



Statens vegvesen

Gran grense – Jaren  
Tiltak på avlastet vegnett

rv. 4

Miljøgate Gran

Planbeskrivelse til forslag til reguleringsplan av miljøgate gjennom Gran sentrum i Gran kommune.

Planbeskrivelse

Dokumentlogg			
02			
01			
Rev.nr	Revisjonsbeskrivelse	Revidert dato	Revidert av
105150	Rv. 4 Gran grense – Jaren, tiltak på avlastet vegnett	13.11.2012	ALFLAN
Prosj.nr:	Prosjektnavn:	Dato	Forfatter

**INNHOLD**

1	FORORD .....	4
2	SAMMENDRAG .....	5
3	BAKGRUNN .....	6
3.1	Utløsende faktor.....	6
3.2	Hensikten med planen .....	6
3.3	Forslagsstiller, eierforhold.....	6
4	PLANPROSESSEN .....	7
4.1	Planprogram .....	7
4.2	Varsel.....	7
4.3	Medvirkning .....	7
4.4	Forhåndsuttalelser .....	7
4.5	Videre planprosess .....	8
5	PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD .....	9
5.1	Beliggenhet.....	9
5.2	Arealbruk .....	9
5.3	Trafikkforhold .....	10
5.4	Stedets karakter .....	11
5.5	Kulturmiljø .....	12
5.6	Teknisk infrastruktur .....	12
5.7	Grunnforhold.....	12
5.8	Risiko og sårbarhet .....	12
6	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	13
6.1	Kommunedelplan .....	13
6.2	Gjeldende reguleringsplaner .....	13
6.3	Tilgrensende planer .....	13
7	TIDSPLAN OG FINANSIERING.....	15
7.1	Tidsplan .....	15
7.2	Finansiering .....	15
8	MÅL OG FORUTSETNINGER.....	16
8.1	Prosjektets mål .....	16
8.2	Trafikktall.....	16
8.3	Standardvalg.....	17
9	BESKRIVELSE AV PLANEN.....	18
9.1	Generelt om planforslaget .....	18
9.2	Vegareal.....	19
9.3	Sideareal og vegetasjon.....	23
9.4	Utstyr og materialbruk .....	25
9.5	Tekniske elementer .....	26
9.6	Byggeområder .....	26
9.7	Etappevis bygging.....	27

10	KONSEKVENsutredning .....	29
11	VIRKNINGER AV PLANEN .....	30
11.1	Framkommelighet .....	30
11.2	Trafikksikkerhet .....	30
11.3	Tilgrensende eiendommer .....	30
11.4	Gang- og sykkeltrafikk .....	31
11.5	Kollektivtrafikk.....	31
11.6	Vegtrafikkstøy.....	31
11.7	Barn og unges interesser.....	31
11.8	Helse, miljø og sikkerhet (HMS) .....	31
11.9	Universell tilgjengelighet.....	32
11.10	Eiendomsinngrep.....	32
11.11	Bebyggelse.....	32
12	RISIKO OG SÅRBARHET, ROS-ANALYSE.....	33
12.1	Flom.....	33
12.2	Grunnforhold / Alunskifer .....	33
12.3	Forurensning .....	33
12.4	Trafikksikkerhet .....	33
12.5	Fremmede arter .....	34
13	VEDLEGG.....	35
13.1	Vedlegg .....	35
13.2	Ikke mangfoldiggjorte vedlegg .....	35
14	MERKNADER / KOMMENTARER.....	36
14.1	Merknader til planen ved høring.....	36
14.2	Kommentarer til merknadene.....	36

## 1 FORORD

Det planlegges ny firefelts rv. 4 i ny trase fra kommunegrensa mot Lunner til Jaren med tunnel utenom Gran sentrum. I den forbindelse legger nå Statens vegvesen fram forslag til reguleringsplan for miljøgate på avlastet rv. 4 i Gran sentrum.

Reguleringsplanen består av plankart med tilhørende reguleringsbestemmelser foruten dette dokumentet. Det tekniske grunnlaget for planen er samlet i teknisk detaljplan.

Hensikten med planen er å fastlegge detaljert plassering og utforming av miljøgate med tilhørende regulering av sideveger/-gater, kryss, gang- og sykkel-tilbud, avkjørsler og atkomster i detalj. Reguleringsplanen vil være grunnlag for erverv av nødvendig areal til gjennomføring av prosjektet.

Planen fremmes av Statens vegvesen etter § 9.4 i plan- og bygningsloven, og vil bli behandlet etter denne lovens bestemmelser.

Det tas sikte på politisk behandling av planen i Gran kommune våren 2013.

Planen legges ut til offentlig ettersyn i Gran kommune. Tidspunkt for utlegging er 21.11.2012 og frist til å sende inn merknader er 13.01.2013. Dette vil bli kunngjort i lokalavisene. Eventuelle merknader sendes til:

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Skurva  
2605 Lillehammer

Merkes: «Miljøgate Gran»

Eventuelle merknader til planen bør inneholde opplysninger om hvorfor og hvordan planen bør endres.

Spørsmål om planen kan rettes til:

Postadresse:	Statens vegvesen Postboks 1010 Skurva 2605 Lillehammer  Att: Alf-Anders Langhelle	Gran kommune Rådhusvn. 39 2770 Jaren  Att: Sigrid Lerud
E-post:	<a href="mailto:Alf-Anders.Langhelle@vegvesen.no">Alf-Anders.Langhelle@vegvesen.no</a>	<a href="mailto:Sigrid.Lerud@gran.kommune.no">Sigrid.Lerud@gran.kommune.no</a>
Telefon:	24 05 84 49 (direkte) 815 22 000	61 33 84 99 (direkte) 61 33 84 00

Statens vegvesen Region øst  
November 2012

## 2 SAMMENDRAG

Utgangspunktet for arbeidet med reguleringen av miljøgate gjennom Gran sentrum er planene om å bygge ny rv. 4 i ny trasé utenfor tettstedet.

Videre er det et sterkt behov for å legge til rette for sikrere og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Samtidig er det stor utbyggingsaktivitet og ønske om utvikling som krever at forholdet til hovedvegen til og gjennom stedet er mer avklart.

Planforslaget legger til rette for etablering av miljøgate gjennom Gran sentrum. Planen inneholder foruten selve miljøgata kryssløsninger med tilkoblinger til sidegater og areal mellom dagens veg og fremtidig trasé. Planen legger til rette for et funksjonelt gang- og sykkelvegnett og et fleksibelt gatenett for kjøretøy.

Mål med prosjektet er:

- Trafikksikkerhet for alle trafikanter.
- Flexibelt gatenett.
- Attraktive forbindelser for myke trafikanter.
- Effektiv og attraktiv kollektivtransport.
- Stedsutvikling.
- Universell utforming.

Planen bygger i hovedsak på kommunedelplanen for sentrum. Dette medfører at miljøgata blir liggende delvis i ny trasé (sør), og delvis i eksisterende trasé for rv. 4 (nord).

I den søndre, flate delen av planområdet er det svært dårlige grunnforhold. Deler av dette området ligger på tidligere myr og inngrep grever grundige undersøkelser og tiltak.

Miljøgata er planlagt med en normalbredde på 6,5 m, i tillegg kommer gang og sykkelveg / fortau samt grøntrabatter. Standarden gjennom sentrum skal være lesbar og ensartet. Trafikksikkerheten vil bli betydelig bedret ved at de ulykkesutsatte T-kryssene er fjernet til fordel for rundkjøringer, samt at det naturlige fartsnivået trolig vil være redusert, noe som vil gi bedre sikkerhet for alle men spesielt myke trafikanter.

I arbeidet med planlegging av miljøgata så er det tatt høyde for etappevis bygging. Selve miljøgata er delt i to etapper der skille mellom disse går like sør for kryss med Hovsvegen/Jernbanegata. I tillegg er det noen supplerende elementer som kan gjennomføres separat i etterkant eller i tilknytning til opparbeidelsen av miljøgata. Bakgrunnen for dette er at sannsynligheten for at planlagt finansiering ikke strekker til hele prosjektet.

Med ny miljøgate vil det bli etablert sammenhengende tilbud for gående/syklende, med godt definerte krysningspunkter i alle tverrforbindelser. Smalt gatetverrsnitt og rundkjøringer innbyr til lav hastighet.

Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved alle tiltak innenfor planområdet, for hele transportsystemet, slik at de kan benyttes av flest mulig.

### 3 BAKGRUNN

#### 3.1 Utløsende faktor

Utgangspunktet for arbeidet med reguleringen av miljøgate gjennom Gran sentrum er planene om å bygge ny rv. 4 i ny trasé utenfor tettstedet. Bakgrunnen for arbeidet med ny rv. 4 er miljøbelastning i tettstedet, ulykkesfrekvens og fremkommelighet.

Videre er det et sterkt behov for å legge til rette for sikrere og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Samtidig er det stor utbyggingsaktivitet og ønske om utvikling som krever at forholdet til hovedvegen til og gjennom stedet er mer avklart.

#### 3.2 Hensikten med planen

Formål med tiltakene:

- Trafikksikker ferdsel for alle trafikantergrupper
- Bidra til at sykkel og gange blir foretrukket
- Attraktivt Gran sentrum
- Legge til rette for helhetlig utvikling

Formål med prosjektet:

- Komme frem til gode tiltak
- Vurdere effekt
- Prioritere tiltak
- Vurdere etappevis gjennomføring

#### 3.3 Forslagsstiller, eierforhold

Reguleringsforslaget fremmes av Statens vegvesen.

Planlegging og utarbeidelse av teknisk plan og reguleringsforslag er utført av interne ressurser fra Statens vegvesen med støtte fra Gran kommune.

Bestiller av planen og prosjekteier er Vegavdeling Oppland, Plan og trafikk ved Lars Eide og Anne-Grethe Hestenes. Bestilling og avklaringer er gjort i samarbeid med Prosjekt Vestoppland ved Jon Kvisberg.

Prosjektgruppe:

Prosjektleder/ planleggingsleder:	Alf-Anders Langhelle
Arkitektur:	Per Christian Stokke
Vegplanlegging, vegutforming, støy:	Pia Kristin Mortensen
Landskapsarkitektur:	Jørgen Knain
Geoteknikk:	Niklas Eriksson
Grunnerverv:	Hans Martin Scharning
Trafikksikkerhet:	Rune Nordli
Utbygging:	Jon Kvisberg
Drift og vedlikehold:	Gudrun Marie Sørumsbrenden

## 4 PLANPROSESSEN

### 4.1 Planprogram

Reguleringsforslaget tar utgangspunkt i kommunedelplan for Gran sentrum. Siden arbeidet med kommunedelplanen har vært svært grundig med en rekke temastudier så har vi vurdert behovet for planprogram som unødvendig jamfør § 12.9 i Lovkommentar plandelen i Plan- og bygningsloven.

### 4.2 Varsel

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Hadelands avis 19.01.2012. Grunneiere, private og offentlige interessenter ble varslet ved brev. Adresseliste over disse ble overlevert fra kommunen.

### 4.3 Medvirkning

Under arbeidet med planen ble det holdt åpent orienteringsmøte 01.02.2012 på Lidskjalv, Gran. Det ble invitert til dette i varselet om planoppstart i avisen og i brev til grunneiere, kommune, fylkeskommune, lokalt næringsliv med flere.

I forkant av selve reguleringsplanarbeidet ble det gjennomført idedugnad 30.05.2011 på Granvang. Rapport fra ideseminarer er datert 10.06.2011. Det ble invitert bredt blant representanter fra kommune, fylkeskommune, grunneiere og lokalt næringsliv.

Det er orientert om planarbeidet i fylkeskommunen og hatt flere møter med kommunen. Prosjektet har vært presentert og diskutert i Regionalt planforum.

Prosjektet har vært gjennom en avklaringsrunde med NVE angående flomfare. Utover dette har det vært kontakt med flere naboer og utveksling av materiale med disse.

