



Hol kommune

Arkivsaksnr.: 2021/5926-45
Saksbehandler: Guttorm Edman
Jørgensen

Detaljregulering for Rv. 7 Kvisla, Røo-Årset - sluttbehandling - sluttbehandling

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
40/23	Utvalg for plan og utvikling	08.06.2023
55/23	Kommunestyre	15.06.2023

Rådmannens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas fremlagte forslag til Detaljregulering for Rv. 7 Kvisla, Røo-Årset, planID 3044_4238

Utvalg for plan og utvikling har behandla sak 40/2023 i møte den 08.06.2023

Behandling

Runar Tufto (Sp) ba om gruppemøte. Møte ble hevet kl. 08:50 Møte ble satt kl. 08:54.

Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Saksordfører: Inger- Brit Vindegg.

Vedtak

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas fremlagte forslag til Detaljregulering for Rv. 7 Kvisla, Røo-Årset, planID 3044_4238

Kommunestyre har behandla sak 55/2023 i møte den 15.06.2023

Behandling

Saksordfører: Inger-Brit Vindegg

Ordfører Hanne B. Haatuft ba om ordet.

Settevaraordfører Oskar Skulstad tiltrådte som ordfører kl 18:54 da representanten Hanne B. Haatuft talte.

Oskar Skulstad fratrådte som settevaraordfører og tiltrådte som representant. Ordfører Hanne B. Haatuft tiltrådte som ordfører kl 18:55

Votering:

Utvalg for plan og utvikling sin innstilling ble vedtatt 20 mot 1 (1V).

Vedtak

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas fremlagte forslag til Detaljregulering for Rv. 7 Kvisla, Røo-Årset, planID 3044_4238

Saken avgjøres av

Kommunestyret

Vedlegg

Vedlegg

- 1 Plankart, rv. 7 Kvisla, Røo-Årset UTM32.PDF
- 2 Bestemmelser 1.1 rv. 7 Kvisla Røo - Årset
- 3 Planbeskrivelse 1.1, rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.pdf
- 4 Oversendelsesbrev - rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 5 Vedlegg 1 - ROS-analyse rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 6 Vedlegg 2 - Støytredning 1.1 rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.pdf
- 7 Vedlegg 3 - Tegningshefte 1.1, rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.pdf
- 8 Vedlegg 4 - Geoteknisk rapport rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 9 Vedlegg 5 - Fagrapport hydrologi og overvann rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 10 Vedlegg 6 - Miljøteknisk grunnundersøkelse rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 11 Vedlegg 7 - Naturmangfoldrapport rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 12 Vedlegg 8 - Kulturavutredning rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 13 Vedlegg 9 - Bærekraftvurdering rv.7 Kvisla Røo - Årset.PDF
- 14 Vedlegg 10 - YM-plan rv.7 Kvisla Røo - Årset.PDF
- 15 Vedlegg 11 - Sammenstilling av innspill til varsel om oppstart, rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF
- 16 Vedlegg 12 - Merknadsrapport 1.1, rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.pdf
- 17 Vedlegg 13 - Sammenstilling høringsmerknader, rv. 7 Kvisla, Røo - Årset.PDF

Dokument i saken

Se Elements-sak 2021/5926

Saksopplysninger

Rv. 7 er en av tre hovedferdselsårer for personbiltrafikk og tungtransport mellom Vest- og Østlandet. Statens vegvesen har utarbeidet planforslag for detaljregulering for rv. 7 Røo-Årset. Strekningen er ca. 2,9 km lang og grenser til dagens 80-sone ved trefeltet mot Hagafoss i øst til Årsetsletta mot Geilo i vest. På denne strekningen er vegen i dag flere steder smal, uten midtoppmerking, med dårlig kurvatur og standard.

Hovedformålet med planarbeidet er å utbedre strekningen for å gi trafikanter bedre trafiksikkerhet og økt fremkommelighet. Vegen skal rettes ut, gjøres bredere og det skal legges inn breddeutvidelse i svingene. Det er valgt å benytte dimensjoneringsklasse for H1-veg. Reguleringsplan fastsetter ikke fartsgrense, men det er et mål om at utbedringene medfører at strekningen kan skiltes opp til 80 km/t når tiltak er gjennomført.

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 28.02.22, frist for uttalelser var 31.03.22. Utvidet varsel ble sendt 04.05.22 med frist 27.05.22. Utvidet varsel var på bakgrunn av sanering av avkjørsler og omlegging av Hølgjeslåttvegen samt utvidet skråningsutslag ved Nørdre Juvsjordet. I forbindelse med varsel om oppstart ble det også avholdt åpent møte på Kvislatun den 09.03.22 og et digitalt møte den 21.03.22. I tillegg har forslagsstiller vært i vært direkte kontakt med flere berørte grunneiere og Brakar AS ifm. plassering av bussholdeplass.

Det kom inn 29 skriftlige innspill til varsel om oppstart. Innspillene er oppsummert i kapittel 10 i planbeskrivelsen, sammen med forslagsstillers kommentarer. Innspillene i sin helhet ligger også som vedlegg til denne (vedlegg 11).

Planen var ute på høring og offentlig ettersyn 21.11.22-16.01.23. Til denne kom det inn 14 høringsmerknader. Etter høringen har Statens vegvesen korrigert planforslaget noe for å imøtekomme enkelte merknader. Det gjelder først og fremst justering av enkelte avkjørsler/adkomstveger samt nye vurderinger og bestemmelse i forhold til vannmiljø, drikkevann og fysiske tiltak i vassdrag, ny vurdering i forhold til vilt og nye bestemmelser i forhold til arkeologisk utgraving og bruk av toppmasser (revegetering).

Under følger en resyme av merknadene med rådmannens kommentarer. Merknadene er for øvrig oppsummert i et eget vedlegg sammen med forslagsstillers vurderinger og kommentarer (vedlegg 12). Merknadene i sin helhet ligger også ved som vedlegg 13.

Statsforvalteren i Oslo og Viken	Rådmannens kommentar
<p><u>Jordvern, matproduksjon, kulturlandskap</u></p> <p>Savner en vurdering etter bærekraftsmål 2 «Utrydde sult».</p> <p>Inngrep i dyrka jord må unngås, og for det store jordbruksområdet mellom Juvsjordet og Kaupang ber vi om at det vurderes særlig nøye om inngrep kan reduseres. Dersom det er aktuelt, kan det vurderes om oppfylte areal og eventuelt også skjæringer heller kan/bør istandsettes til dyrka jord og/eller beite. I så fall kan hellingene eventuelt gjøres slakere, og med krav for å redusere erosjonsfare og sikre god dyrkingskvalitet, hydrotekniske tiltak m.v. Relativt store areal langs veien er avsatt til annet veiareal, grønnsstruktur. For enkelte av disse arealene spør vi om de kan endres til LNF-formål og dyrka jord, slik at matproduksjon/ beite og øvrig landbruksdrift kan fortsette.</p> <p><u>Støy</u></p> <p>Viser til støy som negativ helsefaktor og at flere boliger vil få forverret støysituasjon. Legger til grunn at lokale støyskjermingstiltak blir fulgt opp.</p> <p><u>Overvann og bekkekryssinger</u></p> <p>Viktig at ny vei tar tilstrekkelig hensyn til bekkene og at kulverter blir dimensjonert for flomepisoder. Anbefaler for de større bekkene at kryssingene skjer med bru fremfor kulvert med tilstrekkelig med sideareal for å fungere som faunapassasjer for vilt. Ber om at dette vurderes ved bekken Bjørnagrove og bekken ved Rygg.</p>	<p><u>Jordvern, matproduksjon, kulturlandskap</u></p> <p>Vedlegg 9 Bærekraftvurderinger og kapittel 6.13 Bærekraftvurdering i planbeskrivelsen er oppdatert.</p> <p>Administrasjonen ser at SVV i sin merknadshåndtering har vurdert og svarer ut Statsforvalterens kommentarer. Veglinjen er optimalisert i forhold til inngrep i dyrka mark. Administrasjonen ser det er vanskelig å redusere dette ytterligere av vegtekniske hensyn da terrenget fra før er meget bratt. I all hovedsak følger eller går tiltaket nær dagens trase og annen linje vil kreve større terrenginngrep. SVV har også behov for vedlikehold av sideterrenget til veg. Administrasjonen har ellers vurdert konsekvenser for landbruk under avsnitt miljøkonsekvenser.</p> <p><u>Støy</u></p> <p>Administrasjonen har forutsatt akseptable støyforhold ihht. forskrifter og retningslinjer for støy i arealplanlegging. I tilbakemelding til forslagstiller har administrasjonen vist til at ambisjonene bør være høyere enn kravene. Se vurdering og omtale av dette under avsnitt miljøkonsekvenser.</p> <p><u>Overvann og bekkekryssinger</u></p> <p>Alle nye kulverter blir dimensjonert for 100-års flommer. SVV planlegger kulvert under henvisning til at det ikke lages nye barrierer for vilt og fauna samt at tiltaket vil gjøre det bedre for fiskestamme i Bjørnagrove. Administrasjonen har ingen innvendinger mot dette. Ny utredning tatt under vannmiljø i</p>

<p>Bra at det er foreslått en bestemmelse om at forurenset utslipp og nedslamming skal unngås, jf. § 3.6. Savner en utredning av temaet. anbefaler at dette vurderes før endelig vedtak av planen. anbefaler også at det utføres en miljørisikovurdering. Alle bekkene har utløpt til Usteåne, et viktig vassdrag med store naturverdier.</p> <p><u>Naturmangfold</u></p> <p>Viser til utredning med vurdering av konsekvenser for naturmangfoldet og at toppmassene til den artsrike veikanten som berøres skal flyttes og reetableres langs veien innenfor planområdet. Det samme gjelder for naturbeitemarken. anbefaler at dette sikres i bestemmelsene til planen.</p>	<p>planbeskrivelsen, viser til SVV kommentar for nærmere omtale.</p> <p>Det er laget en ytre miljøplan som er oversendt med resten av planforslaget med der tiltak mot vannforurensning og detaljer om utforming av kulverter presentert. SVV må ha dialog med Statsforvalteren for å avklare om det må søkes om utslippstillatelse. Administrasjonen har ikke ytterligere merknader.</p> <p><u>Naturmangfold</u></p> <p>Merknaden er imøtekommet, ny bestemmelse er lagt inn i planforslaget for å sikre dette.</p>
<p>Viken fylkeskommune</p> <p><u>Hensyn til stedsutvikling</u></p> <p>Anbefaler at det gjøres grundige vurderinger av hvor mye areal det er nødvendig å sette av til midlertidig bygge- og anleggsområde og at det vurderes løsninger for å begrense omfanget av dette. Viser til regionale føringer knyttet til jordvern.</p> <p>Det er gitt en rekkefølgebestemmelse om at støyskjermingstiltak langs rv. 7 skal ferdigstilles innen et år etter at byggetrinnet er ferdigstilt. Vi legger til grunn at dette ivaretas i videre oppfølging.</p> <p><u>Miljø</u></p> <p>Må være oppmerksom på viltets arealbehov i forbindelse med forslag om prosjekter som kan påvirke grøntstruktur/LNF. Viktig å opprettholde sammenhengende strukturer av naturområder og landbruksområder, slik at viltet kan finne oppholdsarealer og ha rom for å bevege seg i landskapet.</p> <p><u>Vannmiljø</u></p> <p>Planbeskrivelsen kan med fordel oppdateres slik at det er gjeldene vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken, med tilhørende planretningslinjer, som omtales under kapittel 3.2 Regionale planer.</p> <p>Planbeskrivelsens kapittel 6 Virkninger: «Planen sikrer at det opprettholdes god økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag i området». Omtalen bør her oppdateres, da tilstanden i Usteåne ikke er god. Det er også</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p><u>Hensyn til stedsutvikling</u></p> <p>SVV viser til at de har jobbet kontinuerlig med å redusere midlertidig og permanent arealbeslag. I byggeplanlegging og gjennomføring vil de søke å redusere inngrepene der stedlige forhold/grunnforhold tillater det. Administrasjonen mener det området som er avsatt til bygge- og anleggsområde er hensiktsmessige da det ikke berører dyrka mark og ligger sentralt med relativ lite terrenginngrep. Bestemmelsen sikrer at områdene vil tilbakeføres til underliggende formål etter at vegen er bygget og arealene skal istandsettes i henhold til framtidig bruk.</p> <p>Rekkefølgebestemmelsen sikrer støyskjermingstiltak.</p> <p><u>Miljø</u></p> <p>Viltets behov og ivaretagelse av kjente kryssinger er vurdert i prosjektet i samråd med kommunen og planbeskrivelsen er oppdatert. Som SVV viser til vil også dagens strukturer av naturområder og landbruksområder langs vegen vil i stor grad bli opprettholdt som i dag.</p> <p><u>Vannmiljø</u></p> <p>SVV har nå oppdatert planbeskrivelsen. Merknaden er ivaretatt.</p> <p>Vannmiljø er utredet ytterligere og nytt kapittel 6.6 Vannmiljø er tatt inn i</p>

<p>lagt inn en bestemmelse om at forurensa utslipp og nedslamming skal unngås. Her ønsker vi å vise til Statsforvalterens uttalelse, hvor det påpekes at temaet burde vært utreda.</p> <p><u>Fysiske tiltak i vassdrag</u></p> <p>Gjør oppmerksom på at foreslåtte tiltak i vassdrag er søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. anbefaler at søknad om fysiske tiltak i vassdrag sendes over og avklares før godkjenning av plan, slik at eventuelle motstridene vedtak kan unngås.</p> <p><u>Hensyn til arkeologiske kulturminner</u></p> <p>Fylkeskommunen vurderer at reguleringsplanen kan godkjennes under forutsetning av at deres foreslåtte tekst tas inn i reguleringsplanen sine fellesbestemmelser</p>	<p>planbeskrivelsen, se også kommentar på Statsforvalters merknad.</p> <p><u>Fysiske tiltak i vassdrag</u></p> <p>Forskriften gjelder uavhengig av plan- og bygningsloven og SVV vil sende inn søknad ifm. byggeplanleggingen og gjennomføringen av tiltaket</p> <p><u>Hensyn til arkeologiske kulturminner</u></p> <p>SVV har fulgt opp merknaden slik at denne er ivare tatt</p>
<p>Mattilsynet</p> <p>Vil presisere at drikkevannskilder i planområdet skal kartlegges og beskyttes mot forurensing jf. drikkevannsforskriften § 4. Endret aktivitet i området kan representere andre farer for forurensing av drikkevannskilder enn det som er nå status. Dette må beskrives i planen.</p> <p>Understreker viktigheten av at alle vannforsyninger prøvetas før, under og etter anleggsperioden, samt etter at veggen er tatt i bruk.</p> <p>Det er viktig med en god håndtering av eventuelle viltkryssinger, og et eventuelt behov for viltgjerd bør vurderes. Vi kan ikke se at dette er vurdert/håndtert noe sted i plandokumentene. Mattilsynet forventer at dette blir vurdert/håndtert i videre saksgang</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>Planbeskrivelsen er oppdatert når det gjelder drikkevannskilder.</p> <p>Prøvetaking av vannforsyning er sikret i planbestemmelsen § 3.8.</p> <p>Kapittel 4.6.2 og 6.4 Vilt er oppdatert med tanke på håndtering av hjortevilt i prosjektet. Viltgjerd kan fungere som barriere for vilt og anbefales ikke av SVV på denne strekningen. Administrasjonen støtter denne vurderingen</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene fra Mattilsynet slik at de er ivare tatt</p>
<p>NVE</p> <p>Redegjør for en del forhold og problemstillinger men anbefaler ingen konkrete tiltak</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>Merknadene er tatt til orientering</p>
<p>Åse Larsen</p> <p>Spør hvorfor ikke denne strekning kan få gang/sykkelvei som mange andre steder i kommunen. Mener den vil bli mye brukt og være tryggere for skolebarna til og fra bussen. Mener det vil bli enda farligere uten gang/sykkelvei og med 80 km/t.</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>Administrasjonen har i planprosessen spilt inn ønske om at veggen opparbeides med g/s-forbindelse. Hol kommune har også satt av framtidig gang/sykkelveg for strekningen i sin trafiksikkerhetsplan. SVV har svart ut merknaden med henvisning til vurderinger i planbeskrivelsen, ROS-analysen og</p>

	<p>bærekraftsvurdering, se 1.5.1 i vedlegg 12. Det er ikke avsatt midler til g/s-veg i prosjektet, det vurderes blant annet vil gi vesentlig mer terrenginngrep og tap av dyrka mark. Vurderinger som er lagt til grunn fra SVV viser også at tiltaket i sum vurderes å gi positive virkninger for trafiksikkerhet, selv med fartsgrense 80 km/t. Det følger blant annet av bedre sikt, kurvaturer og bredere veg og skulder. Strekningen regnes heller ikke som skoleveg, slik at alle elever innenfor planområdet har rett til skoleskys. Planforslaget legger også opp til at det etableres repos og fortau innenfor formål avsatt til bussholdeplasser, slik at det blir tryggere for gående å komme seg fra og til bussholdeplassene samt å stå trygt på repos til bussen kommer. De vegtekniske vurderingene ift. trafiksikkerhet og fremstår ellers som grundig gjennomarbeidet i forhold og i henhold til vedtatte vegnormaler og retningslinjer. Det er fortsatt et lokalt ønske få utredet nærmere løsning med g/s-veg iht. trafiksikkerhetsplan, men slik administrasjonen vurderer planmaterialet som ligger til grunn blir trafiksikkerheten bedre enn dagens situasjon.</p>
<p>Arne Veslehaug</p> <p>Ønsker ikke avkjøring fra Rv.7 på sin eiendom slik utkast til planen viser. Vil forringe eiendom og daglige opphold både med generende trafikkstøy og lysblending rett inn i stue og soverom. Ønsker avkjøring beholdes slik den eksisterer i dag etter mye arbeid og store kostnader utført i 1986 og i 2017 inkl. ny veg, jordvoll, planting og støyskjerming.</p> <p>Foreslår å flytte eksisterende busslomme litt østover i lengderetning mot Hagafoss i fra der den er i dag.</p> <p>Med en økende trafikk (ÅDT) på Rv.7 de siste årene er støyproblemet økende, og det bør her sees på ytterligere tiltak som kan bidra til å redusere dette mot min eiendom.</p> <p>Vedr. ny avkjøring fra Rv.7 til Hølgjeslåttvegen må det være mulig å komme fram med tømmerbil</p> <p>Vedr. stenging av avkjøring til Kvisla 131 og 133 som er en fritidsbolig og en bolig ber jeg om at disse må beholdes der de eksisterer i dag.</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>SVV viser til at de vil slå sammen avkjørslene til eiendommene 49/2, 49/91, 49/53 og 49/3 for å redusere antall avkjørsler inn på riksvegen og oppnå bedre trafiksikkerhet. For å etterkomme merkningen har de justert adkomstvegen noe slik at den blir liggende mellom dagens to avkjørsler, se skisse i planbeskrivelsen s. 45 eller vedlegg 12, punkt 1.6.1.</p> <p>Av hensyn til trafiksikkerhet ønsker SVV å flytte busslommen utenfor støyskjermen til eiendom 49/3 og få optimal skiveforskyving i forhold til bussholdeplass på andre siden. Den nye avkjørselen ønsker de å knytte til holdeplassen slik at myke trafikanter trykt kan komme seg til/fra holdeplass og få optimal skiveforskyving i forhold til bussholdeplass på andre siden.</p> <p>I revidert planforslag er kurven på Hølgjeslåttvegen utvidet slik at den blir fremkommelig for tømmerbil.</p> <p>På strekningen hvor adkomst til Kvisla 131 og 133 ligger skal rv. 7 senkes og derfor blir det</p>

	<p>ikke mulig å opprettholde adkomstene. I nytt planforslag fra SVV er adkomstvegen noe justert slik at den ligger enda nærmere eiendomsgrensene.</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende. Selv om ikke alle forhold imøtekommer grunneiers ønske, veier tiltak som gir bedre trafiksikkerhet tungt og administrasjonen støtter SVV sine vegtekniske vurderinger.</p>
<p>Eirik Vindegg Underhaug og Haldis Vindegg Underhaug</p> <p>Ønskelig at det ved utbyggingen i det aktuelle området benyttes mur for å støtte opp i de bratte skråningene fra min gård og ned mot riksveien. Det bes videre om at denne muren sikres med permanent gjerde på toppen for trygg ferdsel. I tillegg vil bruk av mur bevare en større andel av kulturlandskapet og gjøre det mulig å fortsatt benytte deler av dagens beiteområde.</p> <p>Tegningene ved Årsetsletta viser at tiltaket kan medføre et større inngrep inn mot min mors eiendom. I dag har eiendommen plen foran huset og det er også investert i å bygge opp en støyvoll som beskytter mot trafikkstøy. Forventes det at dette løses på en måte som gjør at dagens plen foran huset med støyskjerming bevares.</p> <p>Foreslåtte nye avkjøring til eiendommen oppleves som en god og trafiksikker løsning. Ett enda bedre alternativ ville selvsagt være at det ble en felles innkjørsel for alle eiendommer enda lenger vest i forbindelse med busslomma. Dette ville gitt enda større trafiksikkerhet for gående til buss.</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>Etablering av mur bevarer ikke nødvendigvis mer av kulturlandskapet, det vil kreve mer graving inn på området på grunn av tilbakefylling og forarbeider. Geoteknisk vurdering av SVV viser at skjæring er gjennomførbar. Uansett forutsetter administrasjonen at skråningene opparbeides og utformes som beskrevet i planforslaget med de kravene til sikring, sikt og istandsetting som kreves.</p> <p>SVV vil i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak som iverksettes på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, blir beskrevet i rapporten. Administrasjonen forutsetter at det følges opp i senere fase og viser ellers til kommentar til Statsforvalterens uttale vedr. støy.</p> <p>Administrasjonen ser fordelene med felles innkjørsel for alle eiendommene lenger vest. Samtidig søker en å redusere arealbeslag i prosjektet. Administrasjonen ser også SVV sin begrunnelse og har ikke innvendinger mot foreslått løsning. Det er vurdert at merknaden er fulgt opp tilfredsstillende</p>
<p>Geir Atle Mylius</p> <p>Viser til vannledning som ikke er tegnet inn på planverket.</p> <p>Bekymret for støyen med ny fartsgrense, både ute og inne. Dette må det også ses på evt. en støyvegg på deler av strekningen.</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>SVV har ansvar for at ingen beboere blir uten vann i byggefasen.</p> <p>I ny støyutredning er eiendommen med i listen over boliger som skal befares og vurderes for tiltak. SVV vil i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak som iverksettes på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, blir beskrevet i rapporten. Administrasjonen forutsetter at det følges opp i senere fase og viser til kommentar til Statsforvalterens uttale vedr. støy.</p>

	<p>Administrasjonen vurderer ellers at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende</p>
<p>Steffen Tingvoll Øen</p> <p>Slik det ser ut skal hele eksisterende støyvoll langs vår vei/innkjørsel fjernes for å oppnå siktlinjer angitt til 115m i plankart. Fjerning av voll samt at riksvei trekkes nærmere vår bebyggelse vil føre til mer innsyn/skjemmende lys fra trafikken og mer støy inn i vår stue. Ønsker at det settes opp støyskjerm som forbedrende tiltak, siden eksisterende støyvoll fjernes. Mener dette bør vurderes i denne fasen av utarbeidelse av reguleringsplan, slik at støyskjerm ikke kommer i konflikt med på frisiktlinjer.</p> <p>Spør om flytting av utkjørselen vil gi bedre frisikt situasjonen på vinterstid og hvordan det er vurdert i forhold til snø. Viser til høye brøytekanter og at det har oppstått flere nestenulykker etter dagens situasjon (med 60 km/t fartsgrense) og kan ikke se at dette blir utbedret</p> <p>Spør hvilke vurderinger er gjort/vil bli gjort i forbindelse med rystelser og vibrasjoner i bebyggelse når fartsgrense ønskes økt til 80 km/t og riksvei trekkes nærmere bebyggelse. Viser til dagens situasjon og at dette vil etter all sannsynlighet øke siden fartsgrensen ønskes økt og riksveien trekkes nærmere bebyggelsen.</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>SVV vil i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak som iverksettes på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, blir beskrevet i rapporten. Administrasjonen forutsetter at det følges opp i senere fase og viser ellers til kommentar til Statsforvalterens uttale vedr. støy. Når det gjelder frisikt har SVV ansvar for tilfredsstillende siktkrav iht. tiltaket. I planforslaget er det beskrevet at det ikke er plass til å plassere en vegnær støyskjerm forbi eiendommen og at det ved vurdering av lokale tiltak etter støybefaringen kan være aktuelt å plassere en skjerm på eiendommen til boligen.</p> <p>Som nevnt over har SVV for siktkrav og administrasjonen forutsetter at dette opparbeides tilfredsstillende og som et minimum ikke medfører en mer farlig situasjoner, bl.a. som følge av økt fartsgrense. SVV har da også i sitt svar uttalt at de i byggeplanleggingen vil vurdere om det er mulig å foreta en terrengutforming på nedsiden av vegen slik at snøen ikke legger seg høyt ved vegen og hindrer sikt.</p> <p>Viser til kommentar vedr. støy over. I byggeperioden vil rystelser bli overvåket ved målinger. Det forutsettes at rystelsene ikke vil medføre noen vesentlig ulempe eller skade. SVV er ansvarlig for eventuelle skader som følge av tiltaket.</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende</p>
<p>Even Rygg, Roger Brusletto og Rannveig Brattegard</p> <p>Slik de ser det vil en utbedring av vegen med økt fartsgrense, 80 km/t, gjøre situasjonen for de som bor og ferdes langs vegen langt verre enn hva den er i dag uten tiltak for myke trafikanter.</p> <p>I dag føles det uttrykt å ferdes langs vegen og sende ungen til og fra skolebussen. Det er per i dag 13 barn som må krysse riksveien når de tar bussen og flere som må følge grøftekanter hjem. Ingen av disse har slik vi ser det en sikker skoleveg. Potensialet er også stort for</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>For merknad om trafikkisikkerhet vises det til kommentarer til merknadene fra Åse Larsen. Når det gjelder fartsgrense har kommunen også påpekt i planprosessen at av hensyn til landbrukstrafikk bør en vurdere 60 km/t fartsgrense. Fartsgrense er ellers ikke noe som fastsettes i reguleringsplan.</p> <p>SVV har uttalt at det ikke er ønskelig med etablering av ensidige busslommer for dette området. Administrasjonen forstår at er ønskelig å legge opp til sikker kryssing for skolebarn her, men da strekningen ikke er</p>

<p>langt flere skolebarn i området da flere gårdsbruk/boliger står foran et generasjonsskifte.</p> <p>Mener også det må legges til rette for at skolebuss kan plukke opp og slippe av elever på samme siden av vegen for å unngå at skolelevne må krysse riksvegen. Slike busslommer bør som et minimum etableres ved Røo, Vindeggleet og Sandsvegen.</p> <p>Mener også at man uavhengig av utbedringer på veg og gangveg må fortsette å opprettholde 60 sone på Rv7. Dette med tanke på kryssing av veg ved bussholdeplasser, at det er mye landbrukstrafikk i området, at det er mange av/påkjørsler til eiendommer i området, og eller av det generelle hensynet til myke trafikanter langsmed vegen.</p> <p>På sikt vil man med en gangveg fra Geilo til Hol koble de to sentrene i kommunen sammen og man vil bedre trafikksikkerheten for mange av kommunens innbyggere. Også sett i et miljøperspektiv er det lite framtidsrettet å gjøre utbedringer på vegen uten å legge til rette for gangveg.</p> <p>Viser til punkter i kommunedelplanen for trafikksikkerhet 2019-2030 for Hol kommune. Med bakgrunn i dette mener vi det er veldig viktig å se planen som nå skal utarbeides i et langsiktig perspektiv. Hvis kommunen følger opp sine egne prioriteringer og realiserer gangveg Lien-Foss og videre over Årssetsletta vil man, hvis man ikke tar med gangveg i det pågående planarbeidet, stå igjen med en strekning på under 4 km forbi Kvisla og til der gangvegen i dag sluttet i Hagafoss.</p>	<p>definert som skoleveg og har skoleelever her har rett til skoleskysstil og fra bopel som avbøtende tiltak. Slik administrasjonen vurderer det vil tiltaket i sum gi sikrere atkomst til holdeplassene for flere husstander enn det som er tilfellet i dagens situasjon, selv om enkelte eiendommer innenfor planområdet fortsatt ikke vil få trafikksikker atkomst til nærmeste bussholdeplass.</p> <p>Forholdet til forholdet til kommunedelplan for trafikksikkerhet ble tatt opp på oppstartsmøte med SVV. Kommunen ba om at dette ble vurdert i planprosessen. SVV har vurdert dette og omtalt dette i planbeskrivelsen mm. Andre prioriterte prosjekter om g/s-veg langs rv. 7 oppført i trafikksikkerhetsplanen er ikke en del av dette planarbeidet og ikke vurdert her da det per i dag ikke er noen prosjekt under behandling på reguleringsplannivå.</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende</p>
<p>Roger Brusletto og Liv Marit Hamarsbøen</p> <p>Mener at det å etablere 80 km/t langsmed denne nye veien er altfor høyt sett oppimot mjuke trafikanter. Det er lagt alt for lite vekt på mjuke fotgjengere i ROS analysen.</p> <p>Valgt å benytte samme gamle plassering på bussholdeplass på begge sider av vegen og ikke gitt et løft for denne type sikkerhet. Vi kan heller ikke se at det er blitt vurdert vær- og føreforhold i området der den nye veien skal bygges. Det er ofte tykk tåke i området med sikt ned mot 50 m. Hatt flere ubehagelige nestenulykker i tåke ved kryssing av veg med ungene på bussholdeplassen HPP6 vindegg/kvislavegen.</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>For merknad om trafikksikkerhet vises det til kommentarer til merknadene fra Åse Larsen. For merknad vedrørende fartsgrense viser det til kommentarer til merknadene fra Even Rygg, Roger Brusletto og Rannveig Brattgard og til SVV sin kommentar til merknadshaver i vedlegg 12.</p> <p>SVV viser ellers til at bussholdeplassene vil bli oppgradert med opphevet venteeareal, belysning og nytt vegrekkverk for å øke trafikksikkerheten. Se også planbeskrivelsens kapitler 5.3, 5.4 og 5.4.1.</p>

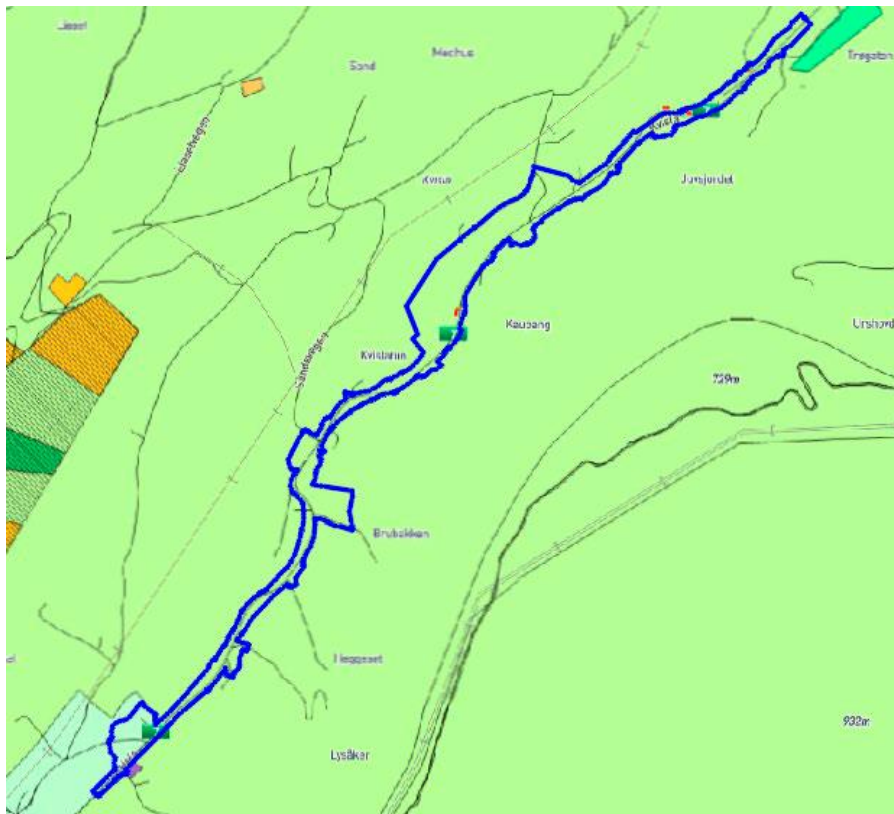
<p>Det er bratt stigning fra Røo der lastebiler og personbiler ofte står fast vinterstid. Det samler seg også køer bak tungt lasta biler, og med økt siktlinje vil området fra 3-felt ved Røo og opp imot avkjørsel Vindegg-Kvislavegen bli enda mer aktuelt for forbikjøring, noe som forverrer situasjonen vår.</p> <p>Spør hvordan det er vurdert siktlinje vertikalt over bakketopp blant annet ved bussholdeplass HPP6 ved hastigheter på 80km/t og ber dette vurderes på nytt.</p> <p>Viser til at det spesielt i ferietrafikken er nesten sammenhengende trafikk langsmed veien og kryssing av veien med traktor med tyngre utstyr er i mange tilfeller vanskelig, noe som ikke blir lettere hvis farten økes.</p> <p>Ber om at det vurderes 40 sone med fotgjengerovergang ved bussholdeplassene. Spesielt ved bussholdeplass HPP6 ved vindegg /kvislavegen. Hastighet 60 km/t på øvrig vei</p>	<p>SVV viser også til at den planlagte strekningen er prosjektert i henhold til gjeldene håndbøker som tar hensyn til værforbehold i forbindelse med friksjon på vegbane, men tar ikke hensyn til andre værforhold i utforming av vegen da det er trafikantenes eget ansvar å tilpasse sin aktivitet på eller ved vegen etter værforholdene.</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende</p>
<p>Fredrik Blom</p> <p>SVV må hensynta kummer og brønner i området, herunder også vår brønn på 49/11,17,25, som må lokaliseres før endelige byggeplaner godkjennes. Slik teknisk plan foreligger, ser den nye veien til å ligge over vår eksisterende brønn.</p> <p>Den nye avkjøringen fra RV7 og opp Hølgjeslåtvegen virker også svært krapp, med påfølgende krapp sving. Her virker det som større kjøretøy vil få problemer. Oppfordrer sterkt SVV til å gå i dialog med de naboer som i størst grad blir negativt berørt av veiutvidelsen. Nevner spesielt nabo i Gjerda, som får RV7 og tilhørende veilegeme nærmere huset, ved at busslommen HPP15 flyttes rett utenfor stuevinduet. Mener RV7 med fordel kunne vært flyttet flere meter nord, veien rettet ut og vekk fra Gjerda.</p> <p>All den tid det går lokal busstrafikk langs RV7 og det er fullstendig fravær av gangvei eller fortau ser vi det som uforsvarlig å øke fartsgrensen fra 60 km/t til 80 km/t.</p> <p>Ber om informasjon rundt hva som er planlagt ift. eierforholdene og tilstand på de nye tilfartsvegene rundt RV7 som eksempelvis 62010. For vår del vil det bety mye for fremtidig drift og vedlikehold, og kostnader tilknyttet dette. Skulle dette bety store ekstrakostnader for vår del, ber vi om at vi</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>SVV har ansvar for at ingen beboere blir uten vann i byggefasen og vil under byggeplanleggingen sørge for å kartlegge og iverksette nødvendige tiltak på berørte eiendommer for å sikre vanntilgangen.</p> <p>Det vises til kommentarer til Arne Veslehaug vedrørende avkjørsel til Hølgjeslåtvegen og plassering av busslomme. SVV viser ellers til dialog pr. SMS 2. mars 2023 og påfølgende epost 20. mars 2023.</p> <p>For merknad om trafikksikkerhet vises det til kommentarer til merknadene fra Åse Larsen. For merknad vedrørende fartsgrense viser det til kommentarer til merknadene fra Even Rygg, Roger Brusletto og Rannveig Brattegard.</p> <p>Det er ikke lagt opp til noe endring i eierforholdene på vegene i planen. Adkomstveger som er private vil forbli private. SVV påpeker at det legges ikke opp til endret dekke der det er grusvei. Kostnaden med byggingen av nye adkomstveger ligger på SVV. Rettighet til bruk av de private adkomstvegene er sikret gjennom reguleringsplanens planbestemmelser.</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende</p>

<p>kompenseres dette. Vi forutsetter at SVV bærer kostnaden alle disse veiene som del av sitt prosjekt.</p>	
<p>Marit Løken og Tormod Gerhard Haugstad</p> <p>Planlagt veg 62010 er prosjektert rett ovenfor eller i samme område som vår vannbrønn.</p> <p>Innkjøring 62030 til Hølgjeslåtvegen 1 er planlagt på vår tomt. Ønsker at innkjøring blir planlagt slik at det ikke er til hinder for parkering. Det ligger også er drenerør fra bolig og garasje i planlagt innkjøring</p>	<p>Rådmannens kommentar</p> <p>SVV har ansvar for at ingen beboere blir uten vann i byggefasen og vil under byggeplanleggingen sørge for å kartlegge og iverksette nødvendige tiltak på berørte eiendommer for å sikre vanntilgangen.</p> <p>SVV har endret avkjøringen slik at den ikke blir til hinder for parkering foran garasjen</p> <p>Administrasjonen vurderer at SVV har fulgt opp merknadene tilfredsstillende</p>

Forhold til overordnede kommunale planer

Kommuneplanens arealdel 2014-2025

Området er i hovedsak LNF. Traséen til eksisterende Rv. 7 er lagt inn som nåværende fjernveg og framtidig gang/sykkelveg. I sør er området vist som LNF der spredt boligbebyggelse er tillatt (lys grønn farge) Et mindre areal sør i planområdet langs rv. 7 er vist som framtidig næringsvirksomhet (lilla farge).



Figur 1 Kommuneplanens arealdel. Planområdet for denne reguleringsplanen er vist med blå linje

Planforslaget samsvarer ikke med gjeldende kommuneplanens arealdel, da traséene legges noe om. Men det legges opp til at dette vil samsvare med ny kommuneplan under arbeid. Kvislatun er regulert som LNF i gjeldende kommuneplan, men etter ønske fra administrasjonen er dette regulert til annen offentlig eller privat tjenesteyting – forsamlingslokale etter gjeldende tegneregler for den delen av Kvislatun som ligger innenfor varslingsområdet.

Kommunedelplan for Trafikksikkerhet 2019-2030

Kommunedelplan for trafikksikkerhet bygger på mål og strategier i «Nasjonal transportplan 2018-2029», samt «Strategi for trafikksikkerhetsarbeid i Buskerud, 2014-2023». Disse nasjonale og regionale planene har en nullvisjon, der det ikke skal forekomme ulykker med døde eller hardt skadde i trafikken. For å nå disse målene, må det også gjøres et lokalt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Hovedmål for arbeidet med trafikksikkerhet i Hol kommune er derfor: Det skal være trygt for alle å ferdes i trafikken i Hol kommune, og gjennom et bredt forankret trafikksikkerhetsarbeid skal trafikkuulykker forebygges.

I planens pkt. 5.3 gang- og sykkelveger er gang- og sykkelveg rv. 7 Lien- Foss med forlengelse over Årsetsletta nevnt. I tiltaksplan for trafikksikkerhetstiltak 2020-2023 ligger dette inne på prioriteringslista med forslag til tiltak. På lista står også gang- og sykkelveg fra Kvisla til Hagafoss. Selv om det til sist er et mål å få g/s-veg forbindelse på hele strekningen mellom Hagafoss og Lien er dette arbeidet per i dag ikke igangsatt. Se også omtale under avsnitt Forhold for myke trafikanter - gang- og sykkelveg.

Miljøkonsekvenser

Landbruk

Konsekvenser for landbruk er godt omtalt i planforslaget. Så langt som mulig skal en unngå å bygge ned dyrka jord og matjord som berøres må omdisponeres til landbruksformål. Det er også viktig å sikre at en ikke gjør drift av resterende areal vanskeligere her (slake hellinger, tilstrekkelig driftsadkomst). Administrasjonen har vurdert konsekvenser for landbruk og mener dette er tilstrekkelig omtalt og sikret i planforslaget.

Administrasjonen vil også påpeke at ved behov kan Statens vegvesen benytte jordskifteretten dersom eierne trenger erstatningsareal i stedet for økonomisk erstatning. Det er viktig å ha god kontroll med hvordan overskuddsmasser fra utbyggingen er tenkt brukt og fraktet. En bør benytte mest mulig til landbrukstiltak ellers i kommunen. Det er begrenset muligheter lokalt grunnet mye hellinger og bakker. Administrasjonen mener dette er tilstrekkelig sikret og avklart i reguleringsplan i bestemmelsene §§ 3-4 og 3-9.

Fra et miljø- og landbruksperspektiv bemerker administrasjonen at økt fartsgrense til 80 km/t kan føre til driftsulemper for landbruket. Det er mye saktegående maskiner på strekningen, husdyr og aktiv bruk på begge sider av riksvegen som ved uhell kan også komme ut i vegen og gi farlige situasjoner. Det er spilt inn i dialog med Statens vegvesen. Det er skiltmyndigheten som bestemmer fartsgrensen på strekningen, og løsningene i planforslaget er dimensjonert ut i fra kravene til å kunne etablere en fartsgrense på 80 km/t.

Landskapsmessige virkninger:

Planområdet består i dag av en vegstrekning i en bratt dalside. Dagens veg med sin relativt beskjedne bredde ligger godt tilpasset terrenget og landskapet. De fleste avkjørsler er små, og de er også i all hovedsak tilpasset terrenget.

Den planlagte utvidelsen av vegen vil derfor stedvis medføre store masseforflytninger og terrenginngrep. Planforslaget legger opp til steder betydelige skjæringer på nordsiden (vegens innerkant), og det vil fjernes vegetasjon og terreng. I vegens ytterkant vil det stedvis medføre fyllinger. Dette vil hovedsakelig skje i forbindelse med avkjørsler. Fyllingene vil være av mindre omfang enn skjæringene. Det er liten tvil om at inngrepet vil oppleves som en endring og være et mer synlig element i landskapet. Spesielt i tidlig fase før vegetasjonen får etablert seg.

Det er positivt at Statens vegvesen legger opp til størst mulig gjenbruk av dagens trase og har hatt stort fokus på å minske arealbeslag i planprosessen. Administrasjonen vurderes det som formildende at området er preget av menneskelige inngrep fra før. Totalt sett mener

administrasjonen at samfunnsnyttene i tiltaket i form av tryggere veg og bedre fremkommelighet veier tyngre i denne saken enn de miljø- og landskapsmessige virkningene planen fører med seg.

Kulturminner – SEFRAK-registrerte bygg

Det er enkelte SEFRAK-registrerte bygg langs strekningen. Ved varsling av oppstart var enkelte SEFRAK-registrerte bygg innenfor planområdet. Området har blitt innskrenket i løpet av planarbeidene. Planområdet omfatter derfor ikke SEFRAK-registrerte bygninger nå.

Om det gjennom anleggsfasen likevel skulle vise seg at tiltaket synes å berøre disse byggene, oppfordrer administrasjonen Statens vegvesen til å rådføre seg med kommunen eller annen kulturminnemyndighet slik at bygg ivaretas på riktig måte.

Vann og vassdrag

Planen innebærer en del anleggsarbeider nær Usteåne i tillegg til at det krysser enkelte bekker, herunder Bjørnagrove som er fiskeførende. Administrasjonen mener at Statens vegvesen gjennom planen viser gode vurderinger rundt disse forholdene og det er innarbeidet tiltak mot vannforurensning ved kulvertbygging. Konkrete løsninger for å unngå avrenning må derimot detaljprosjekteres først. Det er positivt at ny kulvert, der Rv 7 krysser Bjørnagrove, skal utformes med tanke på fiskevandring og at tidspunkt for graving i bekkeløp skal tilpasses lokale forhold for fiskevandring og i kontakt med lokal jeger- og fiskeforening. Det er vurdert at Usteåne som har moderat økologisk potensial ikke blir nevneverdig påvirket i byggeperioden.

Helse-/miljø og beredskapsforhold:

Støy

Det er gjort beregninger støy 1,5 m over terreng. Flere boliger ligger innenfor/grenser til rød støysone. Samtidig er det flere bygninger som ligger i gul støysone. Eksisterende støysituasjon i området er vist og nærmere omtalt i planbeskrivelsen under punkt 4.14 og støyutredningen i vedlegg 2.

Da tiltaket legger opp til økt fartsgrense og omlegging av veg medfører det endrede støyforhold for en del beboere langs vegen. I støyutredning går det frem at flere boliger langs strekningen vil få forverret støysituasjon som følge av plan. For enkelte boliger vil støyen øke med over 3 dB. Mye av økningen skyldes at det er beregnet med økt fartsgrense fra 60 til 80 km/t. Det er foreslått oppføring av støyskjerm langs veien for enkelte områder for å ivareta krav til støy. For boliger som er plassert nord for rv. 7 er boligene plassert høyere enn vegen og der vil langsgående skjerming ha liten effekt, og dermed er det ikke vurdert skjerming for boenhetene nord for rv. 7. For de fleste boligeierne vil det bli foreslått lokale skjermingstiltak i dialog med den enkelte boligeier.

Retningslinjer for støy i arealplanlegging T-1442/2021 er lagt til grunn i planarbeidet og grenseverdiene er gjort gjeldende for planen gjennom bestemmelsene. For bebyggelse som får økt støynivå med mer enn 3 dB og/eller som kommer i gul støysone som følge av nytt tiltak så skal boligen vurderes videre med lokale støytiltak. Kommunen vil se til at dette følges opp i byggeplanfasen.

Administrasjonen i dialog med Statens vegvesen vist til at ambisjonene bør være høyere. Statens vegvesen vil i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak som iverksettes på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, vil da bli beskrevet i rapporten. I denne fasen skal det tilstrebes at hver boenhet får følgende 3 kvalitetskriterier oppfylt:

- tilfredsstillende støynivå innendørs
- tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå
- stille side

For en mer utfyllende redegjørelse vises det til vedlagt støyutredning.

Forhold for myke trafikanter - gang- og sykkelveg

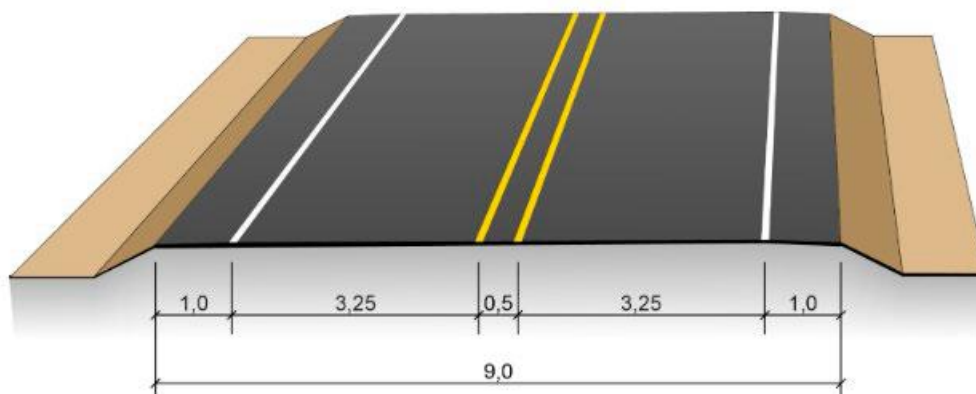
Mange av innspillene har dreid seg om forholdet til myke trafikanter der spesielt bekymring over at det legges opp til økt fartsgrense samtidig som at det ikke skal opparbeides gang- og sykkelveg er nevnt.

Administrasjonen er enig i at dette er svært ønskelig med gang- og sykkelveg på strekningen. Dette ble spilt inn ved oppstartsmøte med SVV og bedt om at dette vurderes som en del av planprosessen. Det ble også vist til at Hol kommune har det inne i sin kommunedelplan for Trafikksikkerhet 2019-2030 og at det også i tiltaksplan for trafikksikkerhet 2021-2024 ligger inne tiltak på rv. 7 med gang og sykkelvegstrasèer Kvisla – Hagafoss og Hagafoss – Kleivi.

I planprosessen er det utredet mulighet for gang- og sykkelveg. Det legges ikke til rette for dette i reguleringsarbeidet. Vurderingene Statens vegvesen gir for dette er:

- Det er ikke noen tilstøtende gang og sykkelveg i området (700 meter til gang- og sykkelvegen ved Hagafoss).
- Antall gående og syklende i et normaldøgn vil ikke overstige 50, som er kravet i henhold til vegnormalene.
- Med unntak av bussholdeplassene er det ingen lokale målpunkter (både Geilo og Hagafoss ligger utenfor gangavstand).
- Strekningen regnes ikke som skoleveg, alle elever innenfor planområdet har rett til skoleskyss på grunn av avstand til skole.
- Etablering av separat gang- og sykkelveg på strekningen ville også medført betydelige konflikter med bebyggelse, dyrka mark, landskap og eksisterende avkjørsler.

Statens vegvesen viser til at det etableres repos og fortau innenfor formål avsatt til buss holdeplasser, slik at det blir tryggere for gående å komme seg fra og til bussholdeplassene samt å stå trygt på repos til bussen kommer. Det legges også opp til en breddeutvidelse av rv. 7 til 9 m inkludert skulder på 2 x 1 m og utretting av kurver.



Figur 2 Normalprofil for plalagt veg med dimensjoneringsklasse H1

ROS-analysen viser til at høyere hastighet vil resultere i større sannsynlighet for kritisk konsekvens ved en trafikkulykke. Det vises også til at det er en generell usikkerhet og risiko med små barn i trafikken. Det kan medføre utfordringer med myke trafikanter som krysser Rv. 7 for å komme seg til bussholdeplassen. Likevel vurderer ROS-analysen at tiltaket vil bidra til økt sikt på vegstrekningen og derav redusere sannsynligheten for trafikkulykke. Statens vegvesen skriver også at situasjonen for myke trafikanter blir noe bedre langs rv. 7.

For administrasjonen har det viktigste i planarbeidet vært at tiltaket på rv. 7 ikke fører til økt forverret trafikksituasjon eller sikkerhet for beboere langs strekningen. De faglige utredningene som ligger til grunn viser at selv om det er noen farer forbundet med økt hastighet vil tiltaket og med forbedret veg samlet ha en overvekt av positive konsekvenser for fremkommelighet og trafikksikkerhet. Tiltaket er også positivt for utrykningstid for beredskapsmyndigheter. Administrasjonen mener at de faglige vurderingene ligger til grunn er grundige og støtter disse.

Statens vegvesen har også uttalt at gang- og sykkelveg vil bli for kostbart innenfor rammene av prosjektet, samt at det vil medføre store terrenginngrep.

Selv om administrasjonen gjerne skulle ha sett at g/s-veg kunne ha vært opparbeidet i prosjektet forstår man også argumentasjonen til vegmyndighet. Administrasjonen mener det er viktig at man er realistisk med tanke på hva som er mulig å få til på strekningen, slik at viktige utbedringstiltak ikke forsinkes eller i verste fall stoppes på ubestemt tid. På sikt er det fortsatt ønskelig med gang- og sykkelveg på strekningen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen for kommunen, men er vurdert å ha positiv påvirkning i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Planforslaget legger opp til at gnr./bnr. 52/542 skal erverves av Statens vegvesen.

Vurdering

Formålet med planen er å forbedre framkommelighet, regularitet og trafiksikkerhet på Rv.7 Røo-Årset. Dette innebærer sanering av avkjørsler og slik at antall kryss og avkjørsler reduseres fra 31 til 21 og siktkravene i alle kryss og avkjørsler oppfylles og at enkelte busslommer flyttes. Det gjøres en justering av traseen og kurvaturen, men veg vil i hovedsak følge dagens linje. Det er valgt å benytte dimensjoneringsklasse for H1-veg med fartsgrense 80 km/t, se planbeskrivelsen punkt 5.3 for nærmere beskrivelse av vegens standard.

Administrasjonen mener planforslaget er gjennomarbeidet, og vil gi en bedre situasjon enn i dag, også trafiksikkerhetsmessig. Enkelte privatpersoner vil bli berørt av forslaget, men det er forsøkt avbøtet på gjennom diverse justeringer og tiltak i plan. Det vil bli til dels kraftige terrenginngrep i form av skjæringer, men administrasjonen vurderer dette som akseptabelt med tanke på samfunnsnyttene av planen. Administrasjonen vurderer at den overordnede samfunnsnyttene av å vedta planen er større enn ulempene tiltaket kan ha på enkeltpersoner.