



Statens vegvesen

ENDRING AV REGULERINGSPLAN

Offentlig ettersyn



Prosjekt: Rv.4 Sandvoll - Amundrud

Kommune: Gran

RAPPORT			
Tittel: Rv. 4 Sandvoll-Amundrud: Endring av reguleringsplan		Utarbeidet av: Statens vegvesen Region øst Prosjekt Vestoppland	
Prosjektleder: Therese Høy			
Planleggingsleder: Ole Kristian Haug			
Utførende: Structor Lillehammer AS, Tor Christensen			
Revisjon		Dato:	Sign:
00	Utkast til orientering Gran kommune	9.11.2018	TCH
01	Justeringer og tilpasninger etter avtale med Gran kommune	18.1.2019	TCH
Filnavn og bane: U:\18044 Rv4 Sandvoll-Amundrud\4-Prod\41-Dok\01_Regendring\04_Planbeskrivelse_R01.docx			

FORORD

Statens vegvesen legger nå fram forslag til endring av reguleringsplan for rv. 4 Sandvoll-Amundrud (planID E-271):

Statens vegvesen Region øst utarbeidet reguleringsplan for Rv. 4 Sandvoll-Amundrud i 2015-2016.

Planen ble vedtatt av kommunestyret i Gran den 31.3.2016.

Etter dette har finansieringssituasjonen, gjennom bompengesak og Stortingets vedtak av ny Nasjonal Transportplan (NTP) gjort det nødvendig for Statens vegvesen å bygge en lengre strekning på rv. 4 Hadeland enn tidligere forutsatt.

Som følge av dette er Statens vegvesen nå pålagt å bygge 3 delstrekninger av rv. 4 på Hadeland:

- Roa-Gran grense i Lunner
- Sandvoll-Amundrud i Gran
- Almenningsdelet-Lygnebakken (Lygna) i Gran.

Denne situasjonen har gjort det nødvendig å foreta justeringer for kostnadsreduserende tiltak på de tidligere planlagte strekningene (Roa-Gran grense og Sandvoll-Amundrud).

For delstrekning Sandvoll-Amundrud innebærer dette bl.a. at man er nødt til å gå fra tidligere planlagt full utbygging av strekningen etter standardklasse H5 til å utbedre dagens rv. 4 til utbedringsstandard U-H5. Dette innebærer at man i stedet for å rette ut kuver ved full ombygging av dagens veg foretar en ren breddeutvidelse av eksisterende rv. 4 uten utretting av kurver. Videre vil man i stedet for å bygge nye bruer foreta utvidelse av de eksisterende, samt ikke foreta tidligere planlagt oppgradering av kryss Mohagen med rundkjøringer mv. Innsparingstiltakene gjør også at Steinerud bru ikke kan reetableres etter utvidelsen av riksvegen.

Disse tiltakene medfører behov for endring av gjeldende reguleringsplan.

I utgangspunktet kunne dette være mindre endringer, men da strekningen er lang og justeringene kan gi noen endringer i støyforhold mv har en i samarbeid med Gran kommune kommet til at planen fremmes på vanlig måte.

Det er også avtalt med Gran kommune at Statens vegvesen etter plan- og bygningslovens § 3-7 overtar de oppgavene planadministrasjonen i kommunen normalt har med å organisere planarbeidet og utarbeide planforslag. Dette innebærer at Statens vegvesen har utarbeidet planforslaget og legger dette ut til offentlig ettersyn.

Hensikten med reguleringsplanen er å fastlegge vegens beliggenhet og utforming. Det framgår av planen hvilke arealer som må erverves for å gjennomføre prosjektet, i tillegg til midlertidige og permanente rådighetsinnskrenkninger. Forslaget til reguleringsplan er utarbeidet på grunnlag av teknisk detaljplan der utformingen av veganlegget er prosjektert i detalj.

Eventuelle tiltak i Amundrudkrysset inngår ikke i denne plan og utredes og reguleres sammen med annen reguleringsplan for Almenningsdelet-Lygnebakken, som også er under utarbeidelse.

PLANPROSESSEN

Oppstart

Formelt oppstartsmøte med Gran kommune ble avholdt 24.9.2018.

Igangsetting av arbeidet med reguleringsplanen ble varslet i avisen Hadeland og på Statens vegvesen sine hjemmesider i oktober 2018. Samtidig ble grunneiere ut fra tilgjengelige oversikter og aktuelle offentlige etater underrettet skriftlig. Det ble også avholdt et åpent informasjonsmøte den 16.10.2018, samt drøftingsmøte med Gran kommune 11.12.2018.

Merknader fra både overordnede myndigheter og private etter varslings er vurdert ift utformingen av planforslaget og oppsummert ift planen i et eget notat.

Utarbeidelse

Planarbeidet er styrt av Statens vegvesen Region øst der Therese Høy er prosjektleder og Ole Kristian Haug er planprosessleder for denne reguleringsplanen. I planleggingen har en intern arbeidsgruppe med representanter fra ulike fagstaber i Statens vegvesen deltatt.

Planen er utarbeidet av Structor Lillehammer AS ved Tor Christensen, Annette Svegården og Per Arne Kolseth.

Det har vært et nært samarbeid med Gran kommune med Sigrud Lerud som kontaktperson.

Siden hele området er regulert tidligere og det beslaglegges mindre areal enn tidligere er det ikke utført nye undersøkelser ift. kulturminner.

Offentlig ettersyn

I henhold til plan og bygningslovens §§ 12-10 og 3-7 legger Statens vegvesen Region øst, i samarbeid med Gran kommune, forslag til endring av reguleringsplan ut til offentlig ettersyn.

Endringsforslaget er tilgjengelig på nettsiden: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/rv4hadeland>, på rådhuset i Gran, Statens vegvesen sin brakkerigg på Roa, samt på kommunenes nettsider.

Frist for å komme med skriftlige kommentarer er 11. mars 2019.

Høringsuttalelser og merknader kan sendes skriftlig til Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010 Skurva, 2605 Lillehammer, eller på e-post: firmapost-ost@vegvesen.no.

Forsendelsen må merkes med saksnummer: 18/213353.

