

## PLAN 35600

Planbeskrivelse

# Fv. 1588 Dønnumskia x Fv. 181- Vegamotrabben

Trygging av skolevei

Eidsvoll Kommune



**DATO: 09.02.2024**

**AVD/SEKSJON SAMFERDSELSPLANLEGGING OG  
FORVALTNING, VIKEN NORD**

**NASJONAL AREALPLAN-ID: 3240\_35600**

**VEDTAKSDATO:**

## Sammendrag

Viken fylkeskommune har utarbeidet et forslag til reguleringsplan for fv. 1588 Dønnumskia i Eidsvoll kommune. Planen omfatter etablering av fortau langs sørsiden av fv. 1588, mellom fv. 181 Eidsvollvegen frem til avkjørselen ved Vegamotrabben. Fra Vegamotrabben til Dønnumskia 311 etableres gang- og sykkelveg med én meters rabatt. Strekingen er ca. 200 meter lang.

Det finnes i dag ingen tilbud for gående og syklende langs strekingen. Målet til planen er å tilrettelegge for en trygg skolevei og adkomst, fra boligene til ved Vegamotrabben til bussholdeplassene og eksisterende gang- og sykkelvei langs Eidsvollvegen.

Planforslaget legger til rette for et gang- og sykkeltilbud med god teknisk kvalitet, og bidrar til å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter langs strekingen. Planen ivaretar også flere av samfunnsmålene i Vikens handlingsprogram.

Plandokumentene ble i hovedsak utarbeidet i Viken fylkeskommune. Fra 1.1.2024 ble Viken fylkeskommune oppløst, og Akershus fylkeskommune gjenopprettet.

### HVA ER EN DETALJREGULERING?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes.

Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

# 1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Viken fylkeskommune i samarbeid med Eidsvoll kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 1588 Dønnumskia x fv. 181 Eidsvollvegen - Vegamotrabben.

## 1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for myke trafikanter langs planstrekningen, samt lage en trygg adkomst til holdeplasser og eksisterende gang- og sykkelvei langs Eidsvollvegen.

## 1.2 Målsettinger for planforslaget

Hovedmålet med planen er å planlegge en trygg skolevei og adkomst til holdeplasser og eksisterende gang- og sykkelvei langs Eidsvollvegen.

Planen skal samtidig bidra til å oppnå flere av samfunnsmålene Handlingsprogrammet til Viken 2022-2025. Målene gjelder for samferdselsstrategiperoden på 12 år.

- Planen skal sørge for at prioriterte trafikanter har god framkommelighet.
- Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle.
- Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger.
- Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser.
- Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform.
- Reisenettet er sømløst og universelt utformet.
- Mobilitetsløsningens påvirkninger på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål.

## 1.3 Forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Det er gjort en vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger jf. PBL §4-1. Vurderingen er gjennomført iht. Forskrift om konsekvensutredning §§ 6-10.

Viken fylkeskommune har vurdert at planen ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger. Tiltakets virkning på, og tilpasning til landskap og omgivelser, sett i sammenheng med planens arealomfang, gjør at det vurderes at planen ikke vil gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. forskriften § 10. Planen omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredning § 8.

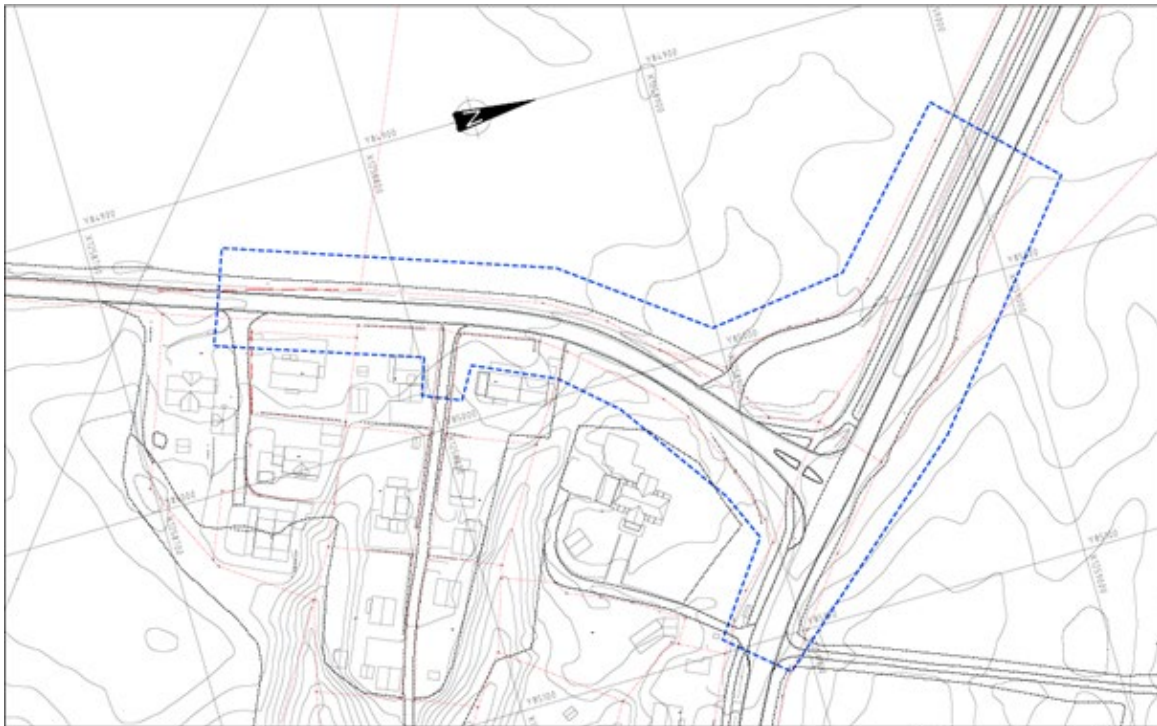
## 2 Planprosess og medvirkning

### 2.1 Medvirkning

Planarbeidet har ivare tatt minstekravene til medvirkning i plan- og bygningsloven, med varsling av alle berørte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og ved offentlig ettersyn/høring av planforslaget. Det har blitt arrangert møte med en grunneier etter forespørsel, men det har ellers ikke vært arrangert særskilte møter for medvirkning/informasjon. Det har vært innledende kontakt mellom forslagsstiller og berørte private hjemmelshavere.

#### 2.1.1 Planoppstart

Oppstartsmøte med Eidsvoll kommune ble gjennomført 29. mars 2023. Varsel om planoppstart ble annonsert i Eidsvoll- Ullensaker blad og Romerikes blad, og på kommunens og fylkeskommunens hjemmesider, jf. plan- og bygningsloven §12-8. Kart over varslet planområde vises i Figur 2. Offentlige høringsinstanser og grunneiere ble varslet direkte i brev av 27. juni 2023.



Figur 1 Planavgrensning. Kartutsnitt viser varslet planavgrensning, datert 27.06.2023

Merknadsfristen var satt til 11. september 2023. Totalt kom det inn 10 merknader til planoppstart. Disse er oppsummert og vurdert i eget merknadshefte, vedlagt planbeskrivelsen.

## 3 Planstatus og rammebetingelser

### 3.1 Nasjonale og regionale planer og føringer

#### 3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen forventer at FNs bærekraftsmål legges til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. Planlegging utgjør et verktøy for å fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft i hele landet. Forventningene skal følges opp i fylkeskommuners og kommuners planarbeid (Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), 2023).

#### 3.1.2 Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2023

Nasjonal transportplan beskriver regjeringens transportpolitikk for kommende 12-årsperiode. Det overordnede og langsiktige målet for Nasjonal transportplan 2022-2033 er et «effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050». For styring av ressursbruken er det utviklet fem mål - hvor nullvisjon for drepte og hardt skadde, enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet - er mest relevante for dette veiutbedringsprosjektet. I dette ligger også Regjeringens mål om en ønsket opprusting av fylkesveinettet (Samferdselsdepartementet, 2021).

#### 3.1.3 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)

Støyretningslinjen gjelder utendørs støyforhold ved planlegging av de viktigste støykildene i ytre miljø, og arealbruken i støyutsatte områder. Retningslinjen definerer en rød og en gul støysoner, som angir henholdsvis områder som ikke er egnet for støyfølsomme bruksformål og områder hvor støyfølsomme bruksformål kan aksepteres dersom det gjennomføres avbøtende tiltak. For innendørs støyforhold gjelder kravene i byggeteknisk forskrift (TEK17) til plan- og bygningsloven.

Planens virkninger for temaet støy er nærmere vurdert i vedlegg 8.

### Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2016)

Den regionale planen for areal og transport har følgende hovedmål:

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet.
- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

I tillegg er det angitt detaljerte mål rundt temaer som klima, jordvern, næringslivets konkurransekraft, naturmangfold og tettstedsutvikling.

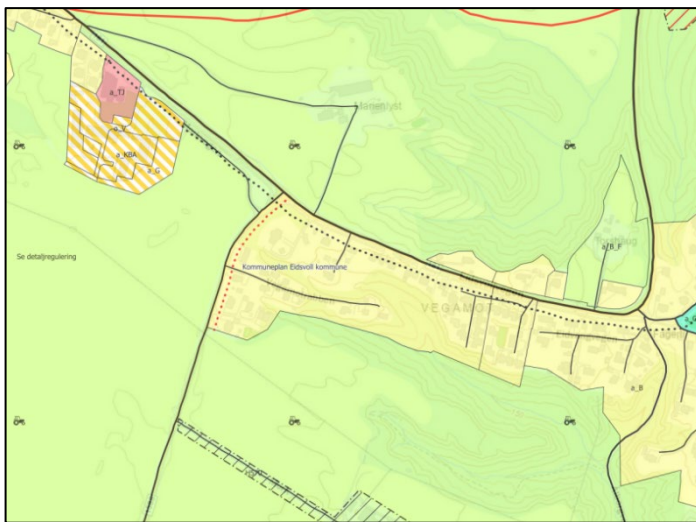


### 3.1.4 Samferdselsstrategi og Handlingsprogram for Viken fylkeskommune

Dette prosjektet er et prosjekt for tilrettelegging for gående og syklende som ligger i planporteføljen til Viken fylkeskommunes handlingsprogram for samferdselstiltak (2022). Prosjektet er aktuelt for å bli finansiert med Oslopakke 3-midler.

Anleggelse av fortau med veibelysning langs Dønnumskia er nr. 6 på lista over prioriterte tiltak i Eidsvoll kommunes trafikksikkerhetsplan 2017-2018.

## 3.2 Planstatus i området



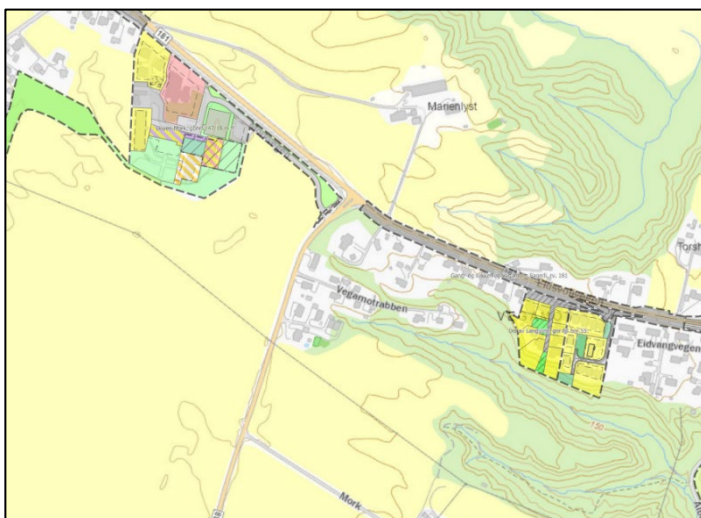
### 3.2.1 Gjeldende kommuneplan

*Figur 2 Gjeldende kommuneplan. Kartutsnitt fra gjeldende kommuneplan i Eidsvoll (Kartverket/ Geovekst, 2023).*

Kommuneplanens arealdel (2021- 2031) for Eidsvoll kommune ble vedtatt 13.04.2021/02.11.2021 (hhv. delvis/full rettsvirkning).

Planområdet består av boligformål, og tilgrenser LNFR. Det ligger inne fremtidig gang- og sykkelvei på arealplankartet.

### 3.2.2 Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner



*Figur 3 Tilgrensende reguleringsplaner. Kartutsnittet viser tilgrensende gjeldende reguleringsplaner til planområdet (Kartverket/ Geovekst, 2023).*

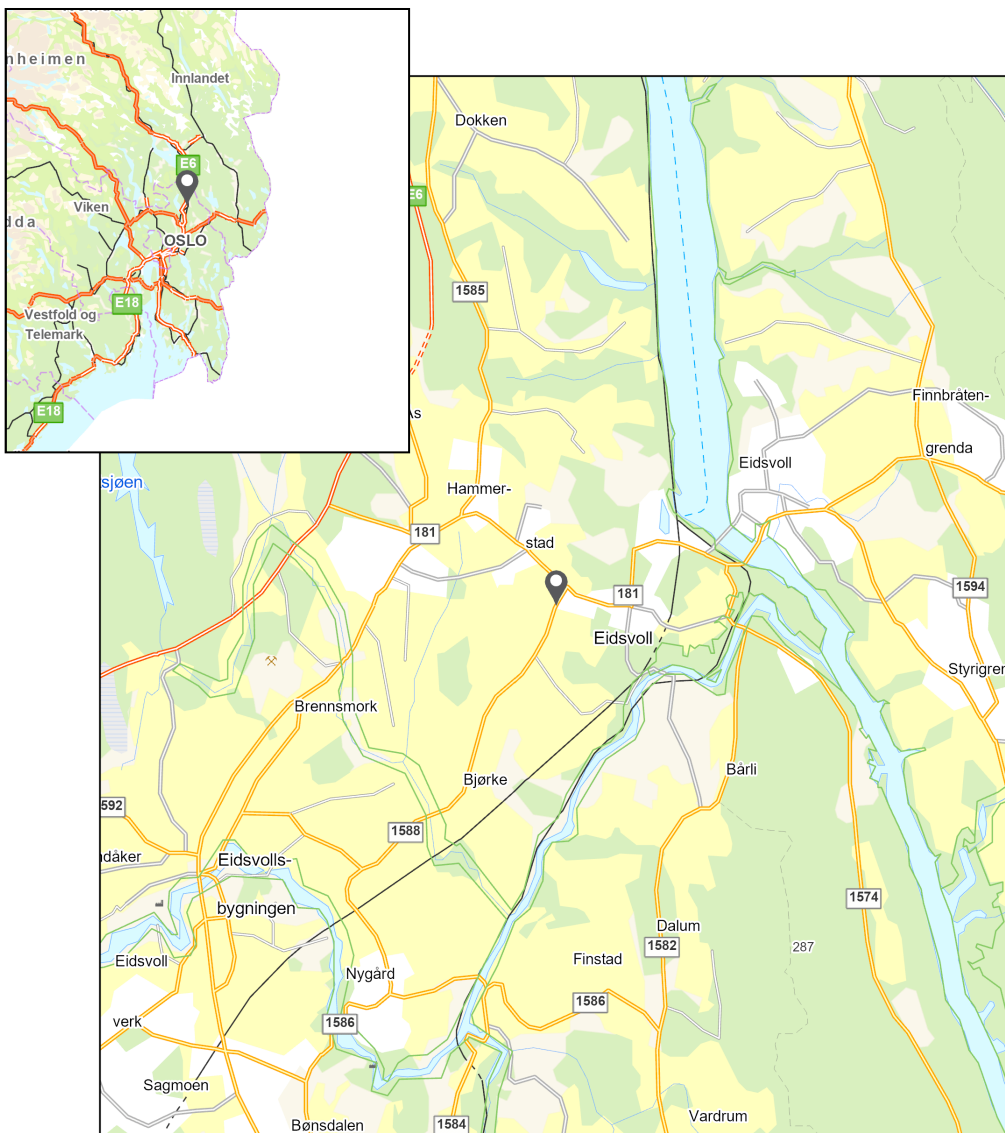
Planområdet grenser til to vedtatte reguleringsplaner. Gang- og sykkelveg Vegamot - Fagerli, rv. 181 (023706200, 27.04.1987) og Doyen Mork, gbnr. 147/18 m.fl. (023728400, 23.11.2016). Planene er ikke i konflikt med dette planforslaget. Det er ingen andre pågående reguleringsplaner i området.

## 4 Eksisterende forhold i planområdet

### 4.1 Planområdet

Planen utarbeides for strekningen langs Dønnumskia, fra Fv. 181 Eidsvollvegen og til Dønnumskia 311. Planområdet befinner seg ved boligfeltet Vegamot nord i Eidsvoll kommune, ikke langt fra Eidsvoll kirke og kommunens administrasjonssenter Sundet.

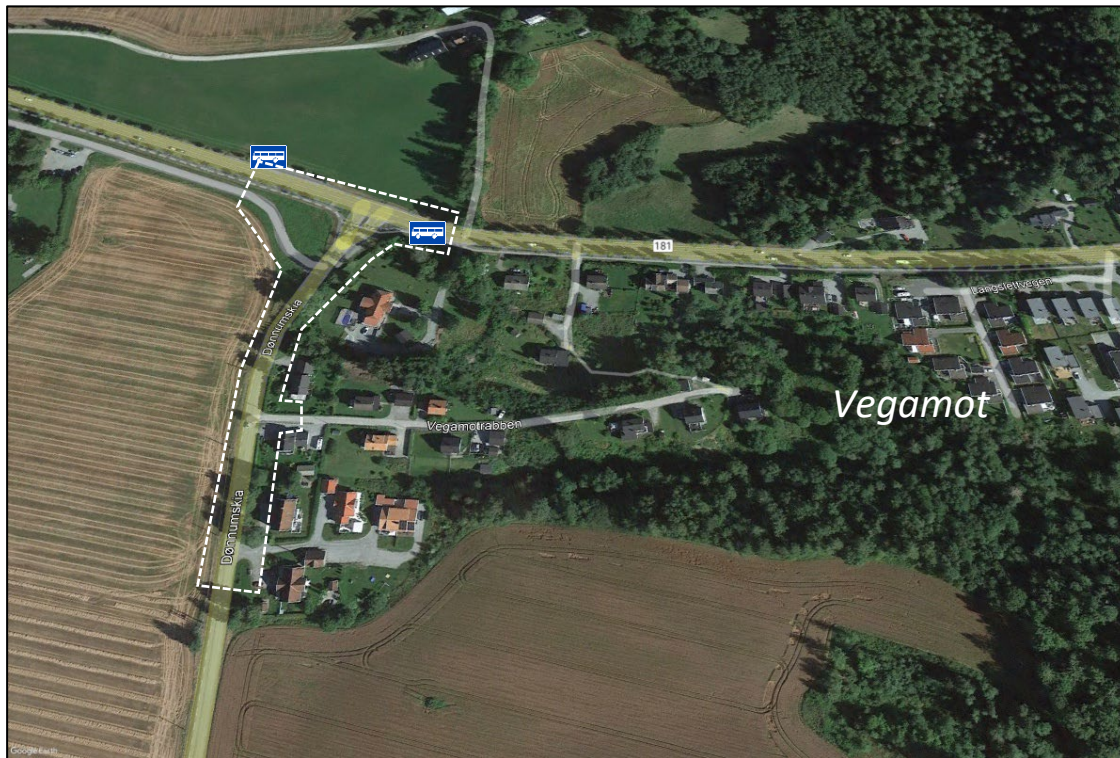
Planavgrensningen (fig. 1) er på 17,6 daa. Planavgrensningen strekker seg fra krysset ved Fv.181 Eidsvollvegen til Vegamotrabben 311.



