

Planbeskrivelse

Fv. 2482: Garlivegen, Nord-Aurdal kommune



Innhold

1. Sammendrag og innledning.....	3
2. Planprosess og medvirkning	4
2.1. Beskrivelse av planområdet	4
2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	5
2.3. Roller og ansvar	5
2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg.....	5
2.5. Tilgrensende reguleringsplaner.....	5
3. Beskrivelse av reguleringsplanen	6
3.1. Planlagt arealbruk	6
3.2. Beskrivelse av regulerte løsninger	7
3.3. Alternativsvurderinger.....	8
4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	9
4.1. Kommuneplan og reguleringsplan	9
4.2. Veg.....	11
4.3. Teknisk infrastruktur	13
4.4. Eiendomsforhold og naboer	14
4.5. Landskapsbilde	15
4.6. Nærmiljø og friluftsliv.....	16
4.7. Naturmangfold og naturressurser	16

4.8. Kulturmiljø	18
4.9. Geoteknikk/geologi/skredfare	19
4.10. Støy	22
5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	24
5.1. Usikkerhet og avgrensning for analysen	24
5.2. Beredskap	25
5.3. Identifisering av uønskede hendelser	25
5.4. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet.....	27
5.5. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget	27
6. Gjennomføring av regulert tiltak	28
6.1. Byggetid og rekkefølge	28
6.2. Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	28
6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	28
7. Innspill til varsel om planoppstart.....	29

Redaksjon: Trond Rybakken

Design og produksjon: Innlandet fylkeskommune **Foto:** Innlandet fylkeskommune

1. Sammendrag og innledning

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan for fv. 2482 Garlivegen.

Det reguleres inn et fortau fra Tingnes kirke til Garlivegen møter Raneisvegen. Vegen blir også regulert med en bredere profil for å tilfredstille krav til etablering av fortau. Det blir også regulert inn kantstopp for buss på strekningen.

Det vil bli behov for å sette opp mur på deler av strekningen for å ta opp høydeforskjeller der det er sidebratt. Det vil også innebære berøring av eiendommer langs vegen, både permanent og midlertidig. Alle virkninger av reguleringsplanen kommer fram i kapittel 4 i dette dokumentet.

Dette vil innebære en vesentlig forbedring av trafikksikkerheten for gående og syklende, og en sikrere skoleveg for barn og ungdom, med fortau og flere kantstopper for buss.

Risiko- og sårbarhetsanalysen i kapittel 5 er utarbeidet i henhold til DSB sin metode. Det er ikke funnet punkter som må analyseres videre.

Denne planbeskrivelsen inneholder beskrivelser og virkningsvurderinger innenfor hele reguleringsplanens utstrekning. I Handlingsprogram for 2022-25 er det vedtatt bevilget midler for å gjennomføre utbygging av fortau mellom Tingnes kirke og Fejordvegen. Fejordvegen kan i denne omgang fungere som en alternativ gang- og sykkeladkomst opp til Krakkeplassen.

Grunnerverv blir gjennomført foreløpig bare på denne strekningen. Øvrige deler av strekningen har ikke avklart finansiering og byggestart.

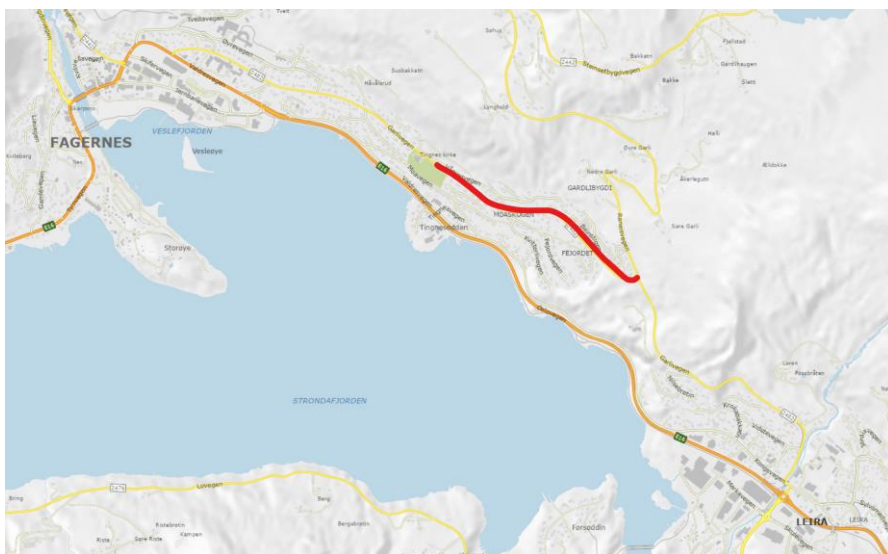
2. Planprosess og medvirkning

2.1. Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger langs fv. 2482, mellom Tingnes kirke og Garlikrysset der fv. 2482 møter Raneisvegen. Det varslede planområdet er markert i stiplet svart linje i figur 1. Forslag til reguleringsplan er markert med rødt strek. Planområdet ligger omtrent 2 km sørøst for Fagernes sentrum.



Figur 1. Varslet planområdet er markert med svart stiplet linje. Forslag til reguleringsplan er markert med rødt



Figur 2. Planområdet ligger mellom Fagernes sentrum og Leira sentrum.

Fylkesvegen har varierende bredde, men er svært smal og uten gul midtstripe. Vegen har i tillegg betydelig stigning. Sideterrenget har en brattere stigning enn vegen med skråning mot nord. Dette krever at det settes opp mur langs deler av vegen/fortauet på strekningen. Vegen ligger tett opp til private eiendommer og berører flere private avkjørsler.

2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Varsel om oppstart er utført etter plan- og bygningslovens (pbl) § 12-8.

Dette ble sendt ut til grunneiere, regionale myndigheter og andre interessenter i brev, den 08.03.2024. Oppstart av planarbeid ble kunngjort i avisa Valdres den 13.03.2024.

Det ble gjennomført et åpent møte den 2. april 2024 med orientering om prosjektet og mulighet til å ta opp problemstillinger med representanter fra Innlandet fylkeskommune og Nord-Aurdal kommune. Det var 20 frammøtte. Det kom inn 5 skriftlige merknader. Disse er oppsummert og kommentert i kapittel 7. Dette møtet ble gjennomført med utgangspunkt i den varslede plangrensa og før kostnadsoverslaget som viste en for høy kostnad, noe som har medført en reduksjon av prosjektet. Det er allikevel regulert hele strekningen.

Planforslaget er fremmet etter pbl. §3-7, der vegeier får hjemmel til å sende planen ut på høring, etter samråd med kommunen

2.3. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet reguleringsplanen i egenregi og er forslagsstiller for reguleringsplanen.

Nord-Aurdal kommune er planmyndighet. Reguleringsplanen er utarbeidet i samråd med Nord-Aurdal kommune. Innlandet fylkeskommune har sendt planen på høring til grunneiere, regionale myndigheter og lagt planen ut til offentlig ettersyn. Innlandet fylkeskommune oppsummerer merknader som er kommet inn etter høring/offentlig ettersyn og oversender til Nord-Aurdal kommune. Det er Nord-Aurdal kommune som vedtar reguleringsplanen.

2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg

Tiltaket har bevilgning på 34 mill kr (prinsnivå 2021) i 2024-25 i Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet, vedtatt 27.10.2021.

2.5. Tilgrensende reguleringsplaner

Vest i planområdet ligger det en vedtatt reguleringsplan «Tingnes kirkegård», vedtatt 10.12.2001. Lengre øst ligger det en vedtatt reguleringsplan «Garlikrysset», vedtatt 14.09.1992. Den ligger langs Garlivegen. Begge planene blir berørt av denne reguleringsplanen.

3. Beskrivelse av reguleringsplanen

3.1. Planlagt arealbruk

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 - Boligbebyggelse (5)	3,6
1541 - Vannforsyningsanlegg	0,0
1600 - Uteoppholdsareal	0,2
1610 - Lekeplass	0,3
Sum areal denne kategori:	4,2
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (3)	0,5
2011 - Kjøreveg	8,0
2012 - Fortau (10)	2,7
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (5)	10,0
2025 - Holdeplass/plattform (7)	0,2
Sum areal denne kategori:	21,5
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3020 - Naturområde (2)	1,1
Sum areal denne kategori:	1,1
Totalt alle kategorier: 26,7	
Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
370 - Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	2,1
Sum areal denne kategori:	2,1
Totalt alle kategorier: 2,1	
Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelsesområder	Areal (daa)
Midlertidig bygge- og anleggsområde (7)	5,5
Sum areal denne kategori:	5,5
Totalt alle kategorier: 5,5	

3.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

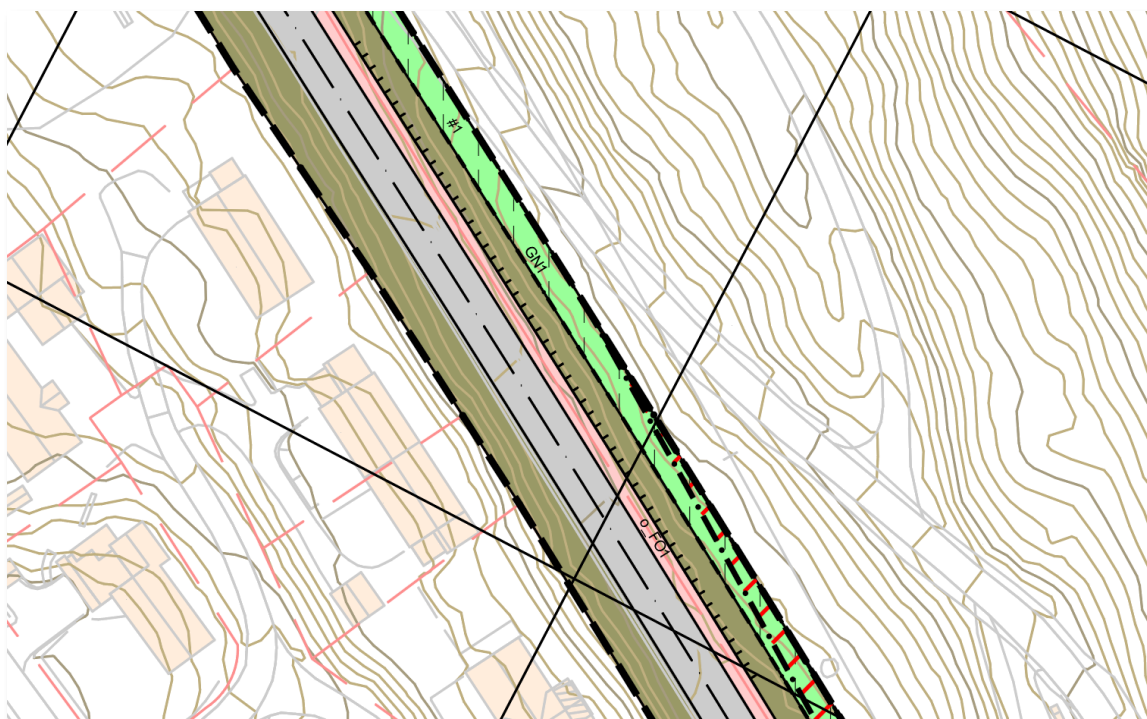
Løsningen som ligger til grunn for reguleringsplanen er langsgående fortau på østsiden, som tar utgangspunkt i eksisterende fv. 2482. Bredden på dagens veg varierer mellom 5 og 5,8 meter inkl. skulder. Vegen kommer til å bli utvidet til 6,5 m vegbane inklusiv 2 x 50 cm skulder. Dette gjøres for å gi stor nok plass til at biler og større kjøretøy kan møtes på vegen, uten at de kommer i konflikt med fortauet.

Fortauet blir 2,5 m bredt med 13 cm kantsteinshøyde. Mellom fortauet og andre eiendommer er det regulert inn et 1,5 m bredt område for å ha plass til snøopplag der det ikke er støttemur, og for å lede og fordrøye overvann. For å redusere permanent arealinngrep og for å ta opp høyder i terrenget, blir det satt opp mur langs vegen der det er behov.

Det er i reguleringsplankartet avsatt arealer til midlertidig anleggsbelte. Dette arealet kan benyttes i anleggsarbeidet og skal tilbakeføres til opprinnelig bruk etter ferdigstilt anlegg.

Eksisterende avkjørsler blir ivaretatt og justert til ny vegprofil. Avkjørsler på østsiden blir flyttet noe innover for å få igjennom fortausløsningen.

Kantstopp for buss er regulert flere steder langs strekningen med forhøyet kantstein.



Figur 3. Utklipp fra plankartet, med mur illustrert med linje med stiplede vertikale linjer.

3.3. Alternativsvurderinger

Alternativsvurderinger er tatt i prosessen i forkant av denne reguleringsplanen. Dette gjelder først og fremst å få til et så godt alternativ som mulig for de midlene vi har til rådighet.

Det har blitt sett på flere alternative løsninger og ulike varianter av utstrekning av fortauet og hvorvidt Fejordvegen skulle brukes som en gangrute for de som bor lengst oppe som i Beinstigen og Krakkeplassen. Fejordvegen får ny belysning og asfalt. Fortau med belysning blir etablert fra Tingnes kirke til Fejordvegen. Det er i tillegg regulert inn flere kantstopp for buss. Vi har vurdert at denne løsningen vi øke trafikksikkerheten for brukerne av vegen på en god måte inntil resten av strekningen blir ferdigstilt på et senere tidspunkt.

4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

4.1. Kommuneplan og reguleringsplan

Eksisterende situasjon

Kommuneplan for Nord-Aurdal, vedtatt 11.09.2014, viser at området er regulert til boligformål og fylkesveg. Kartet viser kommuneplanen med de to gjeldende reguleringsplanene i øst og vest.

Disse er:

Reguleringsplan for Tingnes kirkegård, vedtatt 10.12.2001 og

Reguleringsplan for Garlikrysset, vedtatt 14.09.1992. som også viser areal for fremtidig fortau opp til Beinstigen.

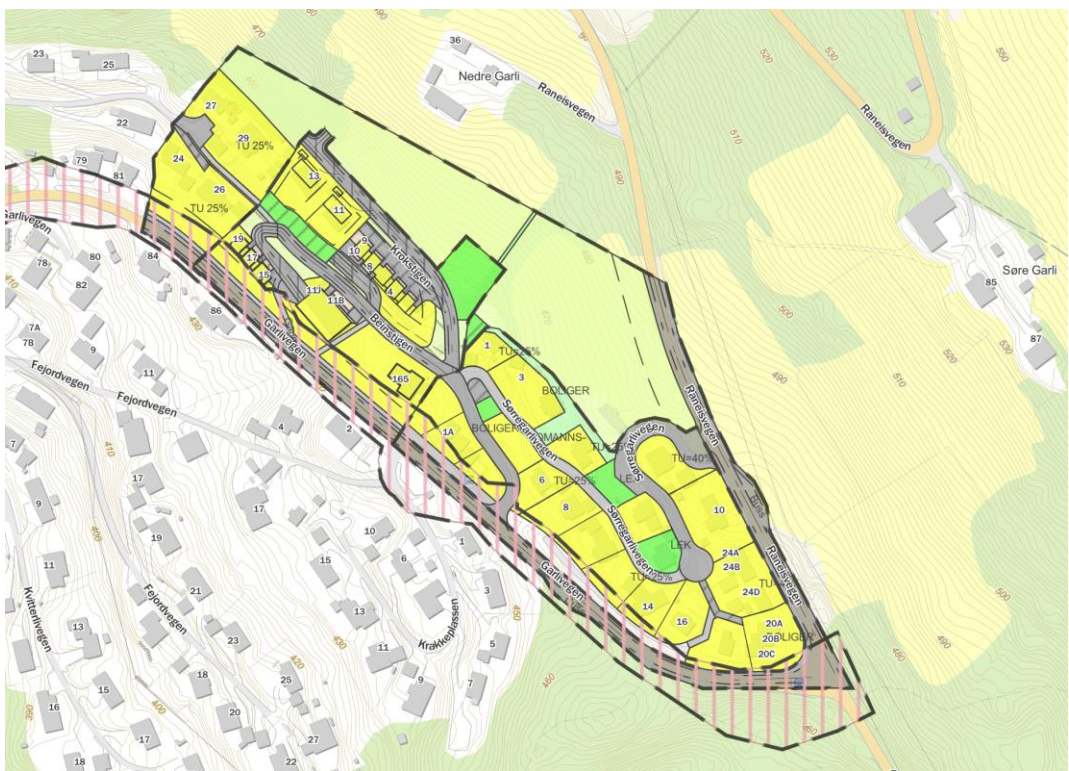
Reguleringsplaner gjelder framfor kommuneplanen.



Figur 4. Figuren viser gjeldende reguleringsplan for «Tingnes kirke» og «Garlikrysset»



Figur 5. Figuren viser gjeldende reguleringsplan for Tingnes kirke. Reguleringsplanen overlapper den gjeldende planen som vist.



Figur 6: Figuren viser gjeldende reguleringsplan for Garlikrysset. Reguleringsplanen overlapper den gjeldende planen som vist.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanen overlapper delvis planen for «Tingnes kirke», men ikke utenfor fylkeskommunens grense i dette området.

Reguleringsplanen overlapper delvis planen for Garlikrysset.

4.2. Veg

Eksisterende situasjon

Forholdene for gående og syklende langs øvre del av Garlivegen er dårlige med tanke på trafiksikkerhet. Det føles utrygt og skremmende. Fv. 2482 Garlivegen er i dag svært smal, med svinger og betydelig stigning. De smaleste partiene er ned mot 5 m, de krappeste svingene har radius ned mot 100 m, og stigningen ligger på det meste på 8,8% på strekningen. Dette kan gjøre det vanskelig for lastebiler og busser å møtes uten å komme i konflikt med hverandre og/eller myke trafikanter. Gjennomsnittlig trafikk er 800 kjøretøy i døgnet. Tungtrafikkandelen er ca. 10%. Fartsgrensa i planområdet er 50 km/t

Virkninger av reguleringsplanen

Regulert løsning gir vesentlig forbedring i både trafiksikkerhet og framkommelighet, for både gående, syklende og kjørende, sammenlignet med eksisterende situasjon. Fortau anlegges på østsiden av vegen, med avvisende kantstein mot vegen. Fortauet blir 2,5 m bredt med 13 cm kantsteinshøyde. Det er regulert inn et område mellom fortau og eiendommer langs vegen til annet vegformål til grøfter som skal ivareta snøopplag, overvannshåndtering m.m. Det blir satt opp murer langs vegen, for å redusere permanent arealinngrep der skråningen langs vegen er for bratt.

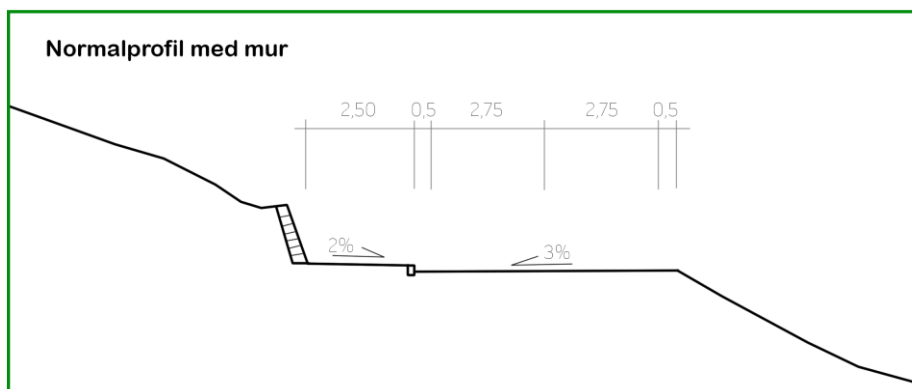
Det er prosjektert langsgående drensledninger langs hele den prosjekterte vegen mellom Tingnes kirke og Fejordvegen, og bak prosjektert støttemur. Drensledningene ledes inn på sandfang og videre i samleledning for overvann. Sandfangene er plassert i grøft eller langs fortauskant. De er også plassert strategisk mtp. avstand imellom hvert SF (80m) og i forhold til lokale lavbrekk langs traseen.

Første delstreck tilkoples kommunal OV-ledning i krysset Garlivegen/Fejordvegen.

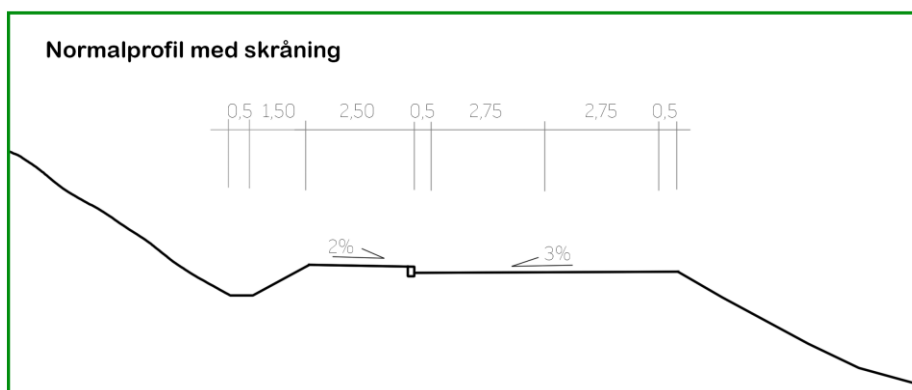
Resterende overvann generert på ny prosjektert veg tilkoples eksisterende overvannskum. Tilkoblingspunktene er bestemt i samråd med Nord-Aurdal kommune og det er bekreftet kapasitet i disse ledningene.

Belysningen oppgraderes langs hele strekningen, slik at den tilfredsstiller vegnormalkrav. Vegen utvides til 6,5m., både som en konsekvens av at den vil oppleves smalere med avvisende kantstein langs fortauet, og fordi trafiksikkerheten for både kjørende, gående og syklende forbedres ved en bredere veg. Vegen vil bli 0,7–1,5m. bredere enn dagens situasjon.

Etter breddeøkningen kan også lastebiler passere hverandre uten å komme i konflikt med fortauet eller hverandre.



Figur 7: Illustrasjon som viser løsning med mur.



Figur 8: Illustrasjon som viser løsning med mur.

4.3. Teknisk infrastruktur

Eksisterende situasjon

Vann- og avløpsledninger ligger på langs og på tvers av fv. 2482 innenfor planområdet. Utdrag fra kommunens database viser traseer for dette. Det er en kommunal pumpestasjon på Krakkeplassen. Eksisterende veglysanlegg tilfredsstiller ikke vegnormalkrav.



Figur 9: Illustrasjon som viser kommunens VA-nett

Virkninger av reguleringsplanen

Ny vegbelysning langs fylkesvegen fra Tingnes kirke til krysset Garlvevegen - Raneisvegen inngår i prosjektet. Belysningen som skal settes opp tilfredsstiller vegnormalkrav for den trafikkmengden som er gjeldende på fylkesvegen. Det vurderes mulig gjenbruk av noe eksisterende veglysanlegg. Fylkeskommunen bekoster belysning i øvre del av Fejordvegen. Dette skal i etterkant driftes av kommunen.

Nord-Aurdal kommune skal rehabilitere vann og avløp og bytte ut kommunale vannledninger i planområdet. Overvannshåndtering langs nytt tiltak kobles til kommunale vannledninger.

4.4. Eiendomsforhold og naboer

Eksisterende situasjon

I planområdet langs fylkesvegen er det i all hovedsak kommunale og private eiendommer med boligbebyggelse, og noen få arealer med naturlig vegetasjon. De fleste eiendommene har direkte avkjørsel til Tingnesvegen og Våningsvegen.

Virkninger av reguleringsplanen

Eksisterende eiendomsgrenser langs fv. 2482 varierer på strekningen, hvor eiendomsgrensen kan gå fra 1 m til 7 m fra vegkant. Regulert løsning innebærer behov for å erverve grunn fra private eiendommer. Det er behov for å erverve areal til selve fortauet og til grøft og skråning/fylling, eller mur, som må tilpasses til terrenget på de ulike eiendommene. Ingen boliger eller andre bygninger vil innløses.

I regulert løsning inngår også et midlertidig bygge- og anleggsområde, som er nødvendig for å få nok plass langs vegen for å kunne bygge fortauet. Dette er et arealformål som brukes når det er behov for å midlertidig erverve grunn som trengs for plassering av f.eks. anleggsmaskiner, rigg og midlertidig masselagring. Når byggingen av fortau og veg er ferdig, skal områdene som er brukt midlertidig til anleggsformål, tilbakeføres til opprinnelig bruk.

Følgende eiendommer blir berørt av reguleringsplanen

Gårds- og bruksnummer	Permanent erverv (m ²)	Midlertidig erverv (m ²)
24/1	1490,8	451,0
0/0	148,4	18,7
24/341	662,4	417,7
24/227	246,8	498,4
24/229	78,2	0,0
24/228	110,1	0,0
24/315	13,3	0,0
22/135	108,2	0,0
22/157	217,0	245,9
22/156	4,4	0,0
22/180	591,3	110,4
22/72	113,5	0,0
22/179	0,2	33,4
22/178	0,0	23,6
22/64	47,4	0,0
22/173	0,0	26,8
22/71	202,0	529,7
22/1	292,0	358,2

22/76	40,9	20,0
22/149	76,3	0,0
22/110	2589,1	1819,2
22/66	28,5	44,7
22/115	126,6	16,7
22/162	96,7	116,0
22/52	10,8	0,0
22/58	13,9	0,0
22/113	185,2	46,1
22/85	17,5	0,0
22/114	111,7	138,2
22/116	147,3	114,6
22/55	136,5	116,9
22/56	127,0	119,9
26/175	351,9	230,0

Før en grunnervvervs-prosess kan starte må reguleringsplanen være vedtatt. Det må foreligge en avtale mellom eier og Innlandet fylkeskommune før bygging. Dersom det ikke oppnås enighet, er en vedtatt reguleringsplan grunnlag for bruk av skjønn, eller som ekspropriasjon som siste utvei.

Det blir i denne omgang kun utført grunnerverv for berørte eiendommer på strekningen Tingnes kirke til Fejordvegen.

4.5. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Garlivegen ligger i en vestvendt helning mellom Leira og Fagernes, med utsikt over Strondafjorden. I skråningen opp mot fjellet er det frodig blandingsskog av både bjørk og furu.

Vegetasjonen langs resten av vegen er først og fremst tilknyttet hager tilhørende boligbebyggelse, og består av noe trevegetasjon, busker, blomsterbed og gressplen. Noen områder har uberørt vegetasjon. Tingnes kirke og kirkegård pryder også landskapsbildet.

Virkninger av reguleringsplanen

For beboere i området vil reguleringsplanens virkning på landskapsbildet endres, ved at vegen og fortauet gjør asfaltarealet større. Endrede skråninger og nye murer på enkeltstrekninger vil endre inntrykket langs vegen. I et større perspektiv vil ikke tiltaket påvirke landskapsbildet merkbart.

Generelt vil virkningen av landskapsendringer være størst rett etter ferdigstilt anlegg og reduseres etter hvert som istandsatte sidearealer gror til igjen.

4.6. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Fylkesvegen er en del av nærmiljøet for beboerne langs vegen. Arealet innenfor planområdet i seg selv er ikke benyttet til friluftsliv, men vegen brukes for å komme seg til friluftsområder og turstier i nærheten. Fv. 2482 har bare tilbud for gående og syklende på deler av Garlivegen. Gående og syklende må derfor store deler av strekningen gå langs den smale og bratte fylkesvegen.

Virkninger av reguleringsplanen

Det nye fortauet vil ha positiv virkning for nærområdet, med bedret trafiksikkerhet for gående og syklende, og bedrer tilgjengeligheten for å bruke området som en del av nærfriluftslivet. Flere kantstopp for buss bedrer også sikkerheten for de som benytter seg av kollektiv transport.

4.7. Naturmangfold og naturressurser

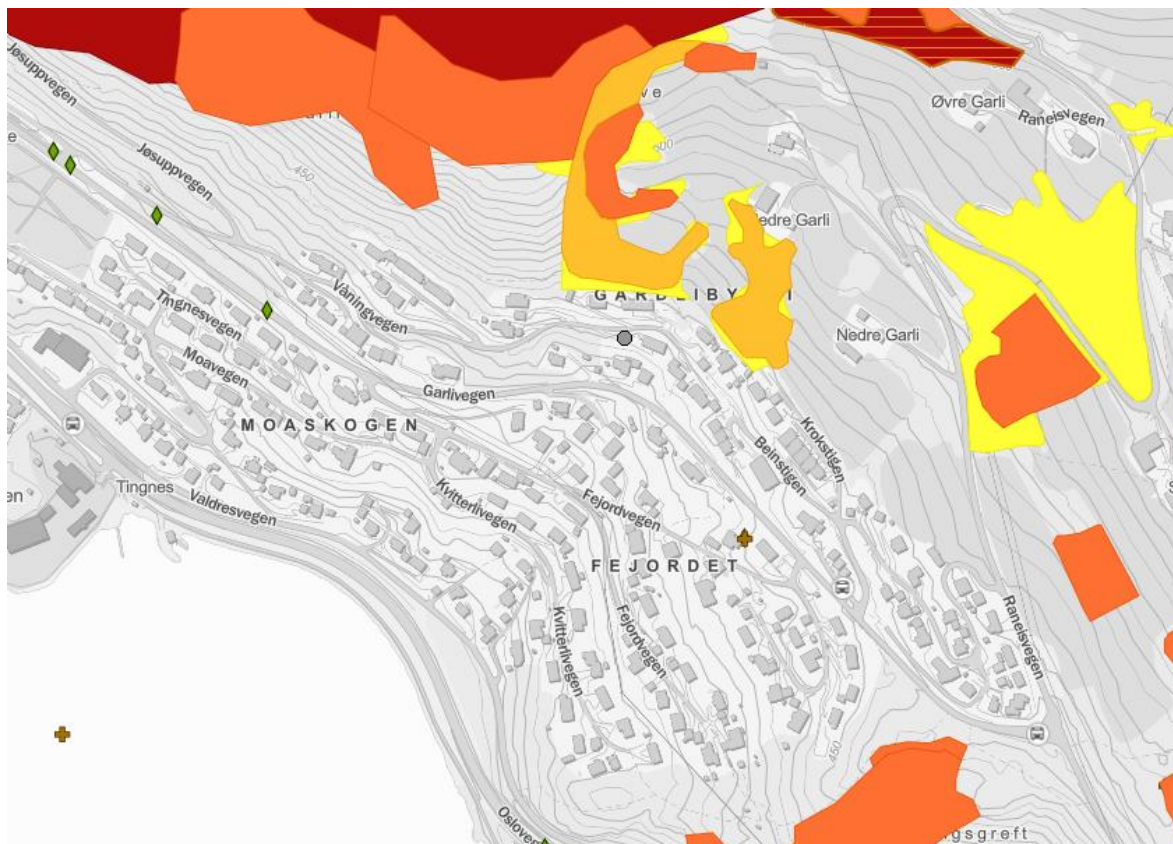
Eksisterende situasjon

Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder. Ut fra søk i relevante databaser er det ikke funnet INON-områder (inngrepsfrie naturområder), registrert MIS-områder eller formelt vernede områder i planområdet. Det er heller ikke registrert prioriterte arter eller utvalgte naturtyper innenfor eller i tilknytning til reguleringsplanens omfang. Det er registrert en forekomst av flekkgrisøre (*Hypochaeris maculata*) som er en nær trua art på eiendommen 22/156, men forekomsten

ligger godt utenfor planområdet og vil ikke bli berørt. I tillegg er det registrert spredte forekomster av hagelupin (*Lupinus polyphyllus*) innenfor planområdet.



Figur 10.

Utklipp fra Miljødirektoratets Naturbase kart. Brunt punkt viser plassering av flekkgrisøre (NT), og grønne punkter viser registrert forekomster av hagelupin.

Virkninger av reguleringsplanen

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet anses som ivaretatt. Det antas at det kan finnes flere forekomster av fremmede arter i planområdet og disse skal kartlegges i byggeplanfasen før anleggsstart og forekomster skal vises i byggeplantegninger.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning

Tiltaket vurderes ikke til å øke den samlede belastningen på økosystemet.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver

Innlandet fylkeskommune bekoster avbøtende tiltak i forbindelse med behandling av eventuelle fremmede arter innenfor planområdet, samt andre miljøtiltak som er nødvendig ved gjennomføring av prosjektet.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Gjennom avbøtende tiltak (miljøforsvarlig driftsmetoder) i forbindelse med behandling av

fremmede arter vil skade på naturmangfold begrenses. Der det er eller blir registrert fremmede skadelige plantearter skal dette tas hensyn til.

Miljøforsvarlige driftsmetoder skal også gjelde for andre tiltak som blir nødvendig ved gjennomføring av prosjektet. Disse beskrives i miljørisikovurderingen som utarbeides i tilknytning til byggeplanen. Miljørisikovurderingen som skal gjennomføres vil være et viktig verktøy i videre planfaser mht. mål og tiltak for å redusere skadevirkninger på naturmiljøet.

4.8. Kulturmiljø

Eksisterende situasjon

Fylkeskommunen har ikke kjennskap til at vi vil komme i berøring med automatisk fredete kulturminner. Tett i planområdet ved krysset Garlivegen/Raneisvegen ligger det imidlertid en mulig uregistrert kullgrop, jf. blå markering i kartet under. Slik planforslaget ligger nå kan vi ikke se at reguleringsplanen vil komme i berøring med denne.



Figur 11. Kultuurminnekart (Askeladden).

Videre minner vi om meldeplikten etter kulturminneloven

«Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter, jf. lov om kulturminner §8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Innlandet fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan

gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette.»

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanens løsninger berører ingen kjente kulturminner. Automatisk fredede kulturminner som oppdages under utbyggingen er sikret i punkt 1.3 i reguleringsbestemmelsene.