Eventuelle spørsmål vedrørende detaljreguleringsplanen kan rettes til:

Statens vegvesen
ved Ole Kristian Haug
ok.haug@vegvesen.no
Tlf: 950 67 830

Behandling av innkomne merknader

Etter høringsperioden vil de enkelte innkomne merknader bli oppsummert og kommentert i eget notat om merknadsbehandlingen, der Statens vegvesen sine forslag til behandling av merknadene blir beskrevet, med aktuelle justeringer av planen der merknader foreslås tatt til følge.

Sluttbehandling

Vurdering av innkomne merknader og planforslaget inkludert eventuelle endringer oversendes til Gran kommune for behandling i planutvalget og endelig vedtak i kommunestyret.

INNHOLDSFORTEGNELSE:

Forord	3
Planprosessen	4
1 Beskrivelse av planlagte endringer	7
1.1 Utforming og linjeføring generelt	7
1.2 Landskap og terrengforming	7
1.3 Om de enkelte endringene og virkninger av disse	8
1.3.1 Plankart R01 (Sandvollkrysset mm)	8
1.3.2 Plankart R02 (Mohagenkrysset mm)	10
1.3.3 Plankart R03	12
1.3.4 Plankart R04	14
1.3.5 Plankart R05	16
2 Øvrige Virkninger av planen	18
2.1 Vegtrafikkstøy	18
2.2 Friluftsliv, vilt, kulturmiljø, naturens mangfold oa.	18
2.3 Grunnerverv og omdisponering av areal	18
2.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	18

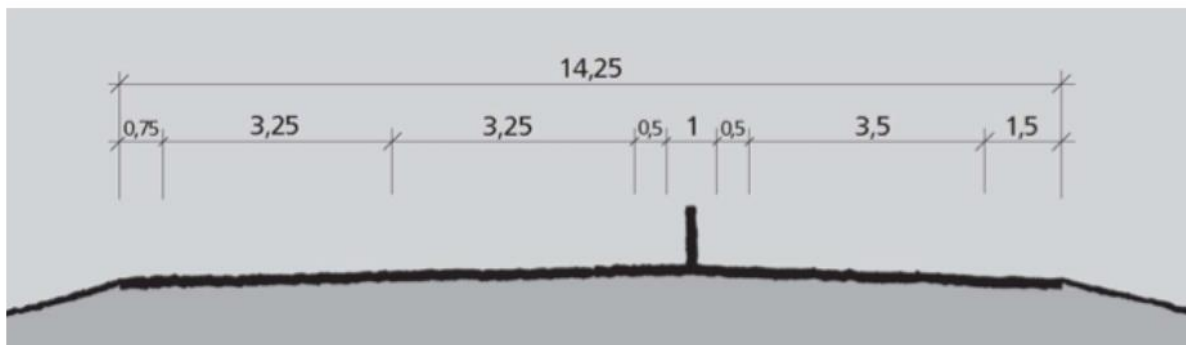
1 BESKRIVELSE AV PLANLAGTE ENDRINGER

Parsellen starter som i gjeldende plan ved dagens kryss med rv. 35 ved Sandvoll og går fram til kryssområdet ved Amundrud. Det foreslås ikke endringer i planens utstrekning. Strekningen er totalt 3670 meter lang.

Eventuelle tiltak i kryssert ved Amundrud planlegges i sammenheng med reguleringsplan for rv. 4 Lygna, dvs ikke i denne plan.

1.1 Utforming og linjeføring generelt

Vegen er planlagt iht Standardklasse U-H5. Dette innebærer at selve kjørevegen med skuldre har en bredde på 14,25 meter, inkludert forbikjøringsfelt i nordgående retning på hele strekningen.



Figur D.7: Tverrprofil U-H5 med forbikjøringsfelt, bredde 14,25 (mål i m)

Dette er samme profil som lå til grunn for gjeldende plan.

Imidlertid har standardklasse H5 som var lagt til grunn for gjeldende plan en minste horisontalradius på 450 meter, mens U-H5 tillater kurver med radius ned til 250 meter. Dette gjør det da mulig å utbedre dagens veg med en ensidig utvidelse mot øst (mot høyre sett i retning oppover mot Lygna), i stedet for å rette ut kurver med større inngrep i sideterrenget. Minste radius som benyttes i dette prosjektet er 395 meter.

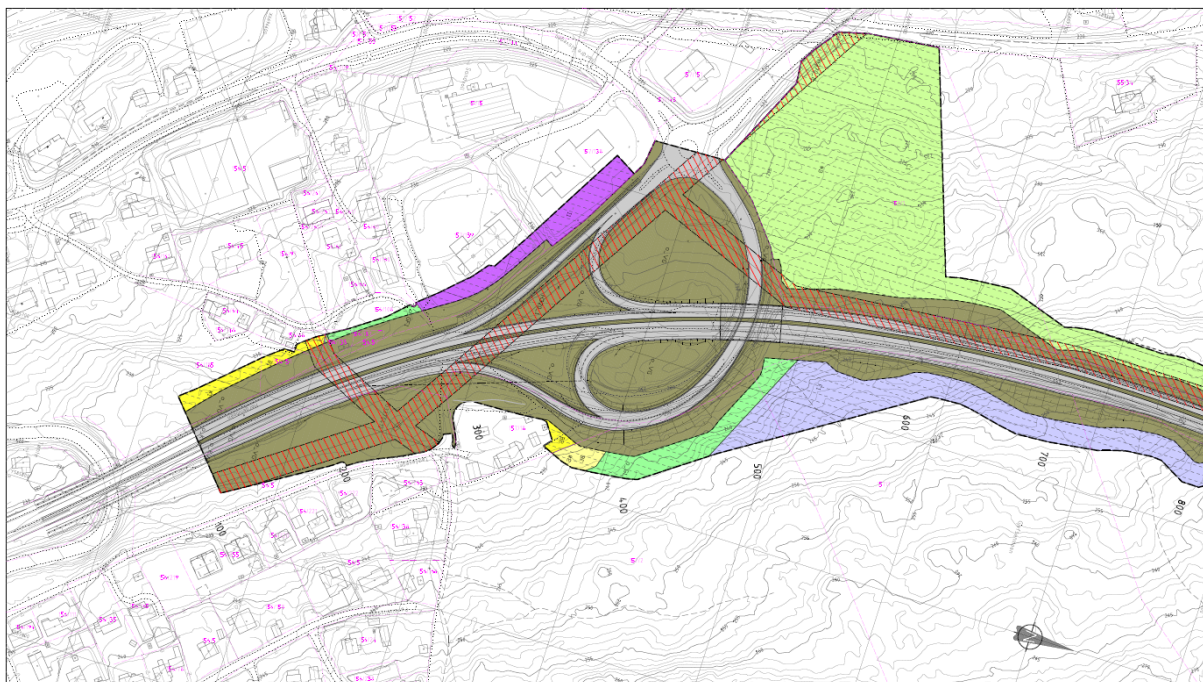
1.2 Landskap og terrengforming

Planforslaget vil ikke medføre vesentlige endringer i konsekvens for landskap, annet enn at inngrep i sideterrenget blir redusert når en nå følger eksisterende veg i stedet for å gjøre inngrep i forbindelse med kurveutretting.