Figur 4. Lokasjon. Kartutsnittene viser planrådets lokasjon på Østlandet og i Eidsvoll (Norkart, 2023).

## 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i tillegg til den aktuelle strekningen av Fv. 1588 Dønnumskia, av private opparbeidede hager, veikant og jordekant.



Figur 5. Dagens arealbruk. Kartutsnittet viser arealbruk i planområdet og i tilstøtende område. Planområdet er omtrentlig markert med stiplede linje. (Google Earth/ CNES/Airbus Maxar Technologies, 2023).

Planstrekningen ligger i kanten av boligfeltet Vegamot, i en overgangssone mellom småbebyggelse og jordbrukslandskap. Bussholdeplasser er markert på kartutsnittet.

## 4.3 Trafikkforhold

### 4.3.1 Kjøreatkomst og veisystem

Fv. 1588 gjennom planområdet er utformet med to kjørefelt og har en fartsgrense på 60 km/t. Veiens totalbredde er ca. 6,5 meter inklusiv skulder. Veiens har en kurve og et lavbrekk på midten av strekningen. Strekningen er tilknyttet to kryss/avkjørsler på østsiden, og ett på vestsiden. I nord er Dønnumskia tilknyttet Eidsvollveien med kanalisert T-kryss, som også har fartsgrense 60 km/t.

### 4.3.2 Løsninger for gående og syklende

Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende langs planstrekningen i dag.

Langs Eidsvollvegen er det opparbeidet gang- og sykkelveg som knytter Eidsvoll med Hammerstad. Gang- og sykkelvegen krysser fv. 1588 med gangfelt. Det er også lokalisert busslommer langs Eidsvollveien like ved krysset, på øst- og vestsiden (figur 5). Eidsvollveien trafikkeres av 12 forskjellige busslinjer som går mellom Eidsvoll og andre steder i regionen.



### 4.3.3 Trafikkmengde og ulykkessituasjonen

Ifølge vegkart.no har Fv. 1588 gjennom planområdet en ÅDT på 1200 kjøretøy med en godsandel på 10 %. De siste ti årene har det ikke vært registrert trafikulykker langs vestrekningen. Fv. 181 har 9446 i ÅDT (9 % gods) øst fra krysset ved Fv. 1588, mens ÅDT er 9600 i vestgående retning (11 % gods).

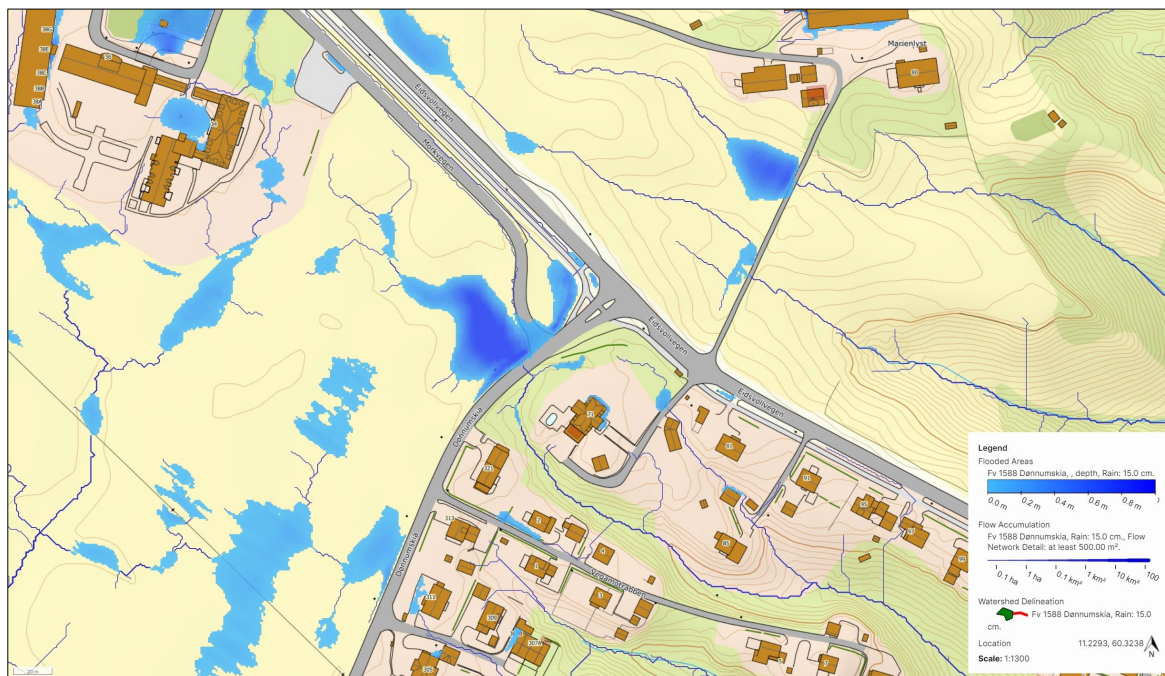
### 4.3.4 Trafikksikkerhet

Fotgjengere i bruker i dag veikant og sideareal til å bevege seg langs Dønnumskia. Det tilgjengelige arealet blir mindre om vinteren ved snø, og blir samtidig begrenset av vegetasjon. Strekingen går gjennom en kurve, som gjør sikten begrenset. Hensikten med prosjektet er derfor å trygge vegstrekningen langs Fv. 1588 Dønnumskia og boligfeltet Vegamot for sikker tilkomst for myke trafikanter til busstopp og gang- og sykkelvei langs Eidsvollvegen.

## 4.4 Teknisk infrastruktur

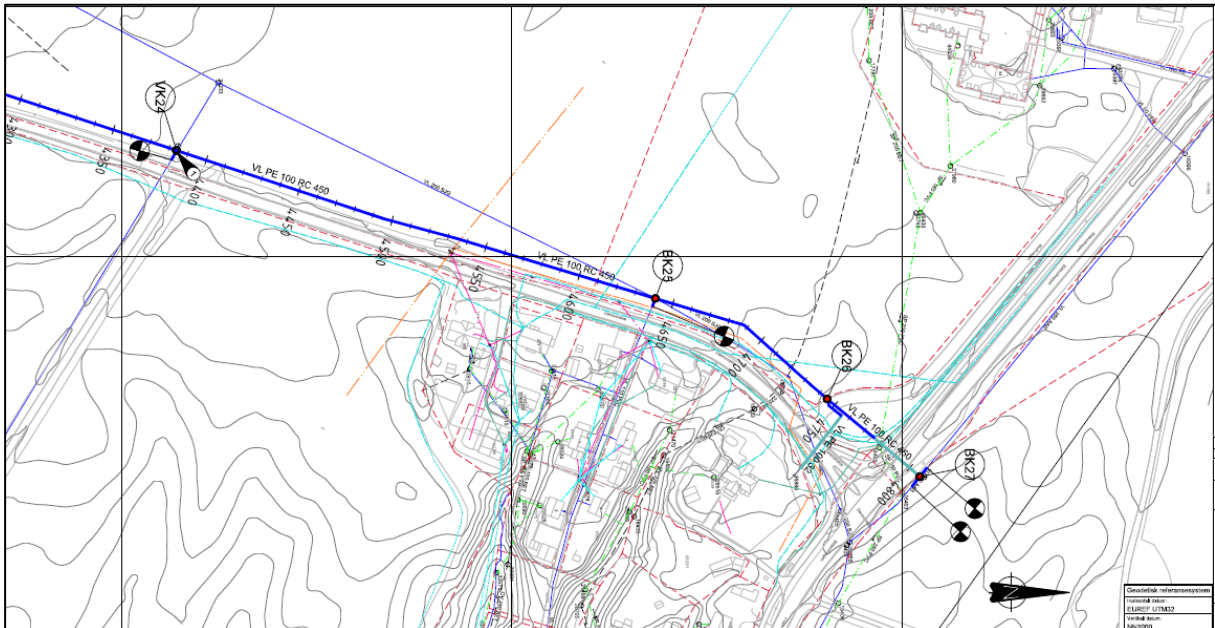
### 4.4.1 Vann og avløp

Overvann fra fv. 1588 håndteres i dag ved infiltrasjon i terreng. Fylkesveien har tverrfall mot øst, og vannet fra veien dreneres naturlig mot eksisterende grøfter for infiltrasjon. Det er registrert et overvannssystem som krysser fylkesveien, men systemet har mistet sin funksjonalitet på grunn av en skadet overvannskum. Ved perioder med kraftig nedbør kan dette føre til en oppstuing av vann på vestsiden av kjøreveien (se figur 6).



Figur 6. Kartet viser områder som vil få en oppstuing ved ekstrem nedbør. Flomområder og vannveier vist ved 15 cm nedbør. Data hentet fra SCALGO.

Eidsvoll kommune planlegger ny vannledning langs av fv. 1588. Vannledningen er prosjektert på vestsiden med kryssing av fylkesveien i nord ved styrt boring. Ny vannledning kommer derfor ikke i konflikt med plantiltaket. Planlagt vannledning, med eksisterende vann- og spillvannsledninger er vist i figur 7.



Figur 7. Planlagt vannledning (heltrukket mørkeblå linje) med eksisterende vann- og spillvannsledninger (stiplede linjer).

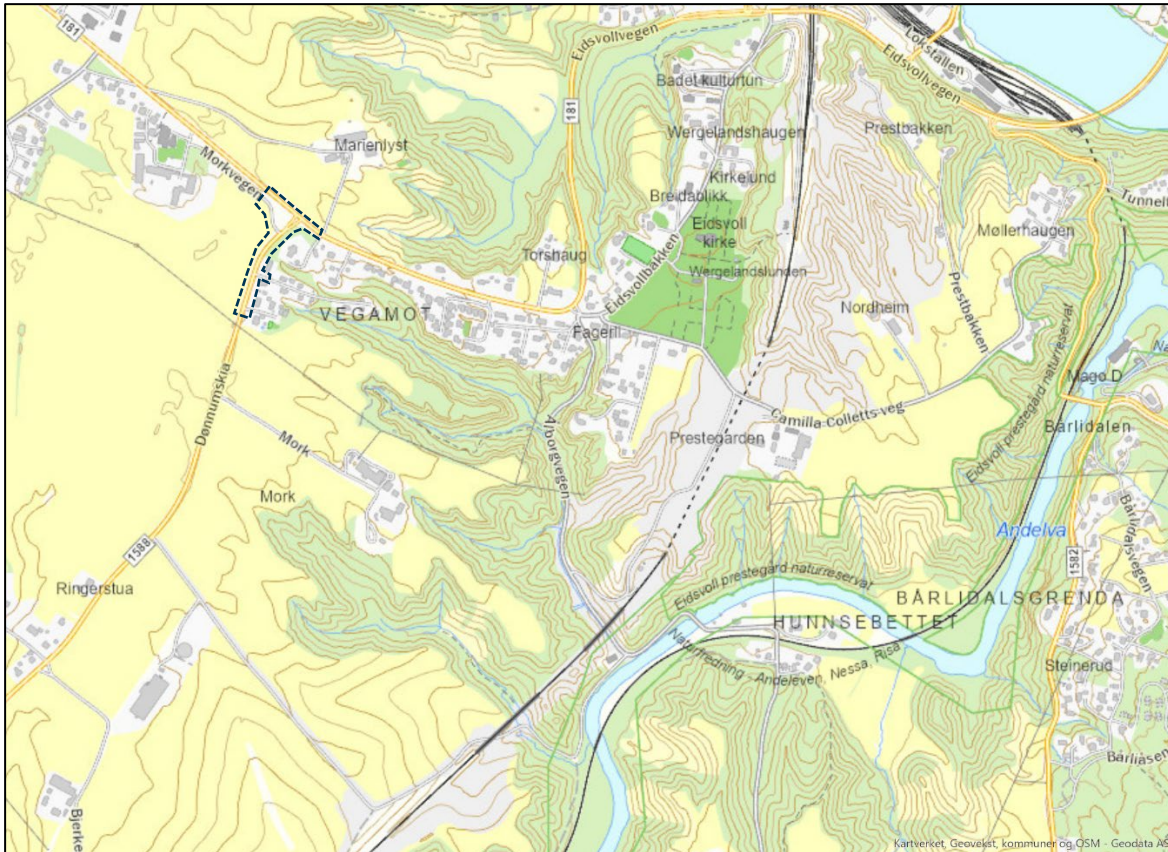
#### 4.4.2 Trafo, kabler og andre tekniske bygg

Innenfor planområdet er det registrert flere kabler og ledninger som må hensyntas i planleggingen. Dette omfatter blant annet en høyspentkabel som ligger langs vestsiden av fylkesveien og krysser veien i nord. Langs østsiden av fylkesveien er det registrert fiberkabler.

Langs vestsiden av planområdet er det etablert belyningsanlegg av eldre dato med tremaster. På østsiden av planområdet, ved krysset tilknyttet Vegamotrabben står det en mast som støttes av bardun mot fylkesvei.

### 4.5 Landskapsbilde

Planstrekningen befinner seg i en kantsone mellom småhusbebyggelse og jordbrukslandskap hvor fylkesveien markerer skillet. Terrenget er mot øst flatt og oversiktlig, med et fåtall mindre koller, imens mot øst er det ellers slette landskapet brutt opp et nettverk av ravedaler. Planområdet er i det øverste topografiske punktet i ravinen, og befinner seg helt i ytterkanten av det ravinerte landskapet (fig. 8). Ved den nordlige enden av planområdet viser begynnelsen av ravinen seg som en dyp grøft, som et par hundre meter lenger mot øst former dypere dalsøkk mellom bebyggelse og løvskog som ligger på platåer overfor. Landskapet er typisk for NIJOS Landskapsregion 03, Leirjordsbygdene på Østlandet, som planområdet er en del av.



Figur 8.. Planområdet i relasjon til omkringliggende landskap. Kartutsnittet viser planområdets lokasjon ved nettverket av ravedaler ned til Andelva. Planområdet er markert med stiplet linje. (Kartverket/Geovekst, 2023).

## 4.6 Friluftsliv

Det er ikke registrert noen turveier eller friluftsområder i øyeblikkelig nærhet til planområdet. Planstrekningen er allikevel en forbindelse til gang- og sykkelvei langs Eidsvollveien, som går i retning målpunkter som Eidsvoll kirke, Wergelandshaugen kunstsenter og turområder ved Andelva (fig 8).

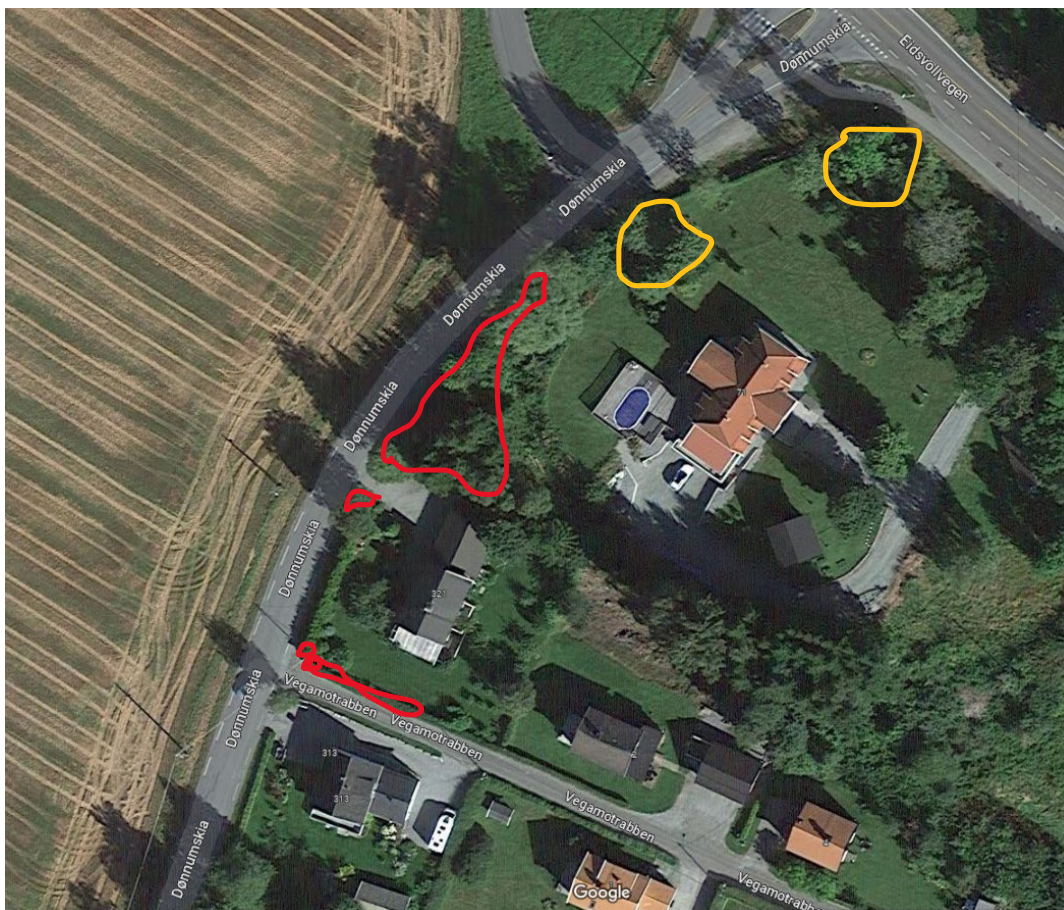
## 4.7 Naturmangfold og vegetasjon

Prosjektstrekningen er relativt kort og består primært av kantarealer, hekker og private hager. Kartlegging ble gjennomført 07.07.23 av YM-rådgiver Lise Brekke fra Viken Fylkeskommune. Det er flere store bjørketrær som ser ut til å være i god forfatning langs strekningen, samt et eldre piletre og en større ask. Begge disse står langs hagen nærmest Eidsvollveien. Her er det også en rekke mindre løvtrær og busker, som hassel, lønn og syrin.

Det ble ikke funnet mange fremmede arter langs strekningen ut over enkelte forekomster av bleikspirea. De fleste av funnene er lokalisert i villfyllingen og langs strekningen frem til Vegamotrabben.

Naturmangfoldnotat fra naturkartleggingen og skrivebordsundersøkelser er vedlagt denne planen.





Figur 9. Områder med forekomster av fremmede arter. De røde områdene på flyfoto markerer området med mye fremmede arter og hagerømlinger. Asketrær er markert i gult. (Lise Brekke/Viken fylkeskommune, CNES/Airbus Maxar Technologies 2023).

## 4.8 Naturressurser

Planområdet omfatter dyrka mark. Det er ikke planlagt å gjøre permanente tiltak på områder som omfatter dyrka mark eller kantsoner.

## 4.9 Kulturarv

Prosjektområdet omfattes av sone for Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA, 2021). Sonen gjelder for et område som strekker seg utover historiske deler av Eidsvoll, fra Tingvoll til Eidsvoll Verk langs Andelva (Figur 11). I tillegg er befinner det seg to Sefrak- registrerte villaer langs veistrekningen. Det er ikke gjort funn av andre kulturminner innenfor det aktuelle planområdet.



Fig. 10. Telefonsentralen. Bildet fra Sefrak-kortet til Telefonsentralen. (Riksantikvaren, u.å.)



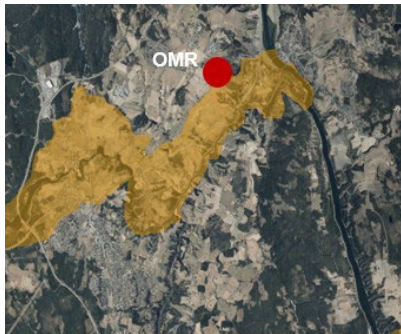


Fig. 11. Kartutsnittet øverst til venstre viser utstrekingsområdet for kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Eidsvoll. De hvite sirkelene på kartet viser til Sefrak-registrerte hus.



Det nordligste Sefrak-registrerte huset er et bolighus, med tidsangivelse fra 1700-tallets fjerde kvartal (fig. 11) (Riksantikvaren, 2023).

Det sørlige Sefrak-registrerte huset er Telefonsentralen (Fig. 10/11). Huset har som navnet tilsier fungert som telefonsentral, men har også ifølge fylkeskonservatoren hatt andre offentlige funksjoner, for Heimevernet. Bygget står også oppført som Annen universitet/Høyskolebygning i Sefrak-registeret (Riksantikvaren, 2023). Figur 10 viser den ekstraordinære dekoren under gesims og på husets gavelfelt.

Kula-rapporten for Akershus beskriver området rundt Eidsvoll kirke som et gammelt maktsentrum. Området har blant annet vært Eidsivatings sete i over 600 år. Det er den sentrale lokasjonen til vannveiene og vannkraften, som blir dratt frem som utgangspunktet for områdets verdi som knutepunkt for nasjonalt viktige hendelser, og særlig betydningen for lov og rett, med Grunnlovsdannelsen i spissen.

## 4.10 Grunnforhold

Ifølge NGUs løsmassekart består løsmassene i planområdet av hav- og fjordavsetning med sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet. Nord for planområdet er det gjennomført 2 sonderboringer fra terreng til 30-40 meter dybde uten å treffe berg. Det er også gjennomført 4 dreiesonderinger øst i planområdet fra terreng til 16 meters dybde uten å treffe faste lag eller berg. Det er ikke påvist kvikkleire eller sensitive masser på opptatte prøver på disse grunnundersøkelser.

Terrenget vest for Fv. 1588 Dønnumskia har flat topografi og dyrket mark, mens terrenget øst og nord-øst for tiltaket har bratt og ravinert terreng. For utfyllende informasjon, se vedlegg 7.

## 4.11 Støyforhold

Klima- og miljøverndepartementets retningslinje for støy i arealplanlegging T- 1442/2021 skal legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av enkeltsaker etter Plan- og bygningsloven.

Utredning og vurdering av støyskjermingstiltak utløses iht. retningslinjen av nye anlegg og endring/utbedring av eksisterende anlegg.

For mer utfyllende informasjon vedrørende støy, se vedlegg 8.

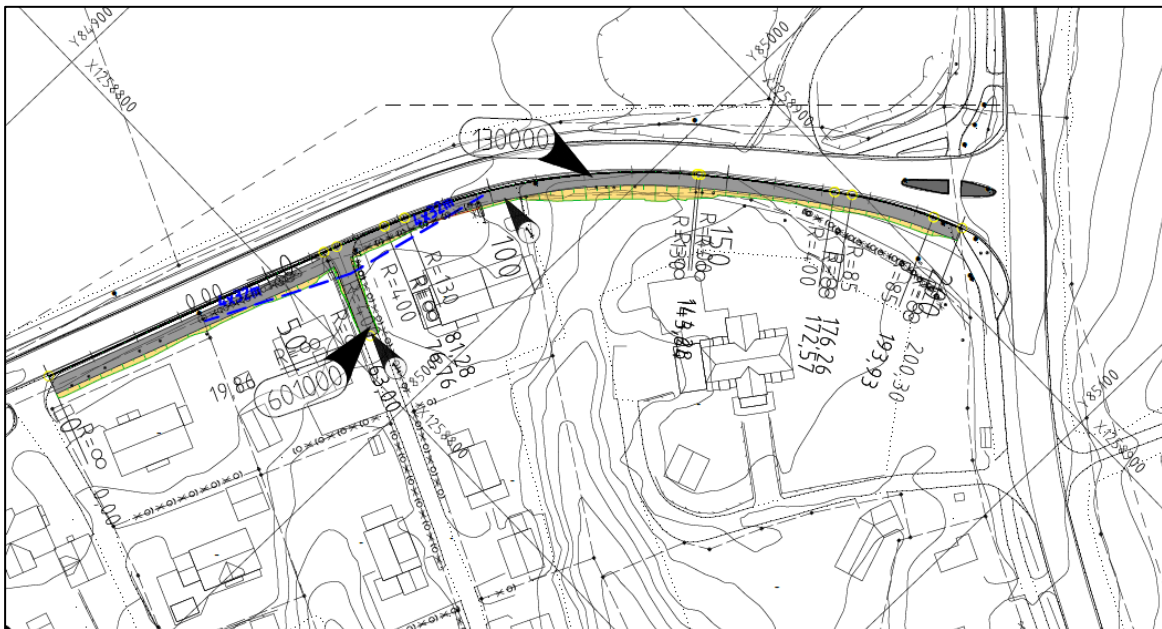
## 4.12 Forurensning

Det er ikke registrert forurenset grunn i eller nær planområdet. Grunnet lav ÅDT (1200) for veien i planområdet, er det lite sannsynlighet for overflateforurensning som følge av trafikk.

# 5 Beskrivelse av planforslaget

## 5.1 Beskrivelse av løsninger i planforslaget

Viken fylkeskommune vil etablere et anlegg for gående og syklende på østsiden av fv. 1588, fra avkjørselen sør for Vegamotrabben frem til Eidsvollvegen i nord. Fra avkjørselen til krysset ved Vegamotrabben blir det etablert gang- og sykkelveg med rabatt. Fra Vegamotrabben til Eidsvollvegen blir det etablert fortau som kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveg, langs Eidsvollvegen.



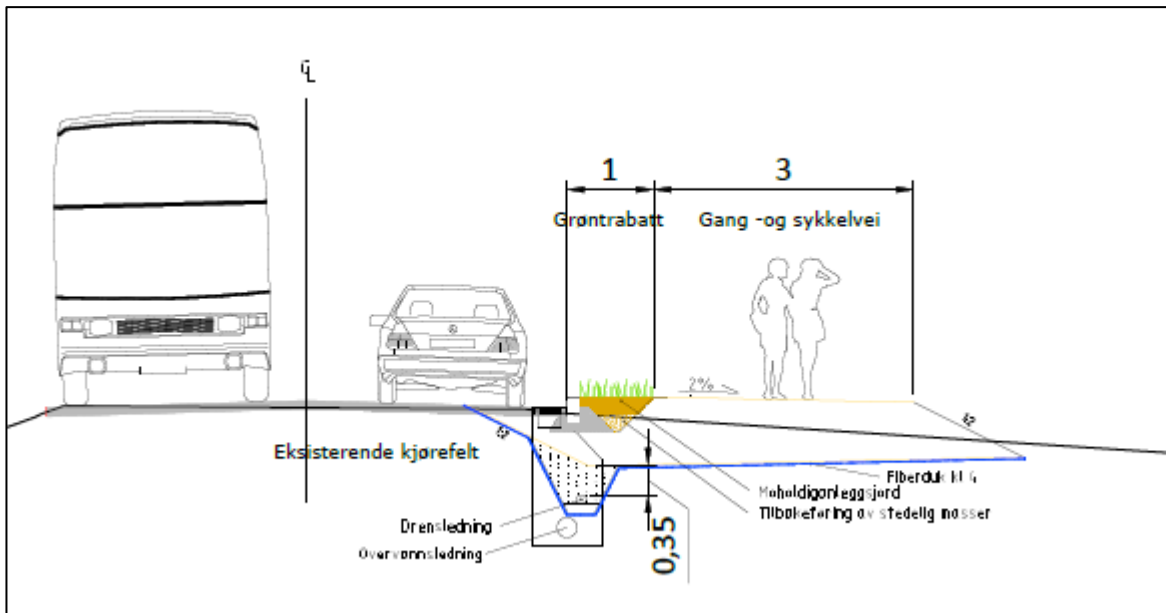
Figur 12. Løsning. Kartutsnittet viser planlagt løsning med gang og sykkelvei frem til Vegamotrabben, og fortau frem til Fv. 181 Eidsvollvegen.

