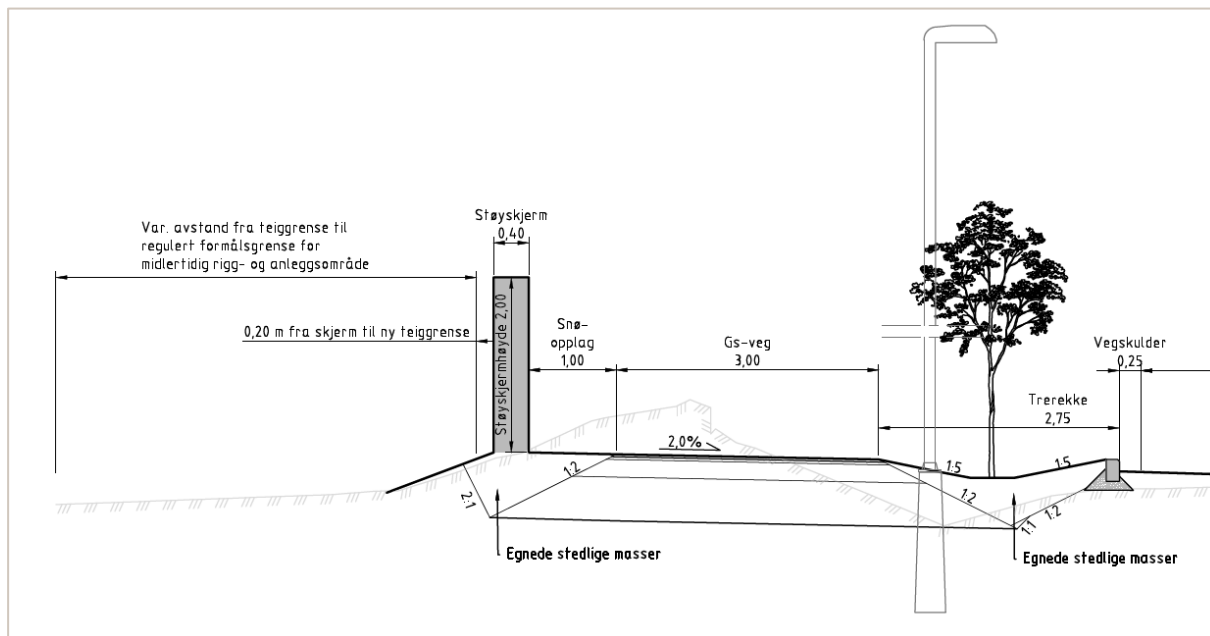
Overvann

Regn- og smeltevann håndteres ved at overflatevann ledes til grøftearealer langs vegen eller inn til rabatten mellom gang- og sykkelvegen og vegen. Det er lagt opp til ensidig tverrfall langs gang- og sykkelvegen mot rabatten. Det etableres ikke kantstein inntil gang- og sykkelvegen. Langsgående kantstein blir etablert mot rabatten inntil Trondheimsvegen. Trondheimsvegen bygges med ensidig fall, slik at overvann fra vegen renner ut i grøftearealet på østre side av vegen. Der overvannet ikke kan ledes direkte til grøfter og grøntarealer, etableres sandfangskummer og stikkledninger som leder vannet til nærmeste fordrøyningsområde. Løsmassene i området består hovedsakelig av breelavsetninger med god infiltrasjonsevne.

Det er utført overvannsberegning med grunnlag i prosjektert tiltak, dimensjonerende regnskyllhyppighet og klimafaktor⁶. Nedslagsfeltet påvirkes i liten grad av tiltaket.

⁶ Hentet fra N200 og www.eklima.no: IVF kurver fra 12290 Hamar 2, 50 år dimensjonerende regnskyllhyppighet og klimafaktor 1,2.

Grøntarealet mellom vegen og støyskjermen blir noe mindre enn det er i dagens situasjon, men feltet med annen veggrunn mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen blir 2,75 meter bredt og utformes slik at grøfta gir tilstrekkelig fordrøyningskapasitet, også ved kraftige regnværshendelser.