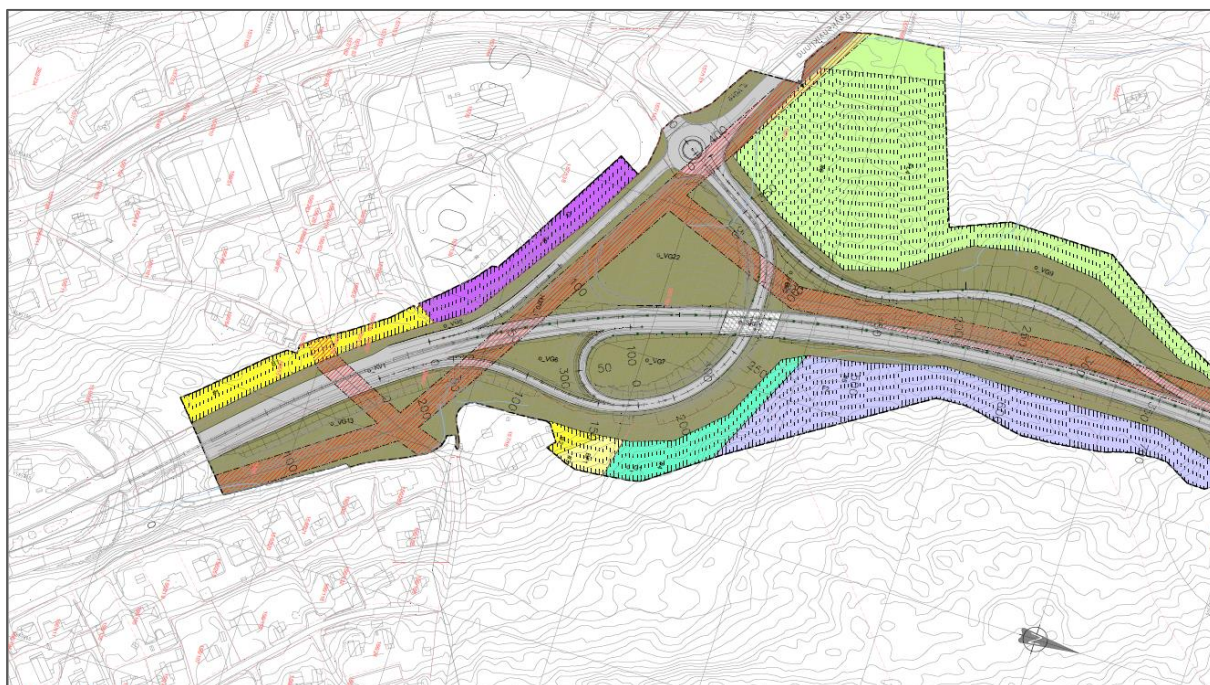
1.3 Om de enkelte endringene og virkninger av disse

I det følgende gis en beskrivelse av hvilke endringer som foreslås, samt virkningene av dem.

1.3.1 Plankart R01 (Sandvollkrysset mm)



Figur 1 Plankart R01, gjeldende plan.



Figur 2 Plankart R01, forslag til endring.

Beskrivelse

Gjeldende plan

I gjeldende plan var det i prinsippet forutsatt å opprettholde dagens kryssutforming. Med nødvendig utvidelse av riksveg 4 og optimalisering av kurvatur ville dette kreve 5 felt over brua i krysset (Sandvoll bru), slik at denne da måtte rives og erstattes med en ny konstruksjon. Det var også lagt til grunn en flytting av dagens ramper under brua, med inngrep i fjell / sideterreng/naboeiendom.

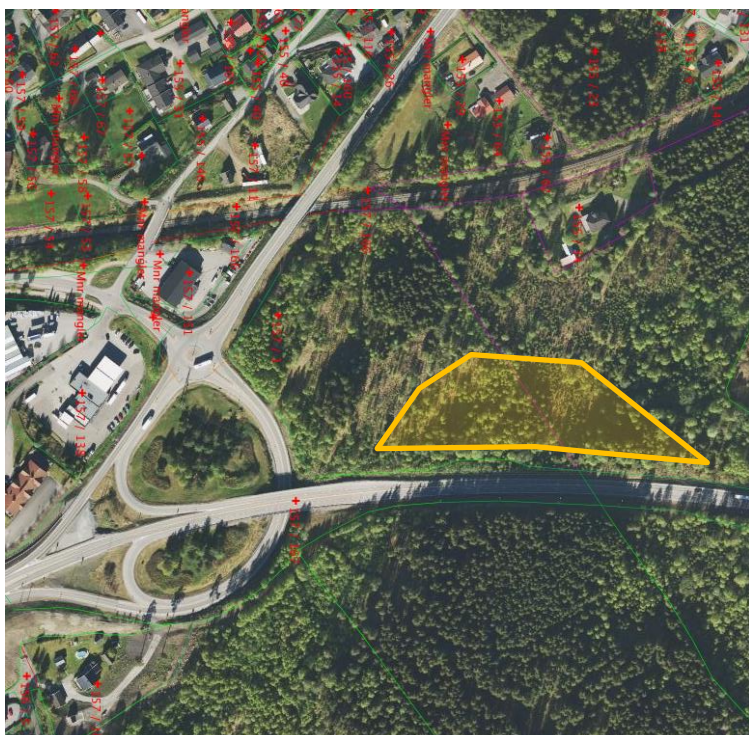
Forslag til endring

For å redusere kostnader foreslås det å beholde dagens Sandvoll bru og foreta en mindre utvidelse av denne.

