



Statens vegvesen

Vedtatt i kommunestyret i Hol kommune
15. juni 2023 i sak nr. 55/23.

REGULERINGSPLAN



Planbeskrivelse

Rv. 7 Kvisla, Røo - Årset

Planid: 3044_4238

Hol kommune

Drift og vedlikehold
Lillehammer kontorsted
26. mai 2023

Innhold

1.	BAKGRUNN.....	4
1.1	Hensikten med planen	4
1.2	Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent	5
1.3	Tidligere vedtak i saken	5
1.4	Krav om konsekvensutredning (KU)	5
2.	PLANPROSESSEN	6
2.1	Oppstartsmøte og dialog med Hol kommune	6
2.2	Varsel om oppstart.....	6
2.3	Øvrig medvirkning.....	7
3.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	8
3.1	Statlige planer og føringer.....	8
3.2	Regionale planer	9
3.3	Kommunale (overordnede) planer	9
3.4	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner.....	11
4.	EKSISTERENDE FORHOLD	12
4.1	Planområde.....	12
4.2	Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk.....	12
4.3	Stedets karakter og bebyggelse	13
4.4	Landskap	13
4.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	15
4.6	Naturmangfold.....	19
4.6.1	Arter	19
4.6.2	Vilt.....	19
4.6.3	Naturtyper	20
4.6.4	Feltregistreringer	21
4.7	Landbruk / naturressurser.....	22
4.8	Trafikkforhold	24
4.8.1	Veg	24
4.8.2	Trafikktall	26
4.8.3	Trafikksikkerhet	26
4.8.4	Kollektivtrafikk	27
4.8.5	Gående og syklende	28
4.9	Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder	28
4.10	Barns interesser.....	28
4.11	Universell tilgjengelighet.....	28
4.12	Teknisk infrastruktur	28
4.12.1	Kabler, ledninger og belysning.....	28
4.12.2	Vann og avløp	28
4.12.3	Overvann	29
4.13	Grunnforhold.....	29
4.14	Støyforhold	31
4.15	Forurensning (Grunn, vann og luft)	35
5.	PLANFORSLAGET	36
5.1	Planens hensikt, avgrensning	36
5.2	Reguleringsformål - oversikt.....	38
5.3	Standard.....	39
5.4	Tiltak for kollektivreisende	40
5.4.1	Tiltak for myke trafikanter.....	40
5.4.2	Eiendommer som må erverves.....	42
5.4.3	Avkjørsler og kryss.....	42
5.5	Byggegrenser og anleggsbelter	47

5.6	Beskrivelse av strekningen fra øst til vest	47
5.7	Teknisk infrastruktur	51
5.7.1	Kabler, ledninger og belysning	51
5.7.2	Overvann	51
5.8	Vurderte alternativer	51
6.	VIRKNINGER	53
6.1	Overordnede planer.....	53
6.2	Stedets karakter, estetikk og landskap	54
6.3	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi	55
6.4	Vilt.....	56
6.5	Biologisk mangfold og naturmangfoldloven.....	56
6.6	Vannmiljø	57
6.7	Landbruk / Naturressurser	59
6.7.1	Dyrka mark	59
6.7.2	Skog	59
6.7.3	Drikkevann.....	60
6.8	Trafikkforhold	60
6.9	Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder	60
6.10	Barns interesser.....	60
6.11	Grunnforhold	60
6.12	Støy	61
6.13	Bærekraftvurdering	64
6.14	Universell utforming	65
6.15	Teknisk infrastruktur	66
6.16	Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere	66
7.	RISIKO OG SÅRBARHET	67
7.1	Metode	67
7.2	Evaluering av risiko	67
7.3	Konklusjon	68
8.	GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN	69
8.1	Framdrift	69
8.2	Utbyggingsrekkefølge	69
8.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	69
8.4	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)	69
8.5	Ytre miljøplan (YM)	69
9.	INNKOMNE INNSPILL.....	70
10.	REFERANSER.....	83
11.	VEDLEGG	84

1. BAKGRUNN

1.1 Hensikten med planen

Bakgrunnen for reguleringsplanarbeidet er å utbedre rv.7 på strekningen Røo (i øst) til Årset (i vest) for å gi trafikantene bedre trafiksikkerhet og økt fremkommelighet. Vegen skal rettes ut, gjøres bredere og det skal legges inn breddeutvidelse i svingene. Planområdet ligger langs rv. 7 ved Kvisla, på strekningen mellom Hol og Geilo i Hol kommune. Strekningen er ca. 2,9 km lang. Tiltaket inngår i Statens vegvesens gjennomføringsplan for riksveger 2022-2027.

Strekningen på rv. 7 starter ca. 2 km vest for Hagafoss. Rv. 7 er en av tre hovedferdselsårer for personbiltrafikk og tungtransport mellom Vest- og Østlandet. Strekningen grenser til en 80-sone mot Hagafoss og 60-sone mot Geilo. Fartsgrensen er 60 km/t og ÅDT ligger rett under 3900 kjøretøy per døgn. Andelen tungtransport er 13 %.



Figur 1-1 Oversiktskart. Planområdets beliggenhet vist med blå linje.

På strekningen mellom Vindeggleet og Kvislatun er vegen i dag smal, uten midtoppmerking og i dårlig stand. Det er også setningsskader på fyllingene samt på en mur på sørsiden av vegen. På resten av strekningen er vegen i dag noe bredere, men har en dårlig kurvatur (er mer svingete).

Prosjektet het opprinnelig Rv. 7 Vindeggleet – Veslehaug. På bakgrunn av at strekningen ligger mellom Røo og Årset, har også prosjektet endret navn til Rv. 7 Kvisla, Røo – Årset.

1.2 Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent

Forslagsstiller er Statens vegvesen Drift og vedlikehold øst ved planleggingsleder Eirik Trøften Aas, 61271264, eirik.aas@vegvesen.no

Plankonsulent er Rambøll Norge AS.

Støyutredning er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Geoteknisk rapport er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Miljøteknisk grunnundersøkelse utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Rapport om hydrologi og overvann er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Rapport om naturmangfold er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

ROS-analyse er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Bærekraftsnotat er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Kulturarvutredning er utarbeidet av Rambøll Norge AS.

Arkeologiske registreringer er utført av fylkeskonservator i Oslo og Viken.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Det er ingen tidligere vedtak i saken utover behandling av gjeldende overordnede arealplaner.

1.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jmfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I samarbeid med Hol kommune er det vurdert at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning (§§ 6-10). Virkningene av planforslaget er imidlertid belyst i denne planbeskrivelsen.

2. PLANPROSESSEN

2.1 Oppstartsmøte og dialog med Hol kommune

Oppstartsmøte med kommunens planavdeling ble avholdt 01.11.2021 og det ble avholdt dialogmøte 29.04.2022. I prosessen med utarbeidelse av planforslag har det vært endel dialog på epost. Vi har oversendt infoskriv til kommunestyremøte og Hol kommune har fått planforslaget til gjennomgang før høring.

2.2 Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Hallingdølen, Hol kommunes nettside og Statens vegvesens nettside 28.02.2022. Frist for uttalelse var 31.03.2022.



Statens vegvesen

Varsel om oppstart detaljregulering

RV. 7 VINDEGGLEET - VESLEHAUG vegvesen.no

Statens vegvesen skal i samarbeid med Hol kommune starte utarbeidelse av detaljreguleringsplan for rv.7 ved Kvisla, kalt Vindeggleet -Veslehaug, og ber om innspill til planarbeidet. Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å utbedre vegen på strekningen for å gi trafikantene bedre trafiksikkerhet og økt fremkommelighet

Denne kunngjøringen er i samsvar med plan- og bygningsloven § 12- 8. Planen blir utarbeidet etter plan- og bygningsloven § 12-3.

Statens vegvesen skal planlegge flere utbedringer på strekningen Hagafoss – Geilo, første strekning ut er strekningen forbi Kvisla. På strekningen mellom Vindeggleet og Kvislatun er vegen smal, uten midtoppmerking og har en dårlig kurvatur. Det er også setningskader sørsiden av vegen. På resten av strekningen er vegen noe bredere, men har en dårlig kurvatur.

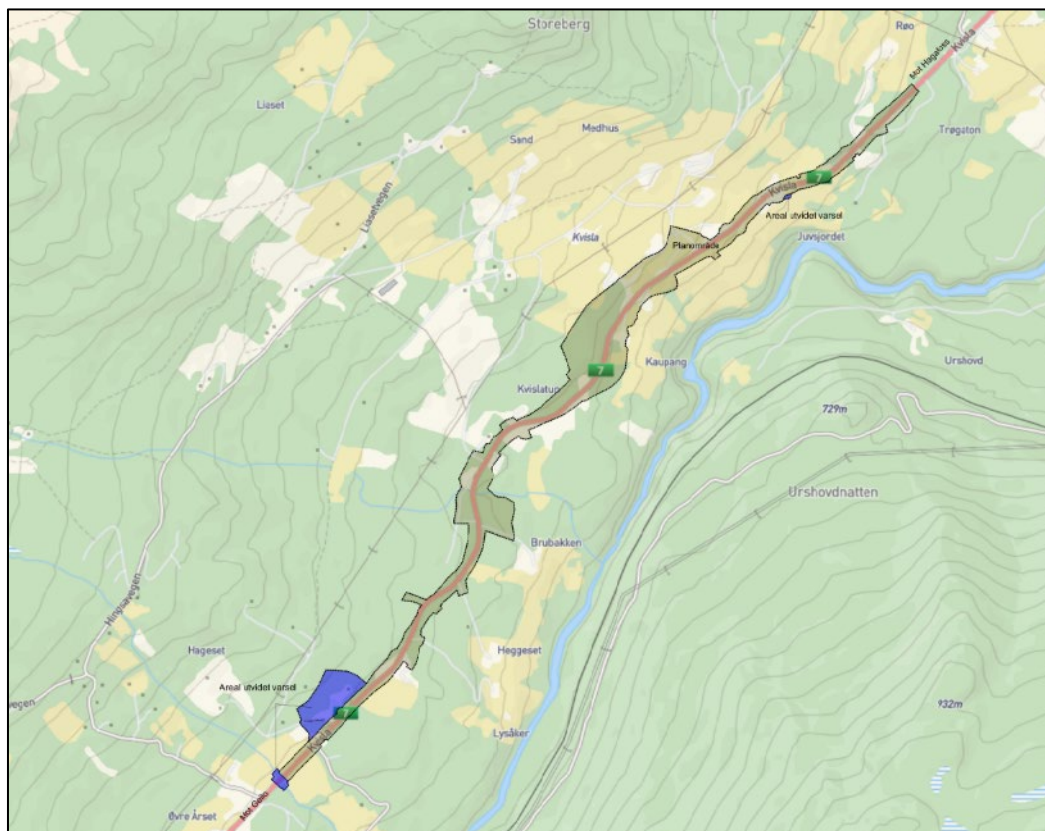
Vi ber om synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger til planarbeidet innen 31. mars 2022. Send det skriftlig til firmapost@vegvesen.no, eller til Statens vegvesen Drift og vedlikehold øst, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer. Merk forsendelsen «21/183509».

Har du spørsmål, kan du kontakte planleggingsleder Eirik Trøften Aas på e-post eirik.aas@vegvesen.no eller telefon 61 27 12 64. Saksbehandler i Hol kommune er Guttorm Edman Jørgensen, e-post guttorm.edman.jorgensen@hol.kommune.no, telefon 21 02 03 57 (bildetolktjeneste).

Mer informasjon er også tilgjengelig på www.vegvesen.no/vegprosjekter

Figur 2-1 Annonse ved varsel om oppstart.

Utvidet varsel ble sendt 04.05.2022. Frist for uttalelse var 27.05.2022.



Figur 2-2 Planavgrensning ved utvidet varsel om oppstart. Opprinnelig varslet areal vist i grått, arealer for utvidet varsel vist i blått.

Plan grensen ble varslet utvidet på bakgrunn av sanering av avkjørsler og omlegging av Hølgjeslåttvegen samt utvidet skråningsutslag ved Nørdre Juvsjordet. Prosjektet het opprinnelig Rv. 7 Vindeggleet – Veslehaug. På bakgrunn av at strekningen ligger mellom Rø og Årset, har også prosjektet endret navn til Rv. 7 Kvisla, Rø-Årset. Denne strekningen inngikk i opprinnelig varsel om oppstart.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging er blitt sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Det kom inn 29 skriftlige innspill til varsel om oppstart. Innspillene er oppsummert i kapittel 10 «Innkommne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer. Innspillene i sin helhet ligger også som vedlegg.

Planen har vært ute til høring og offentlig ettersyn fra 21.11.22-16.01.23 og det kom inn 14 merknader. Høringsmerknadene er oppsummert i et eget vedlegg sammen med forslagsstillers kommentarer. Merknadene i sin helhet ligger også som vedlegg.

2.3 Øvrig medvirkning

Det har vært gjennomført et åpent møte i forbindelse med varsel om oppstart, fysisk på Kvislatun, 09.03.22 klokken 17:00 til 19:00. Det ble også gjennomført et åpent møte i forbindelse med utvidet varsel om oppstart, på Teams, 21.03.22 klokken 17:00 til 18:30. I tillegg har det vært direkte kontakt med flere berørte grunneiere.

Det ble avholdt et møte med Brakar AS den 05.05.2022 for å diskutere bussholdeplassplassering.

3. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

3.1 Statlige planer og føringer

Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren. Det er utviklet fem likestilte mål som gir retningen for ressursbruken i planperioden. I planen handler to av hovedmålene om framkommelighet og trafiksikkerhet.

Gjennomføringsplan for riksveger 2022–2027

Tiltaket inngår i gjennomføringsprogrammet for riksveger 2022- 2027.

Planen skal sikre gjennomføringskraft og leveranser til hovedmålet i NTP 2022–2033 om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Gjennomføringsplanen er Statens vegvesens plan for første seksårsperiode av Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033. Planen beskriver hvordan målene i NTP skal nås, prioritere midlene og oppnå mål.

Naturmangfoldloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling. Et livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringer, og kan medvirke til samfunnets tilpasning. Hensynet til klimatilpasning virker sammen med andre overordnede og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.

Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO₂ i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995) og Om barn og unge; rundskriv T-2/08

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)

Retningslinjene gjelder vassdragsbeltet og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse og andre deler av nedbørfeltet som har betydning for vassdragets verneverdi.

Dette innebærer bl.a. å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø. Friluftslivsverdien skal sikres, særlig i områder

nær befolkningskonsentrasjoner. Det betyr også å sikre de vassdragsnære områdenes verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der disse interesser var en del av grunnlaget for vernevedtaket.

Kommunene har som planmyndighet det primære ansvar for utvikling av arealbruk i og ved vernede vassdrag og skal legge retningslinjene til grunn for planlegging.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Tilgjengelighet for alle (1999)

Rundskrivet består av to deler. Sentralt i begge deler av rundskrivet er prinsippet om «universell utforming». Målet er at alle skal kunne bruke de samme fysiske løsningene i så stor grad som mulig, enten det er bygninger, uteareal eller transportmidler.

3.2 Regionale planer

Strategisk plan for Hallingdal 2022-2025

Strategisk plan for Hallingdal skal være en overordnet regional plan som tar stilling til de utfordringene regionen står overfor og som gir retning basert på det regionale utviklingsarbeidet fram mot 2025.

Ett av målene i planen er at: Hallingdal ønsker felles satsing på bedre infrastruktur på veg og bane for å øke attraktiviteten for næringsutvikling, bosetting og besøkende. Dette gjelder både internt i dalen og inn og ut av dalen.

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

Planens mål er et sterkt og bærekraftig Buskerud hvor det legges til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder. Det skal legges til rette for gode boligområder, arbeidsplasser, tjenester og opplevelser. Planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i fylket, noe som gir forutsigbare rammer for plandialogen mellom stat, fylke og kommune.

Regional vannforvaltning for Innlandet og Viken vannregion 2022-2027

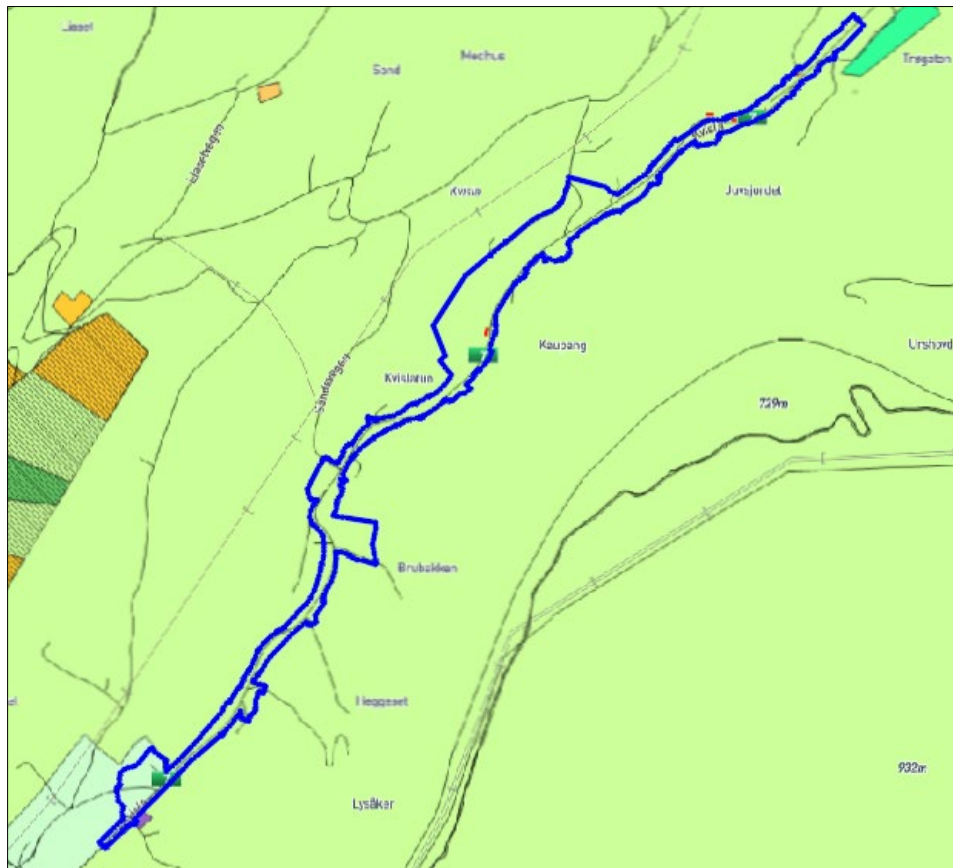
Planens mål er å gi beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet og vannressursene. Planen presenterer hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv, slik at vi oppfyller målet om god økologisk og kjemisk tilstand i tråd med vannforskriften. Planen fastsetter miljømål for alle vannforekomstene i vannregionen. Vannforvaltningsplanen er også et viktig verktøy for å nå andre samfunns mål som er koblet til bruken av vannressursene.

3.3 Kommunale (overordnede) planer

Kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel 2014-2025

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



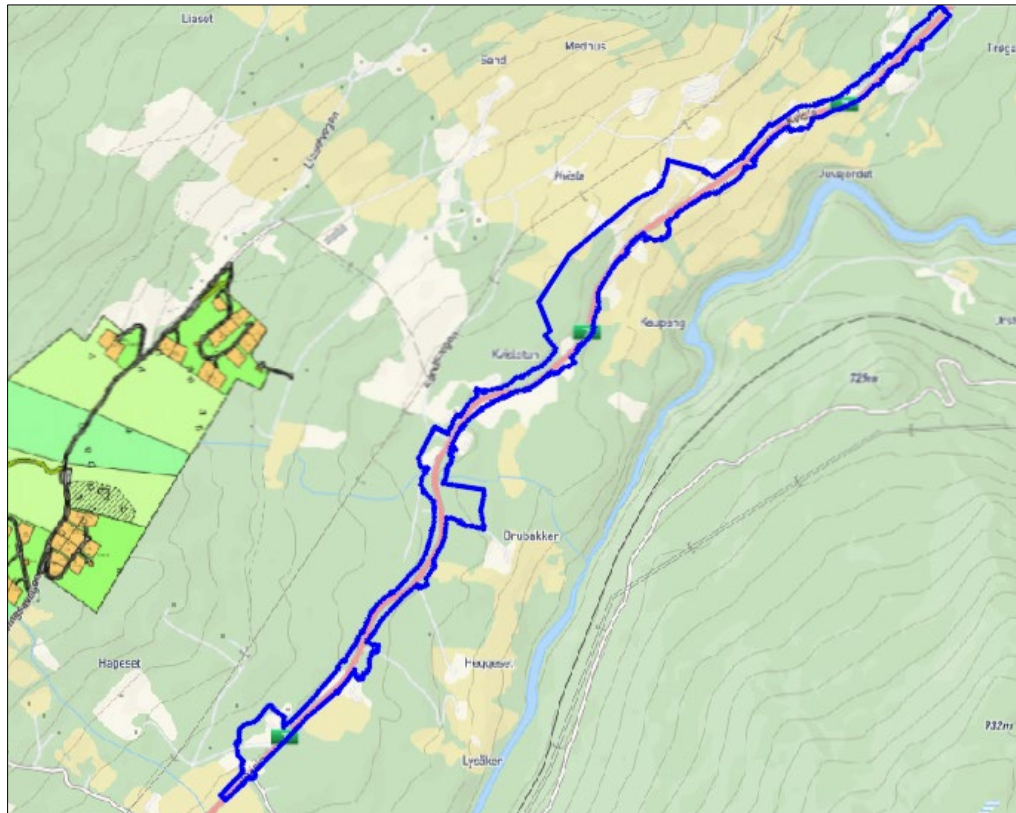
Figur 3-1 Kommuneplanens arealdel. Planområdet for denne reguleringsplanen er vist med blå linje.

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.

3.4 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

Planområdet berører/grenser ikke til gjeldende reguleringsplaner, se figur under.



Figur 3-2 Det er ingen gjeldende reguleringsplaner innenfor området. Planområdet vist med blå linje.

4. EKSISTERENDE FORHOLD

4.1 Planområde

Varslet planområde utgjør ca. 189 dekar.



Figur 4-1 Planområdet vist med blå linje.

4.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk

Planområdet er i dag benyttet til eksisterende veganlegg, avkjørsler, noe skog samt landbruksformål. Dagens arealbruk framkommer av flyfoto og arealressurskart under.

Innenfor planområdet er det i dag:

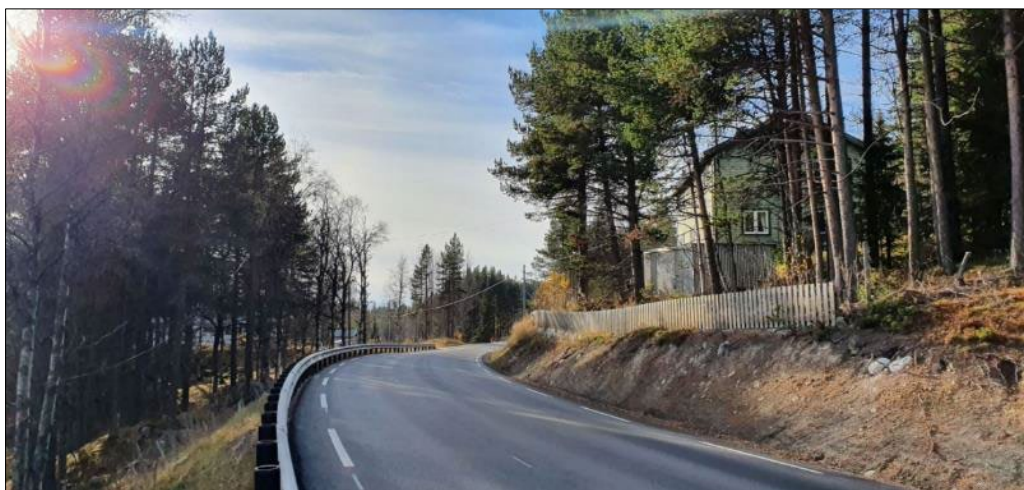
- Dyrka mark (ca. 25,1 dekar)
- Innmarksbeite (ca. 24,5 dekar)
- Overflatedyrka jord (ca. 8,4 dekar)
- Skog (ca. 74,4 dekar)
- Vegareal (ca. 29,1 dekar)
- Bebyggd (ca. 15,8 dekar)
- Åpen fastmark (ca. 12,8 dekar)
- Ferskvann (ca. 0,2 dekar)

4.3 Stedets karakter og bebyggelse

Nærliggende planområdet er det spredt bebyggelse i form av eneboligbebyggelse og gårder.



Figur 4-2 Spredt bebyggelse ved Kaupang på nedsiden av Rv. 7, sett mot øst [befaring 18.10.2021].



Figur 4-3 Bebyggelse langs Rv. 7 ved Kvislatun, sett mot sørvest [befaring 18.10.2021].

4.4 Landskap

Planområdet består i dag av en vegstrekning i en bratt dalside. Vegstrekningen stiger fra nord mot sør fra kote +612,4 til kote +736,6. Det er tatt utgangspunkt i Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) sin kategorisering av landskapsregioner. I henhold til denne inndelingen ligger planområdet og vegstrekningen hovedsakelig i region 11. Øvre dal – og fjellbygder i Oppland og Buskerud samt i region 14. Fjellskogen i Sør-Norge [1]. Typisk for denne regionen er:

- Markante dalfører
- U-daler i høfjell
- Bratt dalside og flat bunn
- Dalbunn i trinn
- Paleiske daler
- V-form i dalbunn
- Vidder, heier og åser

I NiN Landskapstyper fra Artsdatabanken er planområdet kategorisert som «relativt åpent dallandskap under skoggrensen med bebygde områder» [2]. Overordnet ligger planområdet i et landskap preget av daler med skogkledde åser. Landskapet langs vegen består tidvis av åpne områder preget av jordbruk og beite.



Figur 4-4 Landskapet ved Kaupang, sett mot nordøst [befaring 18.10.2021].



Figur 4-5 Landskapet ved Kaupang, sett mot sørøst [befaring 18.10.2021].

Andre partier fremstår mer lukkede grunnet tett skog som ligger tett på vegen. Dette hindrer utsikt til det store landskapsrommet. Til sammen skaper dette varierte romsekvenser. Vegetasjonen består for det meste av barskog herunder gran og furu samt noe blandingskog der det blant bartrær er innslag av bjørk og osp.



Figur 4-6 Landskapet ved kryss Rv. 7 x Sandsvegen, sett mot sør [befaring 18.10.2021].

I dag oppleves vegstrekningen generelt å ligge naturlig i landskapet, ved Kvisla 92 og 94, finnes større steinfyllinger.



Figur 4-7 Natursteinsmur. Deler av muren har sklidd ut [befaring 18.10.2021].

Mer lokalt langs vegstrekningen finnes flere ulike landskapskarakterer som gjentar seg. Stedvis ligger områder med innmarksbeite med kuperte terrengformer, og innslag av elementer som vann, gjerder, steingjerder, røyser og mindre tregrupper. Innmarksbeite og dyrket mark avgrenses av skogsområder som stedvis strekker seg helt inntil vegen, slik at det dannes et lukket rom.

På den nordlige delen av strekningen er det tett blandingskog tett på vegen. Sidearealene er preget av tidligere breddeutvidelse av vegen i form av terrengvoll/oppfylling mot dalen. Videre åpner landskapet seg østover ved at den tette skogen går over til å bli åpne tregrupper spredt langs vegen. Terrenget blir brattere på begge sider av vegen.

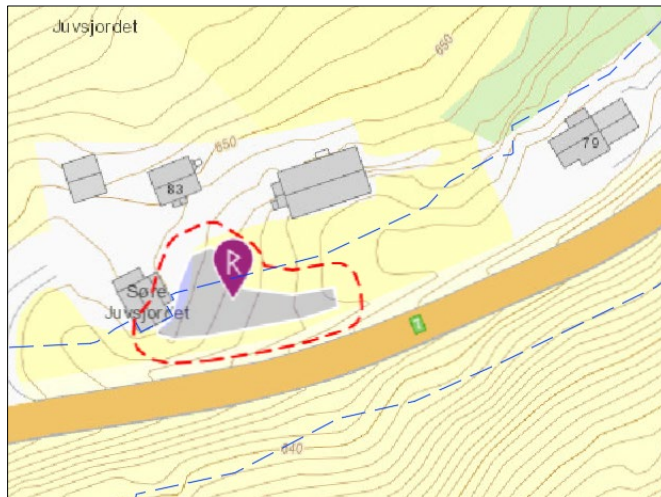
Langs hele strekningen bærer området preg av menneskelig aktivitet. På hele strekningen varierer landskapet mellom brattere og slakere sideterreng, åpne partier preget av jordbruk og beite, åpen og tett skog og spredt boligbebyggelse.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

På 18- og 1900-tallet var det få beboere i Hol som klarte seg uten å leve av jorda og dyrene. Dette har satt sitt preg på både landskap og bebyggelse. Det er funnet spor av mennesker i Hol kommune som stammer helt fra steinalderen.

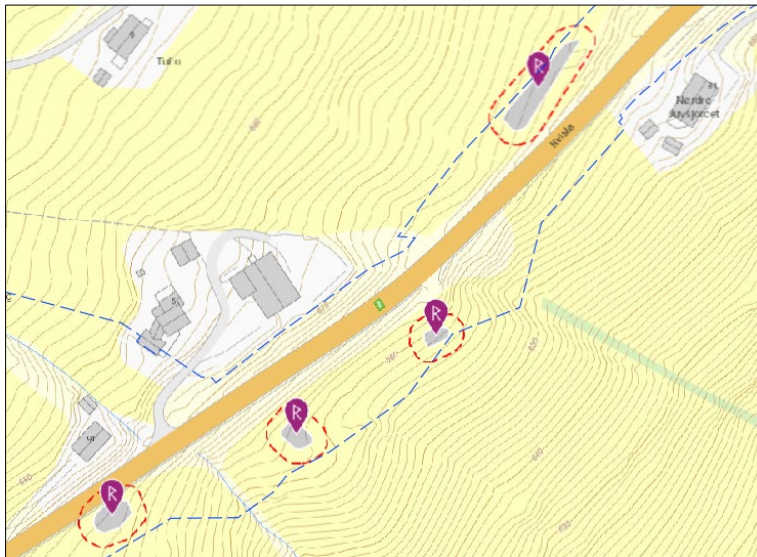
Det ble gjort en kulturminneregistrering i juni 2022 med funn av flere automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet.

Innenfor planområdet, ved Søre Juvsjordet, er det registrert jernminneanlegg fra yngre jernalder – middelalder som er automatisk fredet (KulturminneID: 289661). Jernvinneanlegg er påvist i dyrka mark nord for rv. 7 ved sjakting. Forekomsten er skadet av dyrkning og hus/hage [3].