Figur 48: Utsnitt fra normalprofil for Trondheimsvegen med gang- og sykkelveg

Håndtering av overvann i undergangen tas med eksisterende infrastruktur. Det tas sikte på å benytte eksisterende kommunalt overvannsnett, samt separate infiltrasjonskummer. Detaljprosjekteringen i byggeplanleggingen vil avdekke om det er behov for utskifting, oppgradering, eller oppdimensjonering av eksisterende overvannsledninger.

El-kabler og belysning

Kabler og belysning registreres og ivaretas i arbeidet med byggeplan. Utover flytting av veglys langs Trondheimsvegen, er det ikke avdekket behov for flytting av eksisterende anlegg. Dersom det i det videre arbeidet viser seg at EL-kabler påvirkes vil løsninger bli avklart i samråd med netteier, (Eidsiva Nett AS).

8 Gjennomføring

Tiltakene planlegges gjennomført i 2024/25. Statens vegvesen jobber med mål om igangsetting mot sommeren 2024.

8.1 Anleggsfaseplan

Før arbeidet igangsettes utarbeides det blant annet en anleggsfaseplan. Entreprenøren skal gjennom anleggsfaseplanen ta stilling til og sikre ivaretagelse av forhold som kjøreruter for anleggstrafikk, krav til støyende anleggsaktivitet, tilgjengelighet for brann- og beredskapskjøretøy, tilgjengelighet for eksisterende virksomheter, plan for massehåndtering mv. Gjennom hele anleggsfasen skal fremkommelighet for trafikk på omkringliggende veger sikres. Dette inkluderer også fremkommelighet for myke trafikanter.

8.2 Ytre miljøplan (YM-plan)

Entreprenøren skal sikre forholdet til det ytre miljøet under anleggsgjennomføringen. Før arbeidet igangsettes utarbeides det en YM-plan med miljørisikoanalyse som tar for seg forhold som støy, forurensning av vann, grunn og luft, terrengbehandling, naturmangfold, avfallshåndtering mv.

8.3 Grunnerverv

Langs vestsiden av Trondheimsvegen blir det nødvendig å erverve noe grunn for å gi rom for å etablere den nye støyskjermen noe lenger vest for å gi plass til gang- og sykkelvegen. Det vil også bli nødvendig å sikre tilgang til arealer på baksiden av den nye skjermen langs Trondheimsvegen og inn mot Elgvegen i anleggsfasen. Disse arealene ligger i hagene til husrekka mellom Elgvegen og Trondheimsvegen, og er angitt som bestemmelsesområde for midlertidig anleggsområde på plankartet. Det er videre behov for noe midlertidig erverv på Elgvegen 13 og 15 for etablering av ny rabatt mot Trondheimsvegen og legging av storgatestein i overgangen mellom Grønvegen og Elgvegen 13.

Godkjent reguleringsplan vil være hjemmelsgrunnlag for grunnerverv. Reguleringsplanen er grunnlag for utarbeidelse av arealoversikt som vil bli benyttet ved grunnervervsforhandlinger og inngåelse av kjøpekontrakt.

Erstatning for de inngrep som påføres den enkelte på grunn av gjennomføring av prosjektet, blir utbetalt etter minnelige avtaler, inngått etter forhandlinger. Dersom det ikke oppnås enighet om minnelige avtaler, vil et rettslig ekspropriasjonsskjønn fastsette erstatningen. Statens vegvesen ønsker fortrinnsvis at grunnervervet skal løses i minnelighet. Ekspropriasjon er aktuelt i tilfelle der grunneier motsetter seg å avstå grunn frivillig.

Bestemmelsesområder for midlertidig anleggsområde erverves ikke, men disponeres av tiltakshaver i anleggsperioden. Ved avsluttet anleggsdrift tilbakeføres områdene til den stand de var før de ble benyttet til anleggsområde. Rettighet til midlertidig bruk opphører når områdene er satt i stand og melding er sendt til kommunen. Grunneierne får da tilbake full råderett over arealene.