Dette gir også mulighet til å beholde dagens rampesystem under brua uten større tiltak. Imidlertid kan Sandvoll bru av tekniske årsaker ikke utvides så mye at det blir plass til 5 felt over brua. Det er derfor valgt å bygge en ny sørgående avkjøringsrampe utenom brua. Denne må på grunn av stigningsforholdene være ca 450 meter lang og legges i en S-kurve for å gi nødvendig lengde, samt gi en harmonisk romkurve ift høy- og lavbrekk.

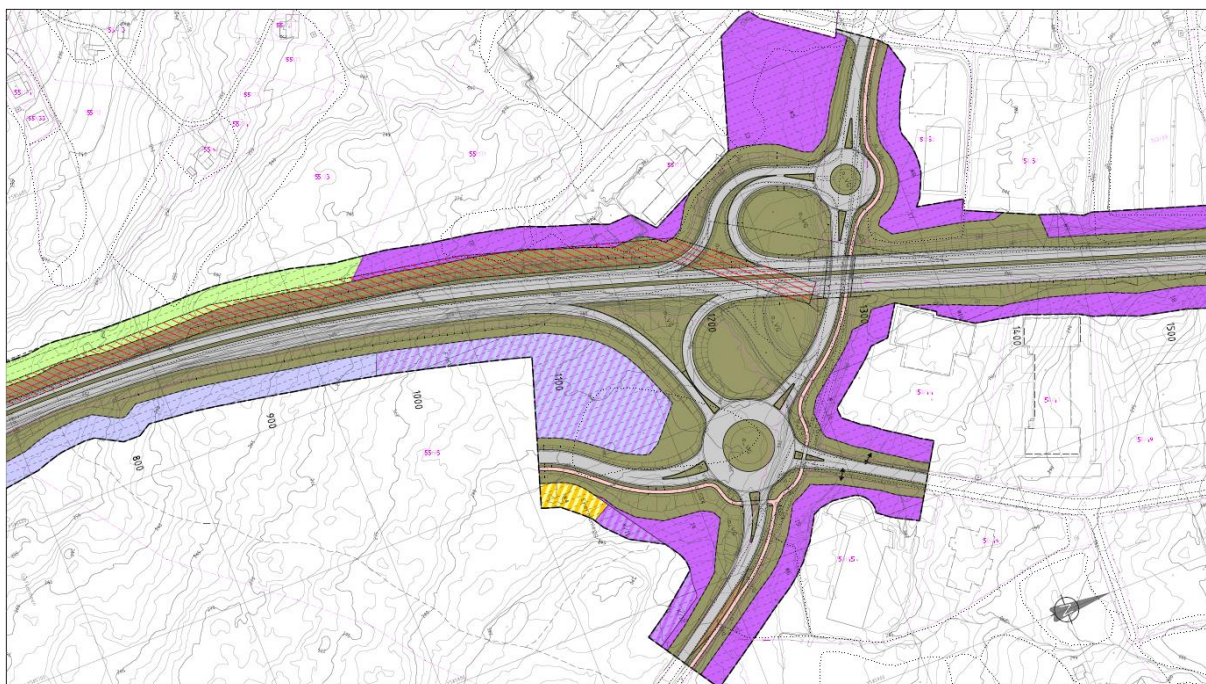
Virkninger av endringene

- Føring av ramper for nordgående retning i krysset endres ikke, inngrep mot eksisterende boligeiendom her reduseres / unngås.
- Sandvoll bru beholdes. Dette er gunstig både ift økonomi, samt ift miljøhensyn ved at energibruk og produksjonsarbeid reduseres.
- Arealbeslag på vestsiden av krysset økes med ca 6 daa på grunn av den nye avkjøringsrampa. Arealet er i dag ikke utbygd og ligger med noe spredt påstående skog og er vist som LNF-område i gjeldende kommuneplan.

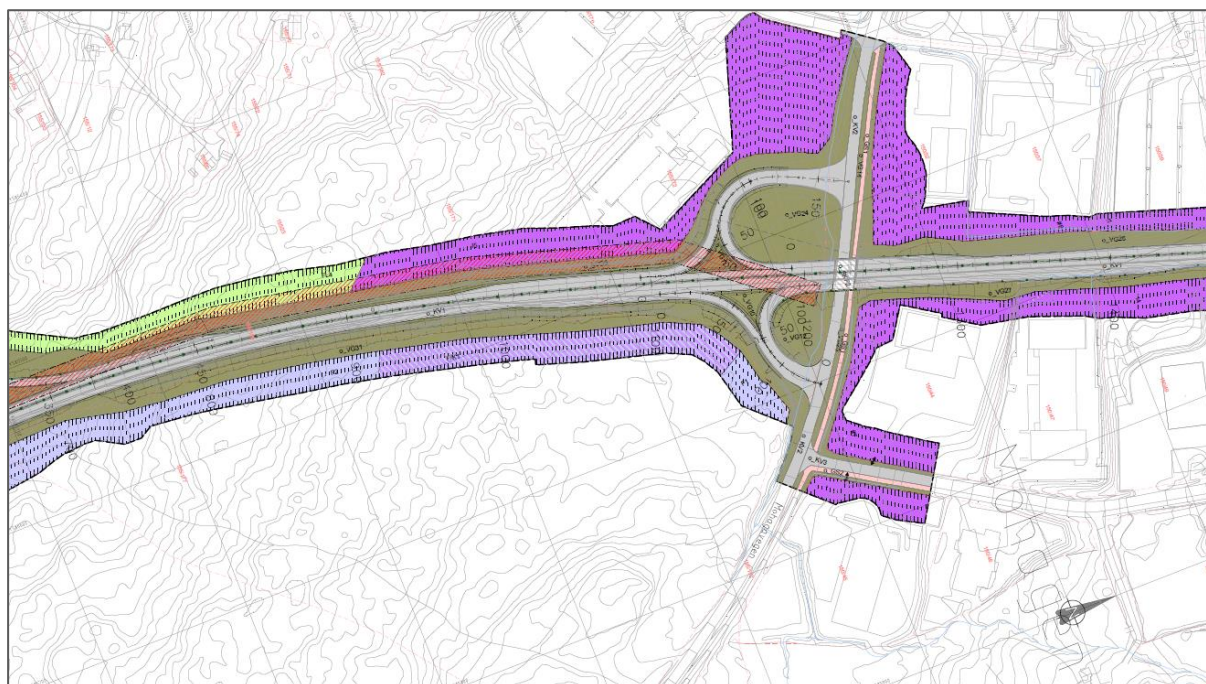


Figur 3 Økt arealbeslag, omtrentlig plassering (Norgeskart.no).

1.3.2 Plankart R02 (Mohagenkrysset mm)



Figur 4 Plankart R02, gjeldende plan.



Figur 5 Plankart R02, forslag til endring.

Beskrivelse

Gjeldende plan

I gjeldende plan var det planlagt nye ramper i Mohagenkrysset, inkludert rundkjøringer på Mohagavegen og omlegging av denne øst for Mohagen bru. Det var også planlagt riving av eksisterende bru og bygging av ny.

Forslag til endring

For å redusere kostnader foreslås det å utvide dagens Mohagen bru mot øst, i stedet for å bygge ny bru.

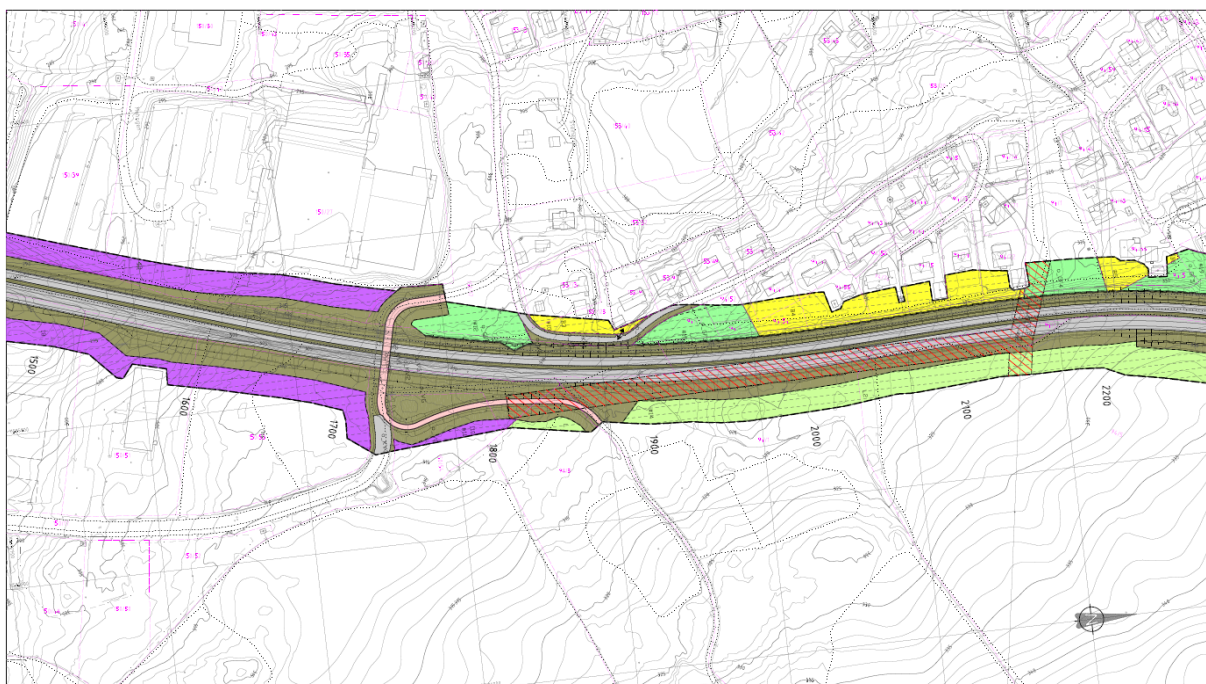
Dagens kryssramper og T-kryss med Mohagavegen beholdes som i dag, med mindre tilpasninger ift at rv. 4 utvides mot øst. Akselerasjons- og retardasjonsfeltene langs rv. 4 forlenges slik at de tilfredsstiller dagens krav for standardklasse U-H5 (de er for korte i dag).

Kommunen har tidligere vedtatt egen reguleringsplan for industri- og næringsområdet Mohagen sør (E-221), inkludert egen rundkjøring for adkomst fra Mohagavegen til industri- og næringsområdet. Deler av denne, inkludert en annen type rundkjøring i tilknytning til krysset med riksveg 4 var overlappet av gjeldende plan for rv. 4. Planområdet for rv. 4 innskrenkes nå, slik at den tidligere vedtatte løsningen i planen for Mohagen sør da igjen blir gjeldende.