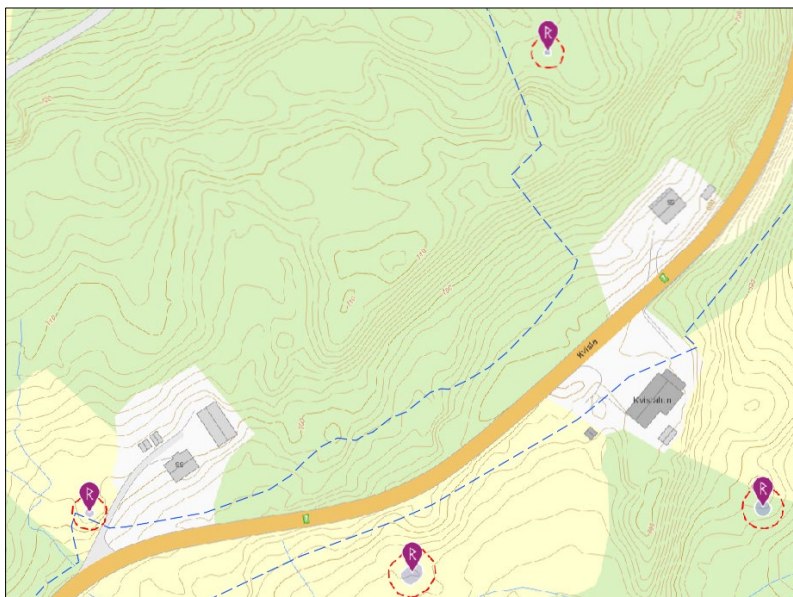
Figur 4-8 Jernminneanlegg (ID:289661). Planområdet vist med blå, stiptet linje.

Ved Nørdre Juvsjordet og Rygg er det registrert 4 automatisk fredete kulturminner innenfor planavgrænsningen, se figur under. Forekomstene er jernminneanlegg fra yngre jernalder – middelalder. Disse har KulturminneID: 289658, 289666, 289665 og 289663 [3].



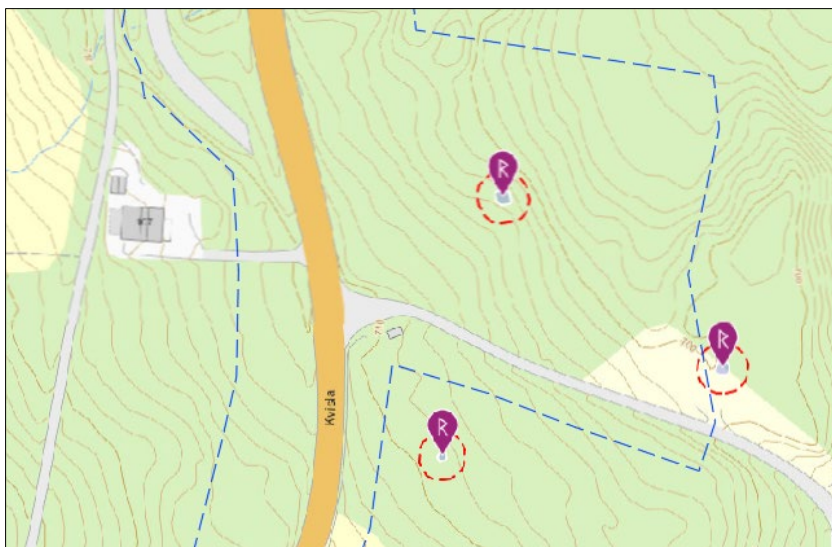
Figur 4-9 Fire automatisk fredete jernminneanlegg innenfor planavgrænsningen. Kulturminnene 1 og 3 sett fra venstre mot høyre er skadet av dyrking og utfylling fra veg. Planavgrænsningen vist med blå, stiptet linje.

Ved Kvislatun er det registrert et automatisk fredet kulturminne innenfor planavgrænsningen og et kulturminne delvis innenfor avgrænsningen, se figur under. Begge forekomstene er kullfremstillingsanlegg fra yngre jernalder – middelalder. Disse har KulturminneID: 289666 og 289046 [3].



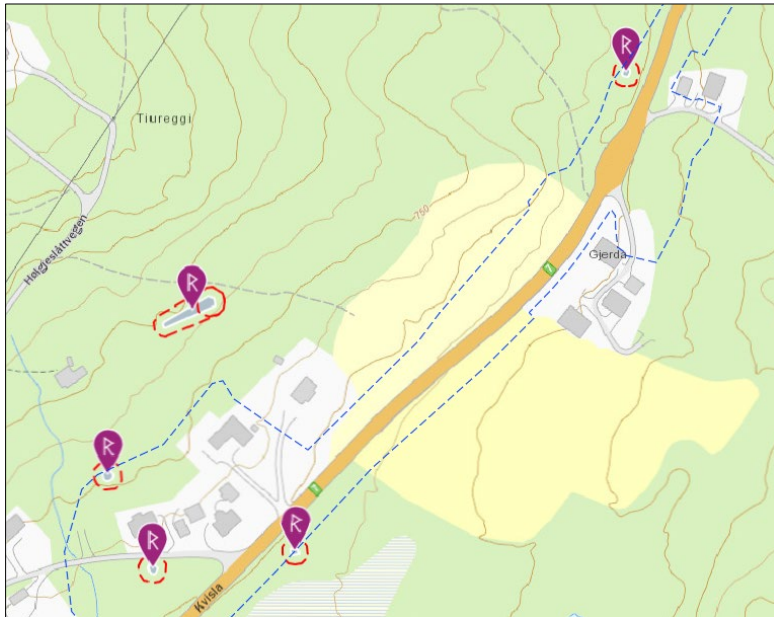
Figur 4-10 To kullfremstillingsanlegg på oversiden av eksisterende rv. 7 innenfor planavgrensningen. Planavgrensningen vist med blå, stiptet linje.

Mellom Sandsvegen og Brubakken er det registrert et automatisk fredet kulturminne innenfor planavgrensningen og et kulturminne delvis innenfor avgrensningen, se figur under. Begge forekomstene er kullfremstillingsanlegg fra yngre jernalder – middelalder. Disse har KulturminneID: 289641 og 289642 [3].



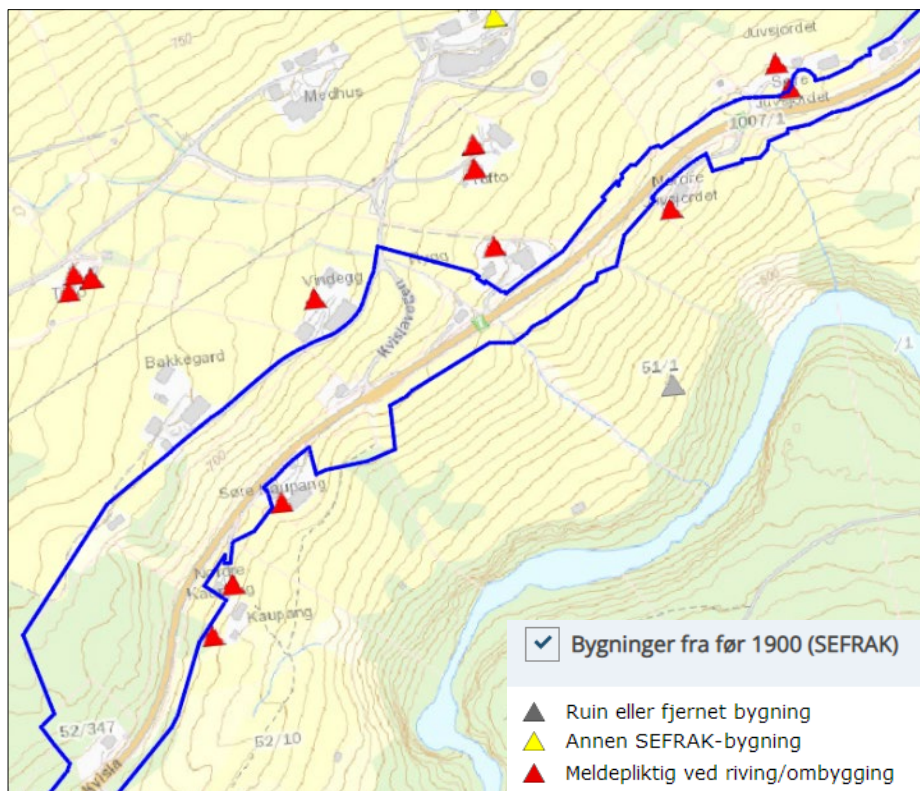
Figur 4-11 To kullfremstillingsanlegg innenfor planavgrensningen. Planavgrensningen vist med blå, stiptet linje.

Innenfor planområdet er det registrert et kullfremstillingsanlegg fra jernalder – middelalder som er automatisk fredet (KulturminneID: 136569) [3]. Ved Gjerda er det registrert et automatisk fredet kulturminne innenfor planavgrensningen, se figur under. Forekomsten er kullfremstillingsanlegg fra yngre jernalder – middelalder. Denne har KulturminneID: 289640. Ved Hølgjeslåtvegen er det registrert tre automatisk fredete kulturminner innenfor planavgrensningen, se figur under. Forekomstene er kullfremstillingsanlegg fra yngre jernalder – middelalder. Disse har KulturminneID: 136569, 289632 og 289633 [3].



Figur 4-12 Ett kulturminne ved Gjerda og tre kulturminner ved Hølgjeslåtten. Kulturminnene ligger innenfor planavgrensningen vist med blå, stiplet linje.

Planområdet grenser til 2 registrerte SEFRAK-bygninger som er meldepliktige om riving/ombygging, se under. Disse er et loft på Søre Kaupang og en stue/enebolig på Søre Juvsjordet.

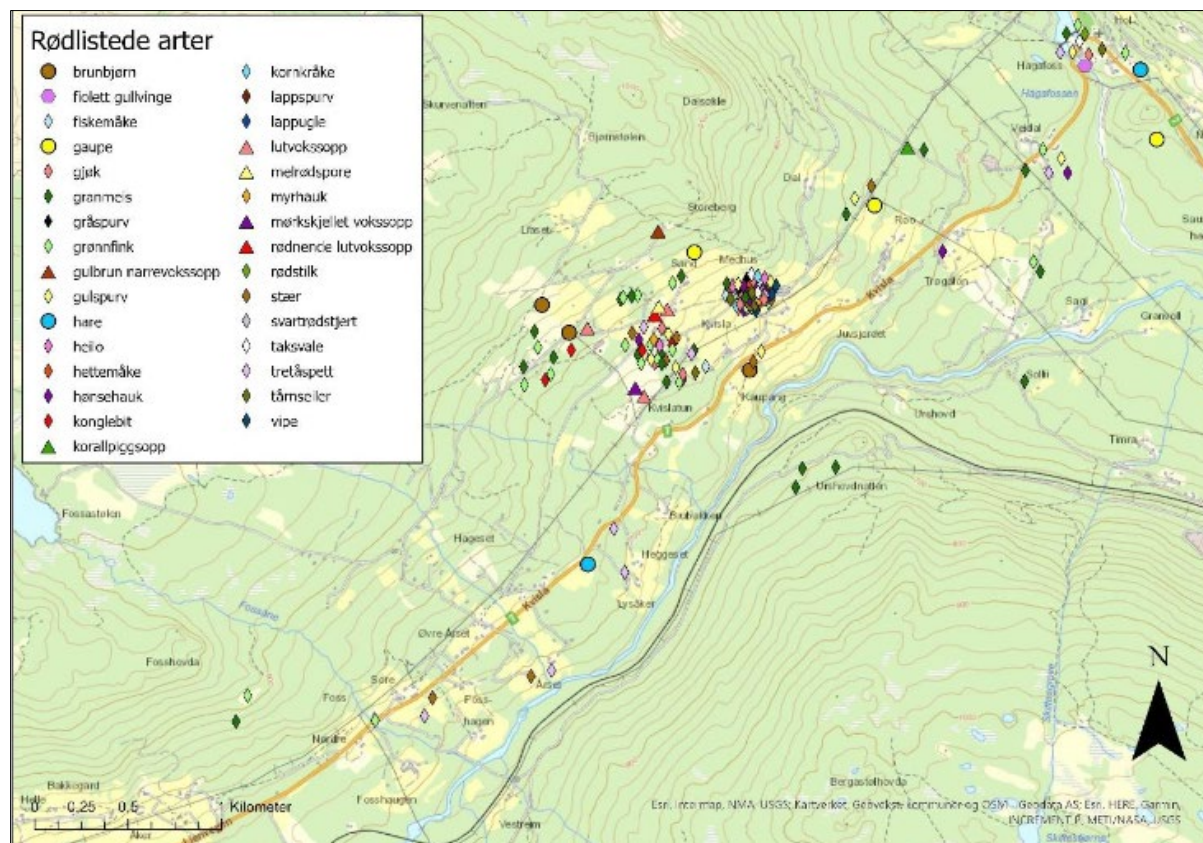


Figur 4-13 Utsnitt av planområdet med registreringer av SEFRAK-bygninger [4].

4.6 Naturmangfold

4.6.1 Arter

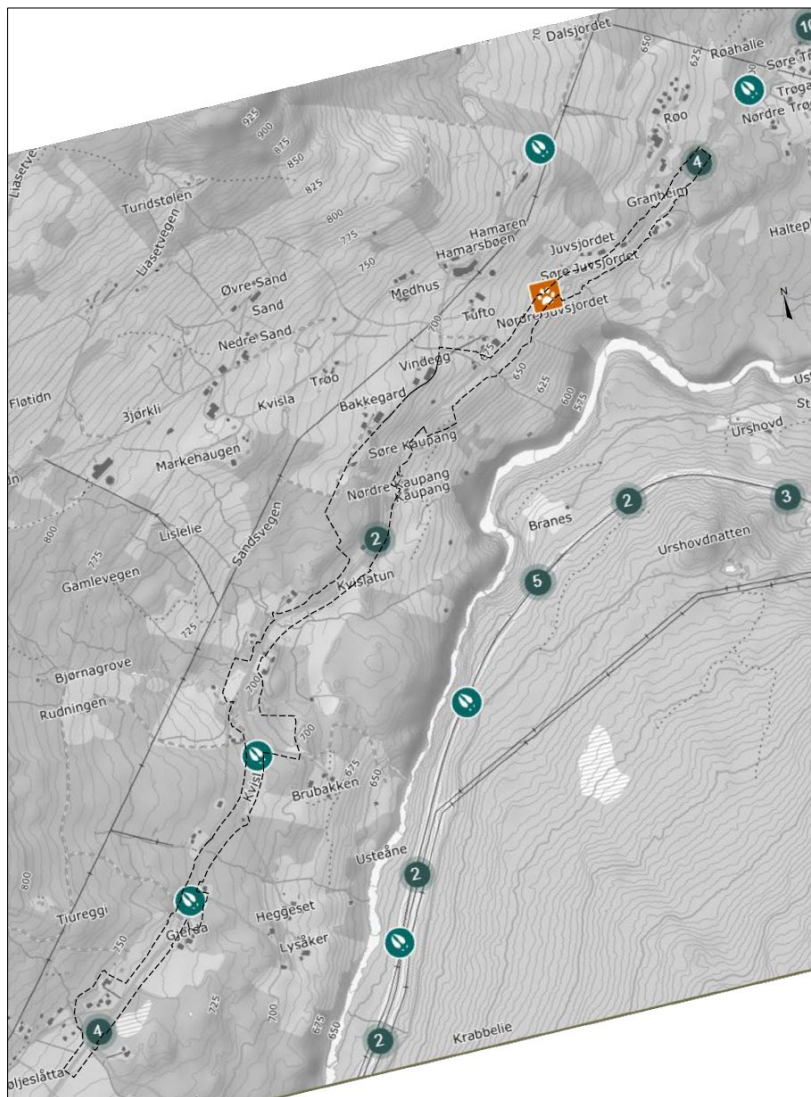
Det er foretatt en utsjekk i Artsdatabankens artskart [5]. Det er fem tidligere observasjoner av rødlistede arter like ved vegen; hare (NT), brunbjørn (EN), tretåspett (NT), stær (NT) og gulspurv (VU). Tar man med en buffer 500 meter på hver side av rv. 7, er det i tillegg observert 13 andre fuglearter og to sopparter (mørkskjellet vokssopp og lutvokssopp), se figur under.



Figur 4-14 Rødlistede arter ved rv. 7 mellom Hol og Geilo. Fugler er markert med rombe, sopper er vist med trekant, insekter er vist med heksagon og pattedyr er vist med sirkel.

4.6.2 Vilt

Planområdet er i dagens situasjon habitat for de fleste store klovdyrarter, og innenfor plangrensen har det vært ti hjortevilt påkjørsler siste år (elg og rådyr, samt en rødrev). Felles for hele parsellen er at det er skog og beiteområder tett inn på vegkroppen.

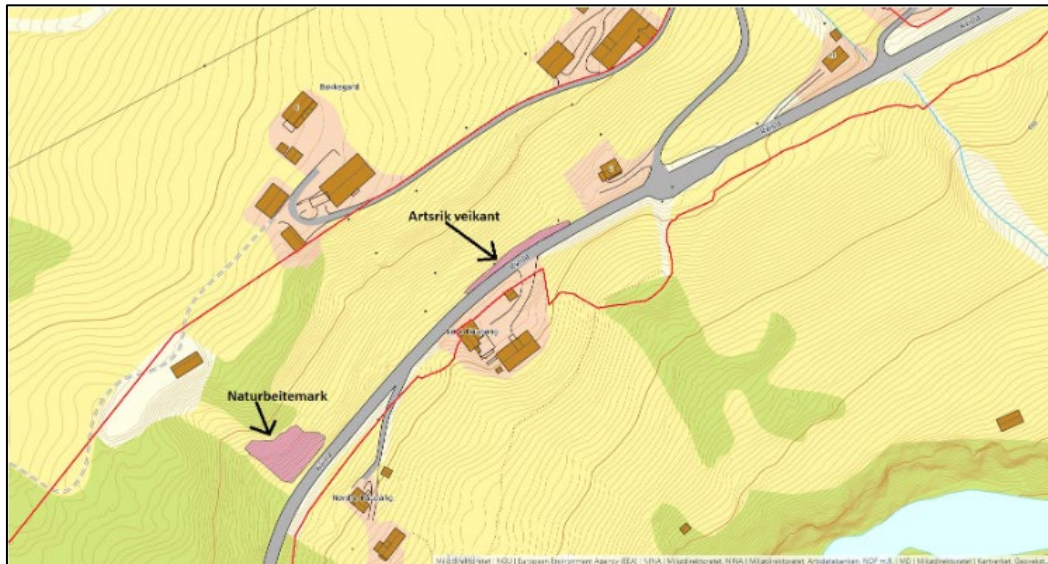


Figur 4-15 Temakart Viltpåkjørsler siste 10 år (mai 2013 – mai 2023), uttak 03.05.23. Kilde: Hjorteviltregisteret.no

Nord for plangrensen, ved Trøgata, har det vært et betydelig antall både elg- og rådyrpåkjørsler de siste 10 år. Her er et krysningspunkt som kan leses ut fra at det er ti hjorteviltpåkjørsler de siste 10 år på omtrent samme sted. Innenfor plangrensen kan det tegne seg ut krysningspunkter for vilt ved Granheim (fire påkjørsler) og ved Hølgjeslåtta (fire påkjørsler).

4.6.3 Naturtyper

På befaring ble det gjort funn av to naturtyper etter Miljødirektoratets instruks i planområdet: en naturbeitemark og en artsrik vegkant, se figur under.



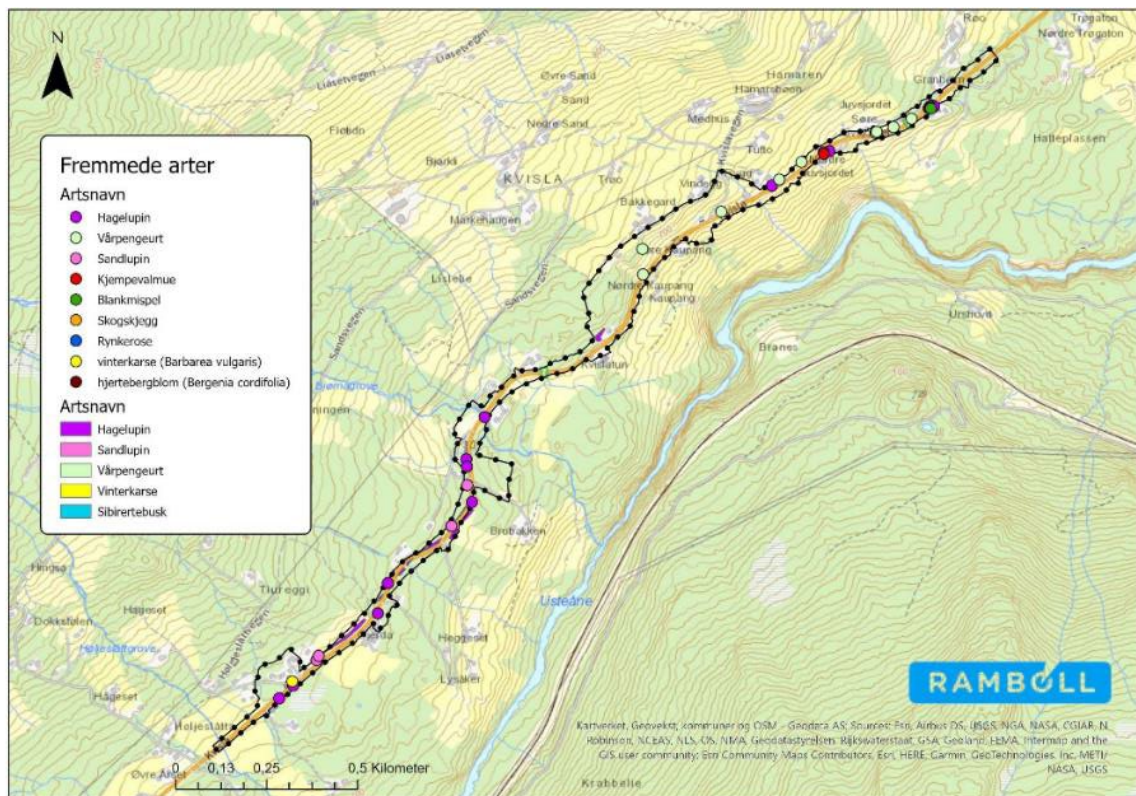
Figur 4-16 Det ble funnet to naturtyper i planområdet. Rød linje indikerer planområdet.

Naturbeitemarken ligger overfor rv. 7 ved Nordre Kaupang. Den er 707 m² stor og har moderat kvalitet. Kvaliteten settes på bakgrunn av at engen ikke beites i dag (moderat tilstand) og at det ble observert 7 habitatspesifikke arter (moderat naturmangfold). Det ble ikke funnet rødlistede arter i naturbeitemarken i tiden satt av til kartlegging. Basert på lett gjenvekst og ødelagte gjerder, registreres enga som «i brakkleggingsfase».

Den artsrike vegkanten ligger på den andre siden av rv. 7 ved Søndre Kaupang og er 252 m² stor. Den har moderat kvalitet. Dette er på bakgrunn av at vegkanten har nokså svak effekt av fremmedarten vårpengeurt (moderat tilstand) og at det ble observert 5 habitatspesifikke arter (moderat tilstand). Artsrike vegkanter har en artssammensetning som er svært lik semi-naturlig eng, men har ikke blitt brukt til tradisjonelt beite.

4.6.4 Feltregistreringer

Det ble ikke registrert rødlistede arter i tiden satt av til kartlegging. I planområdet ble det registrert 10 fremmede arter, se vedlagt rapport for naturmangfold. Den tidligere registreringen av jærlupin ble ikke gjenfunnet, og det er mistanke om at den er forvekslet med hagelupin eller sandlupin da disse artene ble registrert under befaringen, og de kan ligne.

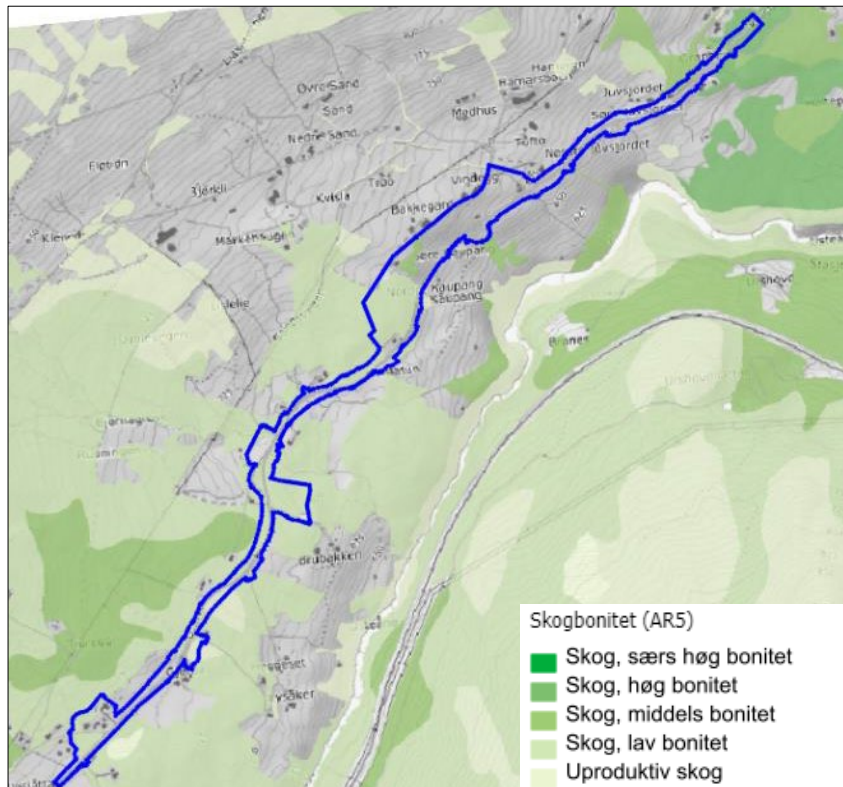


Figur 4-17 Oversiktskart over fremmede arter som ble funnet under beifaringen. Planområdet vist med sort linje. For mer detaljerte utsnitt av strekningen henvises det til rapporten.

4.7 Landbruk / naturressurser

I følge NIBIO, Kilden, er noe av planområdet registret som fulldyrka jord, se figur under. Det vil si jordbruksareal som er dyrka til vanlig pløyedybde, og kan benyttes til åkervekster eller til eng, og som kan fornyes ved pløying. Ellers består området av innmarksbeite og overflatedyrka jord. Dyrka mark er registrert med middels og stor verdi basert på AR5 og DMK i NIBIO Kilden. Det er også registrert innmarksbeite med noe og middels verdi [1].

Innenfor planområdet finnes mest skog med lav bonitet, men også noe skog med middels og høy bonitet, se figur under.



Figur 4-20 Skogbonitet i planområdet [1].

Det er ikke registrert mineralressurser i planområdet.

4.8 Trafikkforhold

4.8.1 Veg

Rv. 7 er en av tre hovedferdselsårer for personbiltrafikk og tungtransport mellom Vest- og Østlandet. Vegen starter på Hønefoss i øst i Ringerike kommune, og ender i Hardanger i vest i Granvin kommune. På grunn av en stadig økende ÅDT mellom øst og vest, er det flere steder i Hallingdal gjort tiltak for å utbedre eksisterende veg til en høyere dimensjoneringsstandard. Utbedringen utføres for at rv. 7 skal tilpasse seg det økende transportbehovet og skape en trygg og trafikksikker veg.

Utbedringsstrekningen Rø – Årset ligger mellom Hagafoss og Geilo i Hol kommune. Strekingen grenser til en 80-sone mot Hagafoss og 60 sone mot Geilo. Fartsgrensen er 60 km/t og ÅDT ligger rett under 3900 kjøretøy per døgn. Andelen tungtransport er 13 % [6] Strekingen på 2,9 km har krappe kurver og smal vegbredde som varierer mellom ca. 5,5m og 7,5m. Strekingen ligger i stigning opp mot Geilo. Til sammen gjør dette at strekingen har dårlig framkommelighet, spesielt vinterstid, og at risikoen for uhell øker. Tilstøtende strekninger mot Hagafoss og Geilo er av en bedre standard. Landskapet på strekingen er krevende med stigning på rv. 7 på opptil 8% og sidebratt terreng på begge sider av vegen, skjæringer på nordsiden og fylling på sørsiden.



Figur 4-21 Sideterreng langs Rv. 7 ved Nørdre Kaupang, sett mot sør [befaring 18.10.2021].



Figur 4-22 Sideterreng langs Rv. 7 ved Nørdre Kaupang, sett mot sør [befaring 18.10.2021].



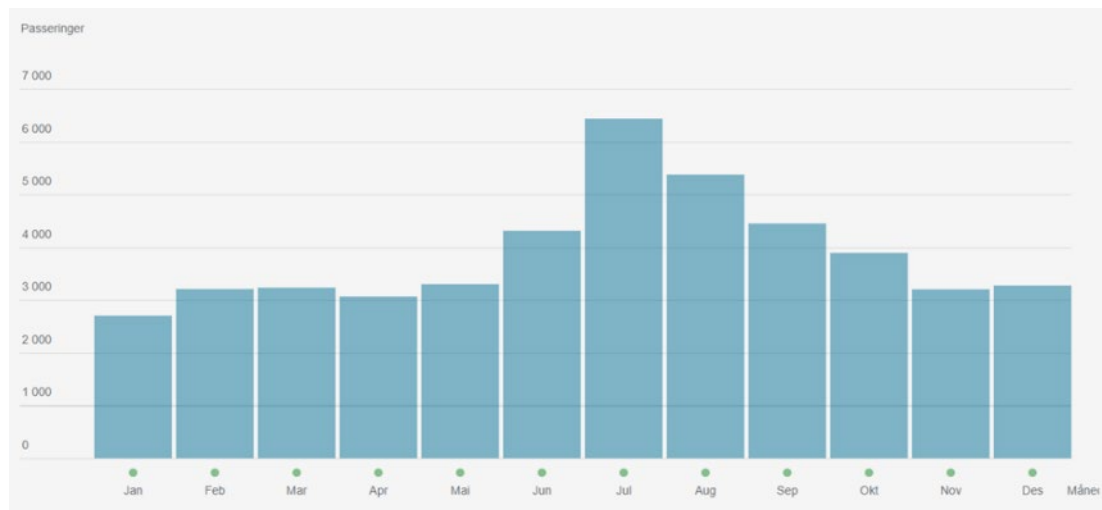
Figur 4-23 Sideterreng langs Rv. 7 ved Søre Kaupang, sett mot øst [befaring 18.10.2021].