## 5.2 Veistandard og tekniske forutsetninger

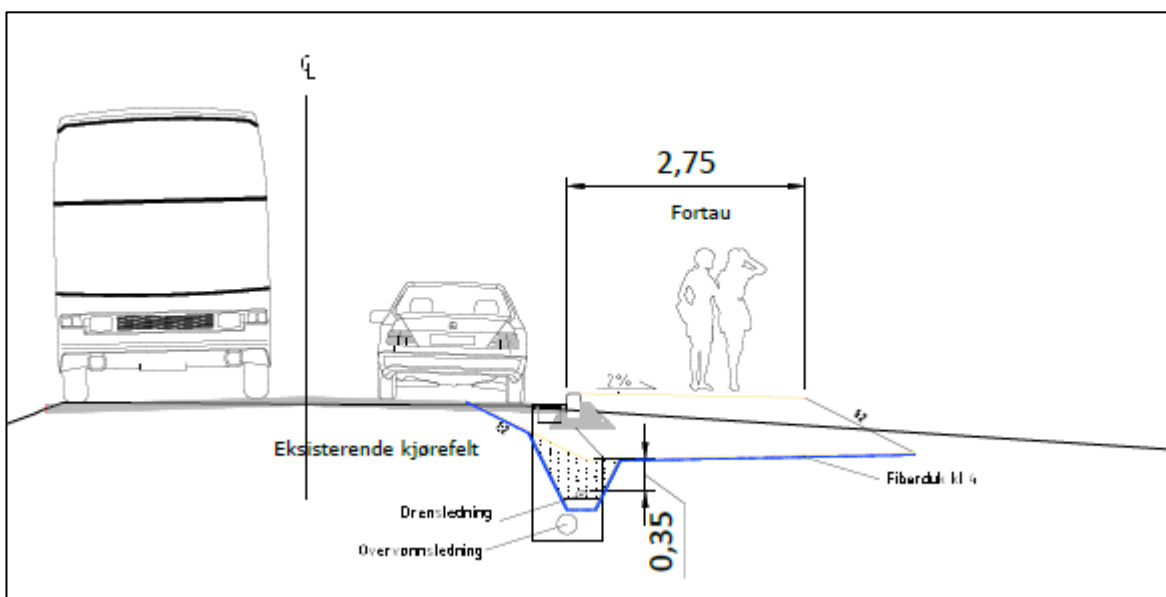
Løsningene i planforslaget baserer seg på veinormalene N100, N101 og N200. Det er søkt et fravik fra N100.

### 5.2.1 Fortau og gang- og sykkelvei

Gang- og sykkelveg er utformet med en bredde på 3 meter inklusiv skulder. Mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg er det lagt inn grønn rabatt på nivå med gang- og sykkelveg, og med avisende kantstein fra kjørevei. Fortauet er utformet med en bredde på 2,75 meter. Langs hele sørsiden av anlegget blir det etablert fylling med vannavrenning mot fyllingen.



Figur 13. Løsning. Kartutsnittet viser planlagt løsning med gang og sykkelvei frem til Vegamotrabben, og fortau frem til Fv. 181 Eidsvollvegen.



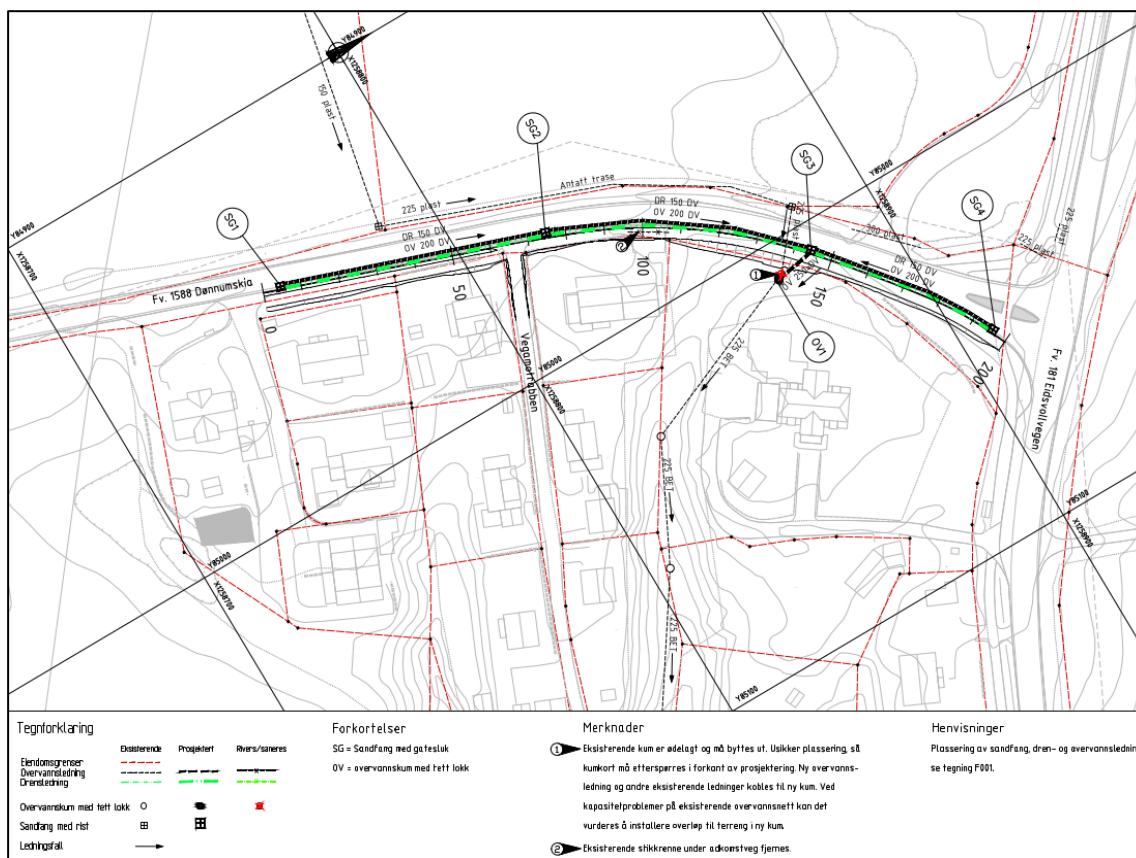
Figur 14. Løsning. Kartutsnittet viser planlagt løsning med gang og sykkelvei frem til Vegamotrabben, og fortau frem til Fv. 181 Eidsvollvegen.

## 5.2.2 Kryss og avkjørsler

Dagens kryss tilknyttet Vegamotrabben tilpasses planlagt situasjon med gang- og sykkelvei/fortau. Avkjørselen mellom fylkesvei og gnr./bnr. 63/57 saneres og må benytte dagens avkjørsel tilknyttet Vegamotrabben, nord-øst for eiendommen. Resterende avkjørsler tilknyttet fylkesveien opprettholdes.

### 5.2.3 Plan for vann og avløp

Planlagt overvannsløsning omfatter etablering av langsgående drenering mellom dagens fylkesvei og planlagt gang- og sykkelvei/ fortau. Sandfang med gatesluk etableres i kjøreveien med drenering- og overvannsledninger langs prosjektstrekningen (se figur 15). Det nye dreneringsanlegget vil lede vannet til eksisterende overvannsnett, noe som vil kreve utskifting av en overvannskum for tilkobling. Det er utført beregninger for å sikre at avrenningsvolumet i planlagt situasjon ikke overstiger kapasiteten til eksisterende overvannsnett. Beregningene tyder på at økningen i overvann ikke vil overstige systemets kapasitet. Dersom det i byggeplan avdekkes svakheter i eksisterende overvannsnettverk som kan begrense kapasiteten bør det vurderes ytterligere tiltak for systemet.



Figur 15. Utklipp fra tegning G001. Tegning viser eksisterende overvannsnett og prosjektert løsning.

For mer utfyllende informasjon om vurdering av overvannshåndtering, se vedlegg 9.

### 5.2.4 Kabler og tekniske anlegg

Planen vil medføre behov for tilpasninger av eksisterende el-anlegg innenfor planområdet. Høyspentkabler og fiberkabler må hensyntas i anleggsfasen under graving. Det vil være behov for å endre forankringsfunksjonen til eksisterende lysmast da bardun kommer i konflikt med planlagt gang- og sykkelvei. Figur x viser to alternative løsninger.





Figur 16. Viser to alternative måter for å forankre mast ved Vegamotrabben uten å komme i konflikt med planlagt gang- og sykkelvei.

Eksisterende belyningsanlegg er av eldre dato, og i byggeplan bør det tas en vurdering på om anlegget skal skiftes ut.

## 5.2.5 Andre tekniske forutsetninger

For å redusere inngrep i planområdet og for å holde byggekostnadene nede er det valgt å søke fravik fra N100. Fraviket omfatter fortauet som etableres i den nordlige delen av planstrekningen. I henhold til N100 skal det etableres gang- og sykkelvei langs veiklasse Hø2 (som fylkesveien er dimensjonert etter) når ÅDT er større enn 1000 kjt. Fraviket er vurdert som akseptabelt fordi fortauet er planlagt like før en kurve, noe som vil medføre at kjøretøy vil senke hastigheten før kurven.