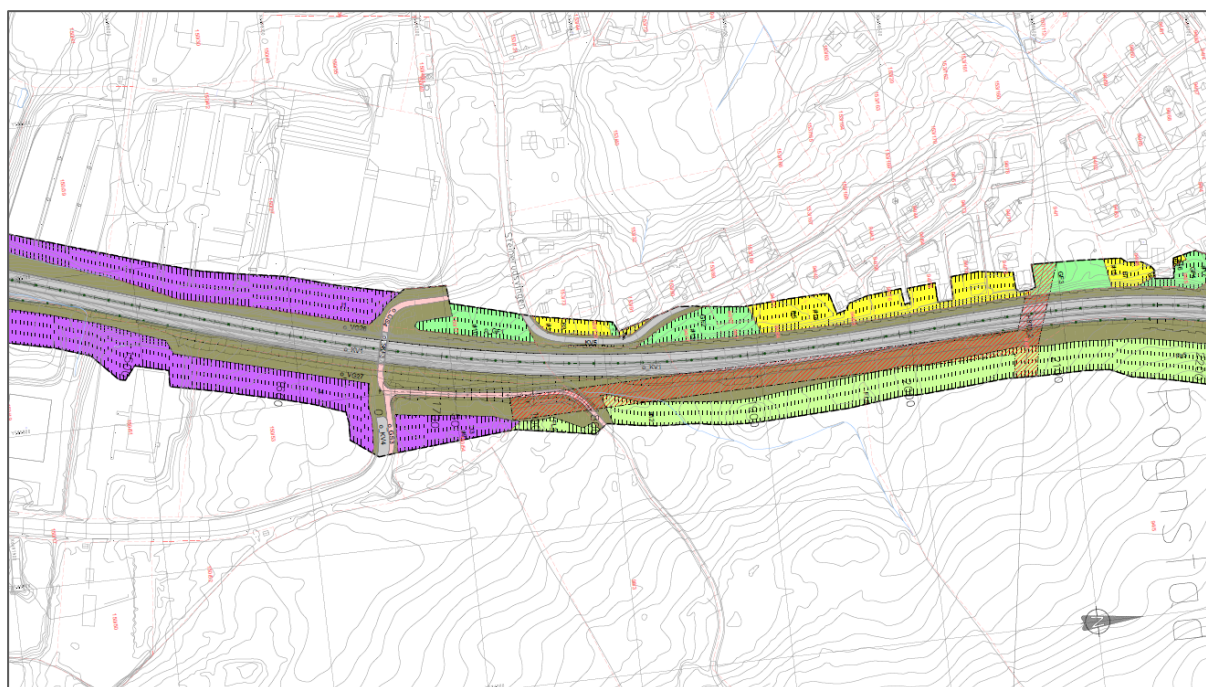
Virkninger av endringene

- Tilpasning til eksisterende kryssramper gir noe redusert arealinngrep, dvs at noe areal som er regulert til Samferdselsanlegg tilbakeføres til industri/næring (marginale arealer).
- Mohagen bru beholdes. Dette er gunstig både ift økonomi, samt ift miljøhensyn ved at energibruk og produksjonsarbeid reduseres.
- Adkomst fra Mohagavegen til fremtidig industriområde på Mohagen sør omfattes nå ikke av dette planforslaget, men er vist i tidligere vedtatt plan E-221 for Mohagen sør.
- Arealbeslag nordøst for krysset (mot Mohagen bil m.fl.) blir noe redusert.

1.3.3 Plankart R03



Figur 6 Plankart R03, gjeldende plan.



Figur 7 Plankart R03, forslag til endring.

Beskrivelse

Gjeldende plan

I gjeldende plan følges eksisterende rv. 4 på denne strekningen. Gangveg øst for rv. 4 nord for Steinerud bru var foreslått flyttet mot øst.

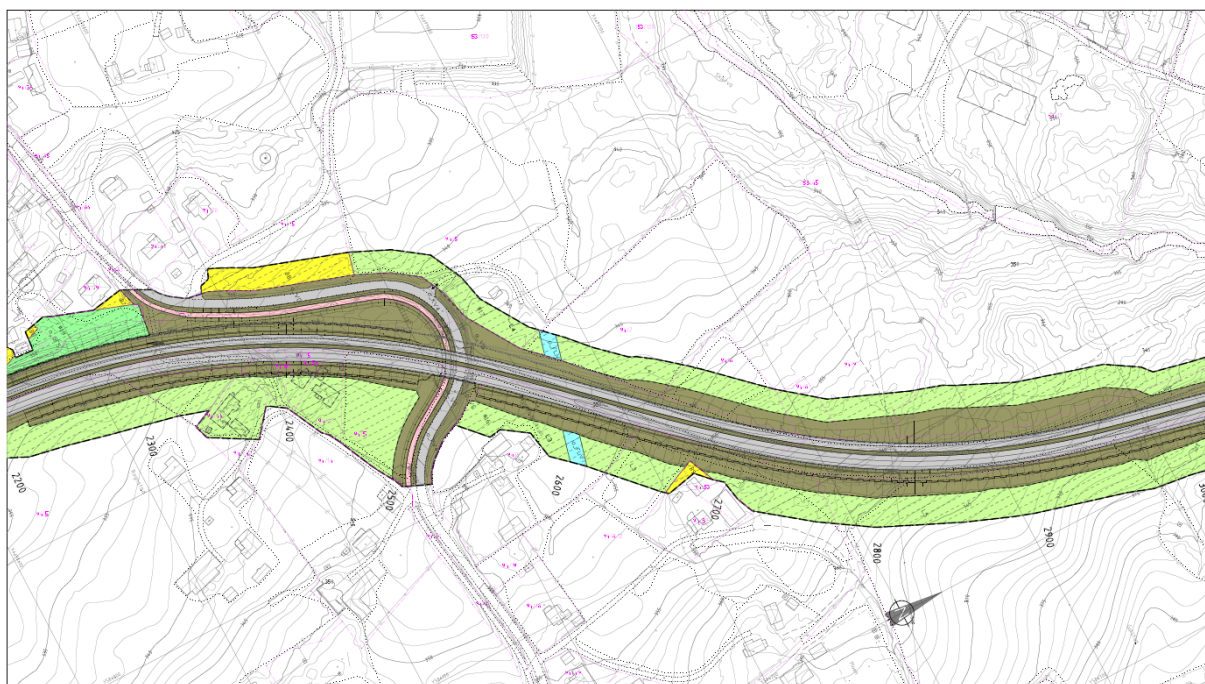
Forslag til endring

Detaljprosjektering viser nå at ovennevnte gangveg i større grad kan beholdes og ikke trenger å flyttes så mye som vist i gjeldende plan. Gangvegen er derfor trukket nærmere inn mot rv. 4, slik at arealbeslaget (industriområde) reduseres med ca 1,5 daa.