Rekkverk er oppført ytterst i skulderkant på store deler av strekningen på sørsiden av vegen. Rekkverksrom er hensyntatt, men har rast ut i de bratte fyllingene. Dette fører til at rekkverket har dårlig innspenning og "henger" ut over fyllingen noen steder langs strekningen. Grunnet mange år med reasfaltering og mangel på rekkverksrom, står også rekkverkskinnene nesten i samme høyde som asfalten noen steder.

Det finnes ingen eller svært få omkjøringsmuligheter for denne strekningen.

4.8.2 Trafikktall

Statens vegvesen har et nivå1-tellepunkt på rv. 7 om lag 3 km vest for planstrekningen (Geilo øst). Tall fra registreringspunktet viser at trafikken om sommeren er vesentlig høyere enn ellers i året på grunn av turisme, se figur under. Gjennomsnittlig trafikk i juli 2021 var over 6400 kjøretøy per døgn, noe som tilsvarer en økning på 64% i forhold til årsdøgntrafikken (3900 kjøretøy per døgn).



Figur 4-24 Gjennomsnittlig trafikk per måned i år 2021 (tellepunkt 600208 Geilo øst).

4.8.3 Trafikksikkerhet

Data fra Statens Vegvesens ulykkesregister viser at det ikke er registrert ulykker med personskade på strekningen de siste 10 årene (01.01.2012 – 31.12.2021). Mellom 2002 og 2012 inntraff det fire ulykker med personskade, to utforkjøringsulykker og to møteulykker i kurve. Alle ulykkene var med personbil. Det har tidligere intruffet en ulykke der en fotgjenger ble drept. Dette er mer enn 20 år siden.

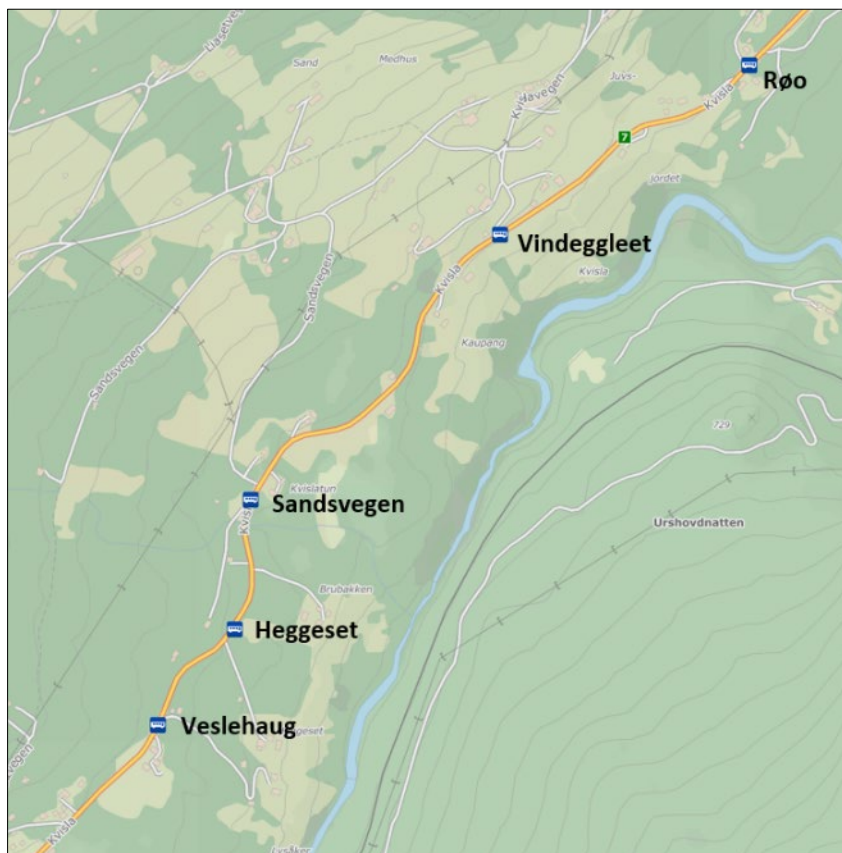
Langs dagens strekning er det totalt 31 avkjørsler, dette inkluderer avkjørsler til boliger, gårdstun og mindre adkomst- eller landbruksveger. Flere av avkjørslene har uheldig geometri og/eller dårlig sikt til rv. 7.

Det er ingen tilbud til myke trafikanter i form av fortau eller GS-veg langs rv. 7, heller ikke på tilstøtende veg.

Elever i grunnskolen som bor langs planstrekningen går på Geilo barne- og ungdomsskole. Elevene har krav til skoleskyss, både på grunn av avstand og på grunn av farlig skoleveg. Avstanden fra planstrekningens avslutning i vest til Geilo barne- og ungdomsskole 5,6 km. Hol kommune tilbyr skoleskyss på grunn av avstand hvis skolevegen er lenger enn 1,0 km for elever i 1. trinn, 3 km for elever i 2. – 4. trinn og 4 km for elever i 5. – 10. trinn. Hol kommune opplyser at alle elever innenfor planområdet, med ett unntak, kjører skolebussen som går langs rv. 7. En elev blir hentet ved hjemmet fordi vegen fram til bussholdeplassen ikke er trafikksikker.

4.8.4 Kollektivtrafikk

I dag er det fem bussholdeplasser langs strekningen, se figur under.



Figur 4-25 Bussholdeplasser langs planstrekningen.

Alle holdeplassene er utformet med lommer i begge regninger med unntak av holdeplass Heggeset. Her er det kun lomme på sørsiden av rv. 7 (for buss retning øst). Den geometriske utformingen av lommene varierer. Ingen av busslommene oppfyller kravene til universell utforming.



Figur 4-26 Eksisterende busslomme ved Vindeggleet, sett mot øst [befaring 18.10.2021].

Strekningen trafikkeres av busslinje 330 Nesbyen – Gol – Geilo og linje 332 Flå – Gol – Geilo. Linje 330 har 9 avganger mot Geilo og 10 avganger fra Geilo på hverdager, men kun 3 avganger hver veg på lørdager og søndager. Linje 332 er skolebuss og har 2 avganger mot Geilo og 1 avgang mot Flå på hverdager. Linje 332 kjøres bare på skoledager, ikke i helg eller ferier.

Brakar AS har oversendt tall for antall påstigende passasjerer for de aktuelle holdeplassene, se tabell under.

Linje	Type	Røo	Sandsvegen	Veslehaug	Vindeggleet
330 Nesbyen - Gol - Geilo	Ordinær	1	26	5	4
332 Flå - Gol - Geilo	Skole	0	1	0	0

Tabell 1 Sum antall påstigende passasjerer i uke 12 og 13 (2022).

Fra holdeplassene Røo, Veslehaug og Vindeggleet har det i løpet av 14-dagersperioden vært henholdsvis 1, 5 og 4 påstigende passasjerer. Fra Sandsvegen er antallet høyere, her har 26 personer gått på den ordinære ruta og 1 person på skolebussen i løpet av 14 dager. Brakar opplyser at fra Sandsvegen reiste 15 i den ene retningen og 11 i den andre. (Holdeplassen Heggset hadde ingen påstigende i perioden, og har derfor ikke kommet med i Brakars tabell).

4.8.5 Gående og syklende

Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter innenfor planområdet i dag.

4.9 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Det er gjort en utsjekk i Naturbase, UT.no og GodTur. Det er ikke registrert friluftslivsområder eller turforslag innenfor planområdet.

4.10 Barns interesser

Planområdet omfatter arealer som benyttes til enten rv. 7 med sideareal og landbruksdrift med en fysisk utforming rettet mot disse formålene. Konkrete tiltak for barns trafikksikkerhet er ikke opparbeidet i dagens situasjon.

4.11 Universell tilgjengelighet

Området består av rv. 7 med sidearealer i bratt terreng. Området er derfor ikke universelt utformet.

4.12 Teknisk infrastruktur

4.12.1 Kabler, ledninger og belysning

Nettanlegg på strekningen er eid av Hallingdal kraftnett, Telenor og Bruse fiber. Det finnes ikke høyspenningsanlegg i nærhet til reguleringsområdet. Anleggene er i både luft- og bakkeutførelse, med hovedvekt på luftnett, og de er lokalisert langs store deler av strekningen.

Hallingdal kraftnett og Bruse fiber har noen få lokasjoner med kabelanlegg i nærhet til veg, mens Telenor har kabelanlegg i vegstrekningen som i sum utgjør rundt 800m. Eksisterende belysning finnes kun på strekningens stopplommer. Alt av mottatt eksisterende nettanlegg er vist på IN-tegninger og i modell.

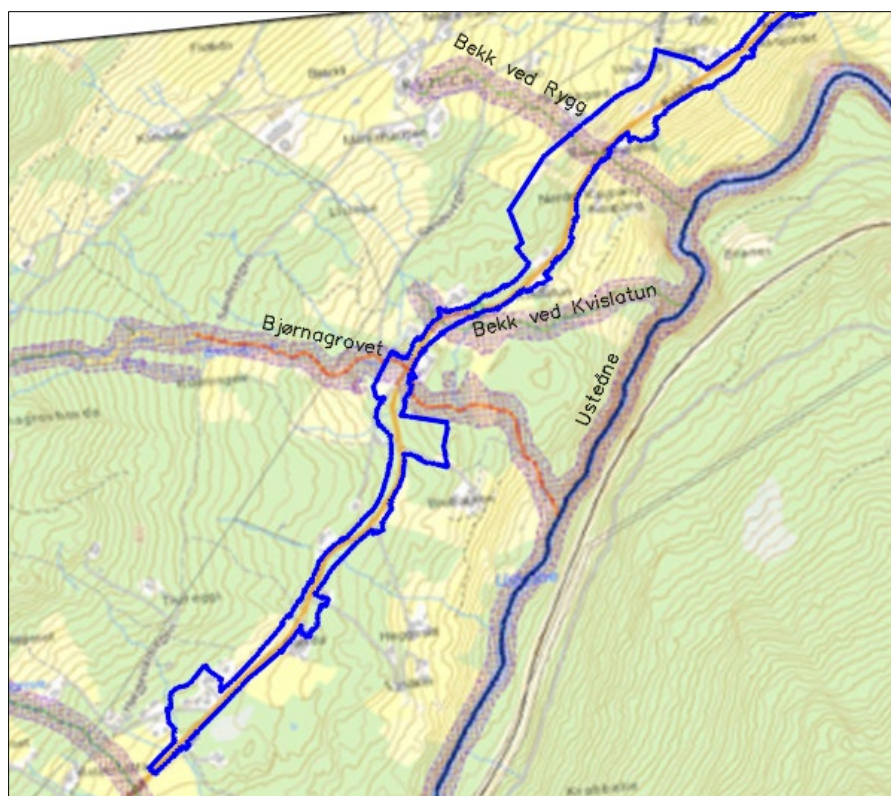
4.12.2 Vann og avløp

Innenfor planområdet er det registrert private vannbrønner [7]. Det er også registrert private vannledninger som krysser rv.7 og private septiktanker. Disse er beskrevet i de tekniske plantegningene som ligger vedlagt rapporten om hydrologi og overvann.

4.12.3 Overvann

Private jordbruksdreneringsledninger er registrert i henhold til innhentet informasjon fra Hol kommune og grunneiere, se tekniske plantegninger i vedlegg for detaljer. Vedlagte tekniske plantegninger viser registrerte kummer, stikkrenner og kulverter fra Statens vegvesens vegkart.

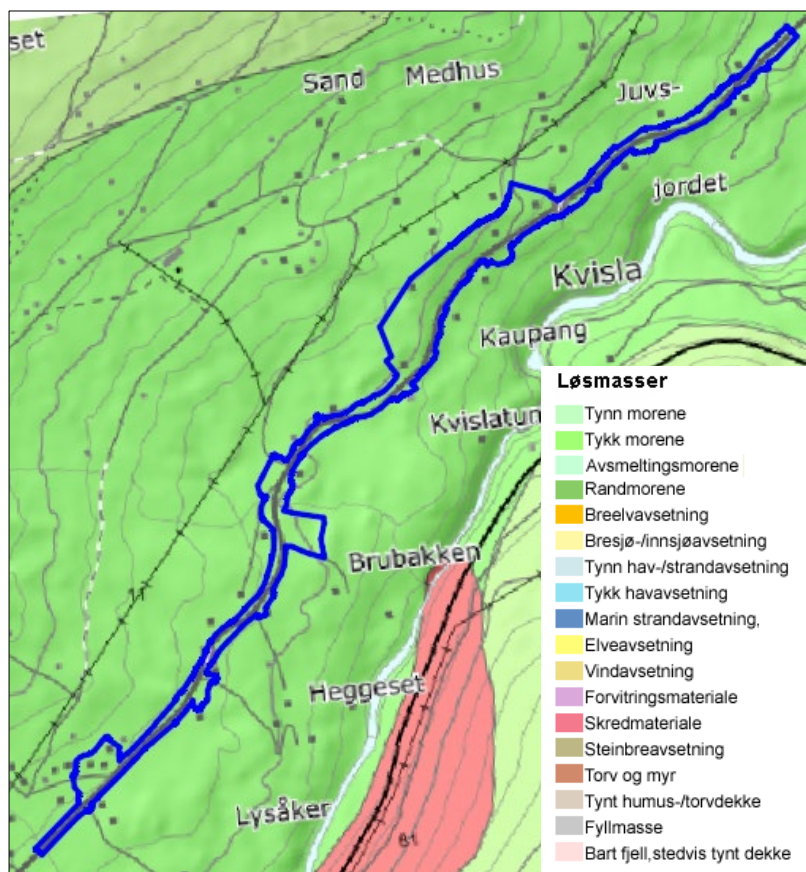
I dag er det åpen drenering og infiltrasjon i sidevegggrøft. Terrenget er stedvis bratt, og vegen er flere steder tilpasset terrenget med jordskjæring på innsiden av vegen og fylling på utsiden. Vegen ligger innenfor potensielle utløpsområder for flom i bekk og jordskred. Figur under viser aktsomhetsområder for flom. Det er tre bekker innenfor den prosjekterte vegstrekningen: Bekken ved Rygg, bekken syd for Kvislatun, samt Bjørnagrovet. Disse tre områdene langs vegstrekningen er spesielt utsatt for flom i bekk.



Figur 4-27 Aktsomhetskart for flom. Plangrense vist med blå linje [8].

4.13 Grunnforhold

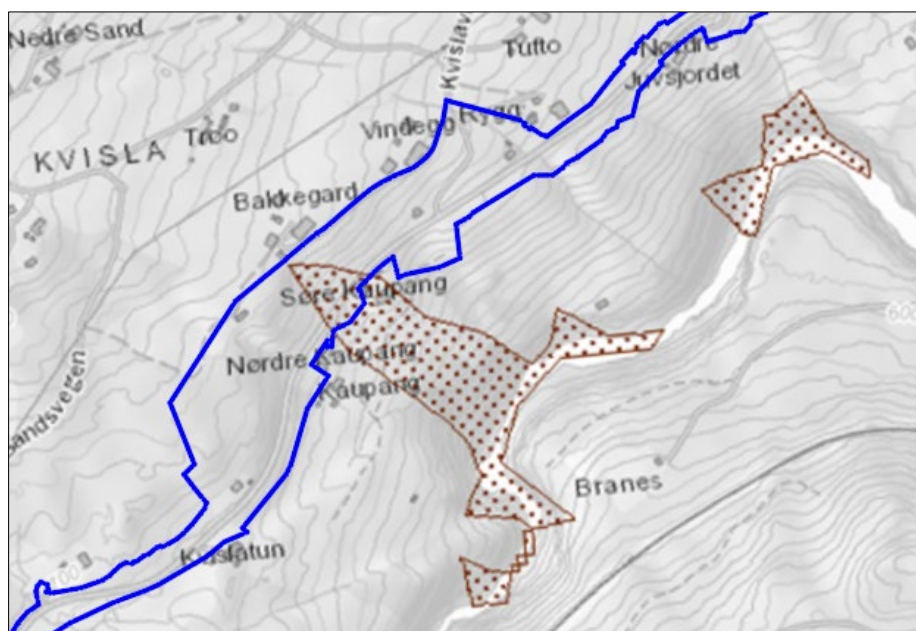
Løsmassen langs strekningen er på NGUs løsmassekart angitt som morene med stor utbredelse [9]. Morene kan inneholde alt fra leire til stein og blokker. Grunnundersøkelser utført i 2022 og i 1992 viser fast lagrede friksjonsmasser ned til berg. Det er ikke påvist sensitive eller kvikke leirmasser i grunnen.



Figur 4-28 NGU Løsmassekart [9]. Grønt areal viser morene.

Berg er registrert på mellom 1 – 20 m dybde. Prøveserier i de øvre meter viser sandig grusig materiale med noe silt og leire, og klassifiseres som T3 materiale.

På karttjenesten til NVE er det registrert aktsomhet for jord- og flomskredfare ved Søre Kaupang, se under. Aktsomhetsområdet strekker seg fra Bakkegard, over rv. 7 og ned til Usteåne.

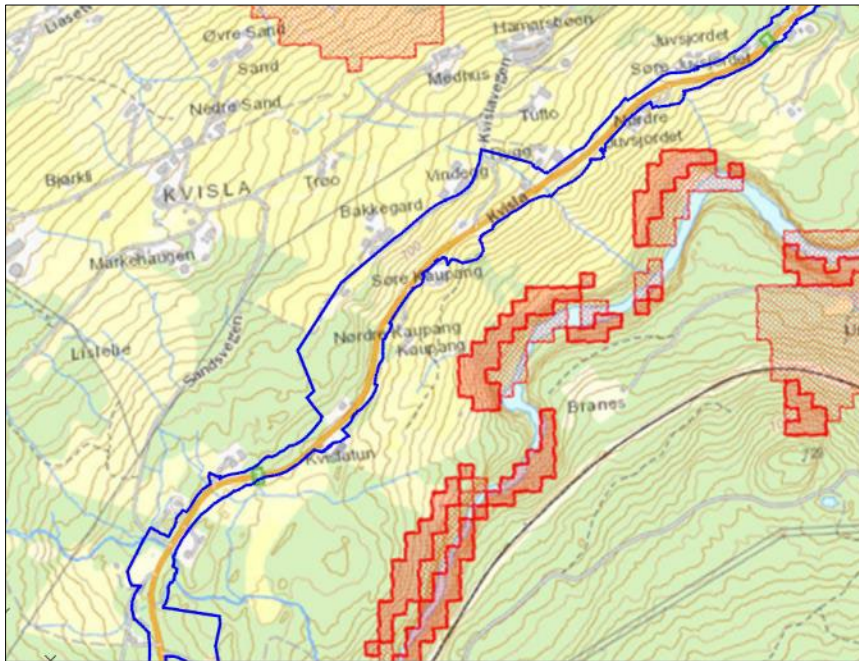


Figur 4-29 Aktsomhetsområde for jord- og flomskredfare vist i brunt. Plangrense vist med blå linje [10].

Mellom Kvisla og Søre Kaupang er det registrert 4 steinsprang og 2 jordskred, se under. 4 av hendelsene er registrert i perioden 2021-2022.



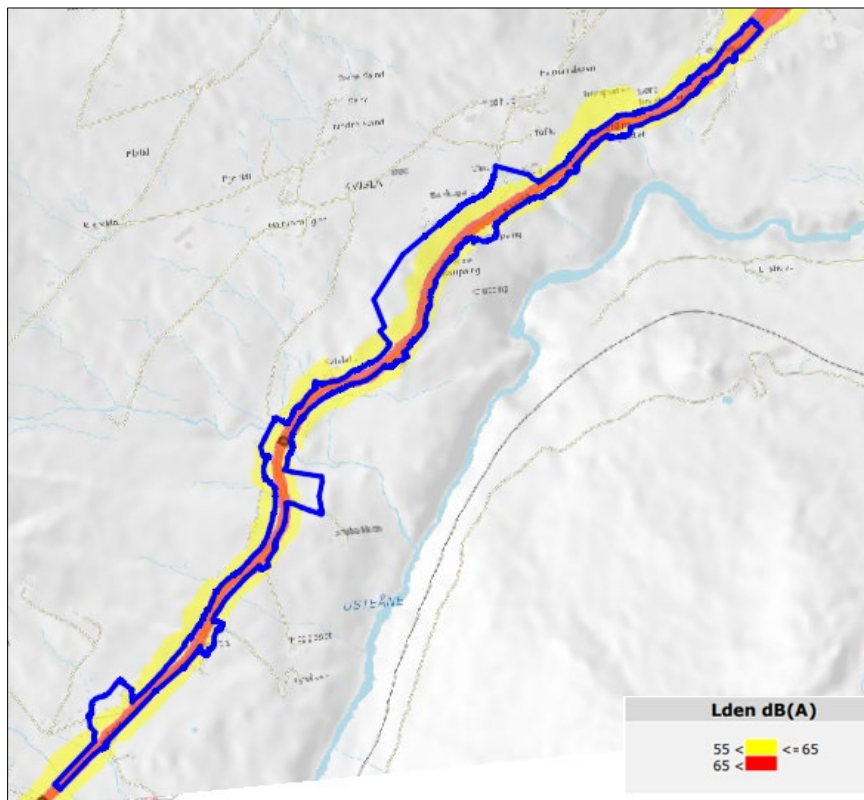
Figur 4-30 Jordskred vist med rød sirkel og steinskred vist med blå sirkel. Planavgrensningen vist med blå stiplede linje [11].



Figur 4-31 Kartet viser aktsomhet for snø- og steinsprang i rød skravur. Plangrense vist med blå linje [12].

4.14 Støyforhold

Planområdet ligger i både gul og rød støysone, se illustrasjon under. Det meste av støyen innenfor planområdet kommer fra rv. 7, se figur under.

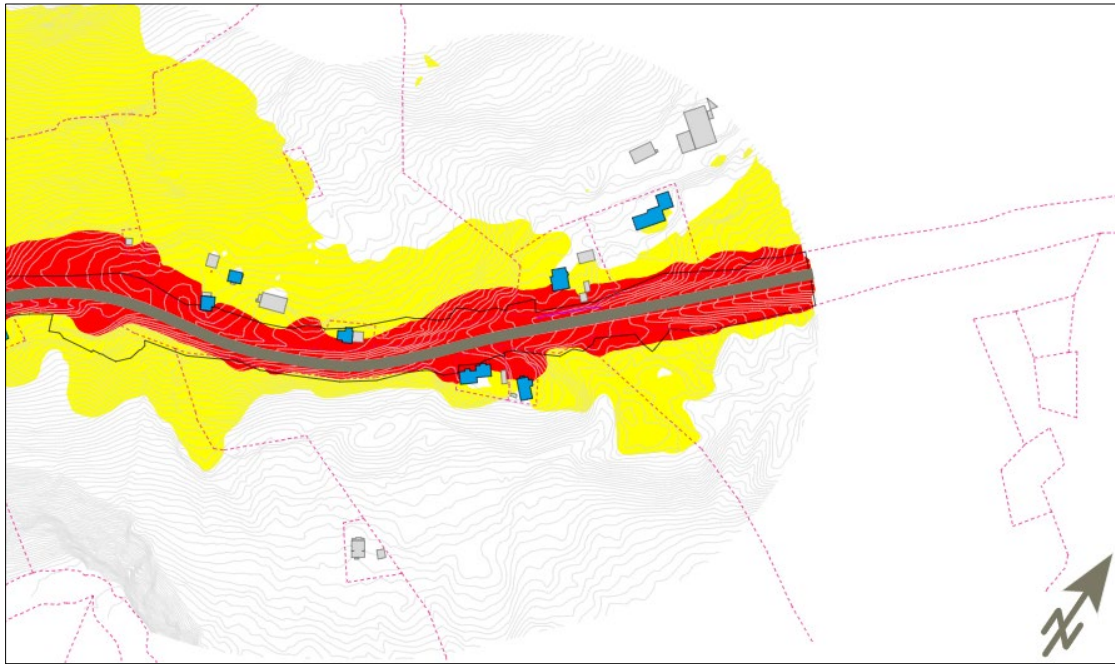


Figur 4-32 Støysituasjon i området [13]. Planområdet vist med blå linje.

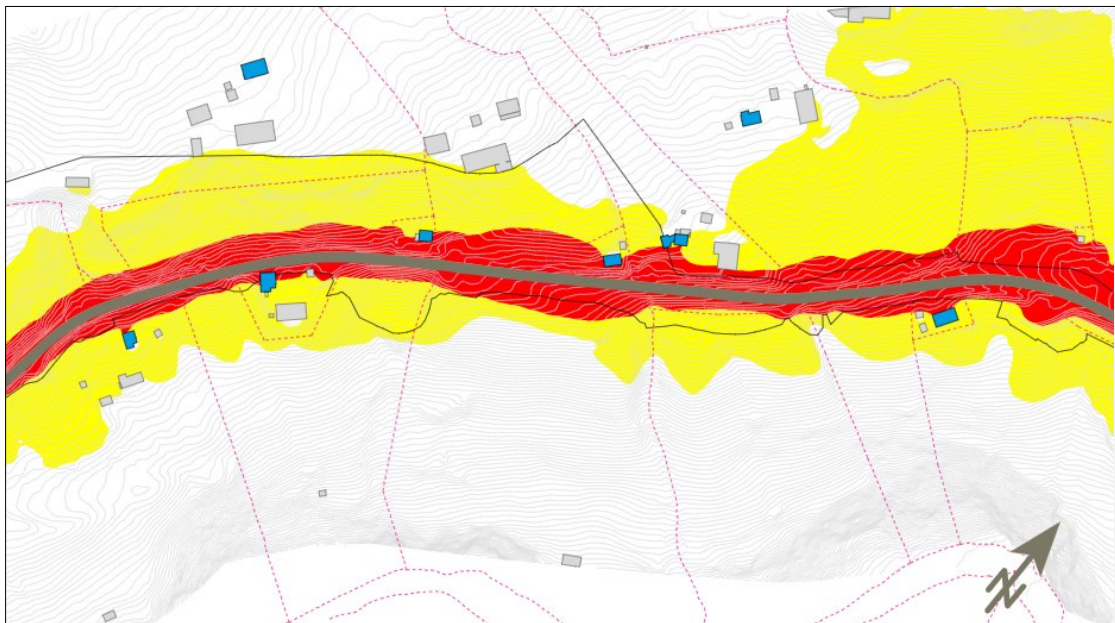
Det eksisterer boliger langs rv. 7 som i dag berøres av støy. Det er gjort beregninger støy 1,5m over terreng. Flere boliger ligger innenfor/grenser til rød støysone. Samtidig er det flere bygninger som ligger i gul støysone. Under vises eksisterende støysituasjon i området, vist fra retning Hagafoss mot Geilo. Nye byggetiltak skal forholde seg til Retningslinjer for støy i arealplanlegging T-1442/2021.



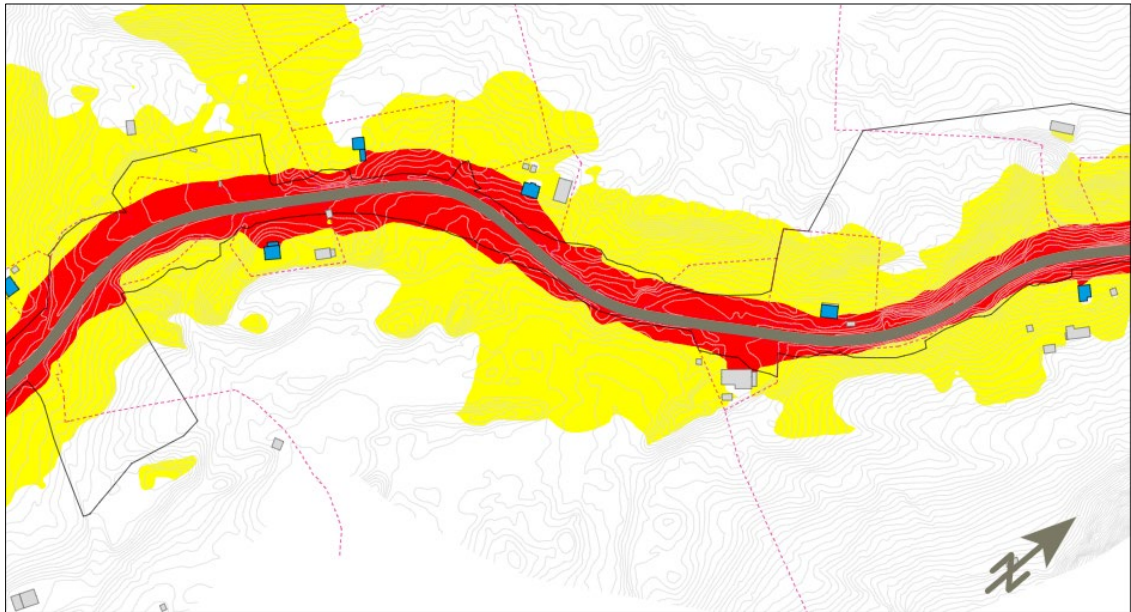
Figur 4-33 Tegnforklaring for figur 4-34 til 4-37 under.



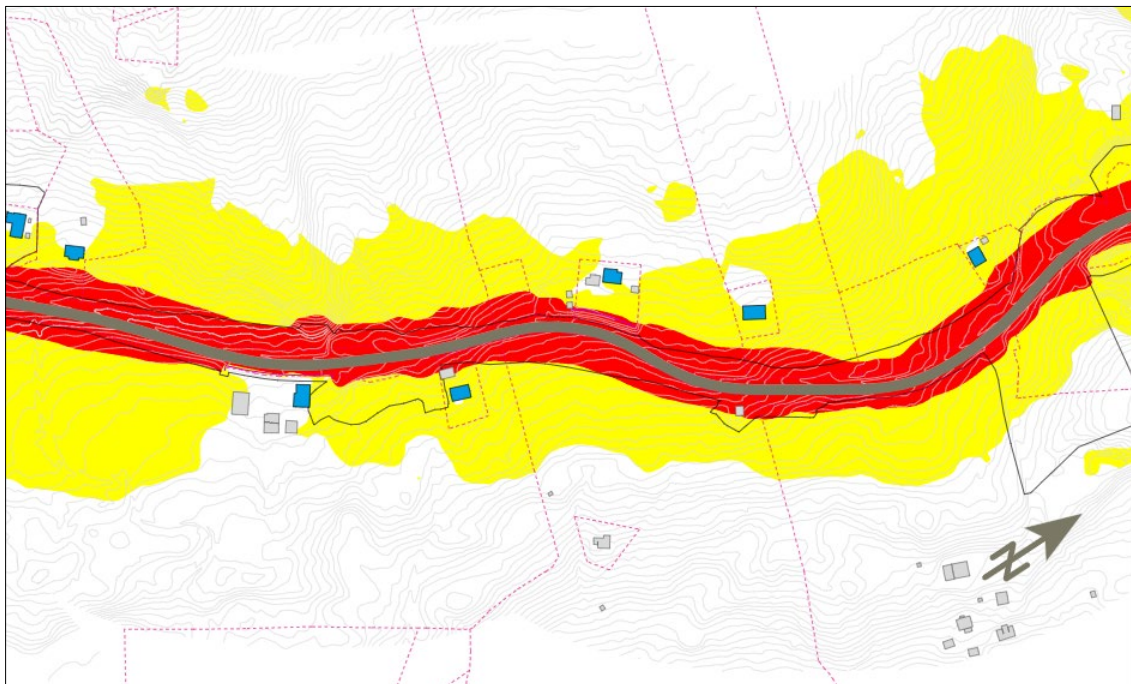
Figur 4-34 Eksisterende situasjon ved Granheim og Søre Juvsjordet, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 4-35 Eksisterende situasjon ved Kaupang og Kvislavegen, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 4-36 Eksisterende situasjon ved Kvislatun og Sandsvegen, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 4-37 Eksisterende situasjon ved Gjerda, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 4-38 Eksisterende situasjon ved Hølgjeslåtvegen, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5m.

4.15 Forurensning (Grunn, vann og luft)

Grunnundersøkelse

Det er gjennomført en miljøteknisk grunnundersøkelse i planområdet. Borearbeid med uttak av jordprøver ble utført av Rambøll i perioden 15.-21. mars 2022. Massene som det er tatt prøver av er uten påvist forurensning og er klassifisert med tilstandsklasse 1. Massene bestod hovedsakelig av en blanding av sand, grus og stein. På grunn av komprimerte og grove masser samt stein, ble det ikke tatt ut prøver i flere enn 9 punkter. Disse punktene er hovedsakelig plassert i den sørlige delen av tiltaksområdet.

Det er en generell mistanke om forurensning langs hele vegstrekningen. I byggeplanleggingen vil det derfor utarbeides en tiltaksplan for gravearbeidene som blant annet gir føringer for håndtering av massene, samt anbefalinger som gjelder evt. supplerende prøvetaking i tiltaksområdet. Det vil bli tatt prøver av masser som skal skiftes ut i eksisterende vegbane for å kartlegge forurensningsgraden i massene.

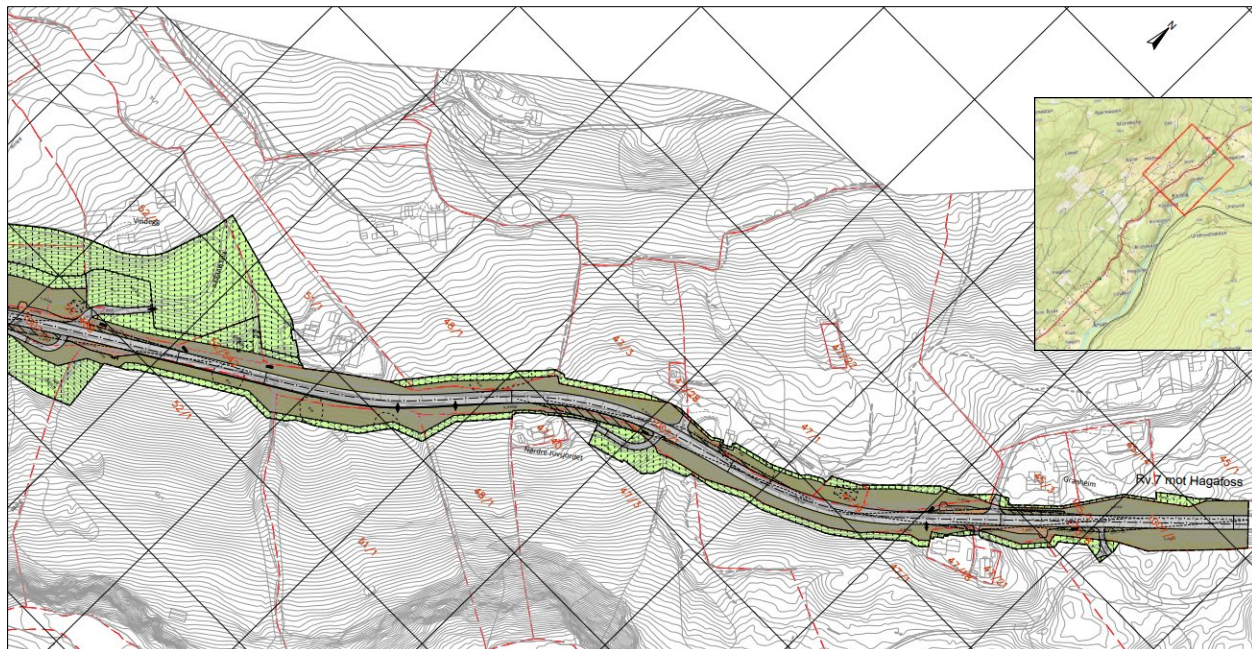
Luftforurensning

Det er ikke gjort målinger eller beregninger av luftkvalitet i planområdet. Planområdet ligger åpent og luftig, slik at det er god utskiftning av lufta. I områdene rundt ligger kun landbruks- og naturområder. Luftkvaliteten vurderes derfor ikke å være et problem i området.

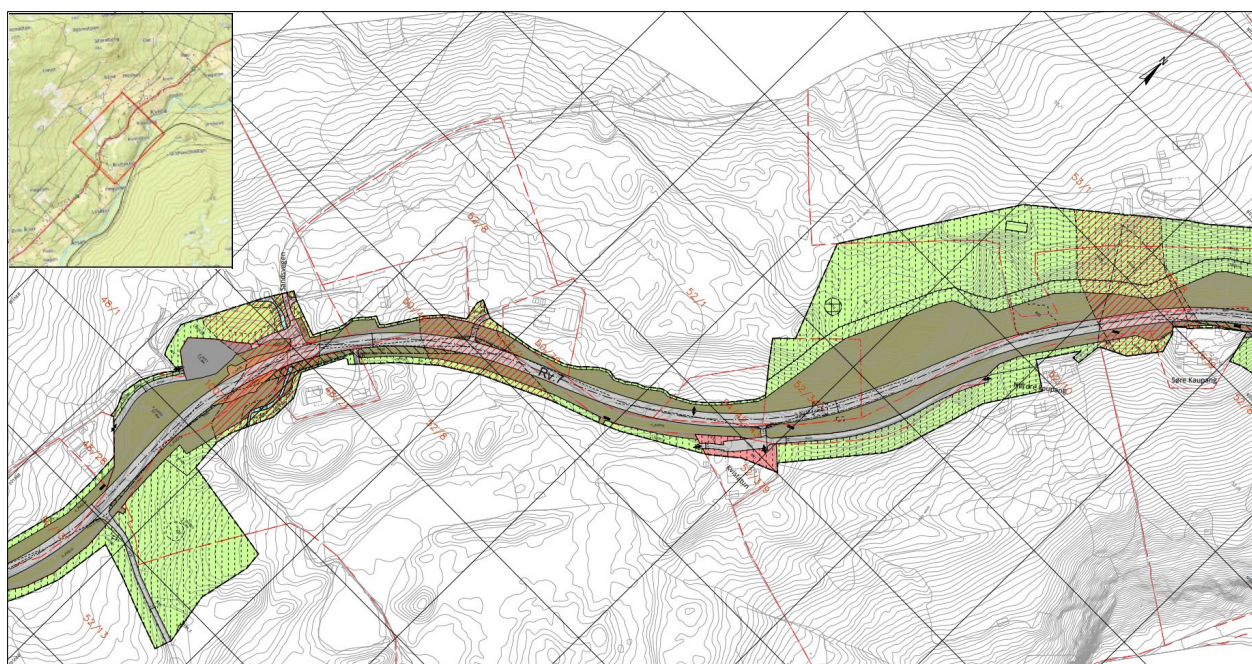
5. PLANFORSLAGET

5.1 Planens hensikt, avgrensning

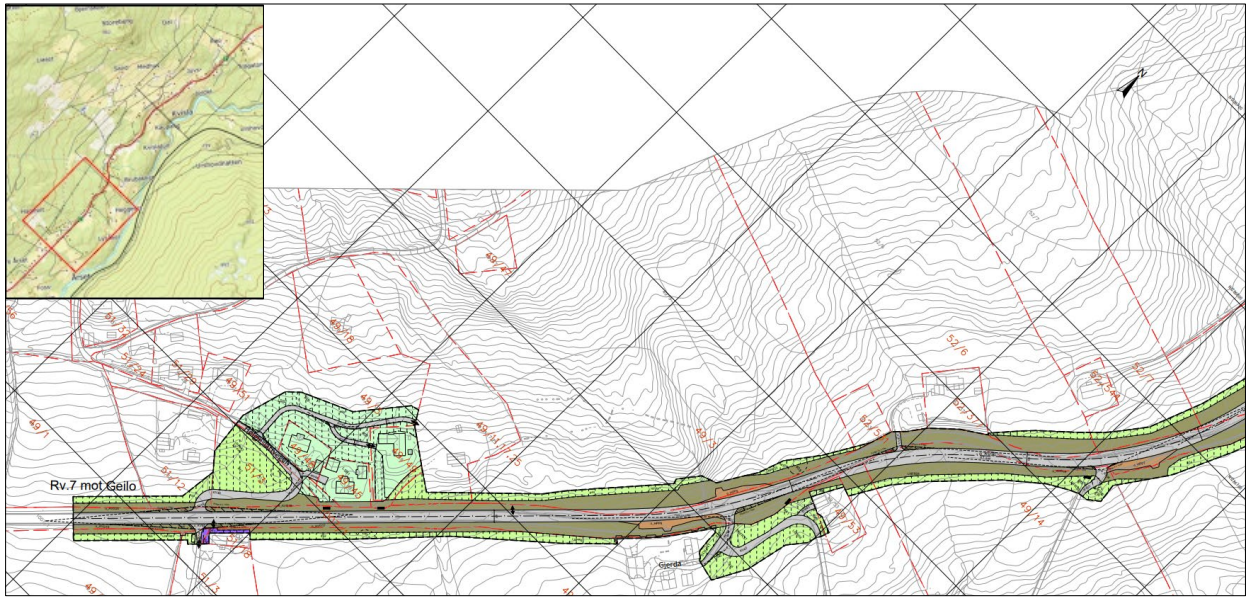
Hensikten med planen er å utbedre eksisterende rv. 7 på strekningen. Planen vil gi trafikantene bedre trafiksikkerhet og økt fremkommelighet. Planen med tilhørende bestemmelser gir føringer for hvordan vegen kan bygges. Se utsnitt av plankart.



Figur 5-1 Plankart del 1. Utsnitt fra Granheim til Kvislavegen.



Figur 5-2 Plankart del 2. Utsnitt fra Kvislavegen til Brubakken.



Figur 5-3 Plankart del 3. Utsnitt fra Brubakken til Hølgjeslåtvegen.

5.2 Reguleringsformål - oversikt

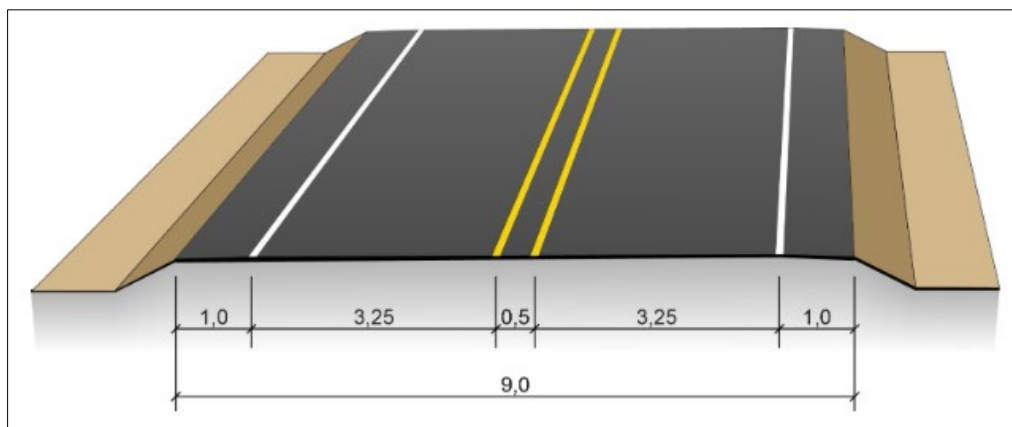
Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1169 - Annen offentlig eller privat tjenesteyting (2)	0,7
1300 - Næringsbebyggelse	0,1
Sum areal denne kategori:	0,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjørevæg (44)	35,7
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	1,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (20)	63,2
2025 - Holdeplass/plattform (9)	2,5
Sum areal denne kategori:	102,6
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for løndbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (42)	78,1
5210 - Spredt boligbebyggelse (2)	6,7
Sum areal denne kategori:	84,8
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner	Areal (daa)
6610 - Naturområde i sjø og vassdrag (2)	0,2
Sum areal denne kategori:	0,2
Totalt alle kategorier:	188,5

Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
140 - Frisikt (31)	3,0
310 - Ras- og skredfare (3)	4,6
320 - Flomfare (3)	12,1
540 - Hensyn grønstruktur (3)	1,0
730 - Båndlegging etter lov om kulturminner (2)	0,0
Sum areal denne kategori:	20,6
Totalt alle kategorier: 20,6	

Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelsesområder	Areal (daa)
0 - Midlertidig bygge- og anleggsområde (44)	81,8
6 - Sikre verneverdier i bygninger, andre kulturminner og kulturmiljøer (11)	3,0
10 - Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak (2)	1,0
Sum areal denne kategori:	85,7
Totalt alle kategorier: 85,7	

5.3 Standard

Det er i forbindelse med planforslaget gjort en vurdering av fartsgrensen på strekningen basert på fartsgrensekriteriene (2021). Rv. 7 er en nasjonal hovedveg og dimensjoneres etter ÅDT og vegklasse. Siden rv. 7 ikke betegnes som en skoleveg samt at planforslaget sanerer flere avkjørsler, er det valgt å benytte dimensjoneringsklasse for H1-veg med fartsgrense 80 km/t.



Figur 5-4 Normalprofil for dimensjoneringsklasse H1

På bakgrunn av dimensjoneringsklasse for H1-veg med fartsgrense 80 km/t legger planforslaget opp til følgende standard:

- Strekningen skal utbedres til vegbredde 9 m inkludert skuldre.
- Horisontalgeometrien rettes ut, minste kurveradius blir 250 m og det legges inn breddeutvidelse i kurvene.
- Bredere skuldre (1,0 m på hver side).
- Ved tre-feltsveien i starten av prosjektet ved Røo, samt ved Hølgjeslåttvegen, senkes høybrekkskurven på rv. 7.
- Det gjennomføres tiltak mot utforkjøring (kurveutbedring, rekkverk og sideterreng).
- Bæreevnen skal forsterkes på delstrekninger der det er behov for dette.
- Det legges opp til tilstrekkelig overvannshåndtering og drenering.
- Antall kryss og avkjørsler reduseres fra 31 til 21 og siktkravene i alle kryss og avkjørsler oppfylles.
- Ved breddeutvidelse av vegen er det sikret at eksisterende holdeplasser har tilstrekkelig bredde til at bussen kommer ut av vegbanen ved stopp. Eksisterende og nye holdeplasser skal utformes med opphevet venteareal, belysning og nytt vegrekkverk.
- Vegbelysning ut over belysning ved bussholdeplassene er ikke en del av tiltaket.
- Ny drenering og overvannsløsninger for hele strekningen.
- Det benyttes både åpne og lukka grøfter. På strekningen hvor det er smalest (ca. 1500m) er det lagt inn lukka grøfter for å redusere inngrepet i skråningen på oversiden av vegen.

Det er ikke reguleringsplanen som fastsetter fartsgrensen langs rv. 7, men det er et mål om at utbedringene medfører at hele strekningen kan skiltes opp til 80 km/t når tiltak er gjennomført.

Endelig detaljering innenfor de rammer reguleringsplanene gir, vil bli utført når tiltaket byggeplanlegges.

5.4 Tiltak for kollektivreisende

I samarbeid med busselskapet Brakar AS er det foretatt en gjennomgang av foreslåtte tiltak på dagens bussholdeplasser langs rv. 7. Antall bussholdeplasser og deres plassering opprettholdes i stor grad som i dagens situasjon, med unntak av enkelte forflytninger.

Dette gjelder busslommene:

- Vindeggleet (retning vest, mot Geilo)
- Veslehaug (retning øst, mot Hagafoss).

Vindeggleet flyttes omtrent 65 m vestover på grunn av ny avkjøring til Kvislavegen. Veslehaug flyttes omtrent 80 m vestover på grunn av bedre arealutnyttelse og omlegging av avkjørsler til Gjerda (gårds- og bruksnummer: 49/3,14) og Lysåker (49/53 og 49/93).

Planforslaget har avsatt areal til at utbedringsstandard benyttes for bussholdeplassene. Holdeplasser som blir berørt av vegprosjektet, vil bli utbedret i tråd med utbedringsstandard. Bussholdeplassene utformes med opphevet venteareal (repos) og belysning, slik at de bussreisende blir synlige og står trygt. Nytt vegrekkverk bidrar også til økt sikkerhet. Flere holdeplasser gis trafiksikker kobling mot nærmeste avkjørsel.

5.4.1 Tiltak for myke trafikanter

Innenfor planområdet er det ikke skoler eller andre viktige målpunkter som utløser krav om separat gang- og sykkelveg. Håndbok N100 skriver at «*Dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn, eller strekningen er skoleveg, bør det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg. Alternativt bør gang- og sykkeltrafikken avvikles på lokalt vegnett.*»

Planområdet er kjennetegnet av spredt bebyggelse. Det er ikke skoler innenfor planområdet, og begrenset bruk av bussholdeplasser, som medfører at potensialet for antall gående og syklende langs rv. 7 er betydelig under 50 i et normaldøgn. Se kapittel 4.8.4. for passasjertall for busslinjene.



Figur 5-5 Bilde fra Kaupang som viser eksisterende situasjon. En breddeutvidelse til 9 m vil allerede medføre betydelige terrenginngrep og beslag av dyrka mark. Etablering av en separat gang- og sykkelveg vil medføre innløsning av bebyggelse, enda mer beslag av dyrka mark og større virkning på landskap.

Rv. 7 er i dag ikke egnet for myke trafikanter, da vegen mange steder har svært smale skulder og dårlig sikt i kurver. Med en breddeutvidelse av rv. 7 til 9 m inkludert skulder på 2 x 1 m og utretting av kurver, vil situasjonen for myke trafikanter bli noe bedre langs rv. 7.

Det legges ikke til rette for gang- og sykkelveg langs rv. 7 innenfor planområdet. Vurderingen for dette:

- 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.

Hol kommune har satt av framtidig gang/sykkelveg for strekningen i trafiksikkerhetsplan og har vurdert og spilt inn dette i planprosessen. Det legges ikke til rette for dette i reguleringsarbeidet med bakgrunn i punktene som listet opp over.

Planforslaget legger 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.

5.4.2 Eiendommer som må erverves

Planforslaget legger opp til at følgende eiendom erverves:



Figur 5-6 viser eiendom med gnr./bnr. 52/542 som skal erverves.

5.4.3 Avkjørsler og kryss

Det er totalt 27 avkjørsler/kryss og 4 landbruksadkomster langs dagens strekning. En rekke av disse har uheldig utforming på grunn av terrenget. Reguleringsplanen har derfor hatt fokus på avkjørsler og kryss da en utbedring/flytting/sanering av disse er vesentlig for å nå målet om en mer trafikksikker rv. 7.

Antall kryss og avkjørsler reduseres fra 31 til 21 og siktkravene i alle kryss og avkjørsler oppfylles.

Avkjørsler mot rv. 7 som saneres:

- 47/9, Kvisla 79
- 52/542, Kvisla 91
- 52/347, Kvisla 95

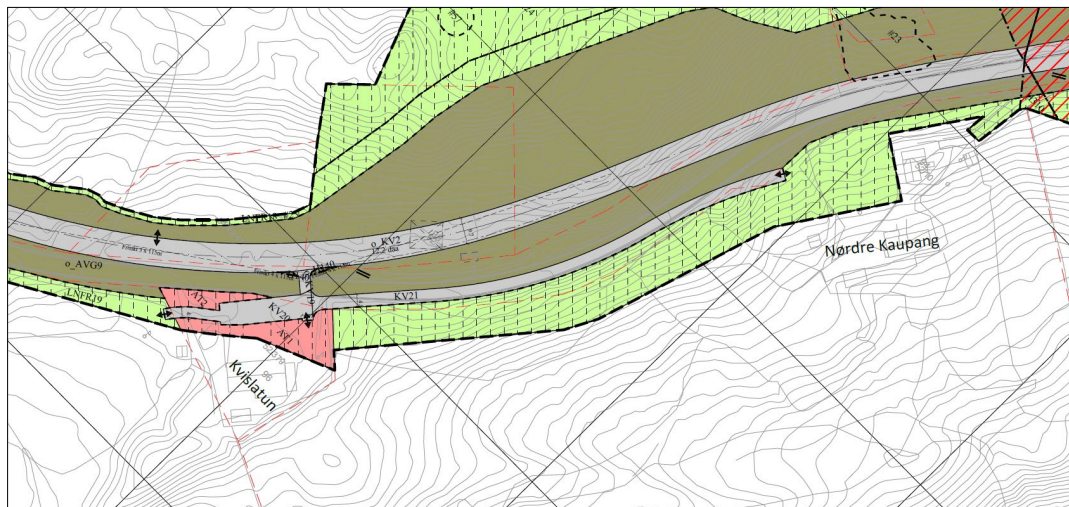
Avkjørsler mot rv. 7 som legges om og/eller samles er:

- 52/10, Kvisla 94/Nordre Kaupang – ny adkomst via avkjøring til Kvislatun
- 52/8, landbruksadkomst – ny adkomst via avkjøring til Kvislatun
- 52/544, Kvisla 105 og renovasjonsareal – ny adkomst via Sandsvegen
- 48/28, Kvisla 107 – ny adkomst via Sandsvegen
- 49/53, Kvisla 120 og Lysåker – ny adkomst slått sammen med 49/3,14, Kvisla 130/Gjerda
- 49/11,17,25, Kvisla 131 – ny adkomst via Hølgjeslåttvegen
- 49/49, Kvisla 133 – ny adkomst via Hølgjeslåttvegen
- Hølgjeslåttvegen – endret geometri på grunn av stigningsforhold

Nordre Kaupang gnr./bnr. 52/10 legges via adkomst til Kvislatun ved gjenbruk av eksisterende rv. 7, se under. I tillegg får landbruksadkomst 52/8 ny adkomst via avkjøring til Kvislatun.



Figur 5-7 Eksisterende adkomst til Nørdre Kaupang legges om. Adkomst kobles på rv. 7 ved Kvislatun.



Figur 5-8 Eksisterende adkomst til Nørdre Kaupang fra øst saneres og legges om via Kvislatun.

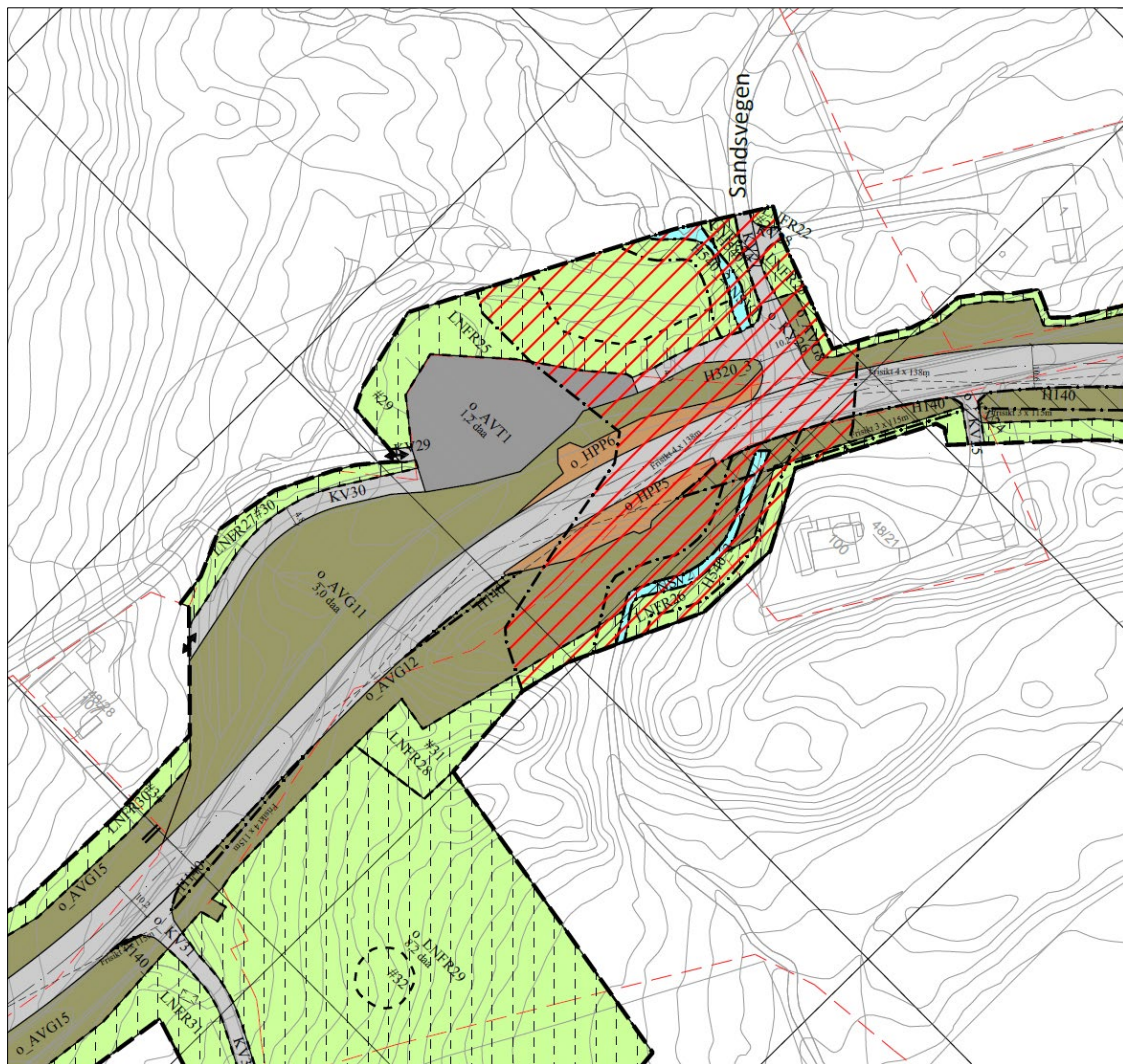
Kvisla 107 gnr./bnr. 48/28 får ny adkomst via Sandsvegen, se under. Adkomst til Kvisla 105 legges også via Sandsvegen.



Figur 5-9 Eksisterende adkomst til Kvisla 107 saneres [Google maps: StreetView].



Figur 5-10 Adkomst til Kvisla 107 legges om og kobles på Sandsvegen [Google maps: StreetView].

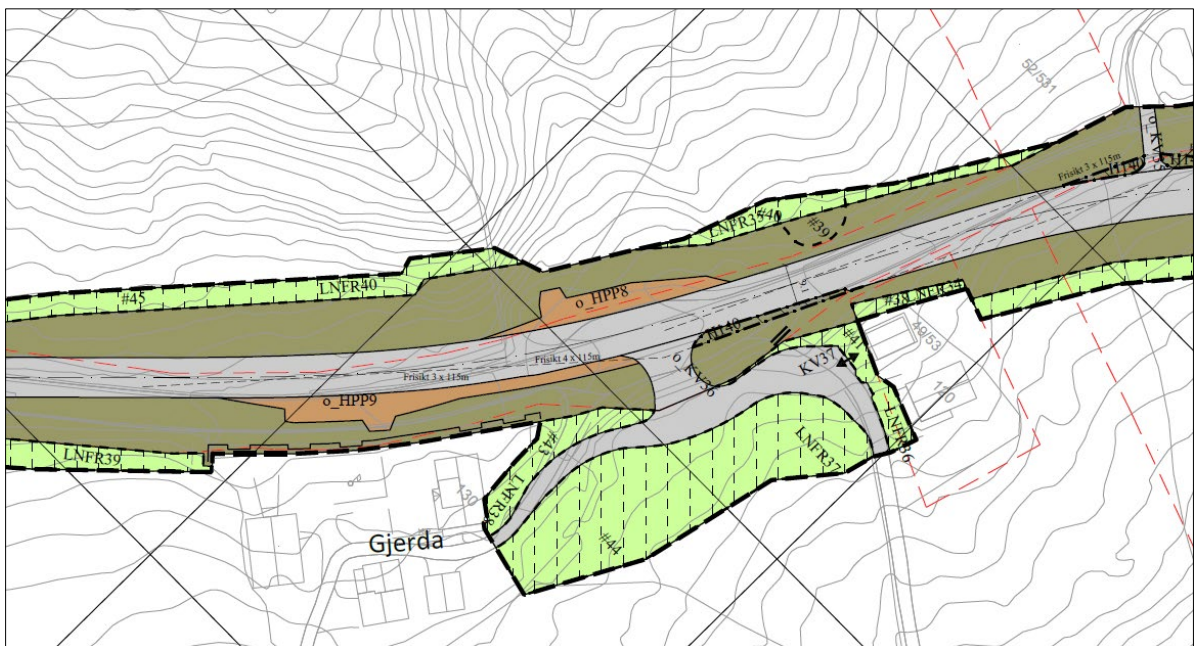


Figur 5-11 Eksisterende avkjørsel til Kvisla 107 gnr./bnr. 48/28 saneres og legges om via Sandsvegen.

Kvisla 120 gnr./bnr. 49/53 og Lysåker får ny adkomst slått sammen med 49/3,14, Kvisla 130/Gjerda, se under.



Figur 5-12 Eksisterende avkjørsler til Kvisla 120 og Gjerda.



Figur 5-13 Eksisterende avkjørsel til Kvisla 120 gnr./bnr. 49/53 og Lysåker saneres og flyttes til Gjerda.

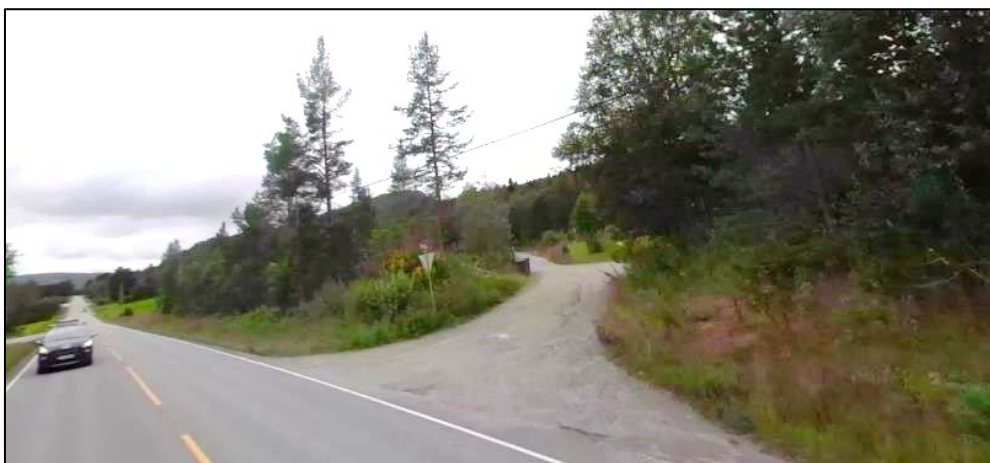
Hølgjeslåttvegen legges om på grunn av stigning, og Kvisla 133 og 131 gnr./bnr. 49/49 og 49/11 vil få ny adkomst via Hølgjeslåttvegen, se under.



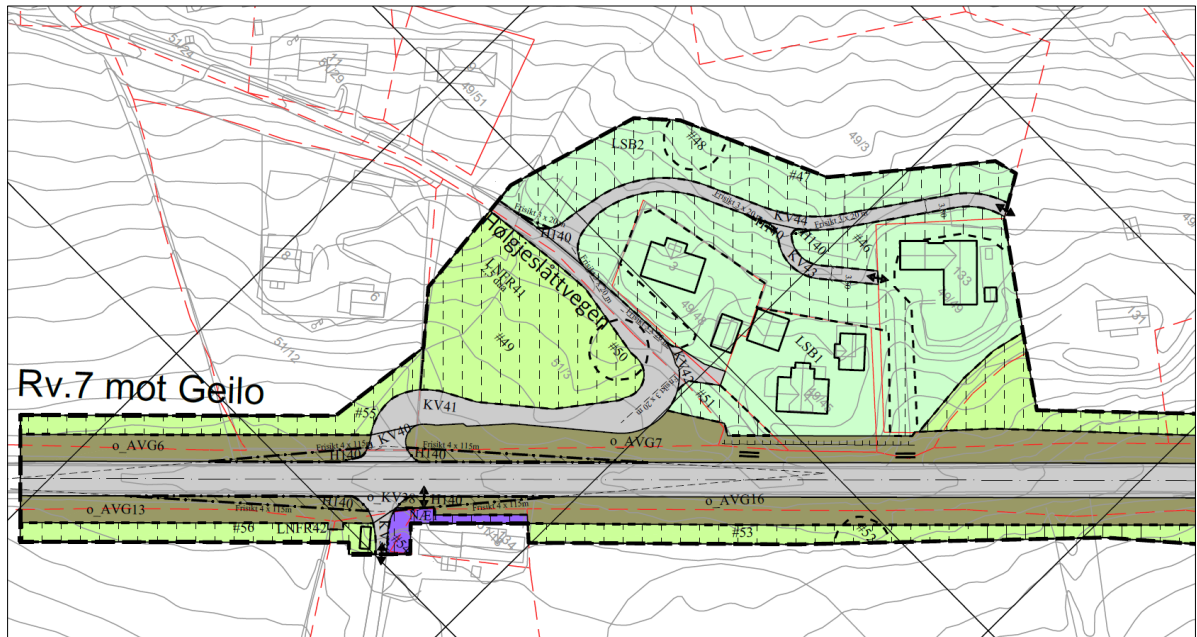
Figur 5-14 Eksisterende avkjørsler til Kvisla 131 og 133 samt Hølgjeslåttvegen.



Figur 5-15 Eksisterende avkjørsler til Kvisla 131 og 133 saneres [Google maps: StreetView].



Figur 5-16 Eksisterende Hølgjeslåttvegen saneres og legges om lengre vest, sett fra øst mot vest [Google maps: StreetView].



Figur 5-17 Hølgjeslåtvegen legges om. Adkomst fra rv. 7 til Kvisla 131 og Kvisla 133 får ny adkomst via Hølgjeslåtvegen.

5.5 Byggegrenser og anleggsbelter

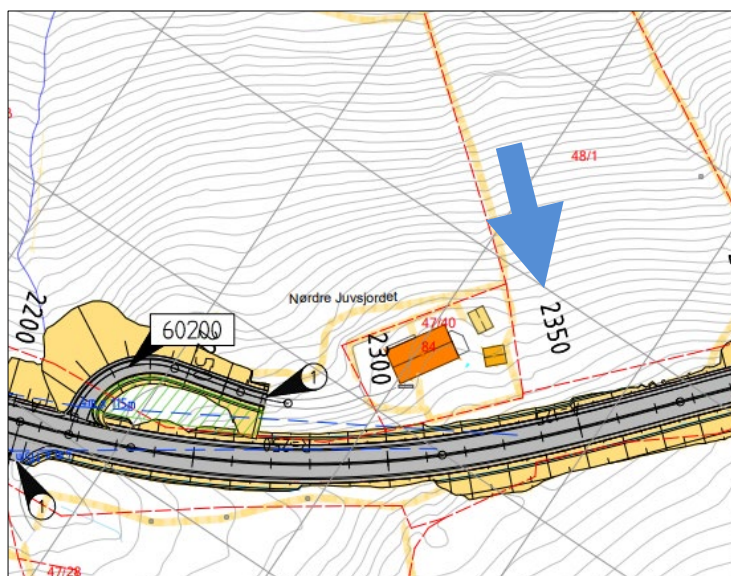
Byggegrense mot rv. 7 er 50 m som fastsatt i vegloven og vises ikke plankartet.

Planen viser med stripeskravur det arealet som går med til nødvendige, midlertidige anleggsbelter for gjennomføringen av vegbyggingen. Anleggsbeltene kan bli brukt under arbeidet med vegen, som for eksempel til anleggsveger, omkjøringsveger, lagerområder, massehåndtering og til forskjellige riggområder. Disse midlertidige områdene vil tilbakeføres til underliggende formål etter at vegen er bygget og arealene skal istandsettes i henhold til framtidig bruk etter at anlegget er ferdigstilt.

5.6 Beskrivelse av strekningen fra øst til vest

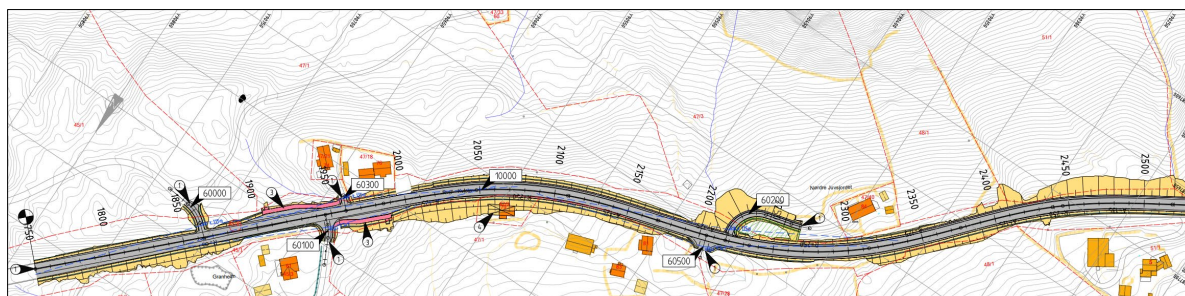
Planen strekker seg fra Røo (retning Hagafoss) til Årset i vest (retning Geilo). Under følger illustrasjoner og beskrivelse av tiltaket fra Røo i øst til Årset i vest.

Profilnummeret er å finne i tegningene og blir brukt videre i beskrivelsen. I kartet under er profilnummer 2350 eksempelvis markert (blå pil i figur 5-17).



Figur 5-18 viser angivelse av profilnr. med pil (eksempel).

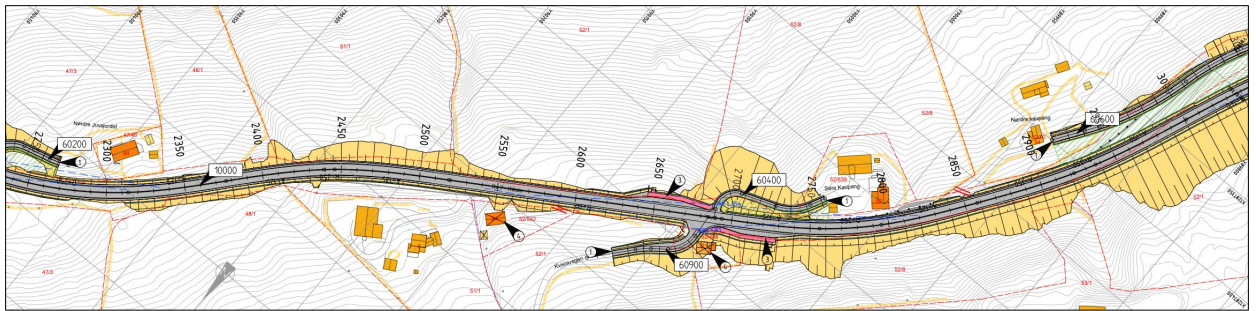
Røo/Granheim og Nordre Juvsjordet – Profil (PR) 1750-2350:



Figur 5-19 Utsnitt fra C01-tegning. Hagafoss ligger i retning mot venstre (nord nedover i utklipp), sett ved Granheim og Nordre Juvsjordet.

- PR. 1830-1860: Høybrekket ved «trefelten» senkes.
- PR. 1860-1870: Avkjørsel øst for Røo holdeplass legges om noe lengre øst og bort fra holdeplass.
- PR. 1940-1960: Eksisterende avkjørsler ved Granheim opprettholdes.
- PR. 1980-1990: Kvisla 79 gnr./bnr. 47/9 inkludert avkjørsel saneres på grunn av kurvatur på veg og sideterreng.
- PR. 1810-2010: Eksisterende bussholdeplasser opprettholdes.
- PR. 1960-2180: Tiltaket krever skjæringer øst for Røo holdeplass.
- PR. 2200-2210: Eksisterende avkjørsel ved Søre Juvsjordet opprettholdes.
- PR. 2210-2220: Avkjørsel ved Nordre Juvsjordet legges noe om. Avkjørselen flyttes østover med en større fylling.
- PR. 1750-2350: Vegen utbedres og rettes ut og får dermed større fyllinger og skjæringer.

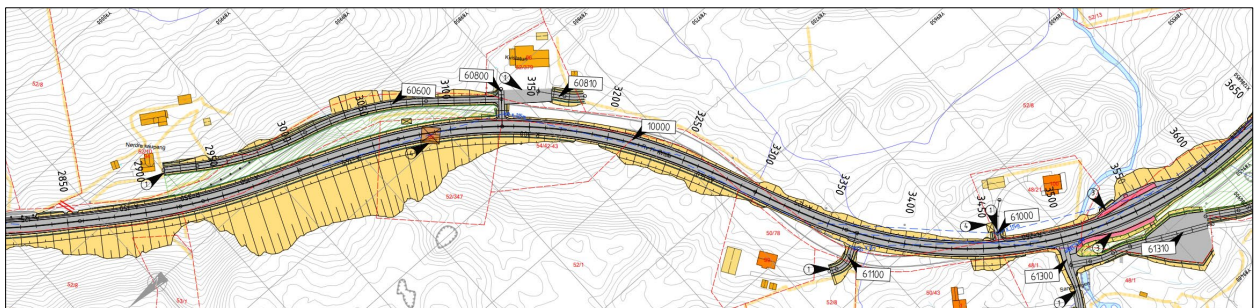
Nordre Juvsjordet til Nordre Kaupang – Profil (PR) 2350-2900



Figur 5-20 Utsnitt fra C02-tegning ved Nordre Juvsjordet og Nordre Kaupang. Avkjørsel til Kvislavegen 5 er sanert ved rv. 7 og koblet på Kvislavegen. Hagafoss ligger i retning mot venstre.

- PR. 2520-2520: Avkjørsel til Kvislavegen 5 gnr./bnr. 51/1 er allerede lagt om fra rv. 7 til Kvislavegen.
- PR. 2680-2700: Avkjørsel til Søre Kaupang, Kvisla 92 gnr./bnr. 52/639, flyttes lengre østover og nærmere bussholdeplassen.
- PR. 2830-2850: Eksisterende avkjørsel til Nordre Kaupang, Kvisla 94 gnr./bnr. 52/10, saneres og legges via Kvislatun (PR. 3130-3140). Avkjørselen vil ligge ca. der eksisterende rv.7 ligger i dag, se figur under.
- PR. 2680-2690: Kvislavegen 2 gnr./bnr. 52/488, PR. 2590-2600: Kvisla 91 gnr./bnr. 52/542 og PR. 3110-3120: Kvisla 95 gnr./bnr. 52/347 saneres.
- PR. 2630-2900: Vegen utbedres og rettes ut og får dermed større fyllinger og skjæringer.

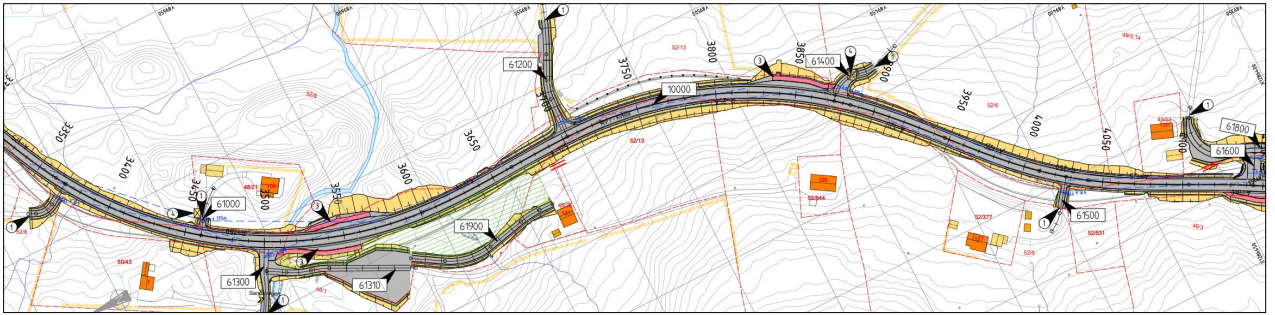
Nordre Kaupang til Sandsvegen – Profil (PR) 2900-3500



Figur 5-21 Utsnitt fra C03-tegning. Eksisterende avkjørsel til Nordre Kaupang saneres og legges via Kvislatun. Hagafoss ligger i retning mot venstre.

- PR. 3160-3180: Ved Kvislatun opparbeides det en tilkomst til landbrukseiendom sør for rv. 7. Kvislatun er regulert som LNF i kommuneplanen. Deler av Kvislatun reguleres til annen offentlig eller privat tjenesteyting – forsamlingslokale, da Kvislatun per dags dato er et forsamlingslokale. Resterende del av Kvislatun ligger ikke innenfor varslingsområdet og reguleres derfor ikke.
- PR. 3360-3380: Kvisla 99 får en forlenget avkjørsel.
- PR. 3450-3470: Adkomstvegene til Kvisla 100 og PR. 3690-3710: Brubakken justeres ettersom rv. 7 rettes ut.
- PR. 2900-3500: Vegen utbedres og rettes ut og får dermed større fyllinger og skjæringer.

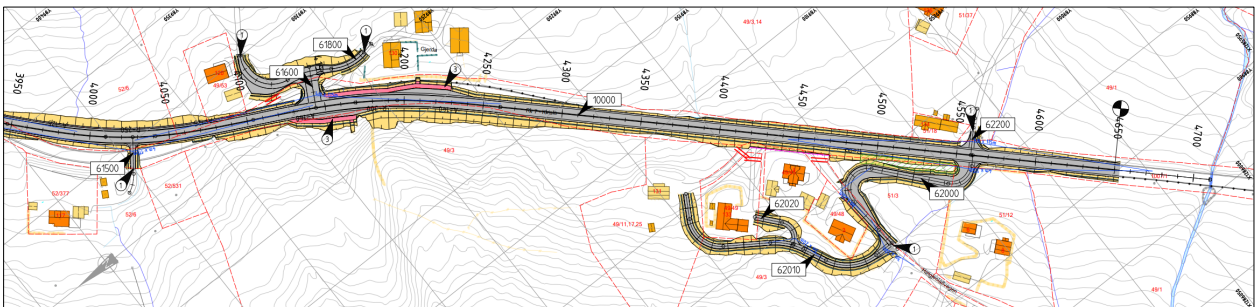
Sandsvegen til Heggeset/Gjerda- Profil (PR) 3500-4050



Figur 5-22 Utsnitt fra C04-tegning mellom Sandsvegen og Heggeset/Gjerda. Geilo ligger i retning mot høyre.

- PR. 3500-3590: Plassen vest for Sandsvegen reguleres til annen veggrunn – teknisk anlegg.
- PR. 3500-3520: Ny kulvert under rv. 7 ved Bjørnagrove
- PR. 3680-3700: Eksisterende avkjørsel til Kvisla 107 saneres og kobles på Sandsvegen.
- PR. 3870-3880: Adkomstvegen til Kvisla 114 og 116 justeres slik at den ikke kobler seg på bussholdeplassen.
- PR. 4020-4030: Adkomstvegen til Kvisla 117 forlenges ettersom rv. 7 rettes ut.
- PR. 3500-4050: Vegen utbedres og rettes ut og får dermed større fyllinger og skjæringer.

Heggeset/Gjerda til – Profil (PR) 4050-



Figur 5-23 Utsnitt fra C05-tegning ved Veslehaug holdeplass og Hølgjeslåttvegen. Geilo ligger i retning mot høyre.

- PR. 4110-4130: Adkomstvegen til Lysåker saneres og kobles på adkomsten til Gjerda.
- PR. 4190-4250: Veslehaug bussholdeplass i retning Hagafoss flyttes ca. 50 m vestover retning Geilo.
- PR. 4410-4430: Eksisterende avkjørsel til Kvisla 131 og 133 saneres og kobles på Hølgjeslåttvegen.
- PR. 4420-4470: Høybrekket ved Hølgjeslåttvegen senkes. Dette fører til skjæring på nordsiden av vegen. Eksisterende avkjørsel til Hølgjeslåttvegen flyttes vestover.
- PR. 4050-4650: Vegen utbedres og rettes ut og får dermed fyllinger og skjæringer.

5.7 Teknisk infrastruktur

5.7.1 Kabler, ledninger og belysning

Deler av eksisterende nettanlegg kommer i konflikt ved justering av veglinje og oppgradering til vegklasse H1. Vegklasse H1 setter krav til sikkerhetsavstand på 7 m og plassering av master og annet teknisk utstyr må vurderes i forhold til dette. Innenfor sikkerhetsavstanden må utstyr være ettergivende dersom vegrekkverk ikke benyttes.

Telenor sanerer/fjerner eksisterende luftnett i konflikt. Telekabler på strekningen ønskes beholdt så lenge dette ikke medfører store kostnader ved omlegging.

Hallingdal kraftnett legger ned alt sitt luftnett til kabel på strekninger som kommer i konflikt, gjelder også alle veikryssinger. Bruse Fiber må følge Hallingdal kraftnett da de benytter samme master.

Belysning ved stopplommer endres fra tremaster og luftstrek til stålmaster og kabelanlegg grunnet Hallingdal kraftnett sin sanering av luftnett. Dagens direktekoblede lyspunkter endres til målt anlegg tilhørende vegvesenet. Løsning med 1 lysmast pr. stopplomme anses som tilstrekkelig og videreføres, plasseringen tilstrebes sentralt i forhold til av- og påstigningsområdet. Veilyskabler forlegges i trekkerør og det etableres trekkekummer ved veikryssinger med ekstra trekkerør. Endringer av nett- og belysningsanlegg er vist på IN-tegninger. Detaljert utforming utføres i byggeplanfasen i samarbeid med etatene.

5.7.2 Overvann

Det er prosjektert lukket drenering langs rv. 7 grunnet områder med skjæring samt generell begrensning i breddeutvidelse langs rv. 7. Strekningen har sidebratt terreng, samt at det er trangt langs vegen med liten mulighet for utvidelser. Det legges derfor opp til grunne overvannsgrøfter og lukket drenering langs vegstrekningen. Det søkes at vannet i størst mulig grad skal følge de vannvegene som finnes i dag.

Det etableres sandfang i tilknytning til det lukkede overvannssystemet slik at vannet fra de grunne sidegrøftene infiltreres til drensør. Videre etableres overvannsrør og drensør for å fordøye vannmengder fra de asfalterte arealer til infiltrasjon i grøft. Deretter føres overvannet i eksisterende vannveger via kulverter. I henhold til N200 skal overvannsledninger og drensledninger legges frostfritt. Det søkes at vannet i størst mulig grad skal følge de vannvegene som finnes i dag.

Det er vurdert at sekundær resipient elven Usteåne har middel sårbarhet, slik at det er behov for et rensiltak (trinn 1). For driftsfasen vurderes det slik at sandfang er tilstrekkelig som rensiltak.

På fyllinger etableres en sone fra vegen og nedover fyllinga med infiltrasjonsmasser. Disse massene er tilsvarende som i grøfter, og løsninger sikrer en diffus avrenning med rensing av overvannet gjennom infiltrasjon. For en mer utfyllende redegjørelse vises det til vedlagt rapport for hydrologi og overvann.

5.8 Vurderte alternativer

Prosjektet så tidlig på muligheten for å legge vegen i ny trase mellom Kvislatun og Veslehaug.



Figur 5-24 viser trase som ble vurdert innledningsvis i prosjektet.

Alternativet om veg i ny trase ble forkastet av flere årsaker:

- Veg i ny trase gir mer nedbygging av natur
- Veg i ny trase er mer kostbart enn å utbedre dagens veg
- Veg i ny trase hadde gitt en brattere stigning opp mot Veslehaug

6. VIRKNINGER

6.1 Overordnede planer

I kapittel 4 ble det listet opp hvilke overordnede føringer som reguleringsplanen må forholde seg til. Under følger en redegjørelse for hvordan planen ivaretar de relevante føringene.

Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033

Reguleringsplanen svarer på to av NTP sine målsetninger, nemlig å tilrettelegge for bedre framkommelighet og trafikksikkerhet.

Gjennomføringsplan for riksveger 2022–2027

Tiltaket inngår i gjennomføringsprogrammet for riksveger 2022- 2027.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Reguleringsplanen sikrer løsninger for overvannshåndtering og håndtering mot eventuelle naturfarer.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995) og Om barn og unge; rundskriv T-2/08

Planen berører ikke barn og unges interesser direkte, da den regulerer rv. 7. Realisering av reguleringsplanen vil føre til etablering av bedre koblinger mellom avkjørsler og bussholdeplasser. Bussholdeplassene gjøres mer trafikksikre enn dagens løsninger.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Reguleringsplanen svarer på målsetningene om tilrettelegging for bedre trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Tilgjengelighet for alle (1999)

Planen berører ikke tilgjengelighet for alle direkte, da den regulerer rv. 7. Realisering av reguleringsplanen vil føre til etablering av bedre koblinger mellom avkjørsler og bussholdeplasser. Bussholdeplassene vil utformes universelt.

Strategisk plan for Hallingdal 2022-2025

Planen vil være i tråd med Strategisk plan for Hallingdal 2022-2025, da et av målene omhandler felles satsing på bedre infrastruktur på veg.

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

Reguleringsplanen legger til rette for gode trafikale løsninger for regionen.

Regional vannforvaltning for Innlandet og Viken vannregion 2022-2027

Planens sikrer beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet og vannressursene.

Kommuneplanens arealdel

Planforslaget samsvarer ikke med gjeldende kommuneplanens arealdel, men det legges opp til at justering av traseen vil samsvare med ny kommuneplan. Arbeidet med ny kommuneplan starter opp i 2022. Kvislatun er regulert som LNF i kommuneplanen, men kommunen ønsker at Kvislatun reguleres til forsamlingslokale. Den delen av Kvislatun som ligger innenfor varslingsområdet reguleres derfor til annen offentlig eller privat tjenesteyting – forsamlingslokale etter gjeldende tegneregler. Kvislatun er per dags dato er et forsamlingslokale.

6.2 Stedets karakter, estetikk og landskap

Stedets karakter anses å endres noe som følge av veganlegget.

Dagens veg med sin relativt beskjedne bredde ligger godt tilpasset terreng og landskapet. De fleste avkjørsler er små, og de er også i all hovedsak tilpasset terrenget. Skog- og jordbruksområder ligger tett på vegen noe som gjør at vegen til dels underordner seg landskapet.

Den planlagte utvidelsen av vegen vil medføre store masseforflytninger. I skjæringer i vegens innerkant vil det 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. Før ny vegetasjon får etablert seg, vil fyllinger og skjæringer være synlige både på nært hold og sett på avstand. Ny veg vil i større grad enn eksisterende veg, være et synlig element i landskapet. Dette vil som nevnt bedre seg så snart vegetasjonen får etablert seg.

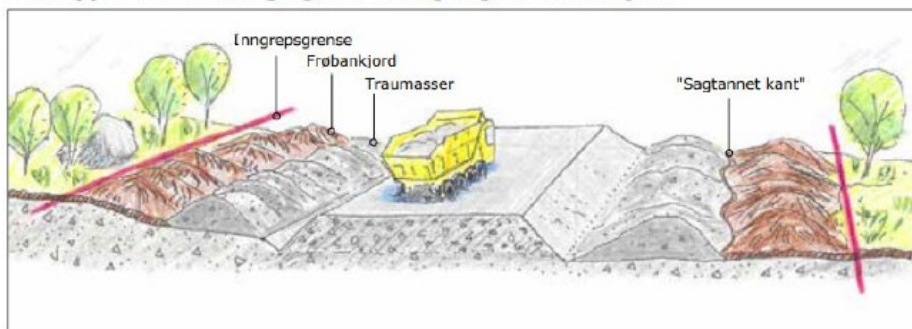
Ettersom det innenfor planområdet er et tykt dekke av løsmasser, vil det ikke bli høye synlige skjæringer. Det planlegges derfor i utstrakt grad å benytte seg av metoden naturlig revegetering for istandsetting av sidearealer. Naturlig revegetering går kort fortalt ut på å ta av det øverste jordlaget. Dette jordlaget dras av og legges i ranker i anleggsperioden.

Metoden naturlig revegetering fra stedlige toppmasser innebærer gjenbruk av lokale/stedegne jordmasser. Disse massene inneholder stedlige frø, plantedeler og jordorganismer som legger grunnlag for naturlig gjenvekst. Metoden krever god planlegging da den må inkluderes i hele anleggsfasen.

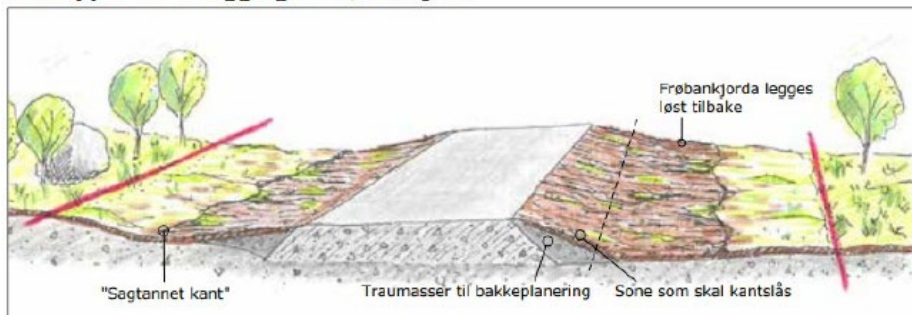
Metoden inkluderer følgende trinn:

- Toppmasser tas av og rankes opp lengst unna vegkroppen. Dette gjøres i de innledende faser av anleggsarbeidet. Undergrunnsmasser fjernes eller rankes opp nærmest vegkroppen.
- Veien bygges
- Undergrunnsmasser legges tilbake på arealene langs veien nederst mot de nyeste veimassene. Massene skal legges løst på og komprimering skal unngås. Toppmassene legges på toppen av undergrunnsmassene langs veien. Massene legges løst på. Komprimering må unngås for å sikre at vannet kan trenge ned og ikke forårsaker erosjon samt for at frø og plantedeler som kommer inn ikke blåser bort.

Prinsipper for avtaking og mellomlagring av frøbankjord



Prinsipper for utlegging av frøbankjord



Figur 6-1 beskriver prinsippene i metoden der frøbankjord blir kalt toppmasser og vekstmasser, traumasser bli kalt undergrunnsmasser. (Fra Statens vegvesen håndbok V271).

På denne måten vil stede egne arter vokse opp og man unngår å innføre uønskede arter. I tillegg til lokal jord med frøbank, vil det plantes ut trær av lokal herkomst i utvalgte områder der det tidligere var skog. Dette for å begrense perioden uten skjermende vegetasjon der dette er av verdi.

Det planlegges også å bruke eventuelle overskuddsmasser fra anlegget, til å lage terrengformer langs vegen. Disse vil hovedsakelig anlegges i forbindelse med avkjørsler og vil opprettholde krav til sikt. Terrengformene vil kunne fungere som støyskjermende tiltak og vil kunne dempe det visuelle inntrykket av vegen, for den bebyggelse som ligger på nedsiden av vegen.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er gjort funn av automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet som kommer i konflikt med tiltaket. Fylkeskonservator har vurdert de automatisk fredete kulturminnene som interessante med tanke på frigivelse. Når saken kommer til høring vil fylkeskonservator anbefale at det gis tillatelse til å fjerne kulturminnene med vilkår om utgravning.

Det er tatt inn bestemmelse om at arbeidet skal stanses opp og at fylkeskonservator skal kontaktes ved ytterligere funn av kulturminner i utbyggingen.

Elleve kulturminner er registrert for frigivelse, jf. bestemmelse §10.2. Kulturminner som er regulert til frigivelse angis i tabellen under.

Bestemmelsessone i plankartet	KulturminneID	Type kulturminne
#1	289661	Jernvinneanlegg
#2	289658 (Omfatter 289658-1 og 289658-2, regulert som en sone i plankartet)	Jernvinneanlegg
#3	289666	Jernvinneanlegg
#4	289665	Jernvinneanlegg

#5	289663	Jernvinneanlegg
#6	289646	Kullgrop
#7	289641	Kullgrop
#8	289640	Kullgrop
#9	289632	Kullgrop
#10	136569	Kullgrop
#11	289633	Kullgrop

To kulturminner er regulert med båndleggingszone 730 til bevaring (båndlegging etter lov om kulturminner). Disse er angitt i tabellen under.

<i>Kulturminner regulert til bevaring/båndlegging etter lov om kulturminner</i>	<i>KulturminneID</i>	<i>Type kulturminne</i>
H730_1	289046	Kullgrop
H730_2	289642	Kullgrop

6.4 Vilt

Ifølge vegnormalenes krav utgjør viltgjerder en permanent barriere for de fleste dyrearter, og bør i utgangspunktet unngås. (Vegnormalene, Håndbok N200, Statens vegvesen)
 Viltgjerder anbefales brukt på veger som går gjennom viltrike områder og der ÅDT er større enn 10 000, dersom ikke andre tiltak er tilfredsstillende i forhold til trafiksikkerheten. Eksempel på andre tiltak er siktrydding. Viltsluser med kryssing i plan anbefales ikke brukt.
 I forhold til vilt er ikke årsgntrafikken i denne planen på et nivå hvor viltgjerder skal benyttes. Vegens utvidede bredde, bedret sikt og rydding av sideterreng vil derimot bidra til å redusere risiko for vilt påkjørsler.

6.5 Biologisk mangfold og naturmangfoldloven

De rødlistede soppene som er registrert tidligere, ligger utenfor tiltaksområdet og vil med vanlig anleggsvirksomhet ikke påvirkes. Fugler og pattedyr er ikke omtalt videre da de flytter seg over store avstander og heller ikke blir permanent påvirket av arbeidet ved vegen.

Begge naturtypene som befinner seg i tiltaksområdet berøres av tiltaket. Toppmassene til den artsrike vegkanten som berøres skal flyttes og reetableres langs vegen innenfor planområdet. Naturbeitemark er avhengig av lang tids skjøtsel, og er vanskeligere og mye mer ressurskrevende, å etablere et annet sted. Toppmassene tas likevel vare på og gjenbrukes langs den nye veien da toppmassene inneholder frøbank med semi-naturlige arter. Noen av disse artene kan trives med slåtteregimet langs vei og potensielt danne grunnlag for erstatningshabitat for pollinatorer.

Det er i fagrapport for naturmangfold utarbeidet 28.06.22 gjort utredning i henhold til naturmangfoldloven §§ 8-12.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget til vurderingene er hentet fra eksisterende informasjon samt en befaring. Deler av området er tidligere kartlagt etter DN-håndbok 13. Befaringen ble utført 14. juni, som er godt inne i vekstsesongen til karplantene på området. Kunnskapsgrunnlaget ansees derfor som godt når det kommer til karplanter. Kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt når det kommer til sopparter og deres utbredelse i tiltaksområdet, da befaringen har vært for tidlig på året til å fange opp sopp som kun blir synlig om høsten.

§ 9 Førre-var-prinsippet

Det har ikke vært mulig å se sopp på befaringstidspunktet, og det er derfor ikke blitt kartlagt. Området har økologisk potensiale for å huse sjeldne sopparter, og det er viktig å være føre var med tanke på dette. Naturbeitemarken har potensiale for beitemarksopp, og unødvendige inngrep i naturbeitemarken må unngås.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Tiltaket vil rette ut vegkurver og gjøre vegen noe bredere. Området som blir påvirket, er i all hovedsak natur som allerede er påvirket av veg, og fører ikke til økte belastninger på økosystemet som helhet. Det samme gjelder hager og sauebeiter som blir hardt beitet, som svært sjeldent huser viktige arter.

Naturbeitemark er en undertype av semi-naturlig eng, som står som sårbar på norsk rødliste over naturtyper 2018. Opphør av bruk og skjøtsel av enger er mest sannsynlig den viktigste årsaken til at semi-naturlig eng går tilbake i areal. Jordsmonnet til semi-naturlige enger som ikke er i bruk i dag, vil likevel inneholde frøbanken til en semi-naturlig eng, og området kan derfor med riktig skjøtsel gå tilbake til å bli en intakt semi-naturlig eng. Toppmassene til eng som blir ødelagt av tiltaket, skal derfor legges tilbake som toppmasser langs den nye veitraseen. Ettersom veikanten slås, er det stor sannsynlighet for at noen av de semi-naturlige artene vil trives, til tross for at skjøtelsesregimet er ulikt det i semi-naturlig eng.

Den artsrike veikanten huser mange semi-naturlige arter og fungerer som erstatningshabitat for pollinatorer og andre arter som er avhengig av semi-naturlig mark. Belastningen må derfor sees i sammenheng med nedgangen i semi-naturlige enger. Mangel på leveområder er en av hovedårsakene til at mange pollinatorer i Norge er truet.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

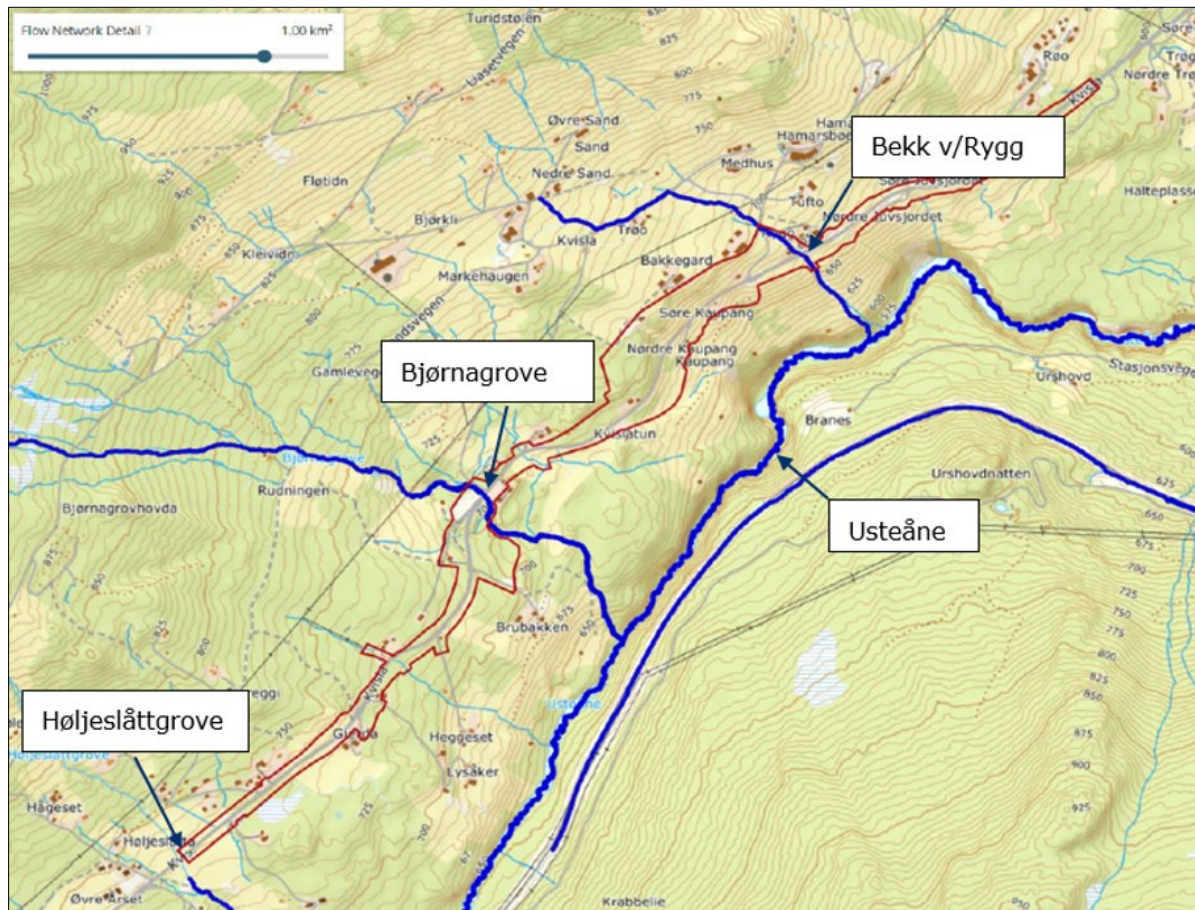
Tiltakshaver skal dekke kostnadene forbundet med å hindre eller begrense skader på naturmangfoldet som følge av tiltaket. Prinsippet i naturmangfoldloven § 11 innebærer at tiltakshaver skal bære merutgiftene ved forebyggende tiltak mot spredning av fremmede skadelige arter, og at tiltakshaver holdes ansvarlig for eventuelle miljøskader som følge av spredning av fremmede arter (f.eks. forringelse av naturlige habitater). Dette inkluderer også uforutsette miljøforringelser.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det forventes at det benyttes miljøforsvarlige metoder og maskiner som ikke skader naturen og naturverdiene unødig.

6.6 Vannmiljø

Vegutvidelsen innebærer at kulverter for kryssende bekker må skiftes ut. Alle nye kulverter blir dimensjonert for 100-års flommen, iht. dimensjonerende flom for veg med det aktuelle trafikkgrunnlaget og omkjøringsveger tilgjengelig. På grunn av vegutvidelsen blir kulvertene noe lengre enn i dag. Det blir ikke utført tiltak i bekkene utover bygging av nye kulverter og stikkrenner. Nedenfor er bekken Bjørnagrova beskrevet nærmere som et eksempel. Dette er bekken med størst vannføring og den eneste som er fiskeførende.



Figur 6-2 viser bekker i og i nærheten av planområdet. Blå linje følger Usteåne og to av bekkene som krysser rv. 7. Planområdet er angitt med rød avgrensning.

Bekker som blir berørt av breddeutvidelse for Rv7

Resipient for bekkene som blir berørt av nye kulverter er Usteåne. Denne elva er klassifisert i Vann-Nett og har et økologisk potensial som er moderat. Når det gjelder fisk er elva klassifisert som moderat (2015) og svært god når det gjelder ungfisk. Vassdraget er regulert og pålagt minstevannføring. Elva kan derfor ikke oppnå god økologisk tilstand. Sidebekkene hvor det skal bygges nye kulverter, er ikke klassifisert i Vann-Nett. Den største sidebekken som skal krysses er Bjørnagrove. Der er det aktivt fiske etter ørret (pers. meddelelse fra Lars Slettemoen, gårdbruker i nærheten). Dette er trolig en lokal ørretstamme. I de øvrige sidebekkene som krysses av Rv 7, er det ikke registrert fisk. Dette skyldes svært lav vannføring i perioder av året.

Eksempel på ny kulvert

Ny kulvert, der Rv 7 krysser Bjørnagrove, skal utformes med tanke på fiskevandring. Det innebærer at det ikke skal være spranghøyde for ørret inn i kulverten nedstrøms og at kulverten utformes med djupål. Kulverten får en diameter på 2000 mm, en økning fra dagens 1200 mm. Kulverten blir forlenget fra dagens 17,5m til 20m og får et fall på 2,4%. De andre nye kulvertene som bygges dimensjoneres etter de samme kriteriene, med dimensjoner tilpasset aktuell vannføring.

Hydrologiske forhold

Vedlagt fagrapport hydrologi og overvann er utarbeidet som dimensjoneringsgrunnlag for prosjektet. I den forbindelse er det utført avrenningsanalyser og beregninger av dimensjonerende flom for de største bekkene. Resultatene er lagt til grunn for dimensjonering av kulverter og stikkrenner.

Foreslått dimensjonering av kulvert

Dimensjon av kulvert ved Bjørnagrove og bekken ved Rygg har blitt vurdert med HY-8, (Federal Highway Administration, 2019):

- Ved Bjørnagrove anbefales det to stk. Boks-kulvert 2000 x 2000 mm, parallellkoblet. En av kulvertene utformes for fiskeløp.
- For bekken ved Rygg anbefales det to kulverter, DN 1600 og DN 1400.

Tiltak mot vannforurensning ved kulvertbygging

Etablering av nye kulverter krever graving i bekkebunn med tilhørende risiko for partikkelforurensning nedstrøms. Primært blir den lokale bekken påvirket, men det kan også bli økt partikkeltransport til Usteåne. På grunn av avstand mellom kulvertbygging og Usteåne, er det lite sannsynlig at vannkvaliteten i Usteåne blir nevneverdig påvirket i byggeperioden. Tidspunkt for graving i bekkeløp skal tilpasses lokale forhold for fiskevandring. Lokal jeger- og fiskeforening kontaktes for å unngå graving i perioder hvor fisk er mest sårbar. En ytre miljøplan for prosjektet er under utarbeidelse. Der blir tiltak mot vannforurensning og detaljer om utforming av kulverter presentert. Det skal gjennomføres registreringer av naturmangfold og forurensningsgrad i grunnen i planområdet før anleggsstart.

6.7 Landbruk / Naturressurser

6.7.1 Dyrka mark

Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten på strekningen. Det betyr utretting av en del kurver og opparbeide lik bredde for å gi vegen en bedre geometri. Vegen følger i dag i stor grad naturlige terrengformasjoner. Når dette skal endres, vil det medføre inngrep i jordbruksareal i et område som dette. Nye fyllinger og skjæringer krever mer areal. Fyllinger ut mot fulldyrka jord er i hovedsak planlagt med så bratt helling som mulig der det er forenlig med sikkerhetskrav, med den hensikt å spare beslaglagt areal. Tabellen under viser hvor mye areal som beslaglegges permanent og midlertidig i anleggsfasen.

Tabell 2 Dyrka mark som berøres i permanent situasjon og midlertidig i anleggsfasen

Dyrka mark	Permanent	Midlertidig
Fulldyrka	8,3 dekar	16,6 dekar
Overflatedyrka	3 dekar	5,4 dekar
Innmarksbeite	13,3 dekar	11,3 dekar

Ettersom vegen i all hovedsak følger eller går nær dagens trase, så vil tiltaket ha begrenset innvirkning på arrondering av og tilkomst til jordbruksareal. Eksisterende tilkomster vil bli opprettholdt eller bli erstattet med ny adkomst. I planbestemmelsene er det stilt krav til matjordplan.

6.7.2 Skog

Tiltaket vil berøre skog, men i hovedsak skog med lav bonitet. Det er generelt lite skog av høy og middels bonitet som berøres av tiltaket. Tabellen under viser hvor mye areal som beslaglegges permanent og midlertidig i anleggsfasen.

Tabell 3 Skog som berøres i permanent situasjon og midlertidig i anleggsfasen

Skogbonitet	Permanent	Midlertidig
Høy	3,2 dekar	0,8 dekar
Middels	1,5 dekar	3,2 dekar
Lav	30 dekar	31,6 dekar
Uproduktiv	2,7 dekar	1,1 dekar

6.7.3 Drikkevann

Privat vannforsyning blir kartlagt i detalj i byggeplanfasen. Det vil bli tatt forholdsregler så ikke anleggsfasen eller ferdig veganlegg skal forringe vannkvalitet eller -kvantitet fra eksisterende vannkilder.

6.8 Trafikkforhold

Planforslaget vurderes å gi positive virkninger for trafiksikkerhet, trafikkavvikling og transport. Selv om planforslaget legger opp til høyere fartsgrense på strekingen, vil ny veg bli bredere, rettere og med mindre krappe svinger. I tillegg vil sikten bli bedre. Antall kryss og avkjørsler reduseres fra 31 til 21 og siktkravene i alle kryss og avkjørsler oppfylles. Nytt vegrekkverk bidrar også til økt sikkerhet.

Trafiksikkerheten og framkommeligheten for de myke trafikantene utbedres i tilknytning til bussholdeplassene. Holdeplassene utformes med opphevet repos, belysning og vegrekkverk, slik at de bussreisende blir synlige og står trygt. Repose/fortauet forlenges fram til nærmeste kryss eller avkjørsel der dette er praktisk mulig. Omlegging av avkjørsler gir også sikrere atkomst til holdeplassene for flere husstander enn det som er tilfellet i dagens situasjon. Antallet bussholdeplasser videreføres som i dag, hvorav to bussholdeplasser flyttes noe. Enkelte eiendommer innenfor planområdet vil heller ikke i framtidig situasjon ha trafiksikker atkomst til nærmeste bussholdeplass. Det vil imidlertid være mulig å gjøre noen avbøtende tiltak. Dersom det bor skoleelever her, har disse rett til skoleskyss til og fra bopel. I tillegg vil økt vegbredde, inkludert skulder på 1 m på hver side, gi bedre trafiksikkerhet på strekingen.

Dimensjonerende trafikkmengde er beregnet til 5070 kjøretøy per døgn for år 2045, 20 år etter antatt åpningsår (2025). Beregningene er basert på tall for Buskerud i TØIs rapport «Framtidens transportbehov. Framskrivninger for person- og godstransport 2018 – 2050». Planforslaget medfører ikke økt trafikk i seg selv. Trafikkøkningen er en generell trafikkvekst som følge av utviklingen i samfunnet for øvrig.

6.9 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder

Planforslaget berører ikke kartlagte friluftslivsområder. Det er noe skog som berøres, men det er i hovedsak områder nær dagens rv. 7 som beslaglegges.

6.10 Barns interesser

Tiltaket berører ingen viktige områder for barn og unge. I forhold til eksisterende situasjon i området forventes en uendret situasjon for barn og unges oppvekstsvilkår innenfor planområdet.

6.11 Grunnforhold

Ny veg har en noe rettere horisontal geometri enn eksisterende veg. Da det er bratt terreng langs rv. 7 fører det til en del større skjæringer og fyllinger enn dagens veg. Det er planlagt skjæringer med helning 1:1,5 på deler av oversiden av ny veg. For å sikre stabiliteten av skjæringene er det planlagt vertikaldren for å kontrollere vann i skjæringen. I tillegg må det vurderes erosjonssikring. Dette vil enkelte steder kreve etablering av fyllingsfot mot terrenget på nedsiden.

Anleggsgjennomføring i forhold til gravearbeider kan bli utfordrende i bratt terreng og få omkjøringsmuligheter. Detaljene rundt dette er ikke vurdert.

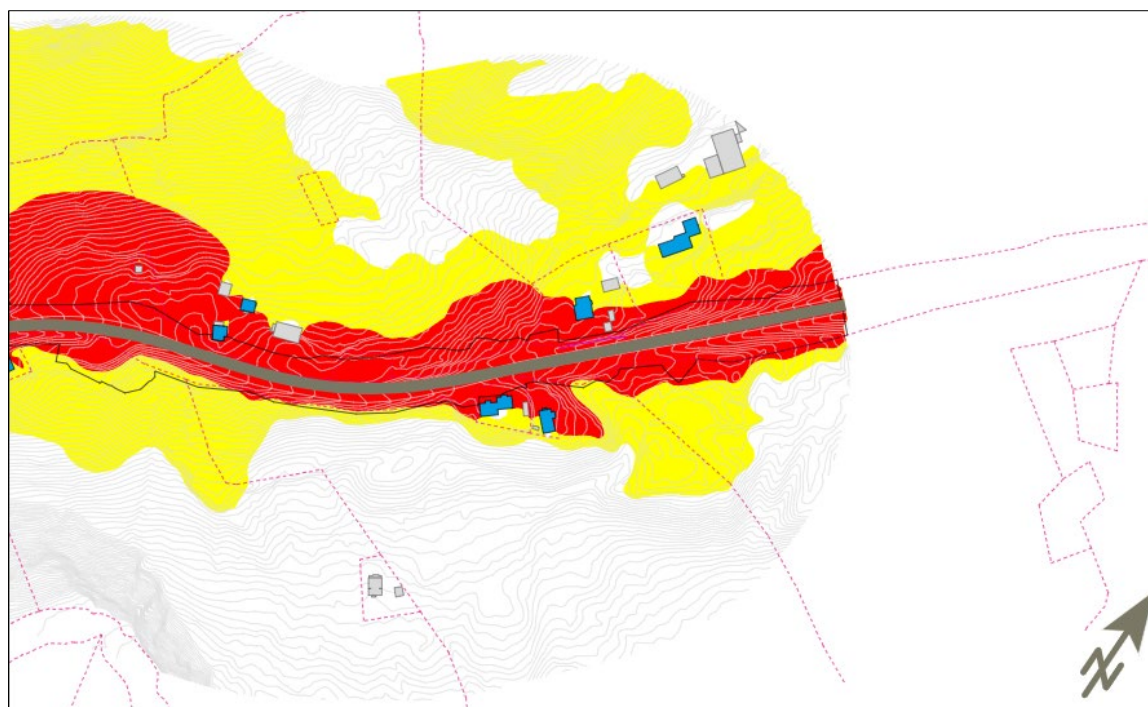
6.12 Støy

Støyberegningene er gjort på bakgrunn av tall fra trafikkanalysen. Tiltaket i seg selv medfører ikke vesentlig økning i trafikk tall. I henhold til retningslinjene skal det beregnes støy for prognosesituasjon 10-20 år frem i tid.

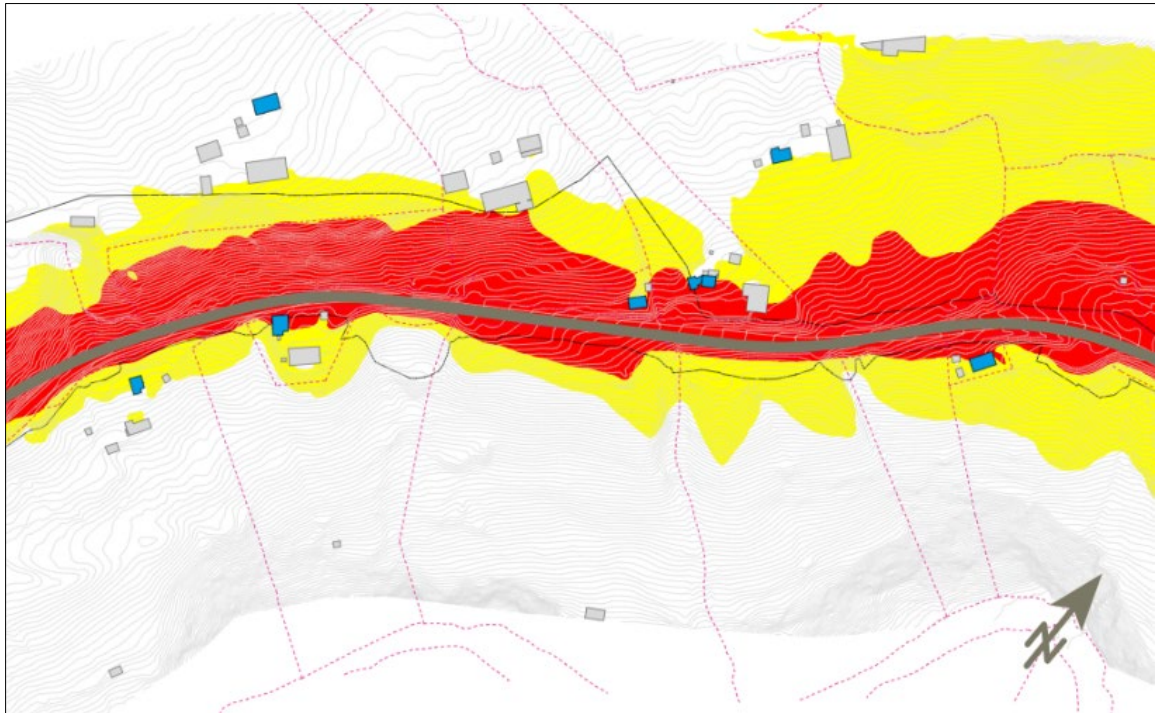
Konsekvensen av planforslaget (utenom fasadetiltak) vises i kartene under.



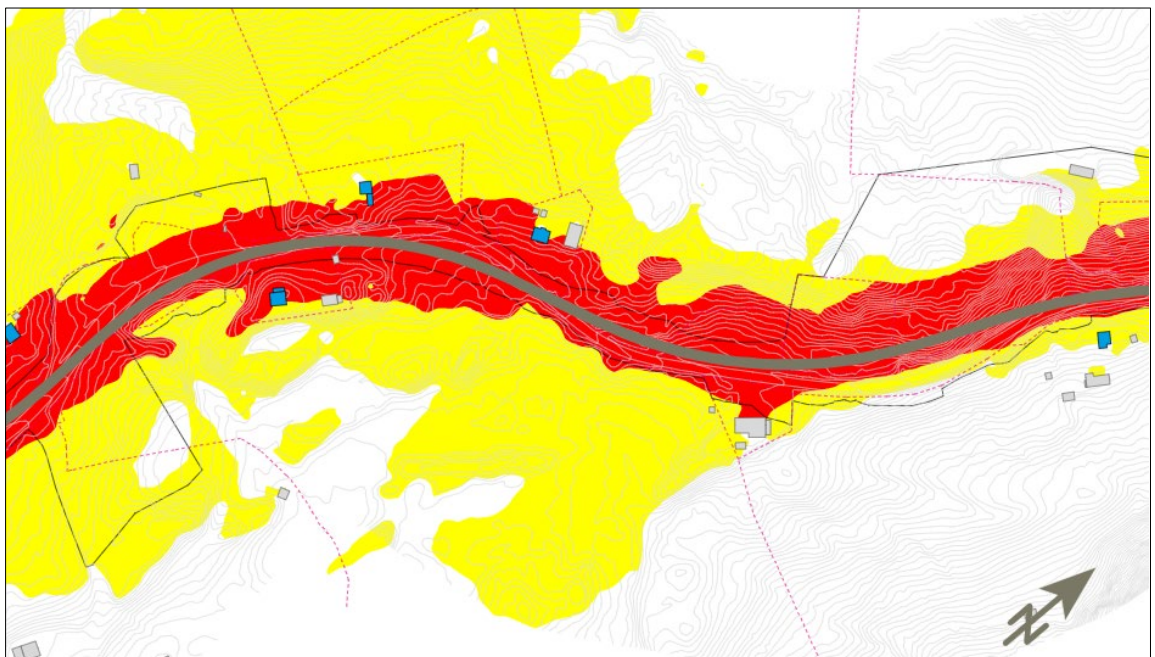
Figur 6-3 Tegnforklaring for figur 6-4 til 6-8 under.



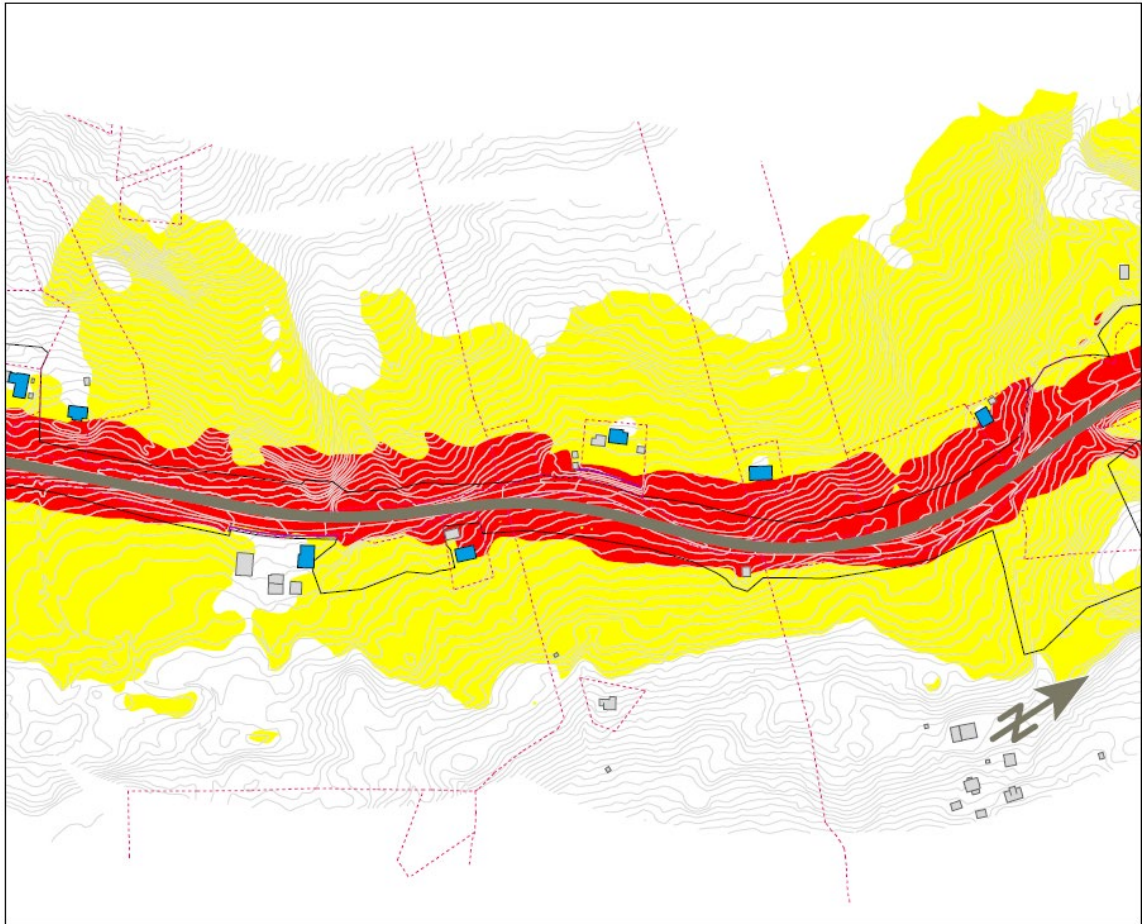
Figur 6-4 Framtidig situasjon ved Granheim og Søre Juvsjordet, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



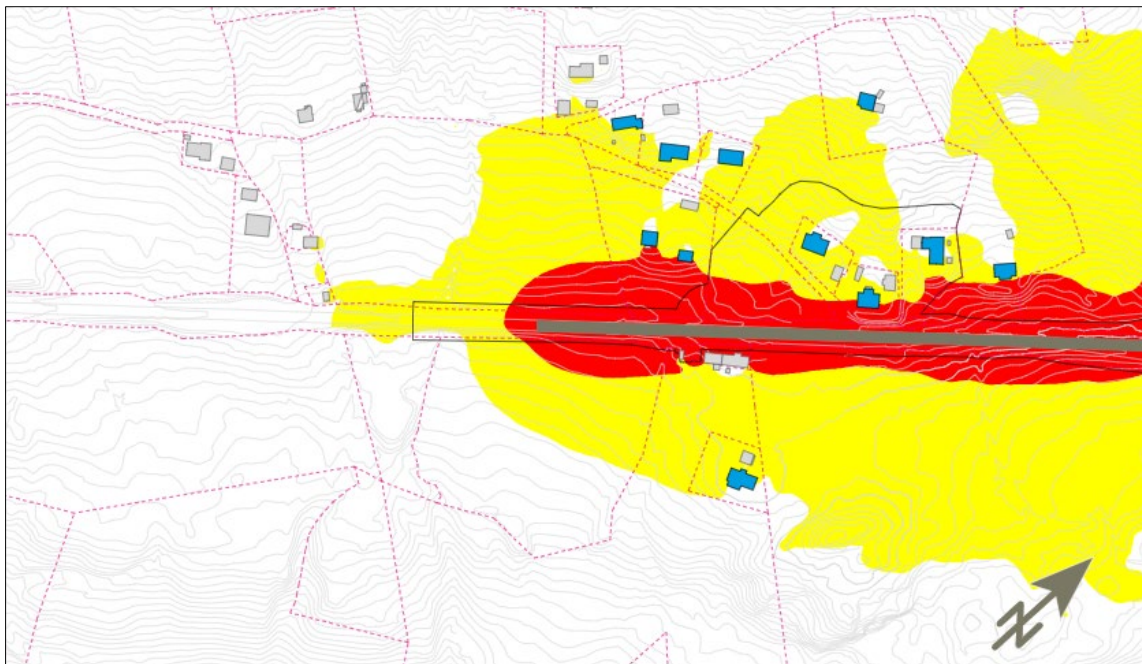
Figur 6-5 Framtidig situasjon ved Kaupang og Kvislavegen, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 6-6 Framtidig situasjon ved Kvislatun og Sandsvegen, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 6-7 Framtidig situasjon ved Gjerda, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.



Figur 6-8 Framtidig situasjon ved Hølgjeslåttvegen, framskrevet for år 2040 med beregningshøyde 1,5 m.

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. For fremtidig Rv. 7 er det 27 boliger som er berettighet til vurdering av lokale støytiltak. Grunnen til at mange av boligene får mer enn 3 dB endring er fordi fartsgrensen øker fra 60 til 80 km/t. I neste fase skal det tilstrebes at hver boenhet får følgende 3 kvalitetskriterier oppfylt:

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

Det er vurdert skjermingstiltak for boliger sør for rv. 7 som primært får økt støynivå og/eller er over grenseverdi for støy i T-1442/2021. Skjermene er kun vurdert ut fra støydempende effekt, og det kan være at enkelte skjærmer ikke er mulig å etablere på grunn av andre forhold enn støy. For en mer utfyllende redegjørelse vises det til vedlagt støyutredning.

For alle 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 skjærmer for boenhetene nord for rv.7. Det er forutsatt at alle eksisterende støyskjærmer beholdes. Hvis disse rives i anleggsfasen, må de erstattes.

6.13 Bærekraftvurdering

Ved utbedring av rv. 7 for strekningen er det gjort vurderinger av reguleringsplanens positive og negative virkninger på FNs bærekraftsmål ved hjelp av Rambøll sitt egenutviklede nettbaserte verktøy, SDG Scoreboard.¹ Bærekraftdimensjonene i reguleringsplanen har blitt strukturert og samtidig gitt en bevisstgjøring av hvilke muligheter og risikoer som finnes i prosjektet med hensyn på positiv og negativ innvirkning på bærekraftsmålene.

Hvilke tiltak som gir en positiv eller negativ innvirkning på gitte bærekraftsmål og delmål er detaljert. Figur 6-6 viser en grafisk fremstilling av hvor mange delmål reguleringsplanen påvirker positivt av totale delmål (for de bærekraftsmål man har valgt at prosjektet har innvirkning på).

Oversikt over antall delmål med positiv og/eller negativ innvirkning på bærekraftsmålene er vist i tabellen under.

Tabell 4 Oversikt over bærekraftsmål der reguleringsplanen har en positiv og/eller negativ innvirkning. Kilde: Rambøll

SDG nr.	Beskrivelse av FNs Bærekraftsmål	Antall delmål med positiv påvirkning	Antall delmål med negativ påvirkning
2	Utrydde sult		3
3	God helse og livskvalitet	1	
6	Rent vann og gode sanitærforhold	2	
7	Ren energi til alle		1
8	Anstendig arbeid og økonomisk vekst	2	
9	Industri, innovasjon og infrastruktur	1	
11	Bærekraftige byer og lokalsamfunn	1	1
12	Ansvarlig forbruk og produksjon	3	2
13	Stoppe klimaendringene	1	
14	Livet i havet	2	
15	Livet på land	2	1

¹ SDG står for «Sustainability Development Goals», FNs bærekraftsmål på norsk.

Figuren under viser antall delmål reguleringsplanen er med på å gi et positivt bidrag til. Figuren viser videre at det er gitt en score på 23 % for «Målbidrag (Goal Contribution)». Målbidraget viser til prosentandelen av delmål som positivt påvirker prosjektet for det valgte bærekraftmålet.



Figur 6-9 Resultatet av gjennomgang av FNs 17 bærekraftsmål med kartlegging av reguleringsplanens positive innvirkninger for identifiserte bærekraftsmål og delmål. Kilde: Rambøll

Forankringsnivået på 53% viser hvor stor positiv forankring prosjektet har mot de 17 bærekraftsmålene, det vil si at vi har identifisert 9 bærekraftsmål som prosjektet har positiv innvirkning på av totalt 17 mulige bærekraftsmål.

Målet er at reguleringsplanen innvirker positivt på flest mulig av FNs bærekraftsmål og delmål, derfor er dette vektlagt både med en grafisk presentasjon og med prosentvis score. De negative bidragene ønskes å identifiseres og minimeres.

Som vist i tabell 4 så gir prosjektet negativt bidrag til 5 bærekraftsmål. Det målet som prosjektet har flest negative bidrag til, er bærekraftsmål 2 «Utrydde sult». Norge er i liten grad selvforsynt med egen matproduksjon. Det er derfor viktig at man ser på avbøtende tiltak for bærekraftsmål 2 slik at dagens jordbruksarealer i Norge reduseres i minst mulig grad.

Videre er det viktig å minimere de andre negative påvirkningene i størst mulig grad.

En fullstendig oversikt med detaljering av positiv og negativ innvirkning for de enkelte delmål er vedlagt i eget bærekraftsnotat.

6.14 Universell utforming

Tiltaket vil utformes etter Statens vegvesens sine håndbøker. Holdeplassene skal være universelt utformet og det skal opparbeides fortau innenfor formålet.

6.15 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Eksisterende private vannledninger som krysser rv. 7 skal hensyntas, eventuelt erstattes. Det er registrert brønner som kommer i konflikt med ny rv. 7 og avkjøringer. Brønner som er i konflikt, erstattes/flyttes. Septiktanker som ligger i konflikt med prosjektert Rv. 7 og avkjøringsveger skal hensyntas.

Det finnes ingen fullstendig oversikt på drikkevannskilder i området. I neste fase skal det gjøres ytterligere undersøkelser/kartlegging om det finnes andre brønner og vannledninger som berøres og eventuelt må erstattes. Alle drikkevannskilder som kan bli berørt skal kartlegges og beskyttes mot forurensing. Drikkevannsforsyninger skal prøvetas før og etter anleggsperioden.

Overvann

Det legges opp til at det gjøres nødvendige tiltak som sikrer overvannshåndtering etter beregninger gjort i overvannsrapporten.

Bekken ved Rygg, bekk syd for Kvislatun og Bjørnagrove ivaretas. Ved kulvertinnløp ved bekken ved Rygg kan det bli inngrep i terreng, da terrenget oppstrøms kulvertinnløp bør tilpasses for å senke innløpet. Bekken ved Bjørnagrove lukkes mellom rv. 7 og privat avkjørsel. Det gjøres nødvendige tiltak for fiskevandring i Bjørnagrove.

Vannforekomstene er vurdert til å ha middel sårbarhet, slik at det er behov for et rens tiltak (trinn 1). For driftsfasen er det vurdert at sandfang er tilstrekkelig som rens tiltak. For anleggsfasen må det tas hensyn til gyteperiode for fisk. I neste fase bør det utredes hvor det skal være rekkverk grunnet VA konstruksjoner (ved kulverter, etc.)

6.16 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Det vil inngås avtaler med berørte grunneiere etter vedtatt reguleringsplan og før byggestart. Nøyaktig beslag av dyrka mark og skogsmark som er nødvendig å erverve, vil framgå av w-tegninger som vil bli utarbeidet i forbindelse med byggeplanen.

7. RISIKO OG SÅRBARHET

Det er utført en egen ROS- analyse som er vedlegg til dette dokumentet.

7.1 Metode

ROS-analysen følger risikostyringsprosessen etter NS-ISO 31000:2018, som er gitt i V712 konsekvensanalyser. Utførelsen er basert på veiledning gitt i SVV rapport nr. 632 (ROS-analyser i vegplanlegging) og rapport nr. 530 «Risiko og sårbarhetsanalyse av naturfare». Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstillende krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

7.2 Evaluering av risiko

Det er tatt utgangspunkt i risikoforhold beskrevet i sjekklister risikoidentifisering fra Statens vegvesen sin veileder «ROS-analyser i vegplanlegging» for å kartlegge aktuelle risikoforhold og uønskede hendelser. Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming med mer, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene. Temaer som er med i sjekklister, men ikke er til stede i planområdet eller planen er kvittert ut.

Basert på de aktuelle risiko- og sårbarhetsforholdene, er følgende uønskede hendelser vurdert i analysen for henholdsvis anleggsfase (A) og driftsfase(D);

1A.Flom i bekker-/sidevassdrag og overvannsfloam i vegbane

2A.Skogbrann/lyngbrann

3A.Vannforsyning og avløpsinstallasjoner

4A.Forurenset grunn

5A.Økt ulykkesrisiko og/eller trafikkulykker

1D.Jordskred, flomskred og sørpeskred

2D.Steinsprang og steinskred

3D.Flom i bekker-/sidevassdrag og overvannsfloam i vegbane

4D.Snøfokk

5D.Ustabil vegskjæring, nedfall fra skjæring

6D.Økt ulykkesrisiko og/eller trafikkulykker

I tillegg er «Tilgjengelighet» vurdert for begge fasene.

Risikoevaluering

Det høyeste vurderte risikonivå for hver uønsket hendelse er vist i risikomatriksen i figuren under. Risikonivået er vurdert **før** anbefalte tiltak er implementert.

Konsekvens	Lav konsekvens	Middels konsekvens	Stor konsekvens
Sannsynlighet			
Høy sannsynlighet		5A	
Middels sannsynlighet		1A, 4A 1D, 2D, 3D, 5D, 6D	
Lav sannsynlighet	2A, 3A 4D		

Figur 7-1 Risikomatrikse

For en mer detaljert oversikt over de uønskede hendelsene med risikonivå for hvert risikostyringsmål fordelt på anleggs- og driftsfase vises det til vedlagt ROS-analyse.

I ROS-analysen er det gitt en skjematisk oppstilling av uønskede hendelser/risikoforhold som bør trekkes frem og krever videre oppfølging. Anbefalte tiltak er hentet fra risikoskjema, se vedlagt ROS-analyse.

7.3 Konklusjon

Det ble i analysearbeidet identifisert 5 risikoer/uønskede hendelser for anleggsfasen og 6 risikoer/uønskede hendelser for driftsfasen som kan inntreffe på strekningen. En (1) av disse risikoforholdene medfører høy (uakseptabel) risiko for ett av risikoens risikostyringsmål.

Følgende hendelse vurderes som høy risiko (rødt område):

- 5A Økt ulykkesrisiko og/eller trafikkulykker

Syv (7) og tre (3) av de ovennevnte hendelse er vurdert til å ha et eller flere av risikostyringsmålene innenfor gult og grønt område i risikomatriksen. Det er videre identifisert et omfattende sett med risikoreducerende tiltak. En oversikt over alle foreslåtte tiltak er presentert i ROS-analysen. Isolert sett vil ikke nødvendigvis risikonivået kunne reduseres til akseptabelt ved å implementere et tiltak alene, men dersom alle tiltakene implementeres og følges opp i det videre arbeidet vil summen av disse kunne bidra til å redusere risikoen til et tolerabelt eller akseptabelt nivå. For alle identifiserte uønskede hendelser som medfører middels eller høy risiko er det foreslått tiltak som enten anbefales implementert eller som bør vurderes.

8. GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN

8.1 Framdrift

Planlagt byggestart for prosjektet er 2024.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Prosjektet er i utgangspunktet planlagt bygd som ett prosjekt, men det kan bli aktuelt å dele opp byggeprosjektet. Den mest kritiske strekningen mellom Vindeggleet og Kvislatun vil da bli prioritert.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Rv. 7 planlegges å holdes åpen gjennom hele anleggsperioden ettersom det er utfordrende med omkjøringsmuligheter. Det vil da på delstrekninger kun være ett kjørefelt åpent. Veggen må påberegnes å være helt stengt i korte perioder i forbindelse med opparbeidelse av eventuelle murer og kulverter. Det må samarbeides med nødetatene rundt eventuelle midlertidige stenginger.

8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- og anleggsplasser (Byggherreforskriften; BHF) formål er å verne arbeidstakerne mot farer ved at det tas hensyn til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser i forbindelse med planlegging, prosjektering og utførelse av bygge- eller anleggsarbeider. SHA plan skal utarbeides i forbindelse med byggeplanleggingen.

8.5 Ytre miljøplan (YM)

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter, reguleringsplan, myndighetskrav og byggherrens egne krav og føringer. Planen er grunnlag for prosjektering og bygging, og krav og tiltak i denne skal innarbeides i sluttkontrakten. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en YM-plan på alle prosjekt. YM-plan på reguleringsplannivå ligger ved denne planen og den skal videre detaljeres i forbindelse med byggeplanleggingen.

9. INNKOMNE INNSPILL

Det kom inn 29 skriftlige varslingsuttalelser i forbindelse med varsel om oppstart. Frist for uttalelser til opprinnelig varsel var 31.03.2022 og 27.05.2022 for utvidet varsel. Under følger sammendrag av varslingsuttalelser med planleggerens kommentar. For å se uttalelsene i sin helhet, henvises til disse. Kommentarer er basert på de planer og løsninger som forelå på det aktuelle tidspunktet

Dok.nr	Avsender	Sammendrag av innspill	Statens vegvesen kommentar
Offentlige instanser			
21	Statsforvalteren i Vestland Villreinsnemda 02.03.22	Ingen merknader. Området ligger utenfor gjeldende grense for villrein.	Tas til orientering.
33	Mattilsynet 21.03.22	<p>1. Drikkevann. Ikke kjent med drikkevannsforsyninger i området, men minner om at det er forbudt å forurense drikkevann jf. drikkevannsforskriften § 4.</p> <p>Viktig at eventuelle drikkevannskilder i planområdet kartlegges og beskyttes mot forurensing, og drikkevannsforsyninger bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien er i bruk.</p> <p>Viktig å unngå forurensede utslipp til vassdrag, og viser til vannforskriften § 17. Videre er det viktig å tenke på type masser man bruker i og nært vassdrag, slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer.</p> <p>Viktig at planen har rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, og sikker rutine for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i områder med vannforsyninger.</p> <p>2. Fiskehelse/fiskevelferd. Tiltak/inngrep langs vassdrag kan spre sykdommer. Bruk av maskiner, redskaper osv. som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon.</p> <p>3. Dyrevelferd. Det er viktig med god håndtering av eventuelle viltkryssinger, og et eventuelt behov for viltgjerder bør vurderes.</p>	<p>1. Tas til orientering. Det er kartlagt vannbrønner og VA-infrastruktur i planområdet samt gjennomført dialog med grunneiere. Det er satt krav om at drikkevannskilder skal prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien er i bruk.</p> <p>Det er lagt inn krav om at forurensede utslipp til vassdrag skal unngås, og det skal sikres at masser som benyttes ikke skal avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer. Det vil også være rutiner for drivstoff i områder med vannforsyning.</p> <p>2. Tas til orientering. Maskiner, redskaper osv. som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon.</p> <p>3. Tas til orientering.</p>

		<p>4. Plantehelse. Det må tas hensyn til plante helse og spredning av planteskadegjørere. Viktig at planteskadegjørere ikke flyttes i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, og en kartlegging bør gjennomføres før arbeidene starter opp.</p>	<p>4. Tas til orientering. Det skal utarbeides en matjordplan. I planen vil sikker håndtering av matjord som evt. inneholder smitte ivaretas.</p>
36	<p>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 29.03.22</p>	<p>1. Sikkerhet mot naturfarer. På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer ivaretas gjennom selve planløsningen og bruk av virkemidler som arealformål, hensynssoner og bestemmelser.</p> <p>2. Flom. Planområdet går parallelt med Usteåne/Hallingdalselva og vegen krysser flere mindre vassdrag. Det er viktig at vegen krysser sidevassdragene med bruer/kulverter med god kapasitet. Videre må overvann og avrenning til vassdragene bli utredet. Planområdet ligger delvis innenfor et område hvor det kan være fare for flom. Dette synes på Kartbasert veiledning for reguleringsplan punkt 6. Reell flomfare må derfor avklares og tas hensyn til.</p> <p>3. Skred i bratt terreng Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for skred, vist i Kartbasert veiledning for reguleringsplan punkt 9. Det er også registrert flere skredhendelser på vegen. Planarbeidet må dokumentere at sikkerheten mot skred er ivaretatt i henhold til TEK17 §7-3 før planen kan sendes ut på høring.</p> <p>4. Vassdrag Vegen vil krysse flere sidevassdrag som renner ut i Usteåne/Hallingdalselva. Det er viktig at sidevassdragene blir ivaretatt og krysses med god nok kapasitet. NVE henviser spesielt til aktsomhetsplikten i vrl § 5 som pålegger at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser. Ifølge vrl § 11 skal det langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring opprettholdes et avgrensa naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir leveområde for planter og dyr. Bredden på vegetasjonsbeltet kan fastsettes i reguleringsplanen. Dersom planen innebærer inngrep i vassdraget må det gjøres rede for om det er knyttet allmenne interesser til vassdraget, og hvordan inngrepet påvirker disse interessene. Etter vrl § 7 er det forbudt å hindre vannets løp i vassdrag uten hjemmel i loven, og utbygging og annen grunnutnyttning bør fortrinnsvis skje slik at nedbøren fortsatt kan infiltrere i grunnen. Ved tiltak i bekker må det påses at dreneringsmønsteret ikke endres slik at avrenningen i enkeltbekker øker. Vassdragstiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser kan være konsesjonspliktig etter vrl § 8.</p>	<p>1. Tas til orientering. Sikkerhet mot naturfarer ivaretas i planen.</p> <p>2. Tas til orientering. Alle sidevassdragene som krysser vegen i planområdet håndteres. I planen er enkelte kulverter foreslått oppdimensjonert. Overvann og avrenning til vassdragene er utredet. Flomfare er avklart og tatt hensyn til i planarbeidet.</p> <p>3. Tas til orientering. Planarbeidet dokumenterer at sikkerheten mot skred er ivaretatt.</p> <p>4. Sidevassdragene blir ivaretatt og krysses med god nok kapasitet.</p> <p>Vegetasjonsbelte langs vassdragene opprettholdes som i dagens situasjon utenom der bekkene får en forlenget kulvert under rv.7 på grunn av breddeutvidelse av veg.</p> <p>Momentene er svart ut i planarbeidet. Tas ellers til orientering.</p>

		<p>NVE vurderer om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vrl § 8. NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf. vrl § 20 d) om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vrl blir ivaretatt.</p> <p>5. Generelle råd Anbefaler å bruke deres nettsider for arealplanlegging. Viser særing til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.</p> <p>6. NVEs oppfølging av planarbeidet Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.</p> <p>7. Innspill til utvidet varsel (24.05.2022): NVE mener deres innspill av 29.03.2022 også dekker denne utvidelsen av planen, og har ingen ytterligere innspill.</p>	<p>5. Tas til orientering.</p> <p>6. Tas til orientering.</p> <p>7. Tas til orientering.</p>
42	<p>Statsforvalteren i Oslo og Viken 30.03.22</p>	<p>Positivt at eksisterende vei rustes opp og at trafiksikkerheten bedres.</p> <p>1. Jordvern, matproduksjon og kulturlandskap Viser til styrkende nasjonale føringer for jordvern, om økt matproduksjon og bevaring av kulturlandskap må legges til grunn for planarbeidet. Areal tall for berørt dyrka og dyrkbar jord må framgå, også midlertidig beslag.</p> <p>Det er satt nytt jordvernmål om å ikke omdisponere mer enn 3000 daa dyrka mark og om økt bærekraftig matproduksjon. I samferdselsprosjekter skal <i>tiltak for å unngå, redusere og avbøte inngrep i dyrka jord</i> følges opp, både midlertidig og permanent beslag. Viser til <i>regional planstrategi</i> og <i>regional landbruksstrategi</i>. <i>Jordvernbrevet av 23. mars 2022 til kommunene fra ministrene</i> forsterker hensynet til jordvern- og matproduksjon.</p> <p>I NTP for 2022-2033 er det lagt føringer om at beslag av jordbruksareal skal ha særskilt vurdering, og omfanget av beslag skal reduseres. Skal settes vilkår om behandling av jordbruksjord. Både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal inngå i samfunnsøkonomiske vurderinger ved valg av korridor/trase.</p> <p>2. Natur</p>	<p>1. Tas til orientering. Areal tall for berørt dyrka og dyrkbar jord framgår i planen, også midlertidig beslag.</p> <p>Det skal utarbeides matjordplan.</p>

	<p>Ber om at konsekvensene for naturmangfoldet blir vurdert og ivaretatt i tråd med nasjonale føringer. Viser til naturmangfoldloven hvor det fastsettes mål for ivaretagelse av naturtyper og arter. Det må redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i nml er vurdert og fulgt opp.</p> <p>3. Landskap Ber om at det unngås store fjellskjæringer og fyllinger i størst mulig grad og at arealene langs veien blir istandsatt med påføring av vekstmasse. Viktig at vekstmassen som påføres ikke medfører spredning av fremmede arter. Viser til forskrift om fremmede organismer (1.mars 2004) og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (14. mai 2009).</p> <p>4. Vassdrag Dagens veg krysser flere bekker som har utløp i vassdraget Usteåne/Hallingdalselva. Det er nasjonale føringer om at vassdrag skal forvaltes gjennom en helhetlig arealpolitikk som sikrer vassdragslandskap, vassdragsbelter og vannressurser. Det er fastsatt at i 100-metersbeltet langs vassdrag skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og allmenne interesser.</p> <p>Ifølge vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god og økologisk og god kjemisk tilstand. Utforming og gjennomføring av reguleringsplanen må derfor ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og miljømål som er fastsatt. Viser også til vannforskriften § 12. Skal som hovedregel ikke tillate ny aktivitet eller nye inngrep som medfører at miljømålene ikke nås eller tilstanden forringes. Ber om at videre planarbeid i tilstrekkelig grad redegjør for dette og tar nødvendige hensyn til vannmiljø og miljømålene.</p> <p>5. Overvannshåndtering Klimaendringer og utbygging med harde flater gir utfordringer for vannmiljøet med økte mengder overvann, fremmedvann, økt erosjon, flom, skred og behov for forebyggende og avbøtende tiltak for å unngå uheldige konsekvenser. Anbefaler derfor at det utarbeides bestemmelser om lokal og naturbasert overvannshåndtering.</p> <p>6. Anleggsarbeider og bekker</p>	<p>2. Konsekvensene for naturmangfoldet er vurdert og ivaretatt i tråd med nasjonale føringer. Det er redegjort for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i nml er vurdert og fulgt opp.</p> <p>3. Det er gjort vurderinger av hvordan vegen best kan ligge i landskapet ut ifra gitte kriterier til vegklassen, trafiksikkerhet og andre hensyn.</p> <p>Kantsoner skal istandsettes med stedegen vegetasjon. Det skal unngås at fremmede arter spres. Tas ellers til orientering.</p> <p>4. Tas til orientering. Reguleringsplanen tar nødvendige hensyn til vannmiljøet og miljømål.</p> <p>5. Tas til orientering. Det er prosjektert lukket drenering langs rv. 7 grunnet områder med skjæring samt generell begrensning i breddeutvidelse langs rv.7. Strekningen har sidebratt terreng, samt at det er trangt langs vegen med liten mulighet for utvidelser. Det legges derfor opp til grunne overvannsgrøfter og lukket drenering langs vegstrekningen. Det søkes at vannet i størst mulig grad skal følge de vannvegene som finnes i dag.</p> <p>På fyllinger etableres en sone fra vegen og nedover fyllinga med infiltrasjonsmasser. Disse massene er tilsvarende som i grøfter, og løsninger sikrer en diffus avrenning med rensing av overvannet gjennom infiltrasjon.</p>
--	--	--

		<p>Anleggsarbeider må også legge vekt på å unngå tilslamming av bekkene. Anleggsarbeider kan medføre betydelig skade på miljøet blant annet ved store mengder partikler/slam finner veien til vassdrag. Kan være svært skadelige for blant annet fisk og bunndyr. Anleggsvann vil også kunne ha høyt innhold av miljøgifter og tungmetaller, høy pH og nitrogen.</p> <p>7. Støy Ber om at trafikkstøy blir vurdert og ivaretatt i tråd med T-1442/2021. Et belte langs riksvegen er i dag støyutsatt. Ber derfor om at støyskjerm på deler av strekningen vurderes. Spesielt for de områdene hvor det blir en merkbar forverring av støyen som følge av utbedringen, over 3 dB. Ber om at dette vurderes og at eventuelle støytiltak blir innarbeidet i planen. Ber om at støyanalysen følger planforslaget ved offentlig ettersyn.</p> <p>8. Relevante retningslinjer - Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018) - Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995) Viser også til andre veiledere og nettsider.</p> <p>9. Innspill til utvidet varsel (24.05.2022): Statsforvalteren mener deres innspill av 30.03.2022 også dekker denne utvidelsen av planen, og har ingen ytterligere innspill.</p>	<p>6. Tas til orientering. Forurensede utslipp til vassdrag skal unngås. Håndteres i senere fase.</p> <p>7. Tas til orientering. Trafikkstøy er vurdert og blir ivaretatt i tråd med T-1442/2021. Det legges opp til en støyskjerm samt fasadetiltak der støy er over kravene.</p> <p>8. Tas til orientering.</p>
44	<p>Viken fylkeskommune (VFK) 31.03.22</p>	<p>1. Hensyn til stedsutvikling VFK viser til Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 som en viktig føring for planarbeidet. VFK ser det som positivt at strekningen skal utbedres med sikte på å gi bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet.</p> <p>2. Støy Viser til støyretningslinje T-1442/2021. Her er det blant annet lagt til grunn utarbeiding av støyutredning ved planlegging av støyende virksomhet, dersom berørte eiendommer med støyfølsom bebyggelse kan få støynivå over grenseverdiene. Videre viser VFK til forutsetningene i støyretningslinja når det gjelder eventuell økning i støynivå som følge av tiltak på eksisterende veganlegg, med hensyn til avbøtende tiltak.</p> <p>3. Barn og unge VFK viser til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen som en viktig føring for planarbeidet. Det er blant annet lagt til</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Tas til orientering. Trafikkstøy er vurdert og blir ivaretatt i tråd med T-1442/2021. Det legges opp til en støyskjerm samt fasadetiltak der støy er over kravene.</p> <p>3. Tas til orientering.</p>

	<p>grunn at arealer og anlegg som brukes av barn og unge skal være sikret mot bl.a. trafikkfare.</p> <p>4. Trygge trafikale løsninger VFK ber om at det sikres gode løsninger og redegjøres for påvirkning på barn og unges interesser, og forholdet til skoleveg, samt hensynet til myke trafikanter generelt. Her vil bl.a. krysningspunkter og trygge løsninger for tilgang på eventuelle bussholdeplasser langs strekningen være viktig, samt løsninger for myke trafikanter generelt.</p> <p>5. Gang- og sykkelveg VFK ser det er lagt inn fremtidig gang- og sykkelveg langs Rv.7 på en større strekning enn det som nå er inkludert i planområdet. For å sikre et trygt tilbud for myke trafikanter, ber VFK om at denne vurderes innarbeidet og sikret opparbeidet, og at planområdet eventuelt vurderes utvidet for å legge til rette for en god løsning. VFK viser til N100 hvor det er lagt til grunn at: <i>«dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg eller være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett»</i>.</p> <p>6. Dyrka mark VFK har forståelse for at det ved utbedring av vegen kan være nødvendig å omdisponere noe dyrka mark, men ber om at det legges vekt på løsninger som hensyntar dyrka mark både i anleggsfasen og med hensyn til permanent arealbeslag, og at det sikres avbøtende tiltak ved omdisponering. VFK viser til føringer om å hensynta jordvern. Ved eventuell omdisponering skal alternative løsninger og arealets egnethet og produktivitet for jordbruksformål være vurdert, og det bør stilles krav om matjordplan for gjenbruk av eventuell egne jord til jordforbedring, nydyrking osv. I tillegg bør det vurderes løsninger for å legge til rette for nydyrking. VFK viser til regional føring om at kommunen skal legge til grunn prinsipp om økologisk kompensasjon ved omdisponering av dyrka mark.</p> <p>7. Terreng og landskap Vegen ligger i et hellende og dels kupert terreng. VFK ber om at det legges vekt på gode løsninger landskapsmessig, med hensyn til utforming av vegen og</p>	<p>4. Tas til orientering. Alle elever som bor innenfor planområdet, har rett på skoleskyss. Bussholdeplassene langs rv. 7 utbedres og utformes med opphevet venteareal og belysning, slik at de bussreisende blir synlige og står trygt. Ventearealet/fortauet forlenges fram til nærmeste kryss eller avkjørsel der dette er praktisk mulig. Omlegging av avkjørslar gir også sikrere atkomst til holdeplassene for flere husstander. Fartsgrensen settes opp fra 60 til 80 km/t. Det tillates ikke tilrettelagt kryssing, men sikten ved bussholdeplassene blir god. Gjennomsnittlig tidsluke i makstimen i dimensjonerende år blir ca. 7 sekunder. Med fartsnivå 80 km/t tilsvarer dette en avstand på ca. 155 meter. Denne avstanden tilsvarer om lag 1,2 ganger stoppsikt (125 m).</p> <p>5. Det planlegges ikke gang- og sykkelveg langs rv. 7 innenfor planområdet. Med unntak av bussholdeplassene er det få lokale målpunkter og både Geilo og Hagafoss ligger utenfor gangavstand. Strekningen regnes heller ikke som skoleveg, jamfør punkt 4. Gang- og sykkelveg vil også kreve stor vegbredde, noe som er krevende med tanke inngrep i natur og eksisterende bebyggelse langs vegen.</p> <p>6. Tas til orientering. Det skal utarbeides en matjordplan.</p> <p>7. Det er gjort vurderinger av hvordan vegen best kan ligge i landskapet ut ifra gitte kriterier til vegklassen, trafiksikkerhet</p>
--	---	---

		<p>sideanlegg/sideterreng. I den grad det er mulig bør store fyllinger og skjæringer unngås. Skråningsutslag bør vises i plandokumentene, og det bør vedlegges andre illustrasjoner som er egnet til å få frem virkning på terreng og landskap. Videre bør det legges til rette for istandsetting og revegetering av sideterreng, og legges vekt på god materialbruk ved utforming av eventuelle støttemurer, eventuelle bussholdeplasser o.l. VFK anbefaler at dette sikres gjennom planens bestemmelser.</p> <p>8. Vannmiljø Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021 har fastsatt mål for vannmiljøet i alle vannforekomstene i vannregionen. VFK forutsetter at det gjøres en konkret vurdering av om planforslag vil kunne påvirke fastsatte miljømål, jf. §4 i vannforskriften og den regionale vannforvaltningsplanen. Dersom planforslaget vil kunne påvirke miljømåla må det gjøres en egen vurdering etter vannforskriftens §12 om ny aktivitet eller nye inngrep. Eventuelle inngrep i vassdrag må vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.</p> <p>9. Kulturminner Det vil være behov for å gjennomføre en arkeologisk registrering. Det er oversendt budsjett og prosjektbeskrivelse.</p> <p>10. Bygningstilstand og landskap (nyere tids kulturminner) Det er SEFRAK-registrert bebyggelse innafor planområdet. Dette gjelder bygninger på Søre Juvsjordet (gbnr 47/28), Nordre Juvsjordet (47/40), Søre Kaupang (52/639), Nordre Kaupang (52/10) og Rygg (52/488). VFK ber om at disse områdene regulerer til hensynssone c) kulturmiljø, og at det utarbeides egne bestemmelser for disse hensynssonene.</p> <p>11. Innspill til utvidet varsel (24.05.2022): VFK viser til tidligere uttalelse ved varsel om oppstart. Følgende tilleggsmerknader: VFK viser til deres tidlige krav om arkeologisk registrering langs det planlagte strekket. VFK har behov for å gjennomføre arkeologiske registrering de utvidete arealene, spesielt i den største delen som ligger på eiendommene gbnr. 51/3, 49/3, 49/48, 49/45, 49/49 og 49/11,17,25. På eiendom 51/3 er det tidligere registrert en kullgrop Id 136569-1. VFK har behov for å kontrollregistrere denne.</p>	<p>og andre hensyn. Skråningsutslag er vist på plankart og det legges ved O-tegning. Istandsetting og revegetering av sideterreng, og vektlegging av god materialbruk er sikret i planbestemmelsene. Tas ellers til orientering.</p> <p>8. Tas til orientering. Reguleringsplanen tar nødvendige hensyn til vannmiljøet og miljømål.</p> <p>9. Det er gjennomført arkeologisk registrering, juni 2022.</p> <p>10. Tas til orientering. Området som ble varslet har blitt innskrenket i løpet av planarbeidene. Planområdet omfatter derfor ikke SEFRAK-registrerte bygninger nå.</p> <p>11. Tas til orientering.</p>
Grunneiere, naboer osv.			
20	Kjell Rygg, Kvisla 114 02.03.22	<p>1. Gangveg. Ønsker at det legges til rette for gang- og sykkelveg slik at det ikke blir ulevelig i bygda. Ta hensyn til beboere. Mange sykler til jobb i Hol og til industriområdet i Kleiva samt utøvere fra toppidrettsgymnaset på Geilo.</p>	<p>1. Det planlegges ikke gang- og sykkelveg langs rv. 7 innenfor planområdet. Med unntak av bussholdeplassene er det få lokale målpunkter og både Geilo og Hagafoss ligger utenfor gangavstand. Strekningen regnes heller ikke som skoleveg, da alle elever innenfor planområdet har rett til skoleskyss. Gang- og sykkelveg vil kreve stor vegbredde, noe som er utfordrende</p>

			<p>med tanke inngrep i eksisterende bebyggelse og landskap langs vegen.</p> <p>Bussholdeplassene utformes med opphevet venteareal og belysning, slik at de bussreisende blir synlige og står trygt. Ventearealet/fortauet forlenges fram til nærmeste kryss eller avkjørsel der dette er praktisk mulig. Omlegging av avkjørsler gir også sikrere atkomst til holdeplassene for flere husstander.</p> <p>Fartsgrensen økes fra 60 km/t til 80 km/t på rv. 7, men trafiksikkerheten vurderes allikevel å bli bedre som følge av utbedret geometri, bedre sikt, bredere kjørebanebaner og bredere skuldre. Antall kryss og avkjørsler reduseres fra 31 til 21 og siktkravene i alle kryss og avkjørsler oppfylles. Nytt vegrekkverk bidrar også til økt sikkerhet.</p>
22	Aud Solveig Hovind, Fjellvegen 10 07.03.22	Innspill til borplan. Gbnr. 45/3. Borpunkter tenkt ved innkjøring - ved innkjøringen er det to kummer for overvann. Det ligger drenerør langs vegen og opp til eiendommen. Ligger mest sannsynlig på høyre side. Det ligger en vannledning fra felles brønn til eiendom 47/18 under Rv. 7. Gammel, vet ikke eksakt plassering og ikke hvor dypt den ligger. Ønsker at dette blir tatt hensyn til ved boring.	Innspillet tas til orientering. Disse ble hensyntatt ved boring.
23	Tom Andersson, gnr/bnr. 48/28, 09.03.22	<p>1. Garasje. SVV har gitt dispensasjon fra byggegrense og kommunen har godkjent byggesøknad med dispensasjon fra LNF-område. Startet med grunnarbeidet for garasje.</p> <p>2. Sanere avkjørsel. Ønske om sanering av avkjørsel med ny tilkomst fra Sandsvegen.</p> <p>3. Privat grusvei. Privat grusvei (har ikke bruksrett på) er bratt og dårlig og er ikke enkel på vinterføre. Denne vegen er ikke ønskelig da den ikke gir tilgang til parkering eller ny garasje.</p> <p>4. Tilleggsmerknad: 06.06.2022 Ønsker at det legges inn en støyvoll mot Rv. 7 ved dagens avkjørsel etter at avkjørselen legges om.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Dagens avkjørsel fra rv. 7 saneres. Grunneier får ny adkomst fra Sandsvegen.</p> <p>3. Ok. Se pkt. 2.</p> <p>4. Støyutredninger viser at voll i området har lite effekt mot trafikkstøy. Det vil vurderes lokale tiltak på fasade.</p>
24	Lars Hamarsbøen, Kvislavegen 25 10.03.22	<p>1. Gang –og sykkelveg. Ønskelig, men inntrykk fra åpent møte om at det er uløselig pga. terrenget. Kunne det vært tilrettelagt med en sti eller smal trase på utsiden av autovernet? Gruset. Stikkrenner forlenges. SVV nevnte problemer med brøyting i åpent møte, men private kan bistå. Kunne dette vært prøvd?</p> <p>2. Ras og vannveier. År 1955: Vest for Vindeggleet og ned mot tunet som ligger nedenfor vegen (Søre Kaupang). Har sett sprekker i løsmassen, men har ikke rast senere</p>	<p>1. Se svar til Kjell Rygg (id 20).</p> <p>2. Tas til orientering. Det har blitt tatt prøver av grunnen i området. Vannveier inngår i planarbeidet.</p>

		<p>År 1975: Rett utenfor låven på Vindegg, ned mot Vindeggleet. Dette ble utløst av store mengder vann i snøsmelting ved at vannløp lenger opp ikke tok unna. Overfor bygda har vannet i uminnelig tid blitt kanalisert og ledet mot bygda, kanskje for vanning eller drift av kverner etc.</p> <p>Hvor vannet tar veien bør sees på i forbindelse med planprosessen.</p> <p>3. Fartsgrense 80km/t. Minner om at Kvisla er en aktiv jordbruksbygd, denne type trafikk foregår ofte sammen med ferietrafikken. Det kan samle seg 15-20 biler mellom hver plass man kan slippe forbi kø. Dette medfører stygge forbikjøringer. Dette kan bli like ille eller forsterket med økt fart. Kan det tas en ny vurdering ift. fartsgrense?</p> <p>4. Busslomme Vindeggleet. Busslomme på innsiden Vindeggleet er privat initiativ, SVV har overtatt. Ber om erverv av denne. Grunneiere er Eirik Underhaug. Her må også ny adkomst løses.</p> <p>5. Noen grunneiere er ikke varslet.</p>	<p>3. Det er gjort vurderinger av fartsgrensen basert på Statens vegvesens fartsgrensekriterier. Resultatet fra beregningene, samt rv. 7 sin rolle som hovedveg mellom øst og vest, gjør at 80 km/t er vurdert som riktig fartsgrense. Med utbedret veg vil sikten fram til et eventuelt saktegående kjøretøy være god slik at uhell kan unngås.</p> <p>4. Planen legger busslommen til offentlig formål, som fordrer erverv.</p> <p>5. Grunneiere som manglet ble varslet i et supplerende varsel.</p>
25	Arne Veslehaug, Kvisla 130, 10.03.22	<p>1. Strekke reguleringsplanen lenger. Ønsker at SVV tar for seg området fra 3-felt nederst i Kvisla til vest for Veslehaug gbnr. 49/3. Behov for utbedring stor.</p> <p>2. Telekabel. Telenor har en koaxkabel Oslo-Bergen på nordsiden av Rv.7 langs hele planområdet.</p> <p>3. Avkjøring Sandsvegen. Avkjøring fra Rv.7 bør ha god bredde slik at de som skal krysse vegen ikke blir påkjørt bakfra hvis de må vente på trafikk fra øst. Denne avkjøringen vil nok ha mest trafikk.</p> <p>Fartsgrenser. Foreta vurderinger av fartsgrensene etter utført arbeid.</p> <p>4. Støy. Stor støybelastning. Kan det gjøres flere tiltak? Gjort støytiltak selv.</p> <p>5. Busslomme Ønskelig at vegen trekkes litt nord slik at kurven i vegbane vest for busslomme unngås. Bredde busslommer. Busslommene bør utvides på begge sider da det alltid blir innsnevring på vinterstid.</p> <p>6. Adkomst beite/havn. Adkomst beite/havn på nordsida må opprettholdes.</p> <p>7. Stikkrenne. Stikkrenne på dyrkamark ønskes fjernet.</p> <p>8. Tiltak bakketopp. Positiv til å senke vegbane på Rv. 7 over bakketopp da dette vil bedre sikten langs vegen og kan gi en god avkjøring til Hølgjeslåttvegen samtidig som sikten mot øst gjøres tryggere.</p>	<p>1. Reguleringsplanen er utvidet i begge retninger. I øst strekker området seg til der 3-feltsvegen snevres inn. I vest strekker området seg forbi gnr./bnr. 49/3 og nesten bort til bekken Hølgjeslåtta.</p> <p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Rv. 7 ved Sandsvegen får en slakere kurve og krysset blir mer oversiktlig. Det legges ikke opp til to felt ved avkjøringen.</p> <p>4. Tas til orientering. Trafikkstøy er vurdert og blir ivaretatt i tråd med T-1442/2021.</p> <p>5. Vegen er trukket litt nord og kurven til vegbanen er rettet noe ut. Busslommene opparbeides i henhold til vegnormalene (utbedringsstandard).</p> <p>6. Tas til orientering.</p> <p>7. Tas til orientering.</p> <p>8. Tas til orientering.</p>
26	Elfrid og Askjell Bere, Kvislavegen 9 11.03.22	<p>Positivt at vegen blir utbedret.</p> <p>1. Gang og sykkelveg. Ønsker gang og sykkelveg og har jobbet for dette lenge.</p> <p>2. Busskur. Ønsker busskur ved Vindeggleet og Sandsvegen, spesielt i retning Geilo.</p>	<p>1. Se utsvar til Kjell Rygg (Id 20).</p> <p>2. Det er tatt inn bestemmelse om at det tillates opparbeidelse av leskur på bussholdeplassene, slik at det ligger inne som en</p>

			mulighet senere. Det er ikke sikkert dette blir opparbeidet som en del av dette prosjektet.
27	Asbjørn Tragethon, gnr./bnr. 41/1, 11.03.22	Fyllmasser/støyvoll. Ellers ubrukelige fyllmasser kan fylles ut på eiendom gbnr. 44/1 som ligger i 3-felten nedenfor reguleringsområdet. Her er det ønskelig å få etablert en støyvoll langs Rv. 7 da det er plagsomt mye støy fra biler som ønsker å sette stadig nye fartsrekorder oppover mot Geilo. Ta kontakt hvis dette er til fordel og nytte.	Innspillet tas til orientering. Området ligger utenfor reguleringsplanen i nordøst mot Hagafoss. Statens vegvesen kontakter grunneier ved behov.
29	Ivar og Wendy Sletteemoen, Sandsvegen 20 17.03.22	1. Utvidet planområde. Strekingen bør omfatte 3-felten til Årssetsletta. 2. Navn. Veslehaug er et familienavn og ikke et stedsnavn. Strekning Vindeggleet-Haradalen. Krevende strekning. Jordras nedenfor Vindeggglåven to ganger. Gikk over vegen. På denne strekingen kan man ikke bare lage skråninger. Alternativ: Tunnel, mur, støpt overbygg. 3. Gående. Må være plass til gående. Faren påkjørt og døde. 4. Kvikkleire. Funn av 12m kvikkleire ved boring etter vann. 5. Ny avkjøring. Avkjøring til ny planlagt veg til Hingsa fra ca. busslomma Veslehaug sitt hus. Ønskelig å få den med nå. Kan kombineres med avkjørsel til gbnr. 44/1. Ønske om boligutvikling her.	1. Reguleringsplanen er utvidet i begge retninger. I øst strekker området seg til der 3-feltsvegen snevres inn. I vest strekker området seg forbi gnr./bnr. 49/3 og bort til bekken Hølgjeslåtta. 2. Tas til orientering. Det har blitt tatt prøver av grunnen i området. 3. Se svar til Kjell Rygg (id 20). 4. Det er gjennomført grunnundersøkelser som ikke tyder på kvikkleire i området. 5. Eksisterende avkjørsel til Hølgjeslåttvegen flyttes noe vestover. Avkjørselen opparbeides med nødvendig standard. I tillegg senkes høybrekkskurven på rv. 7, noe som gir bedre siktforhold.
30	Jon Øen, gnr./ bnr. 52/10, 15.03.22	1. Brønn og vannledning Har en brønn helt oppe ved Rv. 7. Vannledningen kommer inn på øvre vestre hjørne på huset. 2. Innkjøring Innkjøringen fra Rv. 7 er i dag ikke spesielt god. Driver med sau og gris og nytter derfor jordbruksarealet til beite og slått. Adkomsten er i dag ganske krevende med den bruken. Ønsker å få en bedre vei inn til eiendommen. 3. Overskuddsmasser Positiv til overskuddsmasse.	1. Tas til orientering. 2. Eksisterende adkomst saneres og ny adkomst legges om via Kvislatun. 3. Tas til orientering.
32	Ole Erik Dybsjord, gnr./bnr. 47/3.	Viser til vedlagt kart med håndtegnet vannledning over Rv. 7 og brønn med kran.	Innspill med vedlagt kart tas til orientering. Eksisterende vannledning håndteres ved bygging.
34	Knut Runar Lindestad, gnr./bnr. 48/21. 23.03.22	Vedlagt kart over eiendommen med ca. plassering av børebrønn, vannledning og gammel garasje tett ved Rv.7 som kan rives om ønskelig.	Innspillet tas til orientering. Det legges opp til at garasjen rives.
35	Peder Magnus Bakkegard, gnr./bnr. 52/8 og 53/1 29.03.22	Har hatt en avkjøring til dette området med skog, beite og dyrket mark i svingen øst for Sandsvegen. 1. Ny avkjøring v/Kvislatun I forbindelse med planarbeidet som nå settes i gang så vil det være naturlig å planlegge ny avkjøring for dette området sammen med avkjøring til Kvislatun, som ligger i østre del av arealet.	1. Det legges opp til ny avkjøring til området fra Kvislatun.

		<p>2. Opprettholde Kvislavegen. Kvislavegen, med avkjøring i Vindeggleet, har 6 gårdsbruk og 2 boliger som er knyttet til denne vegen. Ønsker Kvislavegen opprettholdt som den er. Det må antas at en del mur må til for å sikre skråninger i tilknytning til avkjøringen. Rygg, 51/1 har nylig stengt den opprinnelige avkjøringen og knyttet seg til Kvislavegen og bolig gnr./bnr.52/542 må beregnes knyttet mot avkjøring Kvislavegen.</p>	<p>2. Tas til orientering. Kvislavegen opprettholdes.</p>
37	<p>Eirik Vindegg Underhaug, på vegne av Halldis Vindegg Underhaug, Hølgjeslåttvegen 1, gnr./bnr. 49/45. 30.03.22</p>	<p>1. Inngrep i eiendom og støyvoll Det planlegges å senke «vegkulen» over til Årsetsletta. Tegningene viser at dette kan medføre et større inngrep inn mot eiendommen. Eiendommen har plen foran huset. Det er også investert i å bygge opp en støyvoll foran huset. Forventes det at dette løses på en måte som gjør at dagens plen foran huset med støyskjerming bevares. Alternativt at den erstattes med et tilsvarende godt alternativ, eksempelvis mur med støyskjerm oppå. Dette for å unngå at eiendommen forringes.</p> <p>2. Avløpsanlegg med spredegrøft Eiendommen har ett avløpsanlegg med spredegrøft som ligger ut mot Rv. 7. Må være oppmerksom på dette. Dette kan vises ved besiktigelse eller tegnes inn på et kart når detaljert prosjektering skal igangsettes.</p> <p>3. Forslag til å fjerne to påkjørsler Det kan være mulig å få fjernet to påkjørsler til Rv. 7 ved å tenke en alternativ vegtilkomst. Se vedlagt kart. Her fjernes både innkjørsel foran Hølgjeslåttvegen 1 samt til de to eiendommene østenfor (133 og 131). Enten kan det anlegges en ny adkomst som vist på tegning eller at veien legges helt bort til busslommen og innkjørsel blir den samme som Hingsavegen. Vil gi trafiksikker vei fra eiendommene i Hølgjeslåttvegen bort til buss (blant annet stoppested for skolebuss).</p>	<p>1. Tas til orientering. Det anlegges mur ved eiendommen.</p> <p>2. Tas til orientering.</p> <p>3. Tas til orientering. I området saneres to avkjørsler og koples på Hølgjeslåttvegen. Adkomstvegen flyttes noe vestover.</p>
38	<p>Steffen Tingvoll Øen, gnr./bnr. 47/40, Kvisla 84. 29.03.22</p>	<p>1. Eiendom med dårlig sikt Grunneier har en utkjørsel med dårlig sikt i 60-sone.</p> <p>2. Bussholdeplass Ca. 400 m til nærmeste bussholdeplass. Eneste måten å komme seg til bussholdeplassen til fots er å gå langs riksveien. Veien er svingete og har store høydeforskjeller i dette partiet og det er autovern på ene siden av veien, i tillegg er det liten avstand fra hvitstripa til autovern.</p> <p>3. Brønn ved vei Opplyser om en brønn som ligger ovenfor veien. Ca. plassering av denne og antatt trase for vannledning er tegnet inn på vedlagt kart.</p> <p>4. Strømledning ligger langs med veien inntil boligen og krysser sannsynligvis over Rv.7 til mast/trafo.</p> <p>5. Ønsker 60-sone beholdes og ikke øke til 80 sone. Dårlig sikt vestover samt flere nestenulykker ved utkjøring til riksvei. Bilister som kommer fra Geilo, er så og si umulig å se hvis de ikke overholder 60 sone.</p>	<p>1. Kvisla 84 får utbedret avkjørsel slik at sikten blir god og i tråd med gjeldende regelverk.</p> <p>2. Beboerne må gå om lag 300 meter langs rv. 7 til Røo holdeplass. Vegen og skuldrene blir bredere, men det finnes fortsatt ingen alternativ rute utenfor rv. 7.</p> <p>3. Tas til orientering.</p> <p>4. Tas til orientering.</p> <p>5. Utbedret rv. 7 planlegges med fartsgrense 80 km/t. Geometrien tilpasses fartsgrensen, slik at sikten fra alle kryss og avkjørsler blir god.</p>

		<p>6. Bussholdeplasser og kryssing Ønsker at det tilrettelegges for flere bussholdeplasser og kryssinger på steder med god sikt.</p> <p>7. Gangvei/turvei som kobler sammen holdeplasser At det vurderes mulighet for gangvei, turvei eller lignendesom kobler sammen de forskjellige bussholdeplassene/veiene i området, slik at man kan ferdeslangs riksvei på en sikker måte.</p>	<p>6. Det har vært dialog med Brakar AS om bussholdeplasser. Antall bussholdeplasser blir som i dag. Bussholdeplassene utbedres, og sikten ved holdeplassene blir god. Utbedret geometri gir generelt bedre sikt på de delene av strekningen som har dårlig sikt i dag. Planen legger ikke opp til fotgjengerkryssing.</p> <p>7. Det etableres ikke et sammenhengende tilbud for myke trafikanter langs rv. 7. Der det er praktisk mulig, forlenges ventearealet/ fortauet ved bussholdeplassene fram til nærmeste avkjørsel eller kryss. Omlegging av avkjørsler gir også sikrere atkomst til holdeplassene for flere husstander.</p>
39	Eirik Vindegg Underhaug, Kvislavegen 8, gnr./bnr. 52/1. 29.03.22	<p>1. Avkjørsel fra Kvislavegen En sentral del vil være å sikre en trygg, oversiktlig og god avkjørsel fra Rv. 7 og inn på Kvislavegen. Grunneier stiller seg positiv til å finne best mulig løsning for det aktuelle strekket og vil legge til rette for konstruktiv dialog med Vegvesenet for å finne løsning for aktuell avkjøringen.</p> <p>2. Benytte mur Anmoder at det ved utbyggingen i det aktuelle området benyttes mur for å støtte opp i de bratte skråningene fra sin gård og ned mot riksveien. Det bes videre om at denne muren sikres med permanent gjerde på toppen for trygg ferdsel.</p> <p>3. Leire Dette skyldes for det første det faktum at det er betydelig med leire i grunnen i det aktuelle området. I tidligere tider har det gått ras. Med dagens tiltagende våte værtyper vil det være viktig med en solid mur. 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>1. Tas til orientering. Det har vært dialog mellom Statens vegvesen og Underhaug. Planen sikrer en oversiktlig og god avkjørsel fra rv. 7 og inn på Kvislavegen.</p> <p>2. Planområdet har blitt snevret inn etter varsel om oppstart. Det er kun nederste del av Kvislavegen som inngår i vegtiltaket. Mur er vurdert, men det beste alternativet ble vurdert å anlegge skråning.</p> <p>3. Tas til orientering. Det er gjennomført grunnundersøkelser som ikke tyder på kvikkleire i området. Det vil gjøres nødvendige tiltak i forbindelse med bygging av ny veg.</p>
40	Oddbjørn Søndrål, gnr./bnr. 52/13. 30.03.22	<p>1. Bygge gangvei Dersom det skal økes til 80 km/t, må det bygges gangveg. Den bør ligge på venstre side mot Geilo, for bedre oversikt før man kjører ut i veien. Fra Årset til Sandsvegen vil ikke terrenget by på utfordringer. Slik det er nå, starter grunneier i motbakke når man skal ut på rv.7. Med gangveg vil grunneier være i høyde før utkjøring.</p> <p>2. Bussholdeplass ved Sandsvegen Bør legges til rette for en stor bussholdeplass ved Sandsvegen som tar inn alle fra Kvisla. Sikre trygg skolevei til og fra bussen. Grunneier avser gjerne 5 breddemeter til, dersom de får trygg gangvei til buss. Hol kommune har også denne gangveien på sin agenda.</p>	<p>1. Se svar til Kjell Rygg (id 20).</p> <p>2. Bussholdeplassen ved Sandsvegen utbedres med opphøyd venteareal og sikker atkomst fra Sandsvegen.</p>
41	Lars Lysåker, Kvisla 124, gnr./bnr. 49/2. 31.03.22	<p>1. Ønske om gangvei Ønske om gangvei når dere vil øke fartsgrensen 80km/t. Ikke forsvarlig å øke fartsgrensen når det går en del personer langs veien og er mange vanskelige/dårlige avkjøringer.</p> <p>2. Ønske om å flytte avkjøring Har en vanskelig avkjøring når man kommer fra eller skal mot Hagafoss. Har også veldig dårlig oversikt i avkjøringen. Ønske å</p>	<p>1. Se svar til Kjell Rygg (id 20).</p> <p>2. Tas til orientering. Eksisterende avkjørsel flyttes vestover. Busslommen flyttes også vestover slik at disse ikke kommer i konflikt.</p>

		flytte avkjøringen fra enden av busslommen til midten av busslommen. Avkjøringen blir også fylt med snø hver gang veien må brøytes.	
43	Even Rygg, gnr./bnr. 51/1. 31.03.22	<p>1. Ønske om utvidet tun Eier har et gårdstun som er veldig trangt og dårlig egnet for dagens landbruk. Ønsker å utvide tunet så mye som mulig og stiller seg positiv til en evt. utfylling på jordet/beitet nedenfor seg for å få Rv. 7 lenger vekk fra gårdstunet.</p> <p>2. Ønske om mur Ønsker at det ses på mulighetene for en mur langs Rv. 7 slik at tunet evt. kan utvides noe mer slik at man kan snu med traktor.</p>	<p>1. Tas til orientering. Ny rv. 7 legges noe lengre sør for bolig på grunn av kurvatur. Dette medfører likevel skjæringer i terrenget mot bebyggelsen på grunn av bratt terreng i området.</p> <p>2. Tas til orientering. Prosjektert løsning angir ikke mur.</p>
46	Eivind Endrestøl, gnr./bnr. 51/3 og 48/3 31.04.22	<p>Vedlagt ligger bilde på forslag til å samle avkjøringene på starten av Årset slette (fra øst). Ønsker å vite hvor mye Rv. 7 blir senket forbi det gamle snekkerverkstedet og om plassen foran bygget blir borte grunnet skjæring. Det stilles spørsmål om bygget må rives.</p> <p>Forslag til ny avkjøring ligger inne på gnr./bnr. 51/3, se vedlagt bilde. Om man legger en avkjøring her blir det god sikt begge veier og man tar minst mulig dyrka mark for å få til en fornuftig avkjøring. Denne trekanten har tidligere vært et beite og kan heller ikke benyttes som en evt. tomt, grunnet avstanden til Rv. 7. Det stilles spørsmål om avkjøringen ned til Søre Årset vil være noenlunde lik samt tilkomsten til snekkerverkstedet. Vedlagt er det også tegnet inn tipp- og riggplass på gnr./bnr. 51/3. Se vedlagte bilder.</p>	<p>Noe av arealet foran verkstedet reguleres til grøft. Dette kommer frem av plankartet. Snekkerverkstedet ligger utenfor planområdet og skal ikke rives.</p> <p>Planen legger opp til å sanere avkjørslene og legge om nederste delen av Hølgjeslåttvegen noe lengre vest.</p> <p>Avkjøring til Søre Årset og adkomst til snekkerverksted vil i stor grad være lik som eksisterende situasjon. Innspillet tas ellers til orientering.</p>
51	Grethe Eide, gnr./bnr. 51/12 11.05.22	Vedlagt ligger tegning av bekk og grøft ved 51/12.	Innspillet tas til orientering.

10. REFERANSER

- [1] Norsk institutt for bioøkonomi –Kilden [Internett] Tilgjengelig fra: https://kilden.nibio.no/?topic=arealinformasjon&lang=nb&X=6753288.64&Y=142756.99&zoom=3.655185181706746&bqLayer=graatone_cache&layers_opacity=0.75&catalogNodes=83 [Funnet mai 2022]
- [2] Artsdatabanken.no [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.artsdatabanken.no/nin/LA/TI/I/D/34> [Funnet mai 2022]
- [3] Kulturminnesøk – database for kulturminner [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.kulturminnesok.no/> [Funnet mai 2022]
- [4] Miljødirektoratet – Miljøstatus [Internett] Tilgjengelig fra: <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm?> [Funnet mai 2022]
- [5] Artsdatabanken – Artskart [Internett] Tilgjengelig fra: <https://artskart.artsdatabanken.no/> [Funnet september 2022]
- [6] Statens vegvesen – Vegkart [Internett] Tilgjengelig fra: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@139495,6734000,10/hva:!\(id~540\)~/valgt:1015039906:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@139495,6734000,10/hva:!(id~540)~/valgt:1015039906:540) [Funnet mai 2022]
- [7] Norges geologiske undersøkelse. Granada – Nasjonal grunnvannsdatabase [Internett] Tilgjengelig fra: https://geo.ngu.no/kart/granada_mobil/ [Funnet juni 2022]
- [8] Norges vassdrags- og energidirektorat. Flomaktsomhet [Internett] Tilgjengelig fra: <https://temakart.nve.no/tema/flomaktsomhet> [Funnet mai 2022]
- [9] Norges geologiske undersøkelse – Løsmasse - Nasjonal løsmassedatabase [Internett] Tilgjengelig fra: https://geo.ngu.no/kart/arealis_mobil/ [Funnet mai 2022]
- [10] Norges vassdrags- og energidirektorat. Jord- og flomskred - aktsomhetsområder [Internett] Tilgjengelig fra: <https://temakart.nve.no/tema/jordflomskredaktsomhet> [Funnet mai 2022]
- [11] Norges vassdrags- og energidirektorat. Skredhendelser [Internett] Tilgjengelig fra: <https://temakart.nve.no/tema/SkredHendelser> [Funnet mai 2022]
- [12] Norges vassdrags- og energidirektorat. Snøskred - aktsomhetsområder [Internett] Tilgjengelig fra: <https://temakart.nve.no/tema/SnoskredAktsomhet> [Funnet mai 2022]
- [13] Statens vegvesen – Støysoner for riks- og fylkesveger [Internett] Tilgjengelig fra: <https://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=805f97e2d6694f45beca4b7a7c59acec> [Funnet juni 2022]

11. VEDLEGG

Planforslaget omfatter følgende dokumenter:

Planbeskrivelse, datert 03.05.2023 (dette dokument)

Bestemmelser, datert 03.05.2023

Plankart, datert 03.05.2023

Vedlegg 1 - ROS-analyse, datert 28.06.2022

Vedlegg 2 - Støyutredning, datert 01.07.2022

Vedlegg 3 - Tegningshefte, datert 03.05.2023

Vedlegg 4 - Geoteknisk rapport, datert 27.06.2022

Vedlegg 5 - Fagrapport hydrologi og overvann, datert 13.06.2022

Vedlegg 6 - Miljøteknisk grunnundersøkelse, datert 10.06.2022

Vedlegg 7 - Naturmangfoldrapport, datert 31.10.2022

Vedlegg 8 - Kulturarvutredning, datert 20.09.2022

Vedlegg 9 - Bærekraftvurdering, datert 03.05.2023

Vedlegg 10 - YM-plan, datert 02.05.23

Vedlegg 11 - Sammenstilling av merknader til varsel om oppstart, datert september 2022

Vedlegg 12 - Merknadsrapport etter høring og offentlig ettersyn, datert 03.05.23

Vedlegg 13 - Sammenstilling høringsmerknader, datert 03.05.23