Det planlegges å invitere til åpent møte i forbindelse med offentlig ettersyn.

### 4.4 Forhåndsuttalelser

Nedenfor er korte sammendrag av de innspillene vi har mottatt ved varsel om oppstart av reguleringsarbeidet.

#### **Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)**

De lavest liggende delene av Gran sentrum er flomutsatt. Det er utført flomsikringstiltak. De forutsetter at planen ikke bidrar til økt flomfare inkludert inngrep som kan gi flom-, erosjon-, eller miljømessige konsekvenser.

#### **Jernbaneverket**

Påpeker viktigheten av tilgjengeligheten til Gran jernbanestasjon for alle trafikanter. Viktig å legge til rette for god forbindelse mellom stasjonen og nye Hadeland videregående skole. Jernbaneverket vil utføre ulike tiltak inne på stasjonsområdet for å bedre trafikkmønsteret for gående, syklende, biler og kollektivreisende.



**Øistad Eiendom AS / JohNET Eiendom AS**

Forventer at arealutnyttelsen i kommunedelplanen videreføres i reguleringsplanen. Ønsker en hensiktsmessig atkomst der de ikke belastes med atkomst til Shell over sin eiendom. Ønsker dialog om løsninger.

**Fylkesmannen i Oppland**

Viktig at det i planområdet legges til rette for en aktiv livsstil og hverdagsaktivitet. Videre forventer Fylkesmannen at prinsippene for universell utforming innarbeides så tidlig som mulig i planprosessen. Hovedløsningene skal utformes på en måte som sikrer best mulig brukervennlighet og tilgjengelighet for folk flest.

Minner om kravet til medvirkning, spesielt fra grupper som krever spesiell tilrettelegging. Ber om at den digitale arealplanen (SOSI- og PDF-fil) sendes Statens kartverk når planforslaget sendes på høring.

**4.5 Videre planprosess**

Etter at planen har vært ute til offentlig ettersyn vil Statens vegvesen i samarbeid med Gran kommune vurdere de innkomne merknadene og eventuelt foreslå planendringer som følge av disse. Etter dette blir planen tatt opp til behandling i kommunens faste utvalg for plansaker, før planen blir forelagt kommunestyret for endelig vedtak med rettsvirkning. Hvis det er aktuelt med større planendringer, kan planen bli lagt ut til nytt offentlig ettersyn.

Kommunestyrets vedtak vil bli annonsert i lokalavisene. Berørte parter orienteres skriftlig om vedtaket sammen med opplysninger om klageadgang. Fylkesmannen, fylkeskommunen og statlige fagmyndigheter kan reise innsigelse mot plangodkjenningen.

Eventuell innsigelse behandles først som mekling hos Fylkesmannen i Oppland. Dersom mekling hos fylkesmannen ikke fører fram, må planen oversendes til

Miljøverndepartementet for avgjørelse. Når planen er endelig godkjent, vil vedtaket bli kunngjort ved annonsering og eventuell skriftlig underretning.

## 5 PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

### 5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i sentrum av Gran i Gran kommune. Avgrensningen er satt slik at eksisterende hovedveg, miljøgata og tilhørende kryss er med. Ut mot sidearealene så er det tatt med så mye at vi får med grenser for bebyggelse langs miljøgata og nødvendige justeringer av sideveger.

Lengde på miljøgata blir ca. 900 meter.

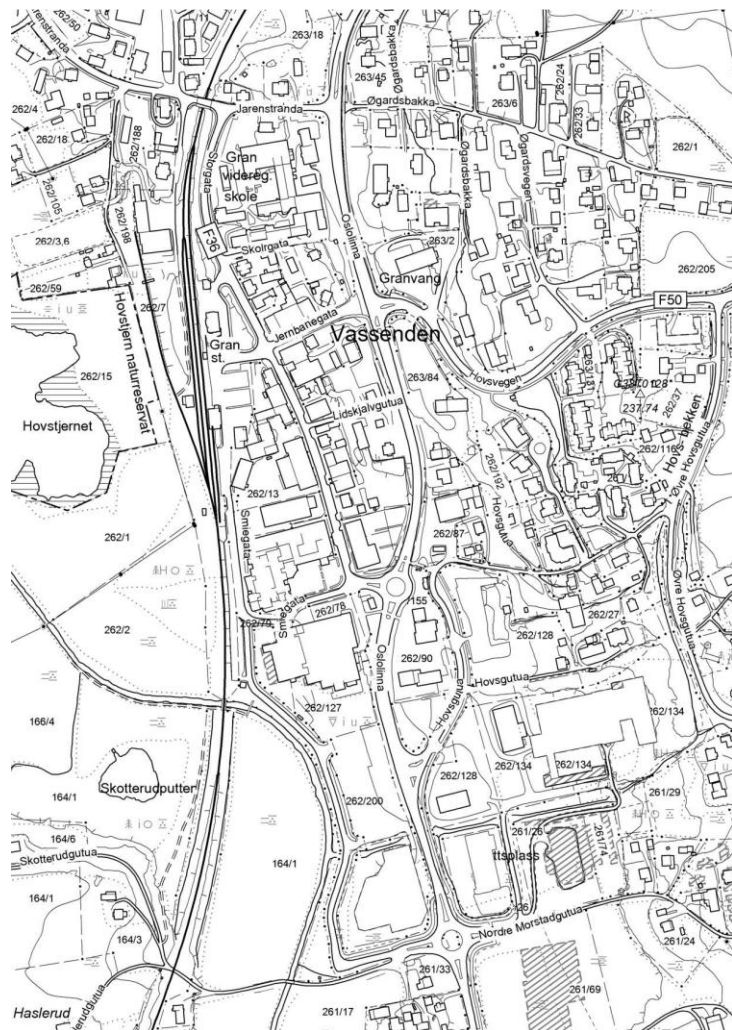
Totalt areal på hele planområdet er ca. 55 daa.

### 5.2 Arealbruk

Dagens arealbruk innenfor planområdet er hovedsakelig trafikkareal. Sentralt i området ligger også to eiendommer som huser bensinstasjon og elektro/data-bedrift. Sidearealene til miljøgata inkluderer ulike former for næringsvirksomhet, bolig, parkering og offentlige funksjoner.

Planlagt miljøgate blir liggende delvis i dagens linje og delvis på annet trafikkareal.

Tilstøtende areal inneholder hovedsakelig sentrumsfunksjoner i tillegg til ny videregående skole.



Kart over Gran sentrum.

## 5.3 Trafikkforhold

### Vegsystem

Dagens rv. 4 er utforma ut fra vegtekniske forhold der sikkerhet og fremkommelighet er viktige hensyn. Det er en rundkjøring som fungerer som viktigste bindeledd mellom vegen og stedet. I tillegg er det tre T-kryss som har en mer sekundær rolle i tettstedet. Sidearealene er i liten grad tilpasset stedet og det er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter langs vegen. Det er fire fotgjengerkryssinger der to av disse er opphøyd.

### Trafikkmengder

Det er per 2012 ÅDT ca. 12 000, med en tungtrafikkandel opp mot 10 %. I søndre del av Storgata er ÅDT ca. 5 500, Hovsvegen ÅDT ca. 3 000, og Jarenstranda anslagsvis ca. 3 000. Det er ikke registrert sykkelmengder. Ved etablering av nye Hadeland videregående med tilleggsfunksjoner midt i sentrum så vil fotgjengerstrømmene trolig øke mye i tiden som kommer.

### Ulykkessituasjon

Totalt har det skjedd 13 trafikkulykker med personskaide i perioden 2003 – 2010 på rv. 4 gjennom Gran sentrum. Det har vært 2 dødsulykker, 11 ulykker har endt med lett skade. Det har vært en skadd person i hvert av de 13 ulykkene.

Fotgjengere har vært involvert i 3 ulykker, motorsykel eller moped i 1 ulykke, mens i de resterende 9 har det kun vært biler involvert. Det er ikke registrert sykkelulykker på strekningen.

Den ene ulykken som har medført dødsfall skjedde mellom to kjøretøy i krysset Oslolinna x Jarenstranda. Den andre skjedde rett nord for krysset med Søndre Morstadgutua, her ble en fotgjenger som krysset vegen påkjørt og drept. Begge disse ulykkene skjedde i 2006.

Uhellstype	Antall ulykker
Samme kjøreretning	3
Motsatt kjøreretning	
Kryssende kjøreretning	4
Fotgjengerulykker	3
Utforkjøring	2
Andre uhell	1
Totalt	13

*Trafikkulykker Gran sentrum 2003 - 2010*

Det er noen ansamlinger av ulykker. Det har skjedd 4 ulykker ved Shellstasjonen og 6 ulykker på strekningen mellom Hovsvegen og Jarenstranda (kryssene nord for rundkjøringen i Gran sentrum), hvorav 1 drept.

### Atkomster

Det er ingen direkte atkomster fra vegen utover kryssene som er nevnt ovenfor. Atkomst til tilgrensende arealer skjer fra sidevegene.

### **Trafikksikkerhet**

Det er relativt mye trafikk i sentrum av Gran. T-kryssene har til dels dårlig avvikling noe som skaper farlige situasjoner og ulykker. Det er mangelfull tilrettelegging for myke trafikkanter. Fotgjengerkryssingene anses som trygge, men i og med at det er stor aktivitet og mange nyetableringer i Gran sentrum så følges utviklingen nøye med tanke på trafikksikkerhet.

### **Kollektivtilbud**

Gran jernbanestasjon er kollektivknutepunkt. Det er ingen andre stopp for rutebusser per i dag i sentrum. Ved den nye videregående skolen er det laget en egen holdeplass for skolebusser.

### **Universell tilgjengelighet**

Gangnettet til knyttet hovedvegen er i liten grad universelt utformet. Dette henger i stor grad sammen med standarden for øvrig i sentrum.

### **Støyforhold**

Det er få boliger i nærheten til vegen, men disse har trolig støyverdier over de verdiene som er anbefalt. Det er ikke kjent at det er utført støyskjermende tiltak for noen boliger langs vegen.

## **5.4 Stedets karakter**

### **Struktur**

Storgata er stedets viktigste strukturerende element sammen med tverrgatene. Dagens rv. 4 danner overgang til det mer landlige vegnettet mot øst. Kommunedelplanen bygger videre på gatenettet definert av Storgata m.m. i inndelingen av byggeområder og videreutviklingen av gatene.

### **Eksisterende bebyggelse**

Eksisterende bebyggelse i nordre del av planområdet er preget av mindre volumer. Bebyggelsen på østsiden ligger fritt og høyere enn vegen, mens vest for vegen forholder mye av bebyggelsen seg i større grad til Storgata og tverrgatene. Bebyggelsen her ligger lavere i terrenget enn vegen.

I søndre del av planområdet er bygningene større volum som er orientert til gateretningene. De har imidlertid et innadvendt uttrykk og gir lite til omgivelsene.

### **Topografi og landskap**

Planområdet ligger delvis på en flat slette sammen med de fleste sentrumsfunksjonene, og delvis i skrått terreng som stiger østover fra Storgata. I denne siste delen, lengst nord, stiger samtidig vegen slakt nordover til krysset med Jarenstranda.

I den søndre delen, på flata, er det de små nivåforskjellene som skaper utfordringer for universell utforming, mens i den nordlige delen er det stigningsforholdene på gatene i øst-vest retning som er krevende for kjøretøy, spesielt vinterstid.

### **Siktlinjer, oversikt, orientering**

Sørfra på rv. 4 er det ved bensinstasjonen en viktig siktlinje nordover inn Storgata. Dette er med på å gi lesbarhet til stedet. Når en kommer nordfra er oversikten ved krysset til

Jarenstranda et viktig element i å orientere seg på stedet og i forhold til omkringliggende åser. Det er viktig å legge til rette for å beholde disse kvalitetene ved utvikling av sentrum.

## 5.5 Kulturmiljø

I kommunedelplanen er området rundt Sandødegården markert med fremtidig båndlegging. Her er det blant annet et bolighus i sveitserstil som har bevaringsverdi. Utover dette er det også andre enkeltstående bygninger som er vurdert å ha bevaringsverdi. Disse ligger ikke i konflikt med opparbeidelse av miljøgata.

## 5.6 Teknisk infrastruktur

Det går diverse vann, avløp, kabler og ledninger hovedsakelig langs dagens veg, men også på tvers. Av spesielle elementer er fjernvarmerørene som ligger langs det som kommer til å bli ny trasé for hovedgata og krysser ved dagens rundkjøring ved Storgata. Mye av ledningsnett er tegnet inn på tegningene men dette må følges opp og kontrolleres i byggeplanarbeidet.

Pumpehus ved torget blir ikke berørt av planene foruten eventuelt noe justert atkomst.

## 5.7 Grunnforhold

I den søndre, flate delen av planområdet er det svært dårlige grunnforhold. Deler av dette området ligger på tidligere myr og inngrep grever grundige undersøkelser og tiltak. I nord er massene i større grad løsmasser og er mindre krevende ved nye tiltak.

Hele området er markert med radonfare som skyldes alunskifer i grunnen. Dette er vurdert nærmere i ROS-analysen.

## 5.8 Risiko og sårbarhet

Risiko og sårbarhet per i dag i planområdet dreier seg i stor grad om grunnforhold, flom og trafiksikkerhet. Etablering av miljøgate er et viktig tiltak for å bedre trafiksikkerheten.

Det er gjort registreringer av svartelistede arter i planområdet som det bør gjøres tiltak for å begrense spredningen av.

Det er de senere år investert mye i flomsikring i Gran sentrum. Blant annet er det etablert flomsikring langs Morstadbekken som er viktig å ikke punktere. Tiltaket (miljøgata) er avklart med NVE.

For øvrig vises det til ROS-analysen som er vedlagt.

Andre relevante vedlegg er geoteknisk rapport og registrering av uønskede arter.

## 6 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

### 6.1 Kommunedelplan

Følgende kommunedelplan ligger til grunn for regulering av miljøgate i Gran sentrum:

Navn	Status	Vedtak
Kommunedelplan for Gran sentrum	Godkjent	Gran kommunestyre 24.10.2007

Det er laget en rekke temaplaner og rapporter som beskriver ulike forhold som ligger til grunn for utforming og innhold i kommunedelplan for Gran sentrum.

### 6.2 Gjeldende reguleringsplaner

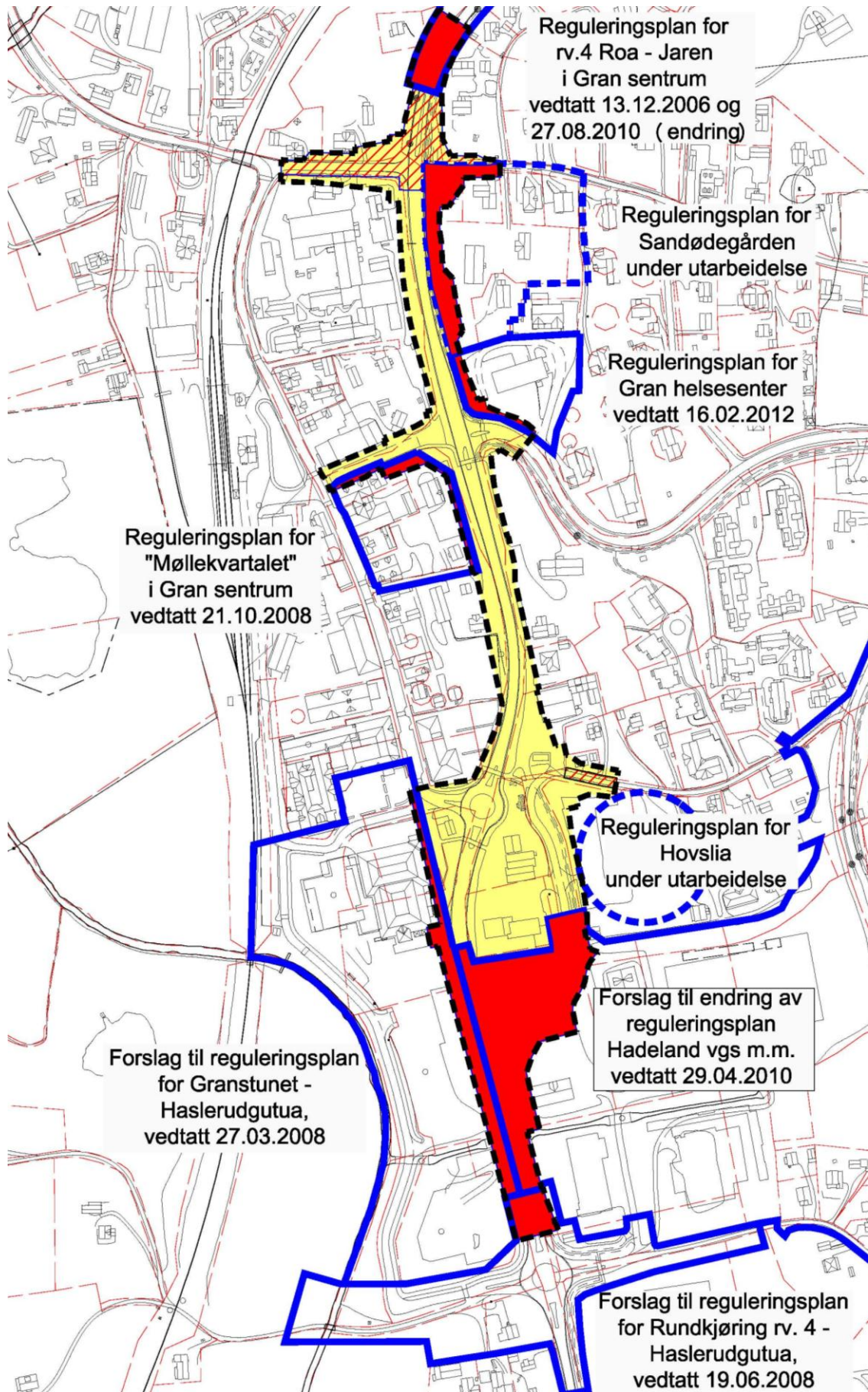
Planområdet ligger nær eller overlapper følgende reguleringsplaner:

Navn	Status	Vedtak
Reguleringsplan for rv. 4 Roa – Jaren i Gran sentrum	Godkjent	Gran kommunestyre 13.12.2006 27.08.2010 (endring etter vedtak)
Forslag til endring av reguleringsplan Hadeland vgs m.m.	Godkjent	29.04.2010
Forslag til reguleringsplan for Granstunet – Haslerudgutua	Godkjent	27.03.2008
Reguleringsplan for "Møllekvartalet" i Gran sentrum	Godkjent	21.10.2008
Forslag til reguleringsplan for Rundkjøring rv. 4 – Haslerudgutua	Godkjent	19.06.2008
Reguleringsplan for Gran helsesenter	Godkjent	16.02.2012

### 6.3 Tilgrensende planer

Igangsatte reguleringsplaner i Gran sentrum:

Navn	Status
Forslag til reguleringsplan for Gran helsesenter	Igangsatt
Forslag til reguleringsplan for Hovslia	Igangsatt



Illustrasjon av planens overlapp av tilgrensende planer. Overlapp vises med rødt.

## 7 TIDSPLAN OG FINANSIERING

### 7.1 Tidsplan

Reguleringsplan for miljøgate gjennom Gran sentrum forventes vedtatt første halvdel av 2013. Denne vil sammen med forslag til tiltak på øvrig avlastet vegnett danne grunnlag for å legge en plan for hvilke tiltak som kan realiseres når.

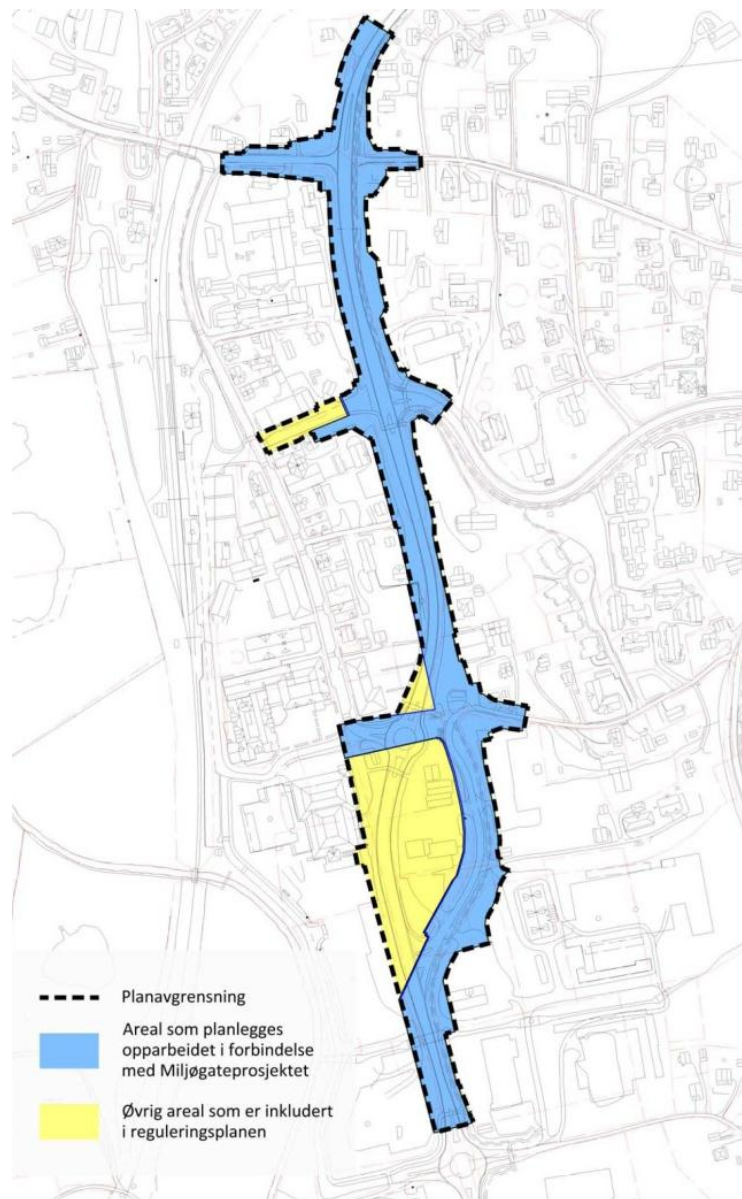
Ny omkjøringsveg utenom Gran sentrum må trolig være åpnet før mye av arbeidet med omlegging og ombygging av dagens rv. 4 til miljøgate kan startes. Ny veg mellom Gran grense og Jaren har planlagt anleggsstart høsten 2013 og antas åpnet høsten 2016.

### 7.2 Finansiering

Miljøgate Gran sentrum får tildelt midler fra prosjektet Rv. 4 Gran grense - Jaren. Dette har en total kostnad på 1,4 mrd. kr. Utbyggingen foreslås finansiert med en kombinasjon av statlige midler og minst 50 % bompenger.

Det er planlagt avsatt 50 mill. til tiltak på avlastet vegnett i forbindelse med finansieringen av ny rv. 4. Eventuelle midler ut over dette er foreløpig uavklart.

Planområdet omfatter noe mer enn det prosjektet vil opparbeide, se illustrasjon.



Illustrasjon av hva prosjektet Miljøgate Gran omfatter (blått).



## 8 MÅL OG FORUTSETNINGER

### 8.1 Prosjektets mål

Ut fra formålet med prosjektet og innspillene fra idéseminaret har vi kommet frem til følgende målsetninger:

- Trafikksikkerhet for alle trafikanter.
- Fleksibelt gatenett.
- Attraktive forbindelser for myke trafikanter.
- Effektiv og attraktiv kollektivtransport.
- Stedsutvikling.
- Universell utforming.

I tillegg til dette kommer en rekke funksjonskrav og hensyn som må ivaretas ved anlegget for eksempel krav til fremkommelighet, drift og vedlikehold.

### 8.2 Trafikktall

Det er ikke gjort egne trafikkberegninger/analyser i dette reguleringsarbeidet. Tidligere beregninger er vurdert å være tilstrekkelige siden dette er et miljøgateprosjekt og utforming skal skje ut fra sted og i mindre grad trafikk. Beregninger viser noe ulike trafikktall for 2030. Dette kan ha konsekvenser for eventuelle støytiltak som må gjøres. I arbeidet med reguleringsplanen er de høyeste trafikktallene lagt til grunn. Dagens andel tunge kjøretøy ligger rundt 10 %, det antas at denne andelen ikke vil bli høyere for miljøgata. Evt. behov for nye trafikkberegninger må vurderes i arbeidet med byggeplan. Nedenfor vises det til to beregninger som er utført tidligere:

#### Beregning i forbindelse med reguleringsplan for ny rv. 4 (2006):

Strekning	Dagens vegnett		Fremtidig vegnett	
	År 2012	År 2030	Miljøgata år 2030	Ny rv. 4 år 2030
Gran sentrum sør – Granvang X fv. 50 (Hovsvegen)	12 300	16 300	8 900	7 400
Granvang X fv. 50 – Gran sentrum nord	10 800	15 600	7 200	7 400

*Trafikktall hentet NVDB og reguleringsplan for ny rv. 4.*

Andel tunge kjøretøy forventes å ligge mellom 12 – 16 % i denne beregningen. Det fremgår ikke av materialet om dette er for ny veg eller evt. også avlastet veg.

Etableringen av ny rv. 4 antas ikke å medføre trafikkøkning utover normal trafikkvekst.

Usikkerhetsmomentet er i større grad utviklingen i Gran sentrum.

**Beregning i forbindelse med kommunedelplan for ny rv. 4 i Lunner kommune (2011)**

Strekning	Dagens vegnett		Fremtidig vegnett	
	År 2012	År 2030	Miljøgata år 2030	Ny rv. 4 år 2030
Gran sentrum	12 640	16 150	5 430	12 080

*Trafikkberegning basert på Regional transportmodell (RTM).*

Det er i denne beregningen benyttet vekstprognose Oppland med årlig økning på 1,37 %. Grunnlag og metode for denne beregningen kan studeres nærmere i vedlegg B4 *Trafikkberegning med RTM.*

### 8.3 Standardvalg

#### Vegstandard

Avlastet riksveg 4 Miljøgate Gran sentrum er planlagt med en normalbredde på 6,5 m, i tillegg kommer gang og sykkelveg / fortau samt grøntrabatter. Standarden gjennom sentrum skal være lesbar og ensartet.

Miljøgata dimensjoneres som en samleveg (håndbok 017; dimensjoneringsklasse Sa2) med gateutforming tilpasset fartsgrense 40 km/t og ÅDT 4000-15000 kjøretøy/døgn. Dette innebærer prinsipløsninger med delvis blandet trafikk og kryssing i plan.

Dette standardvalget harmonerer med anbefalinger fra andre miljøgateprosjekt.

## 9 BESKRIVELSE AV PLANEN

### 9.1 Generelt om planforslaget

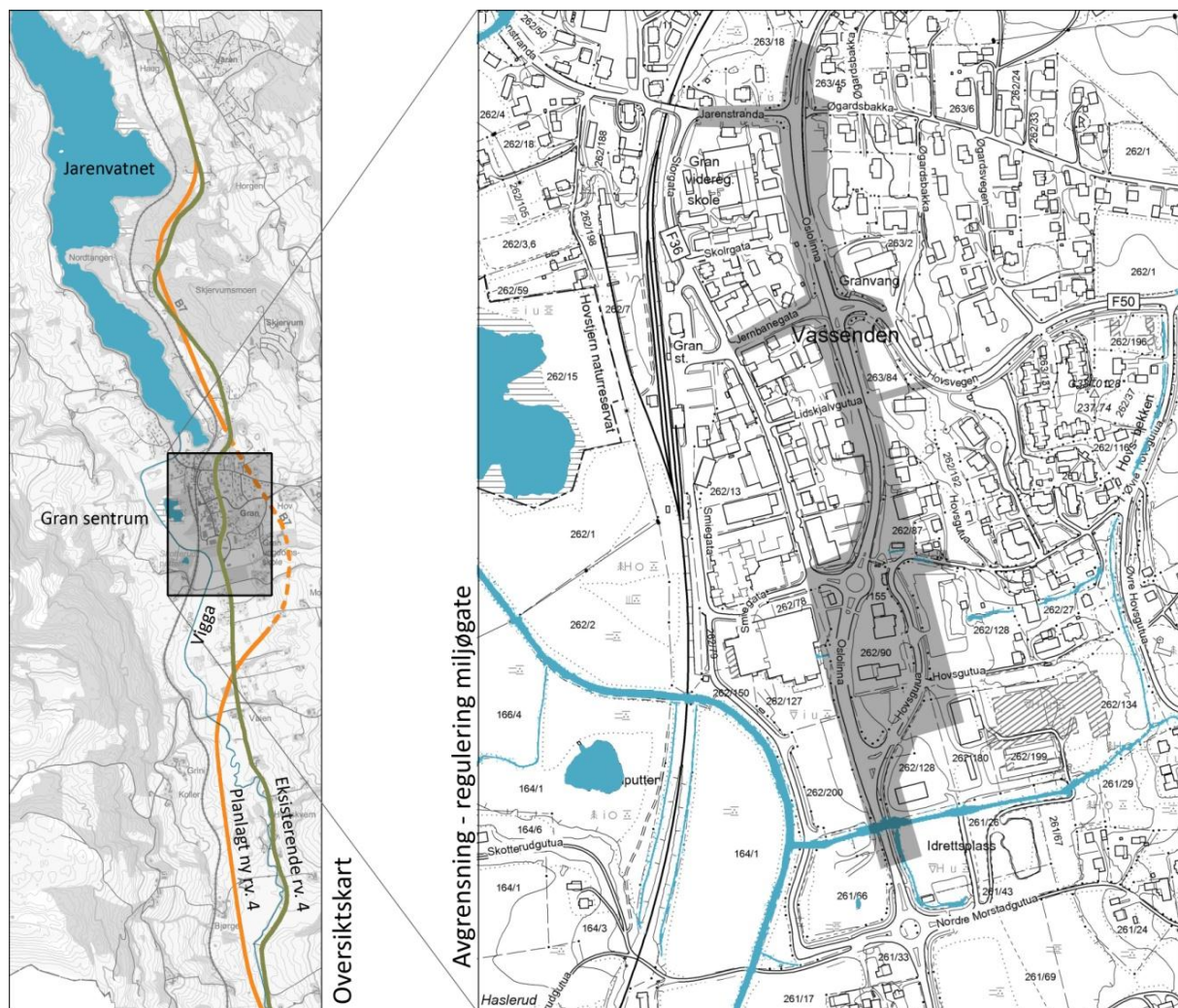
Planforslaget legger til rette for etablering av miljøgate gjennom Gran sentrum som erstatning for dagens rv. 4 som planlegges lagt utenom tettstedet. Planen inneholder foruten selve miljøgata kryssløsninger med tilkoblinger til sidegater og areal mellom dagens veg og fremtidig trasé.

Planen legger til rette for et funksjonelt gang- og sykkelvegnett og et fleksibelt gatenett for kjøretøy.

I tillegg er deler av tilgrensende sideareal tatt med for å gi nødvendige føringer for disse arealene. Avgrensning mot sidearealer er lagt slik at planen dekker nødvendige inngrep og slik at byggegrenser/byggelinjer er medtatt for tilgrensende byggeområder.

Planforslaget inneholder mer enn det som vil bli bygget i forbindelse med miljøgata. Dette for å vise sammenhengen til området samt gi retning for videre utvikling.

Estetiske retningslinjer gitt i kommuneplanens arealdel vedtatt 26. mai 2011 skal følges.



Illustrasjon av planområdets beliggenhet og begrensning.

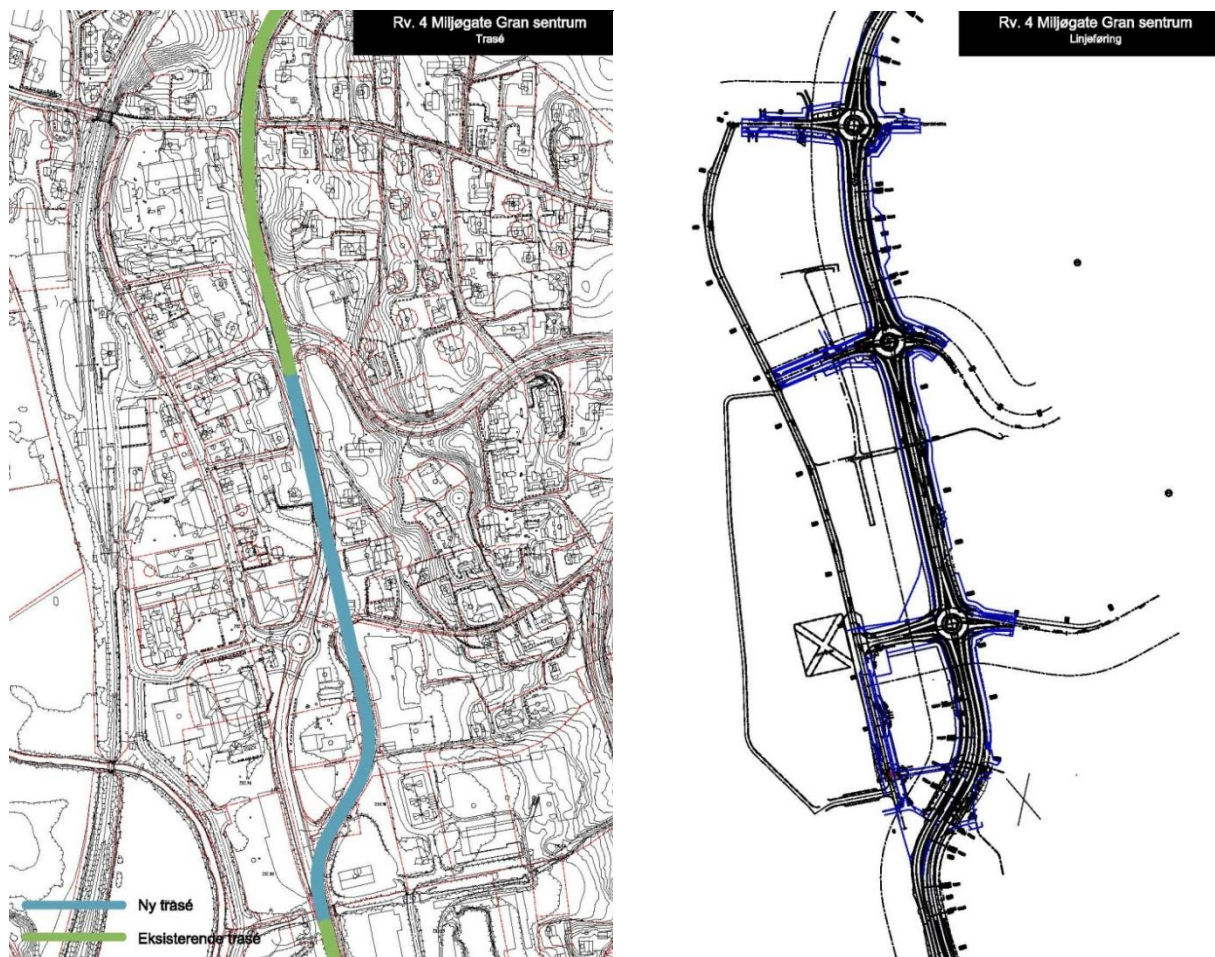
## 9.2 Vegareal

### Vegsystem

Grunnlag for foreslått regulert miljøgate ligger i kommunedelplanen for sentrum. Denne medfører at miljøgata vil gå i ny trasé fra kryssingen av Morstadbekken til Lidskjalv, ca. 550 meter. Videre vil miljøgata følge linje for dagens rv. 4 videre nordover, ca. 350 meter.

Det er per i dag en tre-armet rundkjøring og tre T-kryss på strekket. Med miljøgata vil det bli tre rundkjøringer der to er fire-armede og en er tre-armet. Dette vil gi god tilgjengelighet til øvrig gatenett og åpne for flere ulike adkomstveger til forskjellige målpunkt i sentrum.

Det er tatt høyde i dimensjoneringen av rundkjøringene og gaten for øvrig at den må kunne fungere som omkjøringsveg dersom ett eller begge tunnellopp på ny rv. 4 må stenges. Videre er sentraløyene i rundkjøringene så store at de største kjøretøyene må bruke det overkjørbare arealet. Busser skal ikke trenge å bruke dette.



Illustrasjon av trasé for miljøgata og linjeføring med kryssløsninger.

### Gang- og sykkelvegnett

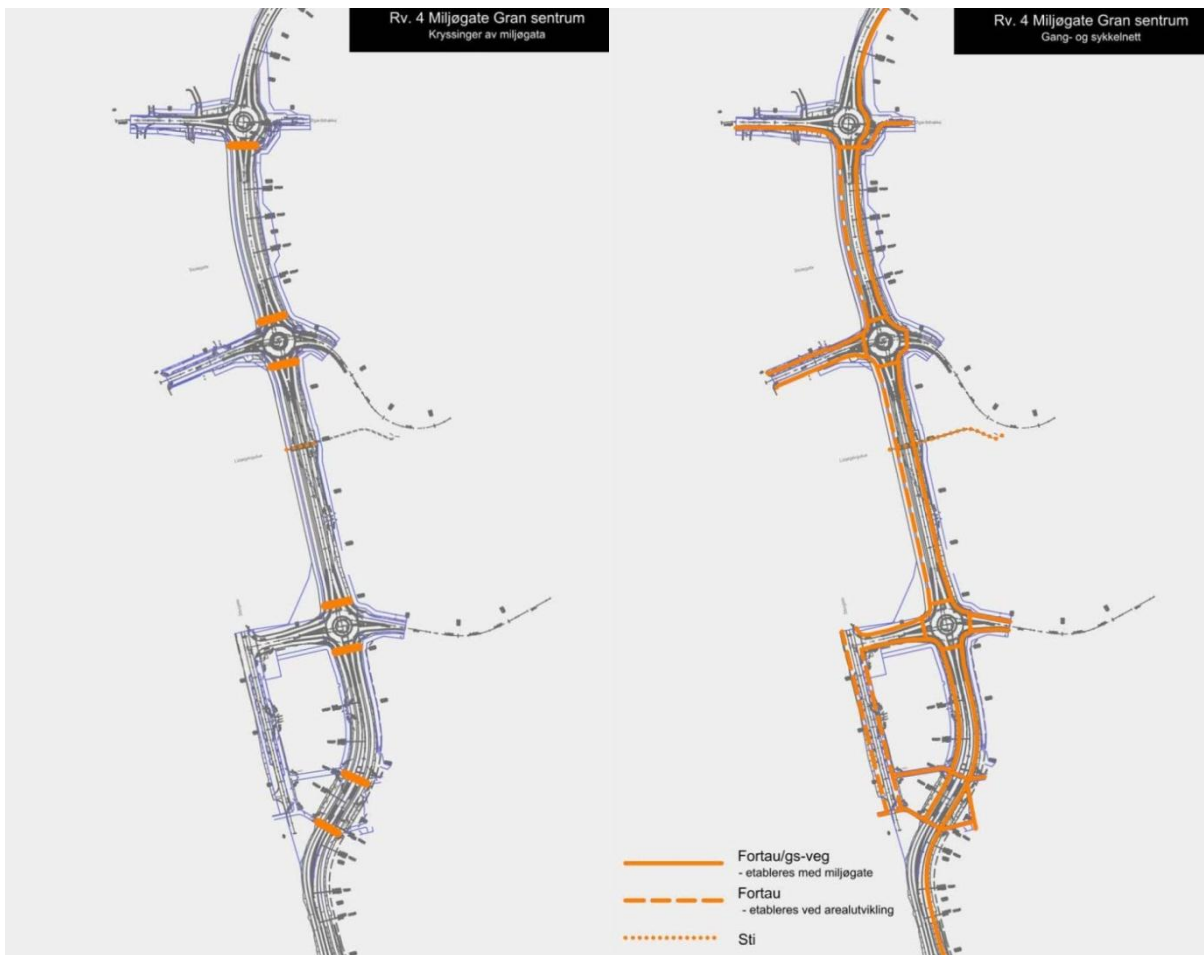
Viktigste tiltak vil være at det etableres sammenhengende gang- og sykkelveg på østsiden av miljøgata gjennom hele sentrum. Denne knytter seg til gang- og sykkelveger nord og sør for sentrum. Det vil etableres korte tilknytningsveger til fotgjengerarealene ved HVGS og skolebussholdeplassen.

Det legges til rette for etablering av fortau på vestsiden av gata fra den sørligste fotgjengerovergangen til Jarenstranda. Etablering av fortau på strekket mellom Smiegata og Jernbanegata og mellom Jernbanegata og Jarenstranda vil knyttes opp mot utvikling av tilgrensende arealer. Dette vil spesifiseres i rekkefølgebestemmelser.

Det legges opp til to-sidige fortau langs alle sidegater, med unntak av Jarenstranda og Hovsvegen, der det bare reguleres fortau på sørsiden.

Det er per i dag 4 overgangsfelt. Det vil bli etablert 7 overgangsfelt over miljøgata. 5 av disse ligger i tilknytning til rundkjøringene. De to siste ligger ved planlagt busstopp og den viktige øst-vest forbindelsen ved Hadeland videregående skole.

I tillegg til dette vil det tas hensyn til snarvegen som er i forlengelsen av Lidskjølvgata. Det vil ikke bli opparbeidet noen overgang her, men det vil bli fast dekke i rabatter og hensynet til friskt vil bli ivaretatt. På lenger sikt kan det bli opparbeidet et overgangsfelt her om forholdene skulle tilsi det, dette gjelder også for andre steder langs miljøgata der det viser seg å være ønskelig/mulig.



Illustrasjon av kryssinger og gang- og sykkelvegnett.

## Trafikkreguleringer

### Kryss

Det etableres rundkjøringer i alle kryss langs miljøgata. Dette for å etablere et fleksibelt gatenett samtidig som fremkommeligheten sikres når gata må fungere som omkjøringsveg for nye rv. 4.

### Avkjørsler

I søndre del av miljøgata tillates det ikke avkjørsler utover adkomst til næringseiendommene som ligger mellom dagens rv. 4 og fremtidig trasé for miljøgata. Disse etableres som midlertidige avkjørsler som må endres dersom eiendommene skal utvikles.

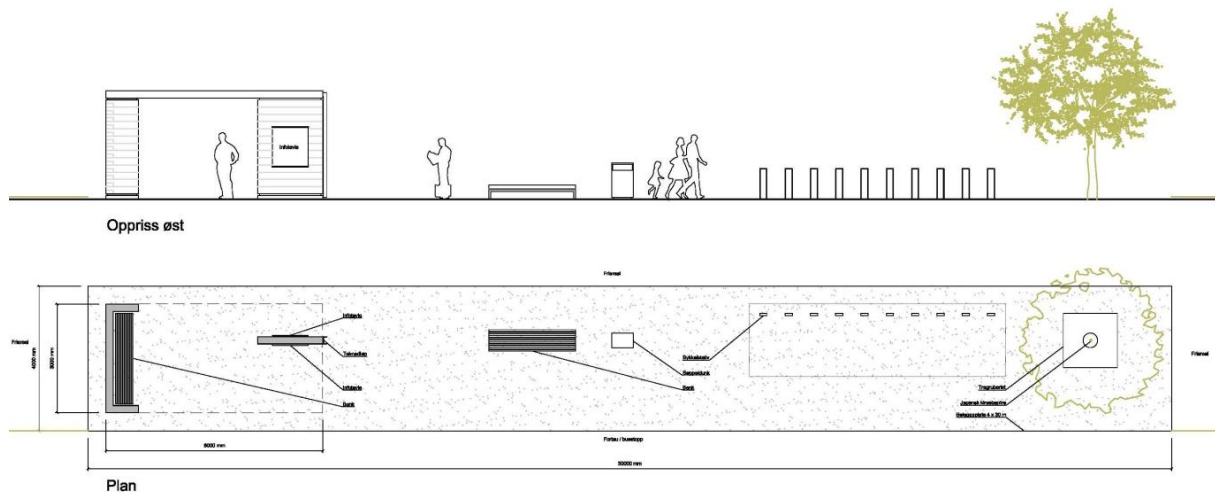
Avkjørsler kan tillates under gitte forutsetninger mellom sørligste rundkjøring i planen og nordligste (se forslag til bestemmelser), herunder til eiendommene Hovsgutua 6 og 8. Adkomst til andre eiendommer opprettholdes som dagens eller forutsettes løst fra sidegatene.

### Kollektivtransport

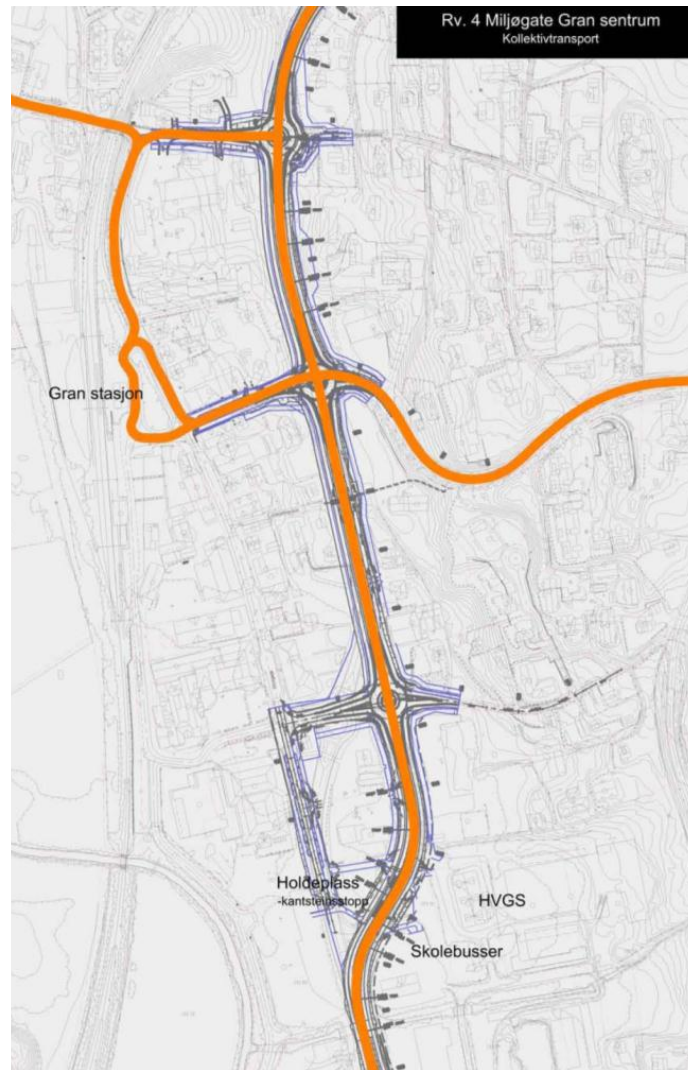
Planen fokuserer på å styrke Gran stasjon som knutepunkt. Jernbanegata oppgraderes til å fungere som busstrasé mellom miljøgata og stasjonen. Jarenstranda/Storgata kan fungere som alternativ trasé. Søndre del av Storgata foreslås primært fri for busser.

Det er planlagt kantsteinsstopp sør i sentrum ved HVGS. Dette vil ha en sentral beliggenhet for mange målpunkt.

Dette stoppestedet foreslås etablert med lehus, sykkelparkering, og generelt god materialstandard for å gjøre det attraktivt å ta bussen.



*Forslag til utforming av serviceareal ved holdeplass.*



*Busstraseer (fylkesveger) med adkomst til Gran stasjon.*

### **Parkering**

Det legges til rette for kantparkering langs miljøgata mellom Smiegata og Jarenstranda. Det er her et relativt oversiktlig trafikkbilde. Hensikten er å legge til rette for utvikling av sentrumsbebyggelse som henvender seg til gata. Utover dette er det også foreslått kantparkering i Storgatas forlengelse ved Granstunet og i Jernbanegata.

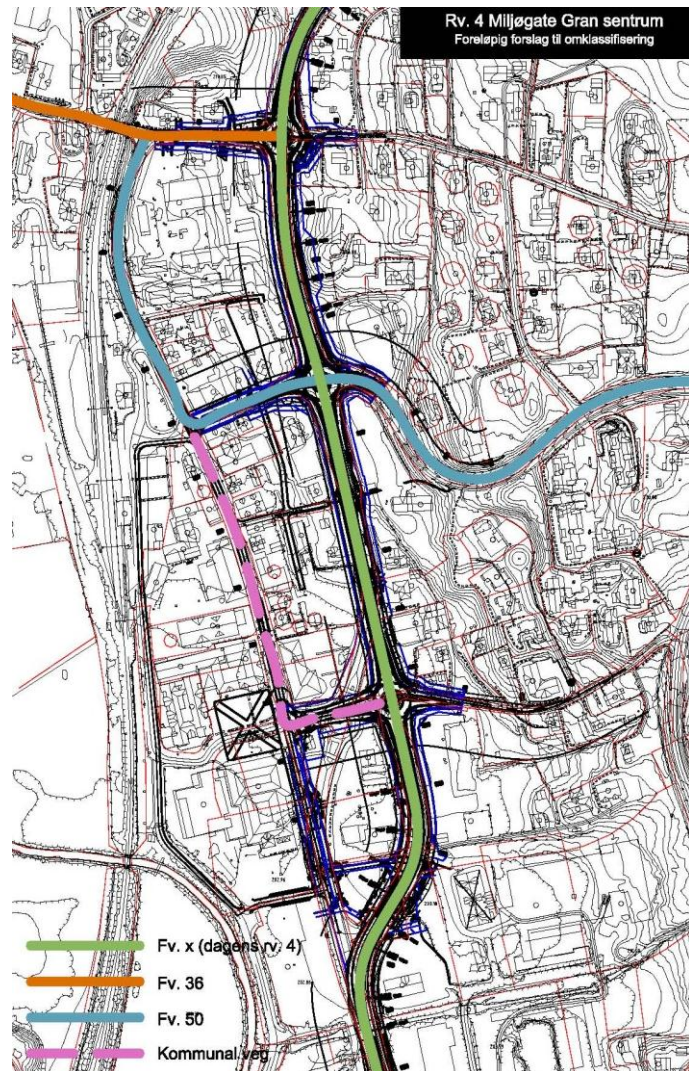
### **Omklassifisering av vegnettet**

I forbindelse med å bygge ny rv. 4 så foreslås det å omklassifisere eksisterende veg til fylkesveg.

I tillegg medfører planene for miljøgata at vi foreslår noen endringer på fylkesveger og kommunale veger i Gran sentrum.

Foreslått endring:

- Fv. 36 avsluttes i krysset Jarenstranda og Oslolinna (dagens rv. 4)
- Fv. 50 videreføres over Oslolinna ned Jernbanegata, nord Storgata og avsluttes i krysset med Jarenstranda (fv. 36).
- Søndre del av Storgata foreslås omklassifisert til kommunal veg.

*Forslag til omklassifisering.*

### 9.3 Sideareal og vegetasjon

#### Terreng og vegetasjon

Mot øst blir det enkelte mindre skjæringer/fyllinger fra krysset med Smiegata og nordover. Det meste av dagens vegetasjon inntil vegen erstattes i forbindelse med tiltaket.

Det foreslås plantet trær med forskjellige løvfellende arter. Dette vil bidra til et tiltalende gatemiljø som varierer med årstidene samt at gateløpet blir visuelt smalere. Inntil vegbanekant skal det benyttes høystammede trær som ikke blir for store, og som har en relativt slank og opprett vekst, forslagsvis Mandsjurkirsebær, Rogn «Rosina», Rognasal «Stord» eller Svartor «Sakari».

Det foreslås trekker på vestsida for å understreke gatestrukturen, mens trærne på østsida plantes friere med preg av treklynger. På denne måten vil beplantningen bidra til å understreke overgangen mellom tettstedet og de mer landlige omgivelsene. For å sikre gode vekstvilkår bør ikke trær plantes i rabatter smalere enn tre meter uten at det gjøres spesielle tiltak.



Busker eller stauder foreslås enten frittstående eller i kombinasjon med trær for å strukturere eller fremheve spesielle områder som rundkjøringer, møteplasser o.l. Busker skal være løvfallende, og ved bruk av stauder eller sommerblomster foreslås arter som minner om engvegetasjon fra kulturlandskapet omkring.

Rabatter bredere enn en meter tilsåes med gress som holdes lavt. Sideareal lenger fra vegbanen kan bli tilsådd og skjøttet som grasbakke/eng.

Når det gjelder fremtidig vegetasjonsskjøtsel bør det avklares om det kan inngås avtaler med kommune, næringsliv eller andre om deling av ansvar, for eksempel i forhold til driftsoppgaver som det eventuelt er krevende for vegvesenets vanlige driftsentreprenører å utføre på en tilfredsstillende måte.

### **Spesielle elementer**

Miljøgatas endepunkter markeres med overgang til bred kantstein, gatebelysningsarmatur samt natursteinsbelegg i rabatt mellom gang- og sykkelveg og kjørebane. I sør gjøres dette ved kryssingen av Morstadbekken, i nord like nord for rundkjøringen. Ved bekkeinnløpet øst for vegen kan det suppleres med trær og pluggplanter av vannstauder, dette må evt. gjøres uten at membran/flomsikring blir berørt. Mellom gang og sykkelvegen og rekkverket mot bekken kan det jevnes ut og legges farget grus som rammes inn av en rad gatestein eller lignende.

I kurven ved Hadeland videregående skole (HVGS) forsterkes den optiske ledingen ved å beplante den brede midtrabatten med trær, busker og evt. effektbelysning o.l.. Sidearealer mellom gang- og sykkelvegen og skolen beplantes med treklynger, busker, m.m. På sentrumssiden reguleres det et friområde. Dette er ikke detaljert i dette arbeidet, bare skjematisk illustrert.

Mellom ny rundkjøring og krysset Smiegata/Storgata blir en viktig forbindelse inn til sentrum. Foreslår en trerekke av Parklind «Pallida» på hver side av gata (lind er i dag det vanligste gatetreet i Storgata). Under trærne legges grus i en passende fargenyanse. Øvrig møblering som benker må vurderes nærmere i byggeplan.

Det er ønskelig at sentraløyene i de nye rundkjøringene får et grønt preg for å gi variasjon og liv til kryssområdene. Det kan vurderes kunstneriske elementer eller idekonkurranser på utforming.

Langs vestsiden nord for Smiegata legges det opp til trekker mellom kjørebane og ny gang- og sykkelveg (må tilpasses eventuelle kantparkeringslommer). Trekker og gang- og sykkelveg bør etableres samtidig for å redusere utfordringer knyttet til gravearbeid og røtter.

Sidegatene Jernbanegata og Jarenstranda planlegges ikke beplantet. Ved Øgardsbakka foreslås ulik beplantning i forbindelse med terrengbearbeidelse.

Det foreslås sittebenk to steder langs miljøgata, ved Lidskjalv og ved Øgardsbakka. Disse kan fungere som uformelle møteplasser eller for en «pust i bakken».

## 9.4 Utstyr og materialbruk

### Materialbruk

Materialvalg er viktig for å underbygge miljøgatas preg. Som hovedregel skal kjørebaner, gang- og sykkelveger og fortau asfalteres. Kantstein og andre synlige kanter skal være av granitt. Kantstein mot kjørebane skal være bred nok til at det gis et solid og presist uttrykk ("Oslokantstein" eller tilsvarende). Øvrig kantstein skal være av en smalere type. Ved avkjørsler og fotgjengeroverganger skal det være nedsenket kantstein. Det skal generelt brukes gradhugget kantstein.

Andre belegninger skal i hovedsak også utføres i natursteinsmaterialer. Belegninger som skal kjøres på må være solide. I de overkjørbare feltene i rundkjøringene planlegges det benyttet enten storgatestein eller granittplater. Tosidige rennesteinsfelt langs miljøgata foreslås for å gi visuelt innsnevrende effekt. Markeret med nedfelt, bred kantstein eller tilsvarende. Videre kan belegninger brukes for å dele opp og strukturere utflytende asfaltflater, som for eksempel lommer med kantparkering. Når det gjelder universell utforming skal det til varselheller og ledelinjer benyttes materialer som gir god kontrast visuelt og taktilt.

I deleøyer og rabatter rundt rundkjøringer m.m. planlegges det å legge et fast dekke av naturstein i bruddhellemonster. Dette vil gi et visuelt forfinet inntrykk og som dessuten kan gi assosiasjon til mosaikken av åkerlapper i kulturlandskapet omkring. Fargebruken kan være avvikende/kontrasterende til asfalt og kantstein.

Eksempel på hvordan naturstein ønskes lagt i bruddhellemonster i deleøyer og smale rabatter



Eksempel på hvordan enkelte fotgjengeroverganger i miljøgata kan fremheves spesielt med rektangulære granittheller



Eksempel på nedfelt, bred kantstein lagt som rennesteinsfelt



Eksempel på materialbruk.

Fotgjengeroverganger ved HVGS planlegges markert med lyse og mørke granittplater som belegning. Dette for å tydeliggjøre overgangene mer samt vise viktigheten av disse forbindelsene i sentrumbildet. Ved øvrige overganger brukes det vanlig oppmerking.

Tørrmurer av naturstein, eventuelt fylte steingabioner benyttes der det er behov for støttemurer. Dette kan eventuelt også benyttes til lave avgrensninger mellom ulike arealbruk.

### Møblering

Forslag til møbleringselementer er vist/beskrevet på J-tegninger. Lehus og benker er foreslått i massive trekonstruksjoner. Øvrige elementer foreslås i pulverlakkert stål. Materialbruk, form og farge på møbleringselementer må samordnes de øvrige gateelementene. Plassering og valg av møbler, skilt og søppelkasser skal gjøres med tanke på drift- og vedlikehold. Trebeskyttere skal være av god kvalitet og diskre design.

## Belysning

Gaterommet gis en enhetlig belysningsstruktur der det velges en armaturtype som passer i småbymiljøet og som ikke er for høy. Lysmastene plasseres i rabatten mellom kjørebane og gang- og sykkelveg på østsiden av gata. Det skal fokuseres på å gi en behagelig og god belysning av fotgjengerarealene fremfor kjørearealet.

I rundkjøringenes sentraløyer skal det ikke plasseres master. Det kan vurderes effektbelysning ulike steder i anlegget, for eksempel i rundkjøringene, ved fotgjengerovergangene, eller andre spesielle steder/elementer.

## 9.5 Tekniske elementer

### Drenering og vannbehandling

Miljøgata vil ha slake, grunne sidegrøfter og lukket system hvor drensvann og overvann går i rør. Det etableres ny overvannsledning med overvannskum og sluk hver 35. meter. Eksisterende overvannsledning med eksisterende utløp kan beholdes på deler av gata. Overvann ledes med utløp ved bekk ved profil 1080. Overvannsledning i eksisterende rv. 4 som utgår bør fjernes eller tettes. Nytt anlegg prosjekteres i byggeplan.

### VA-ledninger

Utbyggingen berører kommunale vann- og avløpsledninger, samt fjernvarme. Nødvendige omlegginger vil bli gjort etter avtale med eier av ledningene. Nytt anlegg prosjekteres i byggeplan.

### Kabler og ledninger

E-verkets linjer og jordkabler (lavspent og høyspent) og telekabler berøres og vil bli lagt om etter avtale med ledningseier. Eksisterende vegbelysning (stålmaster med jordkabel) vil bli skiftet ut med lavere og tettere plassert gatebelysning. Nytt anlegg prosjekteres i byggeplan.

### Skilt og oppmerking

Skilt og oppmerking holdes på et minimumsnivå av estetiske grunner. Kjørebanelinjen markeres med gul senterlinje og rennesteinsfelt i granitt mot ytterkant. Fotgjengeroverganger merkes opp, med unntak av 2 ved busstopp ved Hadeland vgs.: disse foreslås fremhevet i granitt.

## 9.6 Byggeområder

### Planlagt arealbruk

Foreslått arealbruk i reguleringsplanen er i henhold til gjeldende kommunedelplan og nyere reguleringsplaner. Noen av formålsgransene er justert noe ut fra teknisk plan for miljøgata. For de byggeområdene som berøres vil eksisterende reguleringsplaner gjelde for alle de andre temaene som ikke er endret eller justert med denne planen. Alternativt vil det være krav om detaljreguleringer for de områdene der det ikke er nyere reguleringsplaner før eventuell eiendomsutvikling.

### **Byggegrenser**

Miljøgata forutsettes omklassifisert til fylkesveg, det innebærer en minste avstand på 15 meter til byggegrense/ byggelinje i følge Veglova. Dette er også beskrevet i kommunedelplanen.

For å legge til rette for sentrumsbebyggelse som forholder seg til gaten, så foreslås det 12,5 meter til byggelinje for byggeområdene vest for miljøgata. Det er skilt mellom byggegrenser og byggelinjer i reguleringsplanen.

Ved kryssene foreslås det inntrekkninger av byggelinjene for å gi noe bedre plass til ulike aktiviteter mot gaten. Alternativet er skråskårne hjørner, men dette vurderes å gi mer avvisende hushjørner og gaterom.

### **Rigg- og midlertidige anleggsområder**

Det reguleres midlertidige anleggsbelter langs vegformål for å sikre sideareal til etablering av miljøgaten med tilhørende anlegg. Dette arealet vil bli tilbakeført eier etter bygging til underliggende reguleringsformål. Midlertidig anleggsbelte angis som en bestemmelsesområde i reguleringskart og bestemmelser.

Med bakgrunn i at det er stor utvikling i Gran sentrum og en tid frem til antatt oppstart, så reguleres det ikke riggområde til anleggsfasen.

## **9.7 Etappevis bygging**

I arbeidet med planlegging av miljøgata så er det tatt høyde for etappevis bygging. Selve miljøgata er delt i to etapper der skille mellom disse går like sør for kryss med Hovsvegen/Jernbanegata. I tillegg er det noen supplerende elementer som kan gjennomføres separat i etterkant eller i tilknytning til opparbeidelsen av miljøgata.

Bakgrunnen for å velge en etappevis gjennomføring er finansiering. Godkjent kostnadsoverslag inneholder 50 mill. (2011) til avlastet vegnett (miljøgate pluss eventuelle tiltak utenfor sentrum). Kostnadsanslag av miljøgateprosjektet antyder at hele prosjektet vil koste betydelig mer enn dette.

Avgrensning mellom etappene kan bli gjenstand for diskusjon dersom det åpnes for finansiering ut over det som ligger inne i rv. 4-prosjektet.

### **M1 - Miljøgate sør**

Inkludert omlegging av trasé, en rundkjøring, bussholdeplass og sideanlegg fra start i sør til der gata kommer inn på eksisterende trasé. Kalkulert til ca. 47 mill.

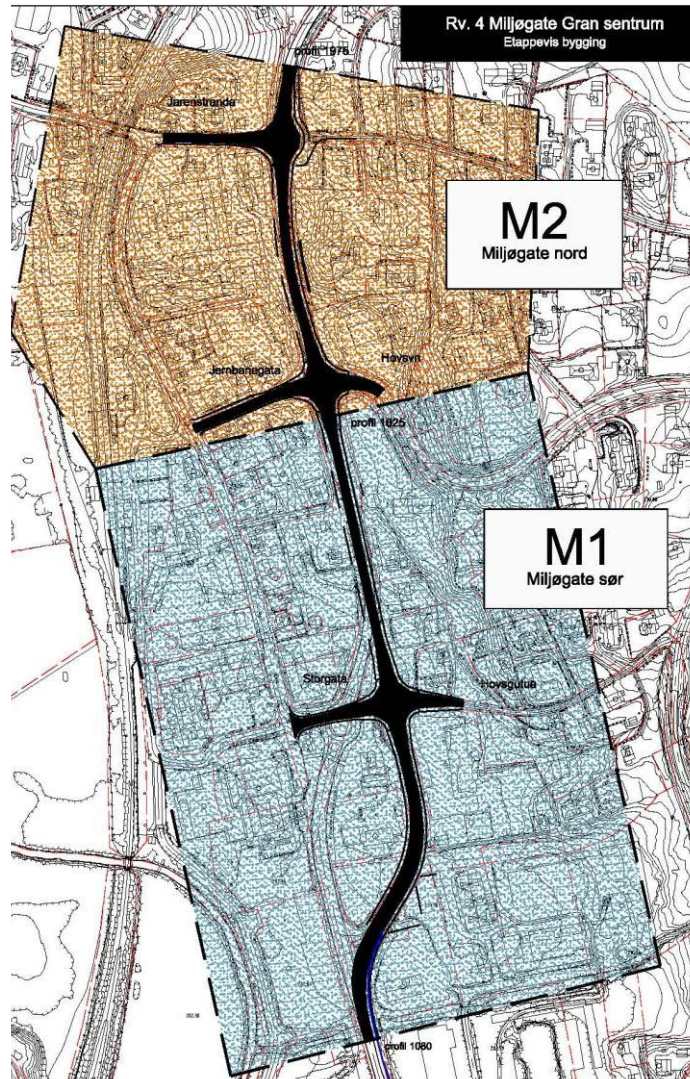
### **M2 - Miljøgate nord**

Inkludert to rundkjøringer, sammenhengende gang- og sykkelveg på østsiden av gaten, avkjøring til Jernbanegata samt oppgradering av denne. Kalkulert til ca. 27 mill.

### **M3 - Diverse supplerende tiltak**

Kunstnerisk utforming, hvilebenker, fortau på vestsiden mellom Smiegata/Storgata og Jarenstranda.

Reguleringsforslaget kommer til å ta høyde for full utbygging for å gi forutsigbarhet for tilgrensende eiendommer.



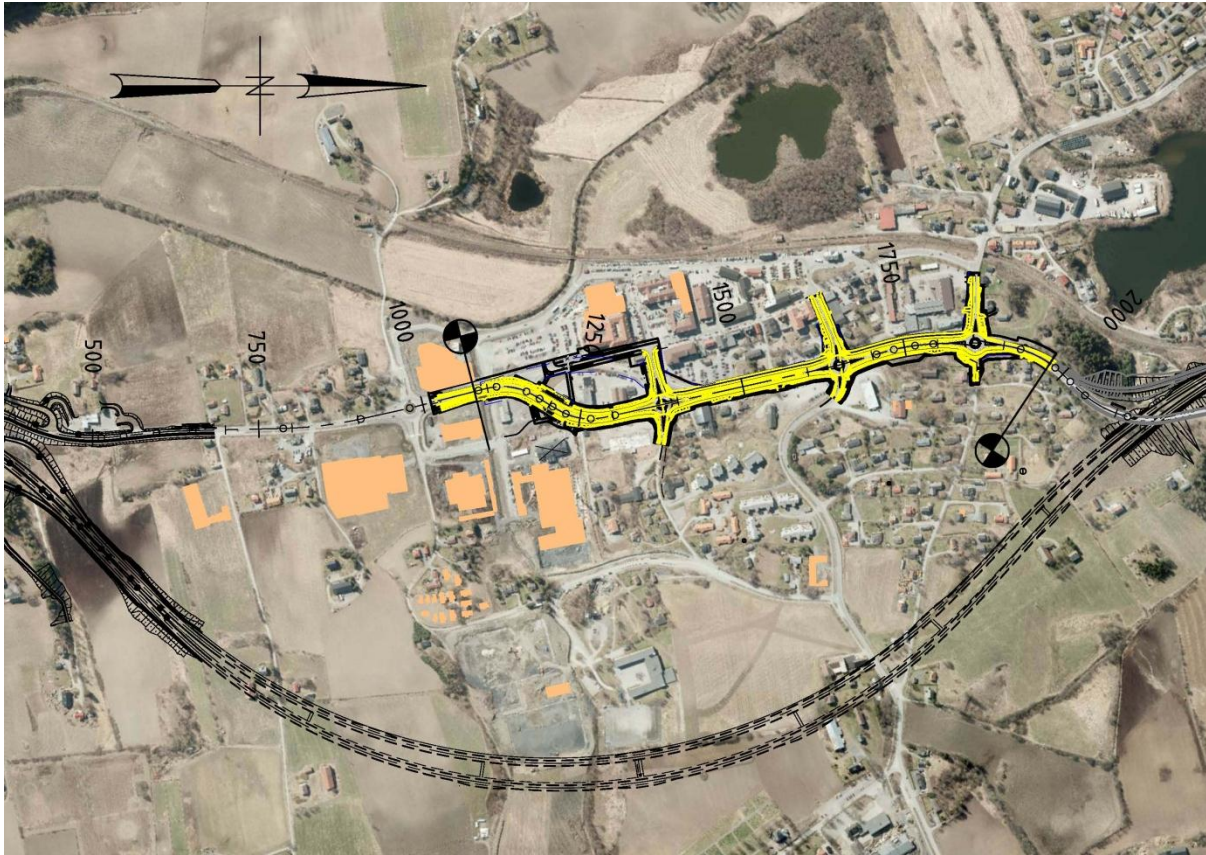
*Illustrasjon av utbyggingsetapper.*

## 10 KONSEKVENsutREDNING

Ut fra kriteriene for hvilke planer og tiltak som skal konsekvensutredes eller vurderes konsekvensutredet i *Forskrift om konsekvensutredning*, så vil det for denne planen ikke være krav om slik utredning.

Forskriftens kriterier for vurdering av vesentlige virkninger for miljø, naturressurser og samfunn oppfylles ikke av prosjektet. I tillegg bygger reguleringsforslaget og prosjektet på vedtatt kommunedelplan.

## 11 VIRKNINGER AV PLANEN



Fotomontasje av prosjektet Miljøgate Gran og ny rv. 4.

### 11.1 Framkommelighet

Kravet om at miljøgata skal kunne fungere som omkjøringsveg dersom ett eller begge tunnellokene på nye rv. 4 stenges, setter standarden for framkommelighet. Friksjonen og dermed hastigheten vil imidlertid være tilpasset stedet og hensynet til andre trafikantergrupper.

Rundkjøringene er utformet for å gi akseptabel framkommelighet for busser (kjøremåte A) samtidig som de skal virke fartsreducerende. Større kjøretøy må benytte overkjørbart areal (kjøremåte B) for å kunne svinge av fra miljøgata.

### 11.2 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten vil bli betydelig bedret ved at de ulykkesutsatte T-kryssene er fjernet til fordel for rundkjøring, samt at det naturlige fartsnivået trolig vil være redusert, noe som vil gi bedre sikkerhet for alle men spesielt myke trafikanter.

### 11.3 Tilgrensende eiendommer

Planen vil medføre noen endringer for tilgrensende eiendommer. Dette dreier seg i stor grad om tilpassinger men det vil også åpne for nye muligheter for de fleste eiendommene.

Opparbeidelse av miljøgata vil bidra til å heve den visuelle standarden på omgivelsene og gjøre det mer attraktivt å ferdes i Gran sentrum.

Planen legger opp til at sentrum skal være attraktiv for næringsvirksomheter, ha god tilgjengelighet for alle trafikanter og være visuelt tiltalende. Planen bygger på intensjonene i kommunedelplanen for sentrum.

#### **11.4 Gang- og sykkeltrafikk**

Planen legger til rette for å etablere en sammenhengende gang- og sykkelveg gjennom sentrum som forbinder eksisterende tilbud nord og sør for sentrum. I tillegg legges det opp til etablering av fortau langs de fleste gater og fotgjengerkryssinger ved kryss. Tilbudet til gående og syklende vil bli betydelig bedret. Det er lagt spesiell vekt på fotgjenger forbindelsen mellom HVGS på østsiden av vegen og sentrumskjernen på vestsiden.

#### **11.5 Kollektivtrafikk**

Med planen vil det bli betydelig bedre tilgjengelighet til Gran stasjon, som er viktigste knutepunkt, for både busser og kunder. Det vil bli et fleksibelt gatenett som åpner for flere ulike busstraseer gjennom sentrum. Sammenhengende og variert gang- og sykkelvegnett vil gi bedre adkomst til stasjonen.

Det nye busstoppet ved HVGS vil supplere stasjonen og betjene søndre del av sentrum. Dette vil få en sentral beliggenhet ved mange av de nye tilbudene og planlagte boligområde nord for HVGS i denne delen av tettstedet. Dette busstoppet vil bli utformet som kantsteinsstopp for å prioritere fremkommeligheten til bussene framfor øvrig biltrafikk.

#### **11.6 Vegtrafikkstøy**

Begrensning av fartsnivået er med på å begrense trafikkstøy. Utover dette reguleres det ingen støyskjermende elementer. Der det er behov for skjerming så skal dette løses med lokale tiltak på eller ved bolig. Bygging av ny rv. 4 utenom sentrum vil gi betydelig mindre trafikk i miljøgata, dette vil høyst sannsynlig være det viktigste bidraget i å begrense trafikkstøy.

#### **11.7 Barn og unges interesser**

Det er i dag ikke sammenhengende gang-/sykkelvegnett langs rv. 4 i Gran sentrum. Sammen med stor trafikk og få krysningpunkter kan det antas at det oppleves som et problem å ferdes langs og på tvers av vegen for gående og syklende.

Med ny miljøgate vil det bli etablert sammenhengende tilbud for gående/syklende, med godt definerte krysningpunkter i alle tverrforbindelser. Smalt gatetverrsnitt og rundkjøringer innbyr til lav hastighet.

I alt anses dette å gi positive konsekvenser for barn og unge.

#### **11.8 Helse, miljø og sikkerhet (HMS)**

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre det mål, at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade.

Det er utarbeidet HMS-retningslinjer for planarbeidet. Disse setter fokus på hvilke faktorer som skal ivaretas i forbindelse med befaringer m.m.



For øvrig vises det til kapittelet om risiko og sårbarhet og til ROS-analysen som ligger som et ikke mangfoldiggjort vedlegg. Her er blant annet forhold ved anleggsfasen vurdert.

## 11.9 Universell tilgjengelighet

Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved alle tiltak innenfor planområdet, for hele transportsystemet, slik at de kan benyttes av flest mulig.

Dette hensynet vil bli nærmere detaljert i arbeidet med byggeplan. Viktigste grep i reguleringsplanen er å sette av nok plass til nødvendige elementer samt ivareta så gode stigningsforhold som mulig.

### 11.10 Eiendomsinngrep

Nødvendig grunn erverves normalt med en minste avstand på 3,0 m fra ytterkant vegskulder og 1,5 m fra ytterkant av gang- og sykkelareal. Der skjæring eller fylling slår lenger ut enn dette erverves det normalt til 1 m utenfor skjæringstopp/fyllingsfot.

I tillegg til disse områdene kommer arealene som er foreslått regulert til midlertidige anleggsområder. Midlertidige anleggsområder disponeres av Statens vegvesen i anleggsperioden etter særskilte avtaler.

Det vil bli nødvendig med et betydelig grunnerverv knyttet til omleggingen til ny trasé. Disse arealene er per i dag trafikkarealer i hovedsakelig i kommunalt eie. Men det er også nødvendig med erverv fra private næringsseidommer og fra boligeidommer.

Det er laget egne nettsider med informasjon for de grunneiere som blir berørt når Statens vegvesen skal gjennomføre grunnerverv: [vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Grunnerverv](http://vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Grunnerverv)

Omleggingen av gaten vil også frigjøre mye areal. Mye av dette kommer fremdeles til å være regulert til vegformål, men noen deler vil kunne tilføres byggeområder.

Ervervstype		Ca. areal i m <sup>2</sup>
Permanent erverv		16 000
Midlertidig beslaglagt		8 000
Tilført areal		5 500

For mer detaljert oversikt over erverv, se vedlegg A3 Grunnervervsliste.

### 11.11 Bebyggelse

Ny bebyggelse skal plasseres, dimensjoneres og utformes slik at den styrker kvaliteten i det samlede bygningsmiljø og drar opp attraktiviteten ved å ferdes, bo og drive næring i Gran sentrum. Bebyggelsen skal følge regulert byggelinje for å sikre et bymessig preg langs miljøgata og sidegater vest for denne.

Kvartalet som i dag rommer Shell, Øistad og JohNet tillegges spesiell vekt. Siden dette kvartalet blir sterkt eksponert i møtet med Gran sentrum, vil det bli stilt særskilte krav til kvartalsstruktur og estetiske kvaliteter på nye bygninger. Dette kvartalet skal detaljreguleres før det kan skje utvikling på eiendommene.

## 12 RISIKO OG SÅRBARHET, ROS-ANALYSE

Utdrag fra de viktigste risiko- og sårbarhetsfaktorene som er vurdert i ROS-analysen.

### 12.1 Flom

Det gjort betydelige sikringstiltak mot flom den senere tid, spesielt langs Morstadbekken. Tiltaket er avklart med NVE. Det må i byggeplan og anleggsperiode sikres at eksisterende kapasitet på Hovsbekken ikke reduseres eller skades. Hensyn sikres i reguleringsbestemmelsene.

### 12.2 Grunnforhold / Alunskifer

Grunnforholdene i de lavtliggende områdene av reguleringsområdet har til dels svært dårlige grunnforhold med mye myr. Det er fare for betydelige setninger dersom dette forholdet ikke ivaretas på en god måte. Det vurderes to ulike metoder for å håndtere dette, forbelastning av utsatt areal eller bruk av lettfylling.

Tilgjengelig materiale og grunnundersøkelser tilsier at vi ikke kommer til å berøre fjellmasser i arbeidet.

Kart fra NGU viser høy aktsomhet for radon. Dette gjelder hele planområdet. Det planlegges ikke spesielle tiltak med tanke på radonfaren i vegprosjektet. For byggeområdene må hensyn ivaretas i bestemmelsene.

### 12.3 Forurensning

I området ved bensinstasjonen kan det være forurensning i grunnen. Det må tas masseprøver som del av byggeplan. Tiltaksplan for behandling av forurensete masser skal godkjennes av kommunen. Tilsvarende gjelder også ved utvikling i byggeområdene.

Det er kort vei fra planområdet til sårbare våtmarksområder. Det er kryssende bekkeløp som potensielt kan spre eventuell forurensning relativt hurtig. Forholdsregler må spesifiseres i anbudsmateriale og følges opp i byggetiden. Rutiner for å avgrense og rydde opp eventuelle utslipp i driftsfasen må ivaretas av driftsansvarlige.

### 12.4 Trafikksikkerhet

Det er stor aktivitet og mye trafikk som kommer til å gå langs og på tvers av anleggsområdet for miljøgata. Drift, vedlikehold, fremkommelighet og trafikksikkerhet må ivaretas ved midlertidige anlegg i bygge- og anleggsfase. Dette spesifiseres i arbeidet med byggeplan.

Det er per i dag tre T-kryss på det aktuelle strekket. Alle disse er ulykkesutsatte. T-kryssene vil bli erstattet av rundkjøringer. Direkte avkjørsler kan tillates etter konkrete kriterier i bestemmelsene. Etablering vurderes for hvert enkelt tilfelle. To konkrete avkjørsler er tatt med i reguleringsforslaget, den ene av disse er midlertidig (til Shell m.fl.).

Det er per i dag mangelfullt tilrettelagt for myke trafikanter med få krysningspunkt. Det er forventet betydelig økning gående i sentrum som følge av nye Hadeland videregående skole. Planen legger opp til en betydelig bedring av trafikksikkerheten for gående og syklende. Det

legges til rette for økt andel gående og syklende samt gateutforming for naturlig lavt fartsnivå.

Det vil være høy aktivitet og mye trafikk i anleggsområdet. Det må sørges for trafikksikre løsninger i gjennomføringsfasen både for trafikanter og arbeidere. Dette må planlegges som en del av byggeplanen for veganlegget.

Statens vegvesen eller kommunen skal godkjenne eller gi føringer for gjennomføring av øvrig arbeid på eller ved vegareal.

Planen for miljøgata gjennom sentrum fokuserer på å redusere sannsynligheten for og konsekvensene ved trafikkulykker generelt. Viktigste grep er å legge til rette for et naturlig lavt fartsnivå og god forutsigbarhet i trafikkbildet.

## **12.5 Fremmede arter**

Det er registrert forekomster av hovedsakelig Kanadagullris og Russekål. Det er laget en oversikt over uønskede arter med lokaliteter som kan danne grunnlag for videre håndtering. Det må lages rutiner for behandling av masser der disse vokser ved utarbeidelse av byggeplan. Begrensning/bekjempelse må inngå i driftsrutiner.

## 13 VEDLEGG

### 13.1 Vedlegg

Vedlegg som finnes på utleggingsstedene ved høring:

Vedlegg nr.	Navn	Utgiver	Referanse	Dato
A1	Forslag til bestemmelser	Statens vegvesen	alflan	13.11.2012
A2	Forslag til plankart	Statens vegvesen	alflan	13.11.2012
A3	Grunnervervsliste	Statens vegvesen	hanssc	15.08.2012
A4	Tegningshefte	Statens vegvesen	piamor	15.08.2012
A5	Støyrapport	Statens vegvesen	piamor	01.10.2012

*Vedlegg A.*

### 13.2 Ikke mangfoldiggjorte vedlegg

Vedlegg som utleveres på forespørsel til Statens vegvesen:

Vedlegg nr.	Navn	Utgiver	Referanse	Dato
B1	Fremmede arter	Statens vegvesen	livhes	23.07.2012
B2	Risiko- og sårbarhetsanalyse	Statens vegvesen	alflan	09.11.2012
B3	Geoteknisk rapport	Statens vegvesen	nikeri	13.11.2012
B4	Trafikkberegning med RTM	Statens vegvesen	agntri	25.11.2011
B5	Anslag miljøgate Gran	Statens vegvesen	piamor	29.06.2012

*Vedlegg B.*

## **14 MERKNADER / KOMMENTARER**

### **14.1 Merknader til planen ved høring**

### **14.2 Kommentarer til merknadene**