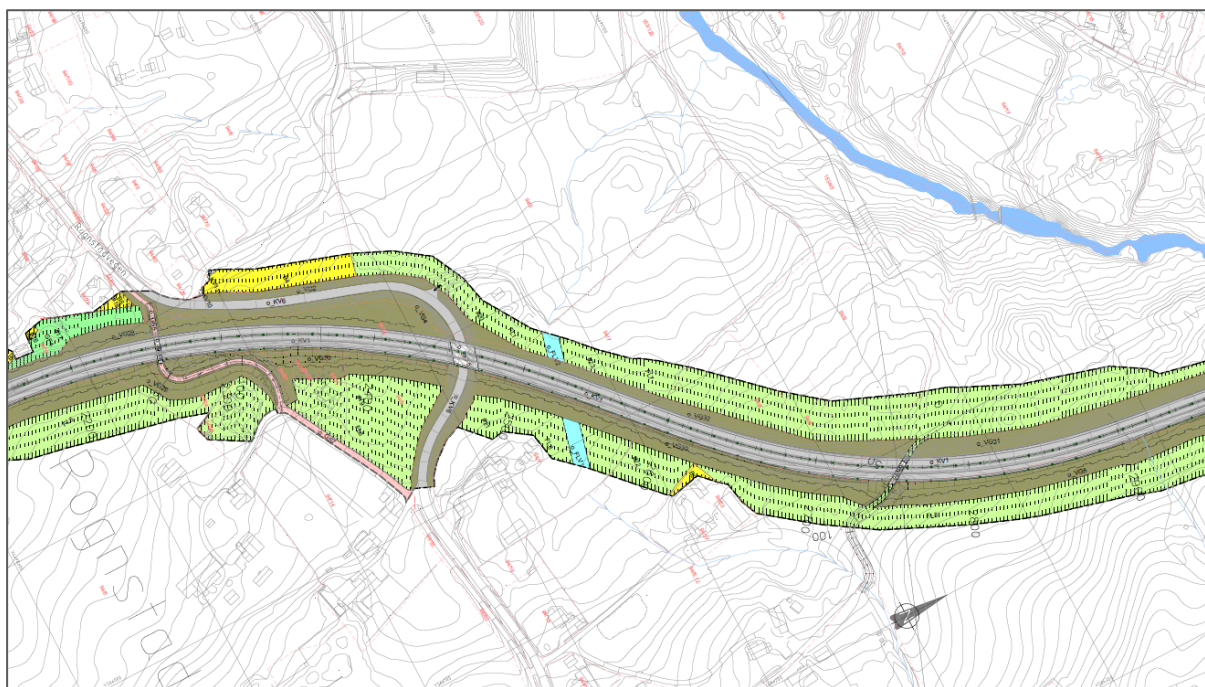
Virkninger av endringene

- De foreslåtte endringene anses ikke å gi vesentlige endringer i virkning/konsekvens, annet enn at arealbeslaget ifbm gangvegen reduseres med ca 1,5 daa.

1.3.4 Plankart R04



Figur 8 Plankart R04, gjeldende plan.



Figur 9 Plankart R04, forslag til endring.

Beskrivelse

Gjeldende plan

I gjeldende plan var det planlagt noe kurveutretting, dvs flytting av vegen mot øst fra området sør for Moen undergang og videre nordover. Dette krevde også riving av eksisterende Moen bru, med bygging av ny bru litt lenger øst. Videre var det forutsatt riving av Moen gangkulvert. med føring av gangveg langs Rognstadvegen under ny bru i stedet.

I venstrekurven nord for Moen bru var det forutsatt kurveutretting ved forskyvning av rv. 4 mot vest inkludert fylling utenfor eksisterende veg. Den eksisterende Gulstuen undergang er ikke vist i gjeldende plan.

Forslag til endring

Når vegen nå kun breddeutvides medfører dette reduserte inngrep på østsiden, bl.a. inn mot boligbebyggelse. Breddeutvidelsen åpner også for at Moen bru kan beholdes og utvides mot øst, samt ved samme tiltak at Moen fotgjengerundergang med egen gang veg kan beholdes.

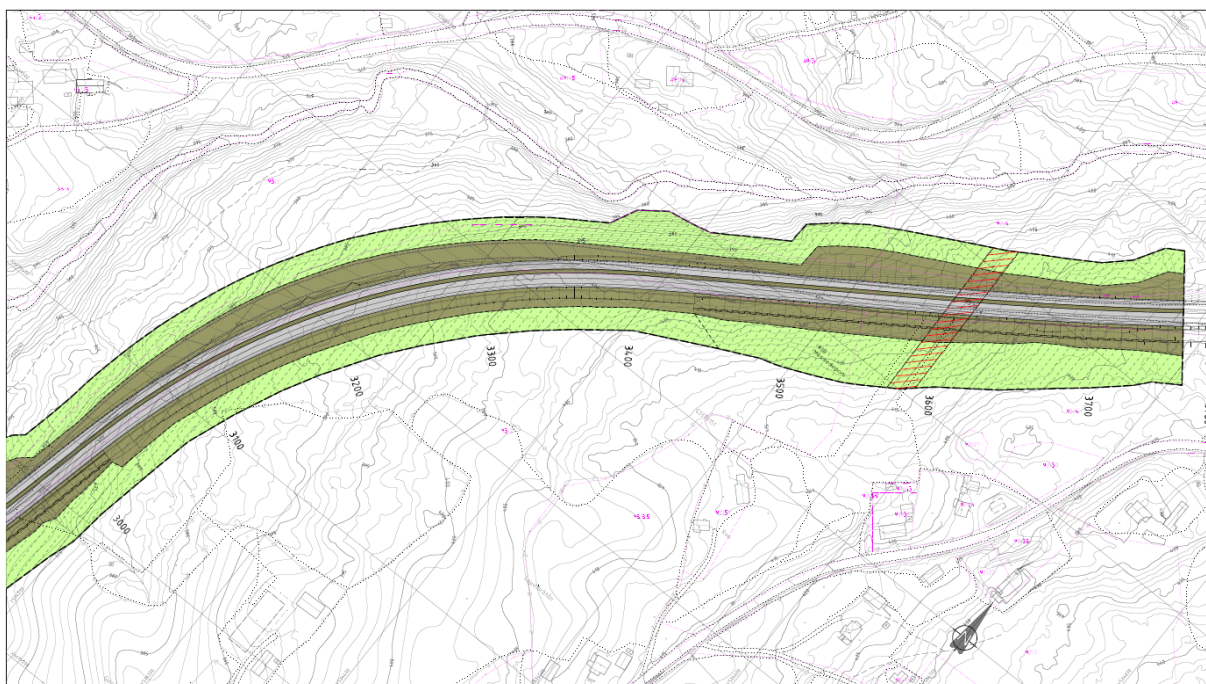
I venstrekurven nord for Moen bru følges i stedet eksisterende veg med utvidelse mot øst. Dette medfører marginalt større arealinngrep på østsiden (ca 1 daa), men en større reduksjon på vestsiden (ca 4 daa).

Gulstuen undergang er lagt inn i planene igjen etter avtale med Gran kommune, da dette ble ansett å være en forglemmelse ved behandlingen av gjeldende plan. Eksisterende kulvert forlenges da mot øst.