8.4 Framtidig drifts- og vedlikeholdsansvar

Vegdirektoratet har gjennom vedtak av 18.11.22 omklassifisert Trondheimsvegen på strekningen Basthjørnet – Grundsetmoen til fylkesveg. Vedtaket trer i kraft når hele strekningen tilfredsstillende NA-rundskriv 97/13, tiltakene denne reguleringsplanen omfatter er ferdigstilt og overleveringsprotokoll er underskrevet. Som følge av dette, vil den nye gang- og sykkelvegen inngå i fylkeskommunens framtidige drifts- og vedlikeholdsansvar. Det samme vil gjelde for den nye konstruksjonen (kulverten) ved Vestad skole og støyskjermene.

Fortauet langs Grønvegen som er kommunal veg, vil bli et kommunalt drifts- og vedlikeholdsansvar. Gang- og sykkelvegen under Trondheimsvegen driftes i dag av kommunen. Dette videreføres.

9 Forslagsstillers anbefaling

Ny rv. 3 avlaster lokalvegnettet. Tiltakene iverksettes som et ledd i at Trondheimsvegen "bygges ned". Målet er å utforme vegen på en slik måte at det understøtter at fjerntrafikken naturlig velger den nye riksvegen. Statens vegvesen mener at tiltakene som er hjemlet i planforslaget vil bidra til bedre miljø og økt trafikksikkerhet langs det lokale vegnettet. Ny gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen bidrar til at en større del av korte reiser kan tas ved å gå eller sykle. Sammen med den nye undergangen blir det en samlet oppgradering i forhold til dagens tilbud for gående og syklende i området. Ved å etablere bussholdeplass for sørgående trafikk og fotgjengerkryssing i Trondheimsvegen vil kollektivreisende fra boligområdene på begge sider av Trondheimsvegen få et bedret tilbud. Fotgjengerkryssingen ivaretar også en løsning for de gående som er universelt utformet.

I denne planbeskrivelsen er det redegjort for de planlagte tiltakenes påvirkning på en rekke forhold. Ut fra vurderingene som er gjort, mener Statens vegvesen at de foreslåtte tiltakene vil ha positive konsekvenser for miljø og samfunn.

10 Vedlegg

Støyutredning med støysonekart 08.01.2024

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) 15.01.2024

Illustrasjonshefte med tekniske tegninger 08.01.2024

Sammendrag av og kommentarer til innspill ved planoppstart, januar 2024

Sammendrag av og kommentarer til merknader ved første gangs offentlig ettersyn, januar 2024

11 Referanser

Artsdatabankens Artskart: <https://artskart.artsdatabanken.no/>
Artsdatabanken Økologiske grunnkart:
<https://okologiskegrunnkart.artsdatabanken.no/?favorites=false>
Barnetråkkregistrering Vestad skole
Elverum kommunes hjemmeside: <https://www.elverum.kommune.no/>
Google Maps: <https://www.google.com/maps/>
Miljødirektoratets Naturbase: <http://kart.naturbase.no/>
Innlandsgis: [InnlandsGIS](https://www.innlandsGIS.no/)
Innlandstrafikk: <https://innlandstrafikk.no/>
Lovdata, Forskrift om fremmede organismer: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-06-19-716>
Lovdata, Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven):
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
Lovdata, Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven):
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100>
Lovdata, Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven):
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1981-03-13-6>
Norges geologiske undersøkelses kartbase: <https://www.ngu.no/geologiske-kart>
NVDB Nasjonal vegdatabank/vegkart: <https://www.vegvesen.no/vegkart/>
Riksantikvarens kulturminnesøk: <https://www.kulturminnesok.no/>:
Statens vegvesen Region Øst og Asplan Viak AS, 15.april 2016: Stedsanalyse –
Kommunedelplan for overordnet vegsystem i Elverum
Statens vegvesens vegprosjektside: <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3og25lotenelverum>
Statens vegvesens nettside: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/klimatemiljo-og-omgivelser/stoy-fra-trafikk/stoy/>
Strategisk plan: Klima og energi i Elverum 2020-2024 (27.05.2020)
Strategisk plan: Trafikksikkerhet i Elverum 2021-2015 (26.05.2021)



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag