



Åmot kommune

Enhet for Plan - Byggesak - Geodata

Arkivsak: 2024/375

Saksbehandler: Caroline Sand

Endring av reguleringsplanen for Grinihagen - forenklet prosess

Utvalg	Utvalgssaksnr.	Møtedato
Hovedutvalg kommunalteknikk og arealplanlegging	2024/9	10.06.2024

Vedlegg

- 1 Søknad om endring av del av reguleringsplanen for Grinihagen
- 2 Plankart
- 3 C-tegning
- 4 W-tegning
- 5 F-tegning
- 6 Innlandet fylkeskommunes vurdering av innkomne uttalelser
- 7 Uttalelse fra trafikksikkerhetsutvalget i Åmot
- 8 Uttalelse fra Statsforvalteren i Innlandet
- 9 Uttalelse fra Innlandet fylkeskommune - Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan
- 10 Uttalelse fra Nordby
- 11 Uttalelse fra Hjelle
- 12 Uttalelse fra Roland

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Hovedutvalget for kommunalteknikk og arealplanlegging vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14 forslag til endring av reguleringsplanen for Grinihagen ved forenklet prosess, jf. søknad datert 28.02.2024.

Hovedutvalget for kommunalteknikk og arealplanleggings behandling i møte 10.06.2024:

Kommunedirektørens forslag til vedtak: Enstemmig vedtatt.

Vedtak i Hovedutvalget for kommunalteknikk og arealplanlegging 10.06.2024:

Hovedutvalget for kommunalteknikk og arealplanlegging vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14 forslag til endring av reguleringsplanen for Grinihagen ved forenklet prosess, jf. søknad datert 28.02.2024.

Bakgrunn

Åmot kommune har mottatt søknad fra samferdselsavdelingen hos Innlandet fylkeskommune om endring av detaljreguleringsplanen for Grinihagen. Innlandet fylkeskommune er bl.a. eier av fylkesveier i Innlandet.

Reguleringsendringen det søkes om gjelder forlengelse av gang- og sykkelveien langs fv. 2182, dvs. Åsbygdsveien, fra der gang- og sykkelveien slutter i dag og fram til krysset med Blikstadveien. I gjeldende reguleringsplan er gang- og sykkelveien regulert på nordsiden av fylkesveien. Det er imidlertid manglende samsvar mellom den fysiske fylkesveien og regulert fylkesvei, ved at reguleringsplanen har en sideforskyvning av fylkesveien mot sør. I endringsforslaget er derfor regulert fylkesvei oppdatert til å passe med faktiske forhold, samtidig som at gang- og sykkelveien er flyttet til sørsiden av fylkesveien.

Grunnen til at det er manglende samsvar mellom faktiske forhold og regulert vei er at man i den tidligere reguleringsprosessen for Grinihagen valgte å forskyve fylkesveien ca. 3 m mot sør gjennom det mest tettbygde området i planen. Dette ble gjort fordi eksisterende bebyggelse ligger veldig nære veien, spesielt på nordsiden. Det fremgår av planbeskrivelsen til reguleringsplanen for Grinihagen at ulike løsninger ble diskutert med States vegvesen, og at det var ulike meninger om hva som burde være en anbefalt og realistisk løsning. I vedtatt plan landet man på en sideforskyvning av fylkesveien, men dette har ikke blitt gjennomført i praksis.

Gjeldende detaljreguleringsplan for Grinihagen (planID 2009155) ble vedtatt av Åmot kommunestyre den 24.06.2009, og er tilgjengelig via følgende lenke:

<https://www.arealplaner.no/aamot3422/arealplaner/156>.

Endringsforslaget som nå er fremmet ble sendt på ekstern høring til berørte grunneiere og naboer i området, samt lokale veilag/velforening, Statsforvalteren i Innlandet, Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen den 25.04.2024 med høringsfrist den 24.05.2024. Endringsforslaget ble samtidig sendt på intern høring i kommunen til barn og unges representant, beredskapskoordinator, folkehelsekoordinator, brannsjef og leder for kommunal drift. Høringen ble også sendt til det kommunale trafikksikkerhetsutvalget. Det har kommet inn flere høringsuttalelser. Disse er nærmere omtalt under «Vurdering».

Vurdering

Denne saken dreier seg om en reguleringsendring som kun omfatter lokale forhold, og der berørte parter kan avgrenses i forhold til lovpålagt mulighet for uttalelse og medvirkning. I samråd med Åmot kommune fremmes derfor søknaden som en reguleringsendring etter forenklet prosess (tidligere kalt mindre endring). Reguleringsendringer som kan behandles etter forenklet prosess er endringer som i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder, jf. plan- og bygningsloven § 12-14 andre ledd.

I gjeldende reguleringsplan for Grinihagen er det regulert gang- og sykkelvei på nordsiden av fylkesveien helt opp til Tingstadgutua. Det er ønskelig at hele denne strekningen får gang- og sykkelvei for å øke trafikksikkerheten. Kommunedirektøren er imidlertid også positiv til at fylkeskommunen nå legger opp til en forlengelse av gang- og sykkelveien opp til Blikstadveien. Dette vil tilrettelegge for gående og syklende, samt bidra til økt trafikksikkerhet i det mest tettbygde området på strekningen.

Det har kommet inn høringsuttalelser fra det kommunale trafikksikkerhetsutvalget, Statsforvalteren i Innlandet, Innlandet fylkeskommune v/kommunal veiledning plan, Linda Nordby, Frank Hjelle og Borghild Roland. Høringsuttalelsene er oppsummert under og kommentert av kommunedirektøren i *kursiv*. Se også vedlagte merknadsdokument med Innlandet fylkeskommunes egne vurderinger av innkomne uttalelser.

Trafikksikkerhetsutvalget, datert 07.05.2024:

Trafikksikkerhetsutvalget er positive til endringsforslaget, men forutsetter at det på sikt bevilges midler til å forlenge gang- og sykkelveien helt opp til Tingstadgutua. Trafikksikkerhetsutvalget påpeker at det er mange myke trafikanter som ferdes langs fylkesveien. Trafikksikkerhetsutvalget ønsker derfor at fartsgrensen reduseres fra 60 km/t til 50 km/t helt opp til Skramstadsæterveien og at det etableres fartsreduserende tiltak som f.eks. fartsdempere. Videre ønsker trafikksikkerhetsutvalget at det etableres en fotgjengerovergang fra Blikstadveien til Arnestadgutua og en bussholdeplass i tilknytning til fotgjengerovergangen.

Uttalelsen tas til orientering. Kommunedirektøren er enig med trafikksikkerhetsutvalget om at gang- og sykkelveien bør forlenges ytterligere. Det er imidlertid i denne omgang ikke midler til dette. Fartsgrenser fastsettes i egne skiltvedtak og ikke i reguleringsplaner. Bygging av gang- og sykkelvei gjør forholdene tryggere for myke trafikanter ved at det blir et fysisk skille mot de kjørende. Veieier ser det som lite aktuelt å redusere fartsgrensen på strekningen som en følge av bygging av forlenget gang- og sykkelvei. Veieier informerer videre om at fartsdumper i 60-sone ikke er et egnet tiltak bl.a. fordi det vil medføre betydelig støy i forbindelse med nedbremsing og igangsetting, samt at det kan oppstå uheldige situasjoner ved kraftig nedbremsing. I henhold til håndbok V127 er det ikke tillatt å etablere fotgjengeroverganger på veier med fartsgrense 60 km/t der fartsnivået er over 45 km/t. Det er ifølge veieier få barn som benytter skolebuss i området, og pga. begrensede midler er det dessverre ikke mulig å prioritere bussholdeplass i denne saken.

Statsforvalteren i Innlandet, datert 15.05.2024:

Statsforvalteren skriver at det å endre deler av gang- og sykkelveien til å ligge på sørsiden av fv. 2182 bør vurderes nærmere for å sikre en trafikksikker løsning. Videre vestover er gang- og sykkelvei ikke bygd, men er regulert på nordsiden. Øst for foreslått endring er også gang- og sykkelvei på nordsiden. Dette bør kommunen vurdere i samråd med fylkeskommunens planavdeling og Statens vegvesen.

Uttalelsen tas til orientering. Fylkeskommunens foreslåtte løsning for gang- og sykkelveien har blitt vurdert sammen med Åmot kommune. På grunn av gjeldende reguleringsplans sideforskyvning, som gjør at det er manglende samsvar mellom den regulerte fylkesveien og faktiske forhold, er det ikke mulig å etablere gang- og sykkelvei på nordsiden av fylkesveien med de bevilgningene som er gitt. Det å videreføre dagens krysningspunkt og forlenge eksisterende gang- og sykkelvei på sørsiden vurderes derfor som en mer trafikksikker løsning enn å ikke ha gang- og sykkelvei.

Innlandet fylkeskommune v/kommunal veiledning plan, datert 22.05.2024:

Fylkeskommunen v/kommunal veiledning plan har ingen merknader til saken, men skriver at kommunen gjør et viktig arbeid i å tilrettelegge for gang- og sykkelvei.

Uttalelsen tas til orientering.

Linda Nordby, datert 23.05.2024:

Nordby er positiv til endringsforslaget, og håper at gang- og sykkelveien også kan forlenges ytterligere. Nordby påpeker at veistrekningen blir brukt av mange myke trafikanter og at flere bilister kjører langt over fartsgrensen på denne strekningen. Nordby har selv opplevd og observert at andre fotgjengere nesten har blitt påkjørt i det eksisterende fotgjengerfeltet. Nordby ønsker at fartsgrensen reduseres, samt at det etableres fartsreduserende tiltak som f.eks. fartsdempere, fotgjengerfelt fra Blikstadveien til Arnestadgutua og bussholdeplasser.

Uttalelsen tas til orientering. Se for øvrig kommunedirektørens tilsvarende uttalelse under trafikksikkerhetsutvalgets uttalelse over.

Frank Hjelle, datert 23.05.2024:

Hjelle påpeker at det er mange myke trafikanter som ferdes langs den aktuelle veien og at bilister til tider kjører fort på fylkesveien. Hjelle ønsker at fartsgrensen reduseres til 40 km/t eller 50 km/t på fylkesveien forbi den mest tettbygde delen av Grinihagen. Hjelle ønsker også at det etableres to fartsdempere på strekningen. Hjelle har lagt ved et kartutsnitt som viser hvor han mener fartsgrensen bør reduseres og hvor han mener fartsdempere bør etableres.

Uttalelsen tas til orientering. Se for øvrig kommunedirektørens tilsvarende uttalelse under trafikksikkerhetsutvalgets uttalelse over.

Borghild Roland, datert 23.05.2024:

Roland er i utgangspunktet positiv til at det etableres gang- og sykkelvei, men er negativ til hvordan dette er planlagt gjennomført. Roland nevner følgende årsaker til hvorfor hun er negativ:

1. Roland mener at gang- og sykkelveien vil medføre et for stort inngrep på hennes tomt, gbnr. 10/56. Mye av plenen mellom gårdsplassen og fylkesveien vil bli borte, og det som blir igjen er ifølge Roland ikke ressursmessig å vedlikeholde fordi arealet blir for smalt.
2. Roland mener at gang- og sykkelveien vil forringe husets verdi.
3. Snøryddingsproblematikk. Roland opplyser om at arealet mellom fylkesveien og gårdsplassen brukes som snødeponi for både fylkesveien og gårdsplassen, samt dersom taket må måkes i løpet vinteren. Roland opplyser om at dybden på snø kan bli 2,5 m her på snørike vintre. Roland skriver at forslaget vil gjøre det vanskelig å deponere snø mellom gårdsplassen og fylkesveien. Slik hun ser det, vil eneste mulighet for deponering bli mellom gårdsplassen og garasjen til naboen i øst eller at snø fra gang- og sykkelveien deponeres på naboeiendommen vest for Rolands eiendom, dvs. vest for Blikstadveien. Roland antar at snøen må fjernes med skuffe og ikke fres. Roland skriver videre at et evt. snødeponi mellom naboens garasje og hennes gårdsplass potensielt kan bli høyere enn 2,5 m. Roland har lagt ved et kartutsnitt som viser de omtalte, mulige snødeponiene.

Roland kommer med et alternativt forslag for å redusere inngrep på hennes eiendom og redusere snøryddingsutfordringer. Hun foreslår at gang- og sykkelveien anlegges som fortau inntil eksisterende fylkesvei forbi hennes eiendom, dvs. fra naboens garasje og opp til Blikstadveien. Roland ser imidlertid helst at gang- og sykkelveien stopper i øst før hennes eiendom.

Uttalelsen tas delvis til etterretning. Å stoppe gang- og sykkelveien ved naboeiendommen i øst er dessverre ingen god trafikkikkerhetsmessig løsning, og vil gjøre at man ikke oppnår sammenkobling med Blikstadveien, som er formålet med endringen. Det er heller ikke lov å anlegge fortau langs veier med fartsgrense på 60 km/t. Det foreslåtte grøfteområdet mellom fylkesveien og gang- og sykkelveien er viktig for vannhåndtering og snøopplag. For å minimere inngrepet på Rolands eiendom og tilrettelegge for f.eks. snødeponi har veieier foreslått å redusere det permanente ervervet på eiendommen fra 100 m² til ca. 91 m². Denne foreslåtte løsningen innebærer at muren mot gang- og sykkelveien forlenges med ca. 3 m til eiendomsgrensen i øst. Dette gjør at eiendommen beholder et større område, som eiendommen eventuelt kan benytte til snødeponi, i det østre området mot nabogarasje, dvs. der Roland ønsket mulighet for snødeponi. Gjeldende reguleringsplan for Grinihagen innebærer for øvrig også inngrep på Rolands eiendom, men i gjeldende plan er det selve fylkesveien som kommer nærmest Rolands bolig (figur 1). Foreslåtte endring med gang- og sykkelveien nærmest Rolands bolig vurderes derfor som en bedre og mer trafikkikker løsning.



Figur 1: Kartutsnitt som viser gjeldende reguleringsplan over flyfoto av Rolands eiendom.

Kommunedirektøren er positiv til at det søkes om reguleringsendringer når det oppdages behov for justeringer av gjeldende reguleringsplaner. Dette er med på å skape forutsigbarhet.

Endringsforslaget som nå er fremmet er i tråd med satsingsområde nr. 1 i kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt av Åmot kommunestyre den 06.05.2015, som bl.a. slår fast at Åmot kommune skal arbeide for utbygging av manglende gang- og sykkelvei-forbindelser innenfor fire km i bl.a. Rena-området.

I forbindelse med planprosessen for reguleringsplanen for Grinihagen ble det gjort vurderinger i forhold til bl.a. kulturminner og naturmangfold. Søk i Riksantikvarens kulturminnesøk viser ingen kjente registrerte automatisk fredete kulturminner i området for den mindre endringen. Generelt må det likevel tas forbehold om eventuelle ikke registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages

automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Det er videre slik at den som utfører arbeider i marken skal gjøres kjent med denne bestemmelse, og at melding om funn straks skal sendes seksjon for kulturarv hos Innlandet fylkeskommune, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd.

Når det gjelder naturmangfoldloven (nml.) skal det gjøres en vurdering av endringen, spesielt i forhold til de miljørettslige prinsippene i nml. §§ 8-12. De miljørettslige prinsippene handler om kunnskapsgrunnet (§ 8), føre-var-prinsippet (§ 9), økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10), at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11), og at miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal benyttes (§ 12). For å få oversikt over eksisterende kunnskap om naturmangfold i det aktuelle området har det blitt gjort en sjekk i Naturbase, og det finnes ingen registreringer av relevans for denne saken i basen. Kommunedirektøren mener ut fra dette å ha tilstrekkelig kunnskap om naturmangfold i området og konsekvensene av den omsøkte endringen, og at det ut fra dette ikke anses nødvendig å innhente ny kunnskap.

Konklusjon

Fremlagte forslag til endring av reguleringsplanen for Grinihagen ved forenklet prosess anbefales vedtatt.