## 5.3 Planlagt arealbruk

### 5.3.1 Beskrivelse av reguleringsformål i planforslaget

Planlagt arealbruk består av samferdselsareal, fortau og gang- og sykkelvei, samt grøntareal tilknyttet veianleggene.

Forkortelsene viser til symboler i plankartet.

#### 5.3.1.1 Kjøreveg (KV)

Formålet er brukt på offentlig kjørevei og felles avkjørsler.

#### 5.3.1.2 Annen veggrunn – grønt areal (AVG)

Formålet dekker grøfter, skjæringer og fyllinger og rabatt mellom gang- og sykkelvei og fylkesvei. Areal skal opprettholde veiens funksjonalitet og beplantes eller beholdes grønt.

#### 5.3.1.3 Fortau – (FO)

Formålet er brukt på offentlig fortau.

#### 5.3.1.4 Gang-/sykkelveg – (GS)

Formålet er brukt på offentlig gang- og sykkelvei.

#### 5.3.1.5 Boligbebyggelse – (B)

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 – Boligbebyggelse (B) (2)	1
Sum areal denne kategori:	1
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 – Kjørveg (KV) (4)	0,2
2012 – Fortau (FO)	0,4
2015 – Gang-/sykkelveg (GS)	0,2
2019 – Annen veggrunn – grøntareal (AVG) (6)	1,4
Sum areal denne kategori:	2,1
Totalt alle kategorier: 3,1	

Tabell 1. Arealregnskap for reguleringsformål i planforslaget, symbol i plankart og antall områder vises i parentes.

### 5.3.2 Hensynssoner og bestemmelsesområder

Hensynssoner i planen er tillagt frisikt, imens bestemmelsesområder i planen omfatter midlertidig bygge- og anleggsområde.

#### 5.3.2.1 Frisikt (H140)

Området er vist med stiptet skravur og dekker siktsoner ved avkjørsel hvor det ikke er tillatt med sikthindre med høyde større enn 0,5 meter over vegbane.

#### 5.3.2.2 Midlertidig bygge- og anleggsområde

Området er vist med vertikal skravur og dekker området utenfor nytt veianlegg. Framtidig bruk er sikret ved at midlertidig bestemmelsesområde som er benyttet, og skal automatisk fjernes fra plankartet ved ferdigstillelse.

Hensynssoner	
§12-6 – Hensynssoner	Areal (m <sup>2</sup> )
140 – Frisikt (2)	50,8
Sum areal denne kategori:	50,8
Totalt alle kategorier: 10,1	

Tabell 2. Arealregnskap for hensynssoner i planforslaget, symbol i plankart og antall områder vises i parentes.

### 5.3.3 Rekkefølgebestemmelser

Det er foreslått rekkefølgekrav for utarbeidelse av massehåndteringsplan og plan for anleggsperioden, rigg- og marksikringsplan. I tillegg er det satt krav om vurdering om drikkevannskilder vil bli påvirket, samt vurdering av behov for supplerende geotekniske undersøkelser, utredninger eller tiltak. Forutnevnte planer og vurderinger skal gjøres før igangsettelsestillatelse blir gitt. Det er også satt krav om istandsetting av berørte områder, senest 12 måneder etter veianleggets åpning. Se vedlagte bestemmelser for utfyllende beskrivelser (vedlegg 2).

## 6 Virkninger av planforslaget

### 6.1 Framkommelighet og trafikksikkerhetstiltak

Planforslaget legger til rette for etablering av gang- og sykkelanlegg som er manglende langs planstrekningen i dag. Dette bidrar til å trygge og øke framkommeligheten for myke trafikanter som ferdes mellom Eidsvollvegen og boligområdet ved Vegamotrabben. Anlegget anses å ha god teknisk kvalitet, og ivaretar trafikksikkerheten for myke trafikanter. Universell utforming blir ivaretatt ved at veistrekningen har slak stigning, og ved å etablere taktile heller ved gangfelt.

### 6.2 Måloppnåelse

Planforslaget bygger opp om målsetningen om en tryggere skolevei og adkomst til holdeplasser og eksisterende gang- og sykkelvegnett. Planen bidrar også til flere av samfunnsmålene i Vikens handlingsprogram gjennom økt trafikksikkerhet, universell utforming, god framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, samt bærekraftige løsninger i form av kostnadseffektivitet og tilpasning til stedets omgivelser.

### 6.3 Geotekniske forhold

Planlagt gang- og sykkelvei/fortau etableres på dagens terreng uten omfattende inngrep. Tiltaket plasseres som tiltakskategori K1 som betyr at tiltaket ikke forverrer stabiliteten. Det må imidlertid gjøres forebyggende arbeid for erosjon som kan utløse skred og ramme tiltaket.

Siden planlagt gang- og sykkelvei/fortau følger dagens terreng uten betydelige inngrep er det ikke forventet at tiltaket vil forverre stabiliteten. Eksisterende grøft øst for tiltaket ved profil 130, skal erosjonssikres for å forbygge eventuelt framtidig erosjon som følge av endret overvannssituasjon etter opparbeidet tiltak. Humusholdige masser langs traseen skal fjernes før etablering av planlagt gang- og sykkelvei/fortau, for å redusere framtidige setninger.

Det er ikke gjennomført grunnundersøkelser i planarbeidet. Dersom det i senere fase blir gjort endringer i planlagt terrenginngrep, eller eksisterende terrengforhold endres i og rundt planområdet, må det gjennomføres ny vurdering.

For mer utfyllende informasjon om geotekniske vurderinger, se vedlegg 7.

### 6.4 Naboskap

Planforslaget legger opp til stenging av avkjørsel for eiendommen Dønnumskia 313, da eksisterende avkjørsel mot Dønnumskia vil komme i konflikt med gang- og sykkelvei. Denne eiendommen har en annen eksisterende avkjørsel mot Vegamotrabben som kan benyttes.

## 6.5 Landskapsbilde

Omfanget av tiltaket vil føre til minimal endring i landskapsbildet. Det bør allikevel tilstrebes å bevare trær langs planstrekningen som ikke må fjernes for å etablere tiltaket. Både fordi de er viktige for trivsel og som arkitektoniske elementer. I tillegg har trærne symbolsk verdi for landskapskarakteren i KULA-området. Det er gitt i planens bestemmelser at utformingen av terreng og landskap skal ta hensyn til eksisterende situasjon, herunder terrengform og vegetasjon, og inngrepene i landskapet skal minimaliseres.

## 6.6 Friluftsliv

Planforslaget vil tilrettelegge for ferdsel for myke trafikanter til eksisterende gang- og sykkelvei langs Eidsvollvegen. Prinsipp om universell utforming ligger til grunn. Planforslaget vil i liten grad endre forutsetningene for friluftsliv.

## 6.7 Naturmangfold

Det er flere større trær langs strekket som vil kunne bli berørt av prosjektet. Det er satt forutsetninger i bestemmelsene om at alle trær som ikke er nødvendige å fjerne for å etablere tiltaket skal beholdes.

Et asketre av særlig interesse står plassert i planlagt tiltaksområde, i hagen nærmest Eidsvollveien (se figur 17). Ask er rødlistet som «sterkt truet» (EN), og skal derfor bevares om mulig. Denne asken har blitt besikttet, og ble ansett å være i dårlig stand med mye knekte grener/delstammer og stammeskudd. Asken vil derfor bli fjernet i forbindelse med etablering av gang- og sykkelveien. Erfaringsmessig vil slike trær ville kunne utgjøre en risiko når de står plassert nær vei. Ved besiktelse ble det vurdert at asken måtte felles i nærmeste fremtid, uavhengig av etablering av fortau.

Registrerte fremmede arter skal hensyntas i forbindelse med håndtering av masser og anlegning av tiltaket. Det skal legges til rette for rask etablering av vegetasjon, og hensynet til biologisk mangfold og stedeegne forhold skal vektlegges.



Figur 17. Bilde fra Google Street view med den nevnte asken i midten.



## 6.7.1 Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet som berører naturmiljø, og følgende vurderinger er gjort:

### Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

I henhold til nml. § 8 – kunnskapsgrunnlaget skal beslutninger som berører naturmangfold bygge på vitenskapelig kunnskap og videre stå i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. I reguleringsplanarbeidet er det gjort en kartlegging av fremmede arter. Det er funnet flere fremmede arter innenfor planområdet. Se beskrivelse i kapittel 4. I henhold til naturmangfoldlovens forskrift om fremmede organismer (FOR-2015-06-19-716) er det forbudt å innføre, sette ut og omsette fremmede organismer. Det skal utarbeides en ytre miljø-plan hvor det vil settes opp tiltak for å forhindre spredning av fremmede arter i anleggsfasen.

Det er gjort feltkartlegging av naturmangfold og gjort søk etter registrerte naturverdier i offentlige databaser som Miljødirektoratets Naturbase og Artsdatabankens Artskart, i vedlegg 6. Planen omfatter ikke kjente naturverdier ut fra disse databasene. Planlagt tiltak berører imidlertid område ved innløp til en ravine. Ved planområdet viser ytterkanten av et ravinert landskap seg som en grøft, som er delvis fylt opp av masser, se vedlegg 7. Området er kartlagt for naturverdier og det ikke er dokumentert funn av prioriterte naturtyper som kjennetegner ravinedaler. Under forutsetning av tiltakets planlagte avgrensing mot det ravinerte landskapet, og avbøtende tiltak gitt i bestemmelsene, vil planen samlet sett ha svært begrenset effekt på naturmangfold i og nær den gjenværende ravinen.

Det vurderes at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å kunne fremme planforslaget slik det foreligger.

Ettersom kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig gjøres det ikke nærmere vurdering av nml. § 9 – føre-var-prinsippet, § 10 – økosystemtilnærming og samlet belastning, § 11 – kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og § 12 – miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

## 6.8 Naturressurser

Det er ikke planlagt å gjøre tiltak på områder som omfatter dyrka mark eller kantsoner mot dyrka mark.

## 6.9 Kulturarv

Det er gjort utsjekk mot fylkesarkivaren for KULA-landskapet. Etablering av fortau og gang- og sykkelvei er ikke i konflikt med KULA-landskapet.

I forslaget til retningslinjer for forvaltningen av KULA-landskapet Verkslandskap og lovens landskap skriver Riksantikvaren i høringsutkastet: «Området er sårbart for blant annet utbyggingspress og det er viktig at man planlegger tiltak innenfor området på en måte som ivaretar kulturminnene og sikrer opplevelsen av historien i dette mektige landskapet (...).»

*Viktige punkter for planlegging og forvaltning av dette landskapet:*

- Ved utbygging må en ta hensyn til landskapets hovedstrukturer og at de sentrale kulturminnene får beholde sin dominerende plass i landskapet.»

Ellers sier Riksantikvaren i sine råd om forvaltning av kulturlandskapet at:

- *Bebyggelse og struktur på gårdstun og plasser bør søkes beholdt.*
- *Ny bebyggelse bør forholde seg til eksisterende skala og struktur.*

Sefrak-registrerte hus blir ikke berørt.

## 6.10 Støy

Planen innebærer ikke flytting av senterlinje vei eller større terrenginngrep. Noe areal endres fra akustisk hard til akustisk myk mark når fortau/gs-vei etableres. Beregnet støynivå på berørt bebyggelse endres ikke som følge av planlagt gang- og sykkelvei. Støyvurderinger iht. T- 1442/2021 ligger vedlagt.

## 6.11 Massehåndtering

Håndbok N200 stiller krav om gjenbruk og gjenvinning av masser og krav til kvaliteten på massene. Kvaliteten på resirkulerite masser skal dokumenteres på en slik måte at kravene til kvalitet på veien oppfylles. Det skal tilstrebtes å sortere/mellomlagre massene slik at disse kan benyttes innad i prosjektet.

# 7 Risiko, sårbarhet og sikkerhet

Det utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) iht. bestemmelse i § 4-3 i plan- og bygningsloven.

ROS-analysen er gjennomført for å sikre at viktige sikkerhets- og beredskapsmessige hensyn blir ivaretatt i planleggingen. Analysen viser risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagt utbygging. Formålet er at omfanget og skader av uønskede hendelser i reduseres.

Følgende hendelser/farer er vurdert i ROS-analysen.

- Ustabil grunn/fare for utglidning.
- Kvikkleireskred.
- Store nedbørsmengder, intens nedbør som fører til overvann.

Risikoene som er avdekket, er først og fremst knyttet til anleggsvirksomheten. Etter anlegget er ferdig er risikobildet i all hovedsak redusert sammenlignet med dagens situasjon.

For risiko- og sårbarhetsforhold i anleggsfasen legges det til grunn at det må gjennomføres en risikovurdering for dette før anleggsfasen. Når det gjelder anleggsperioden er det egne krav til at det gjennomføres SHA-plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, sikker-jobb-analyser (SJA), samt risikovurdering i byggeplanfase hvor det brukes RISKEN. RISKEN er SVV's verktøy for å utføre overordnede risikovurderinger i henhold til kravene i byggherreforskriften.

Analysen viser at ingen hendelser innebærer en uakseptabel risiko i permanent situasjon.

Tabell 3. Oppsummering av foreslåtte tiltak fra ROS-analyse i risikoskjema.

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med anbefalte tiltak						
ID - Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Re	Byggepl	At	Dr	Sti
7. Ustabil grunn/fare for utglidning.	<p><u>7.1</u> - Eksisterende grøft øst for tiltaket, ved profil 130, skal erosjonssikres for å forebygge eventuelt framtidig erosjon som følge av endret overvannsforhold etter tiltak.</p> <p><u>7.2</u> - For å redusere eventuelle framtidige setninger skal humusholdige masser fjernes langs traseen før utlegging av nytt fortau/gang- og sykkelvei.</p> <p><u>7.3</u> – Dersom terrengforholdene nærmest til tiltaksområdet endres, må det gjennomføres ny vurdering.</p>		X	X		
8. Kvikkleireskred.	Viser til tiltak 7.1 – 7.3.		X	X		
18. Store nedørsmengder, intens nedbør (som fører til overvann).	<p><u>9-1</u> – Vurdere bytting av eksisterende overvannskum i byggeplan/anleggs-fase.</p> <p><u>9-2</u> – Dersom ytterligere planlegging og/eller prosesser i anleggsfasen avdekker svakheter i det eksisterende overvannsnettverket som kan begrense kapasiteten, bør det vurderes å installere overløp med utslipp til terrenget i overvannskummen.</p> <p><u>9-3</u> – Driftsrutiner for å sikre fungerende overvannssystem.</p>		X	X	X	

## 8 Gjennomføring av planforslaget

### 8.1 Fremdrift og finansiering

Det er i dag kun avsatt midler til planlegging av prosjektet.

### 8.2 Utbyggingsrekkefølge

Anlegget gjennomføres som én utbygging.

### 8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det tas utgangspunkt i at fv. 1588 kan holdes åpen i hele anleggsperioden. Det vil være behov for å stenge kryss og avkjørslar i kortere perioder for å opparbeide anlegget. Det må sikres alternativ tilkomst til berørte grunneiere i perioden kryss/avkjørslar holdes stengt.

### 8.4 SHA – og Ytre miljøplan for byggefasen

#### 8.4.1 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljøplan

I henhold til Statens vegvesens håndbok R760 Styring av vegprosjekter (2021) er byggherren ansvarlig for at det utarbeides en plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) i samsvar med Byggherreforskriften som er en del av prosjektets kvalitetsplan. SHA-planen skal følges opp og revideres gjennom hele kontraktperioden. Det er byggherrens ansvar at denne planen er oppdatert og inneholder nødvendige planer, prosedyrer og instruksjoner slik at arbeidet til enhver tid utføres på en sikker og trygg måte.



## 8.4.2 Miljøprogram og Miljøoppfølgingsplan

Statens vegvesen sin håndbok R760 stiller krav til at det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan (YM-plan) i alle prosjekt. Det skal utarbeides en Miljørisik for byggefasen basert på avdekkede forhold i reguleringsplanfasen. Arbeidet med denne skal startes opp i begynnelsen av prosjekteringsfasen, og skal videreføre de kravene og avbøtende tiltak som er omtalt i planen. Miljøutfordringene som blir avdekket blir videreført til utførende og kontrollerende i gjennomføringsfasen. I Miljørisiken bør det særlig rettes fokus mot håndtering av fremmede arter samt ivaretagelse av trær i byggefasen.

Basert på overordnede føringer, prosjektmål og vurdering av bærekraftsmål i prosjektet er det satt følgende miljømål for prosjektet:

- Prosjektet skal i minst mulig grad bidra til arealtap og forringelse i registrerte naturtypelokaliteter eller andre områder som er viktig for naturmangfold, samt unngå spredning av fremmede skadelige arter.
- Prosjektet skal gjennomføres på en måte som medfører minst mulig beslaglegging av dyrka jord.
- Matjorda skal ivaretas slik at den kan brukes videre til mat- og jordbruksproduksjon.
- Energiforbruk og klimagassutslipp i forbindelse med prosjektet skal begrenses mest mulig gjennom redusert transport og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp.
- Det skal tilsiktes å kildesortere mest mulig avfall i anleggsfasen.
- Prosjektet skal tilsikte og unngå overskridelser av gjeldende grenseverdier for støy-, jord/vann- og luftforurensning i byggefasen.
- Tiltaket skal ikke medføre endringer i støynivå i driftsfasen.
- Lysforurensning i anlegg- og driftsfasen skal begrenses.
- Tiltaket skal tilpasses slik at det framstår som en del av landskapet i området.
- Inngrep i kulturminner skal ikke forekomme.

## Sammendrag av innspill og merknader

Innkommende uttalelser og merknader til oppstart er oppsummert, vurdert og kommentert i et eget merknadshefte, se Vedlegg 4: Merknadshefte.

## Vedlegg

Vedlegg 1: Plankart

Vedlegg 2: Bestemmelser

Vedlegg 3: Tegningshefte

Vedlegg 4: Merknadshefte

Vedlegg 5: Risiko- og sårbarhetsanalyse

Vedlegg 6: Naturmangfoldnotat

Vedlegg 7: Geoteknisk notat

Vedlegg 8: Støyrappport

Vedlegg 9: Overvannsnotat

Vedlegg 10: TS-revisjon

## Referanser

Riksantikvaren, (2021). Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Akershus.

Pushmann, O., (2005). Nasjonalt referansesystem for landskap. NIJOS-rapport;10/2005. Norsk institutt for jord- og skogkartlegging. NIBIO.