4.9. Geoteknikk/geologi/skredfare

Eksisterende situasjon

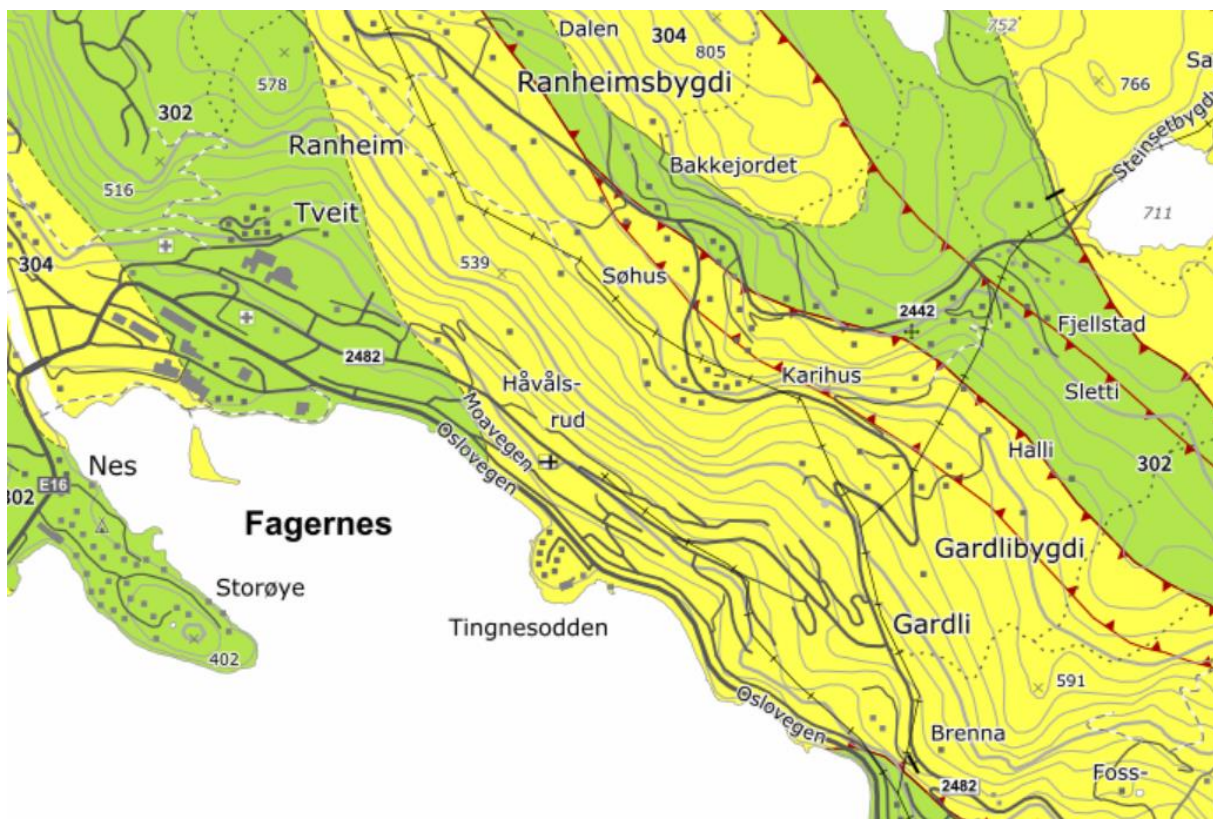
Kvartærgeologisk kart i målestokk 1:50 000 indikerer varierende morenedekke. Morenemasser er dårlig sortert og kan inneholde alt fra leire til blokk. Området er over marin grense, kvikkleire vil da ikke forekomme

Da grunnundersøkelsene avviker noe fra kvartærgeologisk kart med tanke på løsmassemekthet, blir det ikke vist videre til kvartærgeologisk kart, da grunnundersøkelsene viser en mer detaljert løsmassemekthet.

Utførte grunnundersøkelser indikerer varierende dybde til berg. Generelt er det flere meter med løsmasser (i hovedsak finkornet morene) til berg, og det må tas høyde for at det blir en del mur eller løsmasseskjæringer. Unntak er langs en cirka 100 meter lang strekning rett vest for krysset mot Fejordvegen, der berget i deler av traseen stikker fram eller ligger grunt nok til at det må pigges/sprenges noe. Her blir det antatt bare mindre behov for mur/løsmasseskjæringer.

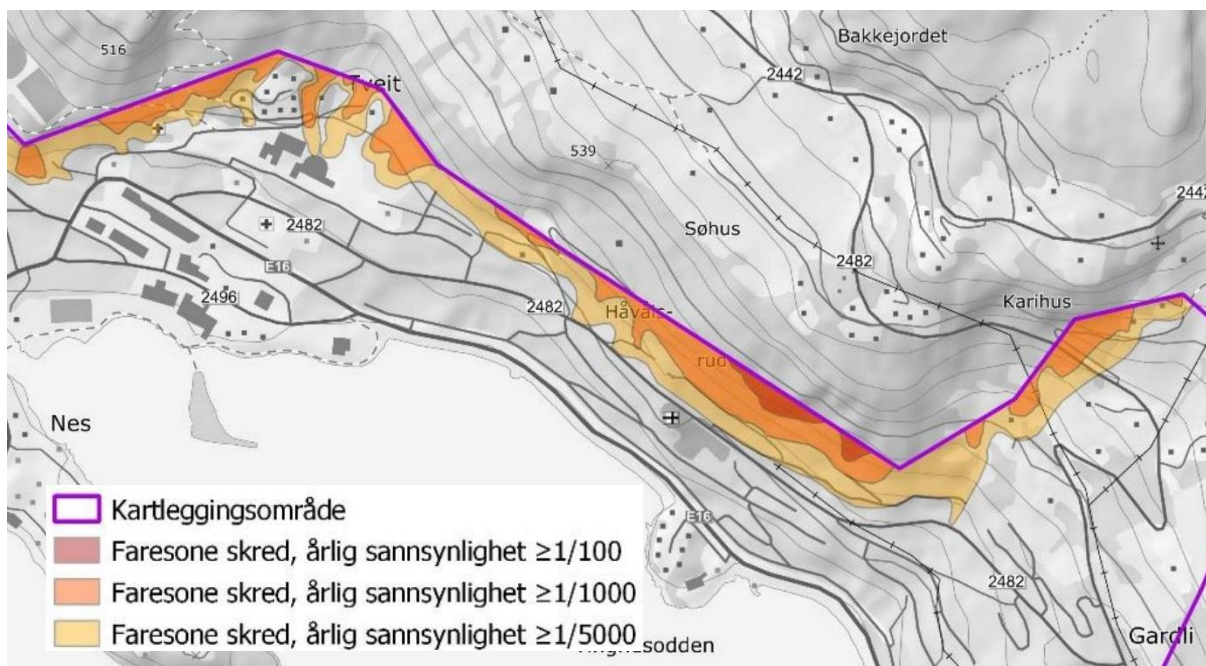
Ut fra prøvetaking er det påvist et stort innslag av silt og humus i telegruppe T4, dvs. at massene i stor grad er finkornete og svært telefarlige. Dette innebærer at jordskjæringer, mur og overbygning må prosjekteres ut fra dette. Løsmassene er ellers av typen finstoffrik morene, og det forventes ikke problemer her så lenge prosjektering baseres på det som står over.

Berggrunnsgeologisk kart i målestokk 1:50 000 fra NVE (www.nve.no) indikerer at fylkesvegen i det aktuelle området går gjennom sandstein, se Figur 11. Det forventes ikke problemer med denne type bergart. Den kan være noe oppsprukket av og til, men det er antatt at eventuelle bergskjæringer i området blir lave, og at sikringsomfanget blir lite eller moderat. Det skal ikke helt utelukkes at man kommer i konflikt med slamskifer, da kartet i Figur 11 ikke nødvendigvis gir nøyaktige bergartsgrenser. Denne forventes ikke å gi like mye forurensing som alunskifer, og sannsynligvis blir innslaget bare moderat. Men det er greit å være klar over at man kan komme i noe konflikt med denne skifertypen.



Figur 12. Berggrunnsgeologisk kart fra NGU, i kartleggingsmålestokk 1:50 000. Gul og grønn farge indikerer forholdsvis sandstein og slamskifer som hovedbergarter.

Området ble skredfarekartlagt i 2020, der det er gitt ut egen rapport for dette ([NVE rapport faresoner](#)). Utdrag av faresonekart fra rapporten er vist i Figur 12. Denne viser at hele strekningen ligger utenfor faresonene. Det er en mindre del av strekningen som grenser opp til faresone med skredsannsynlighet på 1/5000 år. Med hensyn til dimensjonerende trafikkmengde, skal nye tiltak langs vegen dimensjoneres ut fra en samlet skredsannsynlighet på 1/50 per km og år (Statens vegvesens håndbok N200, krav 1.7-1. Skredfare). Ingen deler av strekningen er dermed utsatt med tanke på skredfare.



Figur 13. Faresonekart for skredsoner i Fagernes, kartlagt av NVE/Skred AS i 2020.

Virkninger av reguleringsplanen

Utbygging av fortau langs fv. 2482 vil medføre inngrep på eiendommene. Dette medfører at det blir mur inn på eiendommene noen steder, der det er langt til fjell. Der berget ligger i eller nær overflaten, blir det gjerne ikke mur.

Det blir gjerne noe inngrep i forbindelse med anleggsarbeidene. Arealer regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde blir da tilbakefylt etter anleggsarbeidene.

Tiltaket er av begrenset karakter og vil ikke gi virkninger av betydning for stabilitet eller skredfare i området. Murer og skråninger blir prosjektert etter gjeldende håndbøker.

Dersom det blir avdekt mørk skifer i anleggsarbeidet, bør denne vurderes for analysing i henhold til miljøgifter. Det forventes likevel ikke alunskifer her.

4.10. Støy

Eksisterende situasjon

Klima og miljødepartementets retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442/2021) definerer reglene for håndtering av støy i utbedring av veger. Retningslinjen definerer gul støysone som verdier over 55 dB, mens rød støysone inntreffer på 65 dB.

Overordnede støyvarselkart, som er utarbeidet langs fylkesvegnettet, viser at det er et belte med gul støysone langs fv. 2482.

Ingen boliger ligger innenfor rød støysone. Tjue boliger har gul støysone inntil fasaden mot vegen eller over deler av bygningen, to av disse er innenfor støysonen.

Støyberegninger konkretiserer dette, og resultater er vist i tabellen nedenfor:

Virkninger av reguleringsplanen

Støysituasjonen kan endres i forbindelse med utbedring av veg, da primært som følge av endringer i dimensjoner på vegen (økt fartsgrense, økt kapasitet, økt tungtransportandel, m.m) og i hvilken grad terrenget langs vegen endres. Utgangspunktet er at krav om støytiltak kan utløses der støynivået øker med 1 dB eller mer.

For boliger langs fv. 2482 er det beregnet at støynivået vil reduseres for enkelte boliger og marginalt øke hos andre. Endringer på noen få tideler er teoretiske og er ikke merkbare for det menneskelige øret. Større endringer rundt 1 dB og mer vil kunne merkes. Dette er bakgrunnen for at krav om støytiltak kan slå inn ved økning på 1 dB og mer.

Det er en bolig på denne strekningen, som får en økning på over 1 dB, og kommer innenfor støysone.

GNR/BNR	Eksisterende situasjon 2 meter	Planlagt situasjon 2 meter	Differanse	Eksisterende situasjon 4 meter	Planlagt situasjon 4 meter	Differanse
22/151	54,5	52,0	-2,5	56,8	55,1	-1,7
22/99	52,6	49,4	-3,2	56,7	53,2	-3,5
22/122	54,2	48,4	-5,8	56,6	51,9	-4,7
22/84	49,3	47,1	-2,2	53,4	51,1	-2,3
22/100	51,6	50,7	-0,9	56,6	54,7	-1,9
22/101	53,8	52,1	-1,7	58,2	56,8	-1,4
22/85	57,2	57,2	0,0	59,7	60,0	0,3
22/58	57,8	57,9	0,1	58,2	58,3	0,1
22/134	48,8	46,4	-2,4	53,0	49,3	-3,7
22/123	51,1	48,3	-2,8	52,1	49,8	-2,3
22/71	54,9	51,4	-3,5	55,1	53,8	-1,3
22/52	59,9	59,0	-0,9	60,4	60,3	-0,1
22/162	55,1	50,6	-4,5	55,9	52,1	-3,8
22/65 80	55,4	51,6	-3,8	56,0	53,1	-2,9
22/65 82	48,7	47,5	-1,2	51,9	50,1	-1,8
22/64	61,7	61,3	-0,4	62,7	62,6	-0,1
22/72	59,4	59,1	-0,3	60,7	61,0	0,3
22/156	54,6	53,7	-0,9	55,5	55,0	-0,5
22/135	61,3	61,3	0,0	62,0	61,9	-0,1
24/228	57,3	55,0	-2,3	60,2	59,4	-0,8
24/229	52,7	50,4	-2,3	55,1	53,7	-1,4
22/56	56,4	56,4	0,0	56,7	56,6	-0,1
22/55	50,8	49,9	-0,9	55,2	54,3	-0,9
22/116	54,4	51,4	-3,0	57,3	54,4	-2,9
22/110 10	57,2	54,2	-3,0	58,2	57,5	-0,7
22/110 12	55,5	53,9	-1,6	57,5	57,0	-0,5
22/110 18	55,0	55,1	0,1	59,1	58,7	-0,4
22/43	58,3	58,0	-0,3	58,7	58,7	0,0
22/114	60,5	60,0	-0,5	60,5	60,6	0,1
22/113	60,3	59,0	-1,3	60,8	61,0	0,2
22/115	51,5	50,0	-1,5	55,1	53,3	-1,8
22/76	55,9	54,7	-1,2	56,5	55,9	-0,6
22/173	57,5	57,7	0,2	59,1	59,1	0,0
22/178	59,2	59,1	-0,1	59,8	59,8	0,0
22/1179	60,7	60,2	-0,5	60,7	60,8	0,1
22/172	58,5	58,2	-0,3	59,2	58,8	-0,4
22/157	55,0	55,5	0,5	58,5	59,0	0,5
22/341 11A	56,1	55,0	-1,1	59,3	58,3	-1,0
22/341 11B	57,6	56,3	-1,3	60,2	59,7	-0,5
22/341 11C	60,1	58,0	-2,1	61,0	60,8	-0,2
24/341/3	56,5	56,3	-0,2	57,0	57,1	0,1
24/341/8	56,8	56,9	0,1	57,5	57,6	0,1
24/341/4	58,5	58,7	0,2	58,6	58,6	0,0
24/341/14	60,6	60,4	-0,2	60,5	60,3	-0,2
24/341/13	53,3	55,7	2,4	57,7	58,0	0,3
24/341/11 20C	58,8	58,6	-0,2	58,8	58,5	-0,3

Tabellen viser endring i støynivå:

Den helhetlige vurderingen på strekningen er at støynivået fra kilden (vegen) ikke øker merkbart, bare en bolig har endring på over 1 dB og kommer innenfor støysone. Prosjektet gir generelt ikke økt støy nivå fra kilden da kapasitet for biltrafikk blir den samme som i dag, og at skiltet hastighet holdes uendret. Traseen til utbedret veg er flyttet noe, vegbredden og terrenget blir også noe endret. Dette fører imidlertid ikke til at støyen øker av betydning. Ved utbedring av veg er det støyøkning på 1-2 dB, som følge av endret vegsituasjon, som i utgangspunktet utløser krav om støytiltak. Støyberegningene har vist at bare en bolig har en slik økning av støy nivå. På bakgrunn av dette tilbys støytiltak til denne ene boligen, de øvrige eiendommene får ikke tiltak.

5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Plan- og bygningslovens § 4-3 krever risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for alle planer for utbygging. Metode for analysen er basert på DSB-veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens planlegging». Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som er relevant som følge av planlagt utbygging.

En risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for å kunne ta risikoinformerte beslutninger med hensyn til sikkerhet i arbeidet med detaljreguleringsplanen. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer og skal være et bidrag til å gjøre veg og fortau så sikre som mulig og sikre at miljøet ikke skades. Dette kapittelet dokumenterer prosessen og resultatene fra risiko- og sårbarhetsanalysen.

5.1. Usikkerhet og avgrensning for analysen

ROS-analysen inkluderer konkrete vurderinger av konsekvenser relatert til samfunnssikkerhet og naturfare. Hendelser som vurderes i analysen er forhold som kan oppstå plutselig og uforutsett, og ha konsekvenser for mennesker, miljø og samfunn.

Analysen er avgrenset til planområdet, men det er også foretatt en vurdering av påvirkning fra og til planområdets omland. ROS-analysen vurderer ikke temaer som er sikret gjennom annet regelverk med krav til utredning (TEK 17, naturmangfoldloven, kulturminneloven, forurensningsforskriften, osv.) eller som inngår i planbeskrivelsen (sårbare naturområder, kulturminner, osv.)

ROS-analysen omfatter ikke risikofaktorer knyttet til utbygging av prosjektet. Dette ivaretas i miljørisikoanalyse og SHA-plan (sikkerhet-, helse-, og arbeidsmiljø).

Klassifisering av risiko vil alltid være beheftet med noe usikkerhet i denne type analyser. Dette skyldes flere forhold:

- Manglende metoder for å beregne sannsynlighet: For mange typer hendelser finnes ikke erfaringer eller etablerte metoder for å beregne frekvens, eller modeller og metoder som kan beregne sannsynlighet. I slike tilfeller må sannsynligheten vurderes ut fra et faglig skjønn. Det samme gjelder for vurdering av virkningene av risikoreduserende tiltak.
- Uforutsette hendelser kan oppstå, også hendelser som man ikke har klart å avdekke gjennom det faglige arbeidet med ROS-analysen.
- Analysen som er gjennomført bygger på gjeldende kunnskap. Ny kunnskap kan kaste nytt lys på risikobildet eller sannsynlighetsvurderinger.

5.2. Beredskap

Vegen holdes i utgangspunktet åpen gjennom anleggsperioden. Korte stengninger må påregnes.

I tilfelle hendelse vil det være aktuelt med utrykning fra beredskapsetater.

	Brann	Ambulanse	Politi
Nærmeste	Fagernes	Fagernes	Fagernes
Avstand	3 km	1,5 km	2,5 km
Utrykningstid (estimert)	6 min	2 min	5 min

5.3. Identifisering av uønskede hendelser

I arbeidet med reguleringsplanen så har Innlandet fylkeskommune innhentet kunnskap om selve arealet, og om utbyggingen kan medføre endringer i risiko- og sårbarhetsforhold.

Prosjektet dreier seg i stor grad om å redusere risiko og sårbarhet:

- For brukerne: å etablere et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter og kjørende som er robust mot ytre påvirkninger (naturfare).
- For veganlegget selv: klimatilpasning av infrastrukturen for å hindre skader på den i en mer ustabil vær- og nedbørsituasjon.

Ved identifisering av uønskede hendelser er tabell 2 og vedlegg 5 i DSB sin «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» benyttet.

Hvorvidt arealet er egnet for utbyggingsformål er det ikke gått videre inn i analyser av. Nytt fortau må ligge langs eksisterende veg. Analysene som er gjort i prosjektet omhandler derfor hvilke tiltak som er nødvendig for at sannsynlighet og risiko for uønskede hendelser skal reduseres til et minimum. Dette, i tillegg til prosjektområdets beliggenhet, gjør at flere temaer ikke er relevante å utrede. Vegen fører ikke til steder som er viktig med tanke på samfunnssikkerhetsmessige hensyn.

Følgende uønskede hendelser er identifisert i arbeidet med reguleringsplanen. Hendelser som er ivarettatt med tiltak i en slik grad at sannsynligheten er vesentlig redusert, er ikke aktuelle for videre analyse. Tabellen sier om de aktuelle hendelsene analyseres videre i ROS i reguleringsplan:

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Forhold ved utbyggingsformålet og omkringliggende forhold				
1	Innføring av nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.	Nei	Utbyggingen fører ikke til at det blir noen nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet. Nytt veganlegg er tilpasset forventet vær- og klimautvikling. Overvannssystem oppgraderes.	Nei
2	Risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet.	Nei	Området ligger utenfor skredfare ihht. Rapporten fra NVE/Skred AS i 2020. Så lenge skråninger og støttemurer oppføres som prosjektert etter gjeldende krav og anbefalinger, så vil ikke vegprosjektet påvirke negativt på omgivelsene.	Nei
3	Forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.	Nei	Plasseringen av fylkesvegen i planområdet justeres noe. Verken dette eller det nye fortauet vurderes til å påvirke omkringliggende områder. Større asfaltflater kan føre til mere overvann. Overvannssystem oppgraderes.	Nei
Naturrisiko				
4	Svartelistede arter sprer seg i området	Nei	Svartelistede arter omfattes av miljørisikoanalysen som utarbeides som grunnlag for gjennomføring av prosjektet.	Nei
5	Overvann forårsaket av kraftig regn, evt. kombinert med snøsmelting.	Ja	Overvannssystem oppgraderes og tilpasses vannmengder på nivå med 200-årsflom.	Nei

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Trafikk				
6	Trafikkulykke med et eller flere kjøretøy med myke trafikanter involvert	Ja	Alle offentlige veganlegg er oppgradert til vegnormalstandard, eller har fått innvilget fravik etter en konkret vurdering av virkning for trafikksikkerheten. Hendelser som ikke skyldes fysiske vegforhold kan likevel oppstå.	Nei

5.4. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet

De analyserte hendelsene har ikke avdekket behov for å sette inn tiltak som medfører endringer i reguleringsplanen.

5.5. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget

Arbeidet med reguleringsplanen har i stor grad dreid seg om å redusere risiko for at trafikale hendelser skal skje. Å sikre at veganlegget er robust mot naturhendelser er også tillagt vekt. ROS-metodikken har medvirket til hvordan reguleringsplanens løsninger er utformet.

Reguleringsplanen imøtekommer derfor risiko og sårbarhet i naturhendelser gjennom utformingen av løsningene som er valgt, inntil et tilstrekkelig nivå. Når det gjelder de trafikale hendelsene så er det mange tilfeldigheter som kan utløse disse som det ikke er mulig å gardere seg mot. Vegtekniske løsninger forholder seg til vegnormal-standard.

6. Gjennomføring av regulert tiltak

6.1. Byggetid og rekkefølge

Prosjektet har bevilget midler til gjennomføring av planprosess i 2024-25. Vedtatt reguleringsplan gir hjemmel for erverv av grunn. Det tas sikte på en utbyggingsrekkefølge der strekningen Tingnes kirke til Fejordvegen blir utbygget først.

6.2. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Anleggsarbeidet skal gjennomføres innenfor bestemmelsesområdene #1-#7 - Midlertidig bygge- og anleggsområde og offentlig vegformål. Vegen vil holdes åpen i en kjørebane, med lysregulering.

6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Innlandet fylkeskommune forholder seg til byggherreforskriften som blant annet krever at det utarbeides SHA-plan for byggearbeidet og definerer krav til Innlandet fylkeskommune som byggherre.

7. Innspill til varsel om planoppstart

Varsel om planoppstart er gjennomført i perioden 7. mars – 26. april 2024. Det har i alt kommet inn 5 innspill til planarbeidet. Nedenfor følger oppsummering av innspillene med Innlandet fylkeskommunes (forslagsstillers) kommentarer.

NVE (22.3.2024)

NVE sender sitt standardbrev som veileder om tema direktoratet er sektormyndighet for. NVE vil ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn dersom planen berører direktoratets saksområder. Ber om at det i plandokumentene går tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger.

Forslagsstillers kommentar:

Planområdet ligger nært en bekk som under «Hans» ble stor og gjorde skader på vegen og nedenforliggende eiendommer. Denne har kommunen sikret nå. Overvannsystemet blir også oppgradert under bygging av tiltaket.

Geir Helge Skattebo, Garlivegen 86, 2900 Fagernes (11.03.2024)

1) Gang- og sykkelvegen stopper før Garlikrysset:

Gang- og sykkelvegen bør gå helt opp til Garlikrysset og ikke stoppe ved Beinstigen. Det er i Garlikrysset at bussene stopper. Dersom gang- og sykkelvegen stopper lenger nede, vil alle barna gå langs fylkesvegen de siste ett hundre meterne. Det vil utgjøre en risiko for de myke trafikantene. Det bør også lyssettes helt opp.

Forslagsstillers kommentar:

Fortau er regulert helt opp til Garlikrysset.

2) Det bør være to fotgjengeroverganger; Fejordvegen øst og vest

Det bør være én fotgjengerovergang plassert mellom Beinstigen og Krakkeplassen. Der er det bebyggelse på begge sider og det ligger også en lekeplass der. Altså der Fejordvegen kommer ut i Garlivegen i øst, lengst oppe. Det bør også være en overgang til gang- og sykkelvegen der Fejordvegen kommer ut i Garlivegen lengst vest, altså lengst nede mot Fagernes.

Forslagsstillers kommentar:

Fotgjengeroverganger er regulert inn der kryssing av vegen er nødvendig.

3) Leikeplass ved Krakkeplassen:

Denne leikeplassen ved Krakkeplassen må tas vare på og kan den bli et nærmiljøanlegg? I så fall må det tenkes sikkerhet og det bør da være fotgjengerovergang og fartsdumper før og etter overgangen. Farten har en tendens til å bli høy på den lange strekka, selv om det er 50-sone.

Forslagsstillers kommentar:

Leikeplassen er regulert til offentlig lekeplass og er på kommunal grunn. Det er regulert støttemur mot nytt kantstopp for buss inntil Krakkeplassen som vil bli en forbedring av plassen

fra dagens situasjon. Fotgjengerovergang og kantstopp blir oppmerket og vi være et fartsbegrensende tiltak.

4) Garlikrysset:

Dette krysset er i seg selv "kaotisk" og biler kan passere hverandre på begge sider iblant... Her bør det komme ei markert busslomme og en innsnevring som viser hvordan bilene skal kjøre.

Forslagsstillers kommentar:

Krysset har blitt oppstrammet med fortau på ene siden samt kantstopp for buss på den andre siden. Dette vil gjøre arealet i krysset mindre, men mer oversiktlig.

5) Privatrettslig: Det ligger en tinglyst rett til vann for 22/72 (Garlivegen 86) til Garli-garden lenger oppe. Denne ledningen stikker opp i drenskum ved Garlibo. Denne vannledningen må legges til side ved graving. Markert med rødt her under i bildet. Se avtale med "Garlibo" vedlagt. Vannledningen ligger i dagen ved eller i kummen, så den bør være enkel å se.

Forslagsstillers kommentar:

Kommentaren tas med i overføringsnotatet til utbygging og blir tatt med videre der. Evt. formidles til kommunen om de er ansvarlige for dette.

6) Støyskjerming:

Vi har en støyvoll ut mot Garlivegen. Vi håper denne kan tas vare på eller at det bygges en støttemur ut mot Garlivegen om vollen må reduseres. Eiendomsgrensa går vel midt i støyvollen. Med den økte trafikken er denne vollen viktig både mot støy og forurensing fra eksos, brøyting etc.

Forslagsstillers kommentar:

Vegen og fortauet vil med en bredere profil ta arealer fra flere eiendommer. Eiendomsgrenser blir justert for å få nok areal. Vi har lagt vegen så langt unna eiendommen som det går an, men unngår ikke inngrep på den private støyvollen. Eiendomsgrensa blir flyttet inntil 2,6m. fra dagens situasjon på denne eiendommen. Det er i støyberegningen ingen vesentlig endring etter utbygging.

7) Grunnerverv:

Når gang- og sykkelvegen er på plass, så har vi et ønske om å kjøpe tilleggsareal fra Innlandet fylkeskommune, som ligger i forlengelsen av parkeringsplassen og innkjøringa til Garlivegen 86.

Forslagsstillers kommentar:

Grunnerverv blir satt i gang etter vedtatt reguleringsplan. Dette kan forhandles i denne prosessen.

8) Strøm og fiber

Både strøm og fiber krysser fylkesvegen i luftspenn inn til huset vårt.

Forslagsstillers kommentar:

Dette er forhold som blir tatt ved utbygging.

9) Drensledning under fylkesvegen

Det er en drensledning som går under fylkesvegen, der det ved vårløsning/flom

renner mye vatn. Her "skjedde det noe" etter flommen "Hans", slik at det renner mer vatn nå enn før. Vatnet blir borte i grunnen, men kan renne ut over parkeringsplassen i sør. Denne bør sjekkes opp og ev. dras forbi eiendommen vår i rør.

Forslagsstillers kommentar:

Kommunen har utbedret inntaket og forholdene har bedret seg. Kommunale drensledninger blir skiftet ut ved utbygging.

Det presiseres at det i denne omgang blir strekningen mellom Tingnes kirke og Fejordvegen prioritert og bygget.

Geir Myrvold, Våningsvegen 8, 2900 Fagernes (02.04.2024)

1)

Det står en strøm mast på vår eiendom som vi antar står i vegen for utbygning av fortau. Vi regner med at man benytter anledningen til å få lagt luftstrek for strøm ned i grøft i forbindelse med prosjektet.

Forslagsstillers kommentar:

Dette blir hensyntatt ved detaljprosjektering før utbygging.

2)

Vi har i dag en ankomst med sti/ trapp ned til Garlivegen som vi ønsker å opprettholde. Vi leier ut vår sokkeletasje til skoleelever som går på Valdres Videregående Skole. De benytter denne stien når de skal ta skolebussen som går på Garlivegen. Denne har buss stopp i krysset til Fejordet.

Forslagsstillers kommentar:

Ny støttemur blir etablert ca. 3m. inn fra eksisterende vegkant noe som gjør det utfordrende å opprettholde privat gangadkomst. Der er ikke regulert adkomst her.

3)

Deler av Garlivegen har mye skog på nedsiden av vegen som skaper skygge og sen snøsmelting. Dette resulterer i mye is i vegbanen. Denne utfordringen med is blir betydelig redusert om skog på nedsiden fjernes, som ett trafikk sikrings tiltak.

Forslagsstillers kommentar:

Det vil under bygging på strekningen tatt bort nødvendig vegetasjon for å etablere nye skråninger, og for å bedre sikten. Dette vil også påvirke snø- og is-smelting positivt.

Odvar Stensrud, Krakkeplassen 1, 2900 Fagernes (15.04.2024)

Vi bor i Krakkeplassen 1, gnr 24/228, og det ser ut for at det er inntegnet et nytt fortau på nedsiden av Garlivegen like ovenfor huset. Det er en bratt skråning ned til huset vårt. Ved strøm-kassene som står på en stolpe, står et grensemerke der jeg har målt avstanden til kanten på Garlivegen til ca 2 m.

Er det nødvendig med fortau her på begge sider av Garlivegen? Er det ikke nok med den stien som går her på nedsiden av Garlivegen. Vi har plantet furu i skråningen og løvtrær/granhekk lenger oppover som vi ikke ønsker at skal bli berørt. Vi foreslår derfor bare fortau på øversiden av Garlivegen ved tomte vår.

Forslagsstillers kommentar:

Regulert veg blir 6,5m. noe som gjør at vegkanten kommer nærmere deres eiendom. For å sikre en trygg gangveg opp til Garlikrysset må det anlegges fortau på mest hensiktsmessig måte i forhold til arealer og helning i terrenget. For å unngå fordyrende bruk av støttemur ble det etter en faglig vurdering besluttet å legge fortauet på nedsiden av Garlivegen. Dette vil uansett medføre noe erverv av grunn.

Helge Skattebo, på vegne av flere. Krakkeplassen 9 , 2900 Fagernes

1)

Deler av veien som ble utbedret fra E16 og opp til kirken oppfattes som smal, spesielt møte med tyngre kjøretøy er utfordrende. På deler av strekningen er det ikke mulig for to større kjøretøyer å møtes. Vi vet deler av den nye parsellen vil være krevende å etablere tilstrekkelig bred, men vi håper dette etterstrebes i større grad enn forrige parsell.

Forslagsstillers kommentar:

Vegen er regulert til 6,5m. inkl. 2x50 cm skulder som er innenfor kravet fra Statens Vegvesen på denne type veg.

2)

Garlikrysset er et uoversiktlig kryss og bør absolutt utbedres i samband med dette prosjektet. Det oppstår stadig vekk trafikkfarlige situasjoner og det er et ulykkesbelastet kryss.

Forslagsstillers kommentar:

Dette er hensyntatt i reguleringsplanen.

3)

Det er et ønske at det etableres fotgjengeroverganger i forbindelse med bussholdeplasser generelt og ved avkjøring Fejordvegen og Krakkeplassen spesielt.

Forslagsstillers kommentar:

Dette vil nære naturlige plasseringer av nye gangfelt, og er regulert inn i reguleringsplanen

4)

Det er pr i dag en kommunal lekeplass/fotballbane ved avkjøringen til Krakkeplassen. Denne lekeplassen er av dårligere forfatning med direkte adkomst ut i fylkesvegen. Det ønskes at veiprosjektet tar med seg oppgradering av denne lekeplassen som et mulig samarbeid med kommunen og nabolaget for øvrig. Som et absolutt minimum må veiprosjektet ta med seg nødvendige trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med utbedring av veien. Dette vil kunne være fysiske hindringer som gjerder, oversiktighet, fotgjengerovergang, fartsgrense mv. Fartsgrensen forbi lekeplass er i dag 50 km/t, det er langt fra alle som holder dette. Om det ut fra stigningsforhold på veien er mulig å etablere fartsdumper for å sikre tilstrekkelig lav fart er dette ønskelig. Fartsgrensen kan også om mulig settes ned til 30 km/t da det er en god del barn som benytter lekeplassen og krysser vei fra Beinstigen til Krakkeplassen.

Forslagsstillers kommentar:

Krakkeplassen er regulert til offentlig lekeområde og ligger på kommunens grunn. Pr. nå er det ikke økonomi i prosjektet å utbedre denne i vår regi. Det vil i forbindelse med fortau og kantstopp for buss bli satt opp en støttemur med gjerde, noe som vil gi en tydelig avgrensing mellom plassen og vegen. Andre fartsdempende tiltak vurderes i byggeplanprosessen. Fylkeskommunen setter i gang en prosess mot Statens vegvesen for å få ned fartsgrensen på strekningen.

5)

Avkjøring har pr i dag ikke tilfredsstillende siktlinje nord-vest ved utkjøring fra Krakkeplassen, dette må ivaretas i prosjektet.

Forslagsstillers kommentar:

Dette er ivare tatt med regulerte siktlinjer i planen.

6)

Eksisterende stikkrenne ved Beinstigen er av for liten dimensjon. Ved regnskyll renner det en del grus ut i fylkesveien, dette kunne forhindres ved at det asfalteres noen meter inn i avkjøring Beinstigen.

Forslagsstillers kommentar:

Dette blir ikke regulert inn men vurderes under bygging.

7)

Det er også et oppkomme på kommunal grunn bak Krakkeplassen 3 og 5. Det er viktig at det sørges for god drenering og håndtering av vann slik at vanntilsiget ned i Krakkeplassen blir minst mulig.

Forslagsstillers kommentar:

Kommunen skal skifte ut overvannsledninger i området. Dette blir tatt med i detaljprosjekteringen.

8)

Per dags dato er det bussholdeplass i Garlikrysset. Det anses som hensiktsmessig at bussholdeplassen flyttes til Krakkeplassen/Beinstigen. Dette både med tanke på sikkerheten til de myke trafikantene og med tanke på brukerbehov og tilgjengelighet.

Slik det er nå stopper bussen langs veien for å slippe både barn og eldre på og av bussen. Slike stopp gjøres både i forbindelse med stikkvei til Garlibo, Krakkeplassen og Beinstigen. Det bor svært mange barn og unge samt eldre i Krakkeplassen, øverst i Våningvegen og området fra Garlibo opp til Garlikrysset. Dersom busstopp opprettholdes i Garlikrysset vil dette for mange brukere være for langt unna for å kunne nyttiggjøre seg av busstilbudet. Krakkeplassen/Beinstigen vil være svært tilgjengelig for mange, se illustrasjonsbilder under.

De dagene det er utfordrende å ta i gang for bussene i Krakkeplassen, vil føret uansett tilsi at bussene må bruke kjetting.

Om bussholdeplasser må videreføres i Garlikrysset må det gjøres tiltak for å ivareta trafikksikkerheten til myke trafikanter. Eksisterende situasjon for bussholdeplasser, kryssing av vei og ferdsel langs vei i Garlikrysset/-vegen er ikke tilfredsstillende.

Forslagsstillers kommentar:

Det er regulert flere kantstopp for buss. Ved Tingnes kirke, Fejordet, Beinstigen/Krakkeplassen og Garlikrysset.

9)

Det er pr i dag ikke lys på strekningen Krakkeplassen-Garlikrysset.

Forslagsstillers kommentar:

Dette blir med ved utbygging av anlegget.



Innlandet
fylkeskommune