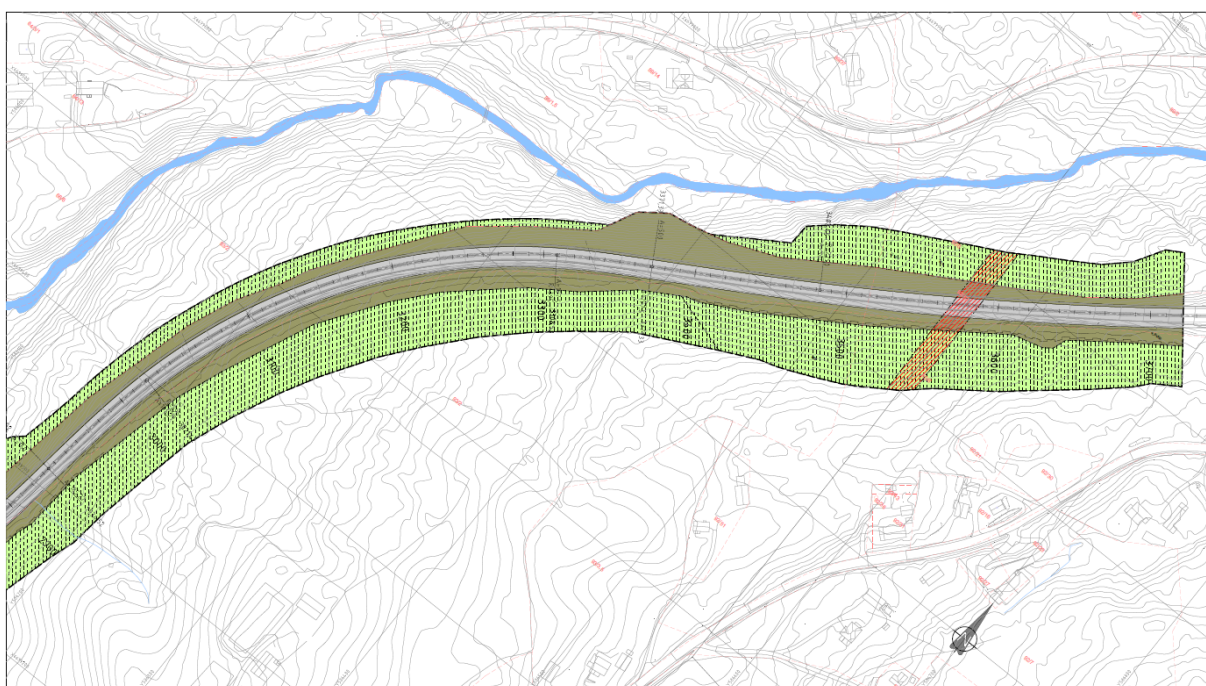
Virkninger av endringene

- De foreslåtte endringene vil medføre at egen gangveg kan beholdes, noe som må anses å være en bedre løsning for gående/syklende.
- Å beholde eksisterende konstruksjonen må anses å være positivt miljømessig.
- Arealbeslaget reduseres noe, men det går med ca 1 daa dyrket mark ekstra på østsiden, mens besparelsen på ca 4 daa på motsatt side er skog.
- De foreslåtte endringene anses ikke å gi vesentlige endringer i virkning/konsekvens ut over det ovennevnte.

1.3.5 Plankart R05



Figur 10 Plankart R05, gjeldende plan.



Figur 11 Plankart R05, forslag til endring.

Beskrivelse

Gjeldende plan

I gjeldende plan var det planlagt utretting av kurve fra radius ca 400 til 450 meter over ca 5-600 meter, før vegen ble ført ut på eksisterende vegareal igjen på de nordligste ca 300 m av parsellen, inn mot Amundrudkrysset.

Dette innebar at ny veg ble liggende ca 1,5 vegbredder øst for eksisterende veg i nevnte kurve, med tilsvarende arealbeslag og inngrep.

Forslag til endring

Når følges eksisterende veg med radius ca 400 m, med breddeutvidelse mot øst. Tiltaket avsluttes sør for Amundrudkrysset som vist i gjeldende plan.

Dette gir redusert arealbeslag på østsiden med ca 12 daa. På vestsiden gjøres ingen inngrep, men eksisterende vegfylling reguleres nå til Samferdselsformål (annen veggrunn, grøntareal) i stedet for tilbakeføring til LNF som i gjeldende plan (ca 3 daa).

Eventuelle tiltak i Amundrudkrysset utredes og reguleres sammen med annen reguleringsplan for Almenningsdelet-Lygnebakken.

Virkninger av endringene

- De foreslåtte endringene anses ikke å gi vesentlige endringer i virkning/konsekvens ut over at det spares inn netto ca 9 daa. De 12 daa som spares på østsiden er beite / skog, men det som beslaglegges igjen på vestsiden er skog med lav bonitet, i realiteten eksisterende vegfylling som er overgrodd og er Statens vegvesens grunn.

2 ØVRIGE VIRKNINGER AV PLANEN

2.1 Vegtrafikkstøy

Vegtrafikkstøy og tiltak mot dette i form av skjermer, støyvoller og fasadetiltak ble iht veileder T-1442 beregnet og lagt inn i gjeldende plan. Fasadetiltak på bygninger som etter tiltak fortsatt hadde for høyt støynivå skulle planlegges og gjennomføres i byggeplanfasen.

Det er nå utført foreløpige nye støyberegninger for hele strekningen der endret løsning er lagt til grunn. Dette viser at med tilsvarende løsninger for støyskjerming som i gjeldende plan vil støyforholdene på omgivelsene ikke endres i vesentlig grad. Mer nøyaktige beregninger ift lokale tiltak på fasader og uteplasser mv utføres gjennom byggeplanarbeidet som pågår parallelt med reguleringsendringen.

Støy beregnes fortsatt for situasjon ca 20 år etter åpning av veganlegget, med framskrevne trafikk tall ift dette.

2.2 Friluftsliv, vilt, kulturmiljø, naturens mangfold oa.

De aktuelle endringene anses ikke å gi noen vesentlige endringer i virkning / konsekvens for noen av disse tema, eller andre tema som kunne vært aktuelle ift vedlegg til forskrift om konsekvensutredninger.

2.3 Grunnerverv og omdisponering av areal

Gjeldende plan innebar at ca 317 daa ble regulert til hovedformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, mens ny plan tilsvarende beslaglegger ca 207 daa, dvs en reduksjon på 110 daa.

Fordeling i formål på de arealer som beslaglegges til samferdselsmål og andre formål relatert til veganlegget er som følger:

Arealformål	Gjeldende plan, daa	Endret plan, daa
Kjøreveg	79,6	72,7
Annen veggrunn - grøntareal	234,2	132,2
Gang-/sykkelveg	3,5	2,7
Anlegg- og riggområde (midlertidig anleggsområde)	144,9	153,9
SUM	462,2	361,5

2.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det var utført risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med gjeldende plan. Endringene anses ikke å innebære noen vesentlige endringer ift dette.



Statens vegvesen
Region øst
Prosjektavdeling øst
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen