

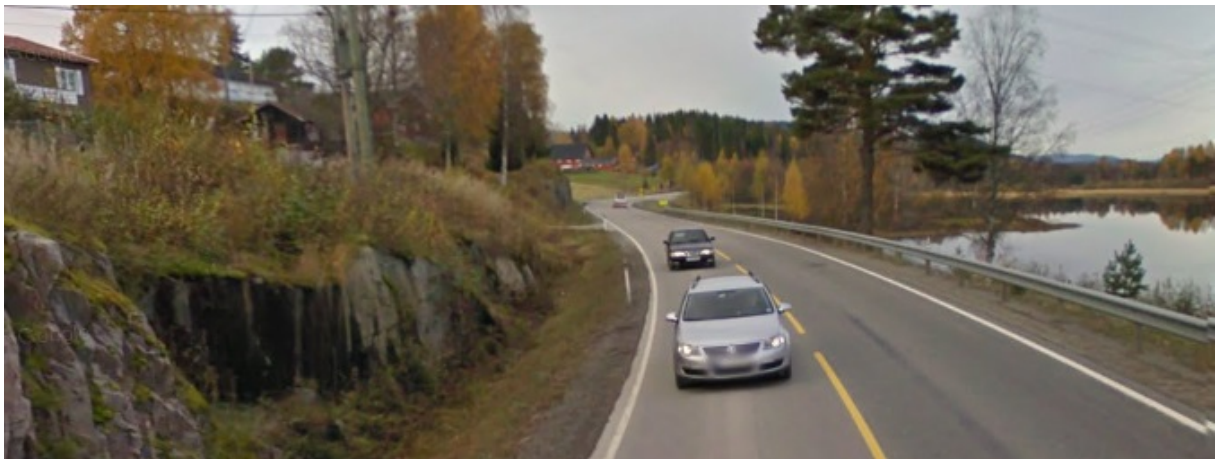


Statens vegvesen



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE

Varsel om planoppstart Sammendrag av forhåndsmerknader



**FV 24 Borgen-Nord Odal grense og
FV 24 Sør Odal grense-Bruvoll**

Forord

Statens vegvesen Region øst varslet den 21.12.2017 planoppstart for utbedring av fv.24 mellom Borgen og Bruvoll.

Det har kommet inn 14 forhåndsmerknader til planarbeidet. Statens vegvesen har laget et sammendrag av merknadene, og kommentert hver merknad.

Statens vegvesen Region Øst
Februar 2018

Innhold

Forord	2
1 Merknader	4
1.1 Fylkesmannen i Hedmark	4
1.2 Hedmark fylkeskommune	4
1.3 NVE	5
1.4 GIVAS	6
1.5 Jordvernalliansen i Hedmark	6
1.6 Trond Strandhaug (gnr.8/13)	7
1.7 Glenn Eugen Johansen	8
1.8 Silje og Ole-André Bjørslund (Nord-odalsvegen 1158)	10
1.9 Ann Kristin Saugnes (Nord-Odalsvegen 855)	10
1.10 Tor Karlsen (gnr.4/10)	11
1.11 Reidun Gjersaas og Svein Arnesen (3/3, 4/4, 5/8)	11
1.12 Songnabben Camping v/ Hilde Molstad	12
1.13 Thomas Hagen (gnr.2/73) og 37 samtykkende beboere langs fv.24	14
1.14 Thomas Amundsen og Britt Anett Nyberg (gnr.34/36)	15
2 Konklusjon	16

1 Merknader

1.1 Fylkesmannen i Hedmark

Sammendrag av brev datert 30.01.2018

Fylkesmannen viser til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging – se www.planlegging.no

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurdering og analyse av risiko og sårbarhet, jfr. plan- og bygningsloven § 3-1 pkt. h og § 4-3. Det kreves at slike vurderinger og analyser synliggjøres i plandokumentet.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har utarbeidet ny veileder om Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, se <https://www.dsb.no/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieell/samfunnssikkerhet-i-kommunenes-arealplanlegging/>

Vi minner om at ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til alle arealplaner som sendes på høring skal oversendes Statens kartverk Hamar for kontroll.

Kommentar SVV:

Merknaden vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

1.2 Hedmark fylkeskommune

Sammendrag av brev datert 31.01.2018

Fylkesdirektøren forventer at planarbeidet skjer i henhold til overordnet lov- og planverk, og i god dialog med kommunene og øvrige berørte parter.

Når det gjelder hensynet til vann og fisk, har fylkesdirektøren følgende å bemerke: Tiltak i forbindelse med arbeid langs fv. 24 fra Borgen til Bruvoll kan berøre tilførselsbekker og -elver til Råsen og Storsjøen. I henhold til «Regional plan for vannforvaltning for vannregion Glomma 2016 – 2021» er det vedtatt miljømål for alle bekker, elver og sjøer i vannregionen. Det forutsettes at arbeidet langs fv. 24 utføres på en slik måte at vannkvaliteten i tilførselsbekkene og elvene ikke forringes, og at eventuelle kulverter ikke vil fremstå som vandringshinder for fisk.

Automatisk fredete kulturminner

Store deler av strekningen er tidligere bearbeidet med vannledning og regulert til gang- og sykkelvei. Dette gjelder i hovedsak området mellom fv. 24 Borgen x fv. 285 reguleringsplan id 0419201405. Fylkesdirektøren viser til tidligere uttalelser i saken der det ikke stilles krav til arkeologisk registrering. For den resterende strekningen mellom fv. 285 og Åbråten i Nord-Odal er landskapet av en slik karakter at potensialet for funn av automatisk fredete kulturminner er relativt lavt. Tiltakene vil videre gjøres tett på allerede gjennomførte tiltak. Det er heller ikke registrert automatisk freda kulturminner tett opptil rv. 24 nær denne parsellen. Det stilles derfor ikke krav til arkeologisk registrering langs strekningen.

Fylkesdirektøren må likevel ta 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 viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelsen. Melding om funn skal straks sendes Hedmark fylkeskommunes kulturminneavdeling, jf. lov om kulturminner § 8, annet ledd. Uthevet tekst bør innarbeides i planens fellesbestemmelser.

Nyere tids kulturminner

I den grad nyere tids kulturminner berøres ved gjennomføring av planen må verneverdien avklares. Aktuelt vernehensyn innarbeides i planen med tilpassede hensynssoner og bestemmelser. Med bakgrunn i opplysninger gitt i varslet har vi ingen ytterligere merknader nå. Vi legger til grunn at fylkesdirektøren også skal uttale seg til planforslaget når det legges ut til offentlig ettersyn.

Kommentar SVV:

Merknaden vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

1.3 NVE

Sammendrag av brev datert 23.01.2018:

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flomerosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veileder og verktøy:

- NVEs karttjenester viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- NVEs sjekklister for reguleringsplan er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Kommentar SVV:

Merknaden vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

1.4 GIVAS

Sammendrag av e-post av 25.01.2018

GIVAS har følgende anlegg på strekningen.

- Ny spillvannsledning legges i disse dager, i samarbeid med Statens vegvesen, lang og i ny gangveg Ilgo-Neset. 0400 Fv24 hp2 m8718 til 0400 Fv24 hp2 m10492
- Spillvannsledning krysser vegen på 0400 Fv24 hp2 m11022 og ligger på vestsiden lang vegen til 0400 Fv24 hp2 m11304 hvor den på nytt krysser vegen og forlater vegtraseen.
- Ledninger ligger på østsiden av vegen fra 0400 Fv24 hp2 m11543, krysser vegen 0400 Fv24 hp2 m11588 og ligger på vestsiden av vegen til 0400 Fv24 hp2 m11689.
- Overvannsledning krysser vegen ved 0400 Fv24 hp2 m12116.
- Flere kryssinger på 0400 Fv24 hp3 m295 og ledninger på vestsiden til 0400 Fv24 hp3 m445 hvor overvannsledning krysser vegen. Nordhagen & Sønner AS har også prosjektert vegkryssing for ledninger på 0400 Fv24 hp3 m459.
- Spillvannsledning krysser fra vest til øst ved 0400 Fv24 hp3 m740 og følger vegen på østsiden til 0400 Fv24 hp3 m1451 hvor ledningen på nytt krysser vegen fra øst til vest.
- Private ledninger krysser ved 0400 Fv24 hp3 m3099, ved 0400 Fv24 hp3 m3573, ved 0400 Fv24 hp3 m3863 samt ved 0400 Fv24 hp3 m5748.
- Givas har liggende ledning på vestsiden av vegen fra 0400 Fv24 hp3 m5745 til 0400 Fv24 hp3 m7272 hvor den krysser vegen og gåt inn til fengselet.

Kart over ledninger ble oversendt som vedlegg i e-posten fra GIVAS.

Kommentar SVV:

Merknaden vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

1.5 Jordvernalliansen i Hedmark

Sammendrag av brev datert 12.01.2018

Jordvernalliansen i Hedmark har følgende merknader til varsel om planoppstart for utbedring av Fv 24 gjennom Nord- og Sør-Odal:

- Vegen går i dag på den aktuelle strekningen stort sett over dyrka mark. Det bør søkes løsninger som i størst mulig utstrekning sparer nedbygging av matjord. Det er avgjørende at det ikke planlegges omlegginger av selve vegtraseen, men at en følger dagens veglinje.
- Utvidelse av sideterrenget må gjøres på en måte som sikrer at jord som er i drift i dag, ikke tas til skjæringer og fyllinger. Over dyrka mark må sikkerhet mot utforkjøringer løses med autovern framfor bred sikkerhetssone.
- Det må ikke anlegges støyvoller på dyrka mark. Eventuelle støyskjermingstiltak må utformes som vegg eller skjerm.
- Dersom det på noe av strekningen skal anlegges gang- og sykkelveg, må denne føres nær kjørevegen og skilles fra denne med autovern. Jordvernalliansen aksepterer ikke tre meter grøft mellom kjøreveg og g/s-veg over dyrka mark.

- Jordvernalliansen krever at det utføres en begrenset konsekvensanalyse for temaet jordvern. Det bør utredes to alternativer; ett for veg bygd strengt etter Vegvesenets håndbøker og ett der forbruk av dyrka mark er minimert etter de anbefalinger som er anført ovenfor. Det må utarbeides arealregnskap for begge alternativ. Bare på den måten kan politikere og offentligheten ta stilling til og avveie ulike hensyn når det gjelder vegens utforming i et jordvernperspektiv.

Jordvernalliansen minner om at matjord er en knapphetsressurs, og kun 3 prosent av Norges landareal er dyrket mark. Stortinget har vedtatt et nasjonalt jordvernmål, der det legges opp til at det innen 2020 maksimalt skal omdisponeres 4000 dekar dyrket mark årlig. Dette innebærer at omdisponeringen må ned med en tredel på to år, noe som fordrer konkrete tiltak ved utbygginger innen både samferdsel, næring og bolig.

Kommentar SVV:

Prosjektet kommer til å utarbeide en plan, som omregulerer minst mulig landbruks arealer til nytt formål. Når planen skal ut på høring, vil det medfølge et regnskap for hvor mye arealet som planen ønsker å erverve. Det vil ikke utarbeides arealregnskap for flere løsninger, men planbeskrivelsen vil beskrive konsekvensen av plan i forhold til den løsningen en har i dag.

All utforming vil skje i samsvar med SVV sine håndbøker og eventuelle avvik vil vurderes av fagressurs på trafiksikkerhet.

1.6 Trond Strandhaug (gnr.8/13)

Sammendrag av e-post av 01.02.2018

Jeg eier strandlinjen på nedersiden av den nye FV 24 som ble anlagt omkring 1986. Jeg ønsker fortsatt å eie strandlinjen til Storsjøen etter Vegvesenets eiendomsutvidelse.

Den nyetablerte fylkesveien fra 1986, sto under vann under storflommen i 1995. Hadde det vært en fordel å heve kjørebanelen noe slik at dette problemet ikke dukker opp i ettertid?

Mellom den gamle veien som var i bruk inntil den nye veien kom i 86 går den en bekk, dette blir på vestsiden av Strandhaugsvingen nr. 18. Denne bekken hadde det vært en fordel å få lagt i rør mellom disse to veiene. Dette området kunne også brukes som deponerings område for Vegvesenet under/i byggeprosjektet. Dette tiltaket vil øke trafiksikkerheten og forskjønne området.

Vi brukere av den gamle riksveien som ble «tatt ut» av daglig drift omkring 1986, har hatt en pågående sak med Statens Vegvesen, som har vart i noen år om utbedringer av 3 stykker «vegtrømmer» i den gamle veien, som jo er statens eiendom. Denne gamle veien kunne etter hvert bli brukt som en deler av en gangvei.

På østsiden av Strandhaugsvingen nr. 18 går det en bekk mellom tidligere beskrivende veier og denne bekken er det en fordel og få lagt i rør i sin helhet. Nede ved den nye RV 24 ligger det en ødelagt kum, som muligens er en kum for utslipp av vann fra Strandhaugsvingen 23.

Vi her i «Strandhaug-grena» ønsker oss en bedre tilgang ned til sjøen og «vår» båthavn og badestrand. Slik det er i dag må vi gå over autovernet og det er ikke like lett for alle. Her tenker jeg på barn blant annet. Det er ikke enkelt for noen «myke trafikanter» å ferdes langs den smale FV 24 da det kommer store lastebiler fra begge kanter og det ikke er mulig å gå på utsiden av den hvite veistripen da autovernet er plassert der.

Er det behov for en deponeringsplass for jordmasser har jeg et område som jeg kan stille til disposisjon.

Da det gjelder eiendommen Strandhaugsvingen 18, der Grethe Strandhaug bor, hun er over 80 år, bør dere ta kontakt med henne direkte, eventuelt hennes datter Gunn Strandhaug som bor på Skarnes

Skulle det være forhold som virker uklart står jeg mer en gjerne til Deres tjeneste slik at vi i fellesskap får en veiprojekt som vi kan leve med i mange år.

Kommentar SVV:

Området sør for Sand ble opprinnelig regulert i 1991.

Denne reguleringsplanen vil bli revidert i dette planarbeidet. Løsningsvalget vil bli mer tydelig til høring.

1.7 Glenn Eugen Johansen

Sammendrag av e-post av 26.01.2018

Jeg (vi familie på 5) bor i Nord- Odalsvegen 832, 2120 Sagstua og har en eiendom jeg vil anta dere vil fatte en viss interesse for med tanke på lagring av masser i forbindelse med de nevnte trafikksikkerhetstiltakene som skal utføres. I denne sammenheng verserer det enkelte bekymringer for sikkerheten under prosjektets gang, disse velger jeg å nevne her:

1. Vi har tre barn, hvor ett av disse nok synes de aktivitetene dere skal bedrive er av en veldig spennende karakter, hvordan er sikringstiltak av riggområdet planlagt utført?
2. Vi har også hunder/ katter som benytter deler av eiendommen til frigang, spesielt hundene kan være av en vaktende karakter og her vil også dette med sikringstiltak være av interesse.
3. Jordene leies i dag ut og inntekter vil her gå tapt, her finnes det sikkert en kalkulasjonsnøkkel som verdsetter fremtidige tapte inntekter.
4. Ved ekspropriasjon/ overtagelse, ønsker vi at tiltak med tanke på trafikkstøy vil kunne være en opsjon sett i forhold til økonomisk erstatning. Her tenker vi oss en form for jordvoll laget av egnede masser (og som samtidig er så godt som vedlikeholdsfri) sammen med de stedlige massene som i dag ligger i sonen dere skal inn og sikre for utforkjøring.
5. Inn/ utkjøringen vår til FV 24 er i sin særdeleshet ønsket at blir noe utvidet (til det dobbelte sånn ca.) da denne i dag, spesielt om vinteren blir smal og farlig pga. snøbrøytingen fra FV24. Det er ikke enkelt når vi får lastebiler som for eksempel de som tømmer kloakk eller materialleveranser for våre bygge prosjekter osv. osv. Snøen blir i dag lempet inn til oss og blir til stor sjenanse i perioder hvor trafikken og risikoen for ulykker er som størst. Grensen mot avrenningsgrøft for

overflatevann fra jordene, som i dag ligger langs med FV24 i den sonen dere nå skal utvide veien eller endre fallet til 1:4, er ønsket at legges i drenerør i ny «randsone» (på oversiden av voll) og overfylles med egnede masser. I oppkjørselen vår er det en antatt brannkum i betongutførelse som er i svært dårlig forfatning, fra denne kummen og ut til veiskulderen kunne jeg gjerne tenkt meg utvidelsen av oppkjørselen fant sted.

Slik jeg ser det, er de foreslåtte tiltakene egentlig rent økonomisk besparende for prosjektet. Eneste er tilførsel av steinmasser til utforming av vollen som blir av en tilførende økonomisk post. Jordmassene ligger der i dag og ettersom jeg skjønner blir det overskudd av steinmasser lengre nord på FV 24 (i prosjektet). I og med at eiendommen vår ikke lengre er jordbrukseiendom, jobber jeg litt med planer for endring av selve utnyttelsen på eiendommen og i så måte bør vår utkjørsel være litt bredere. Brannkummen bør skiftes ut og da må det også masse-utskiftes. I denne forbindelse vil det falle seg helt naturlig at innkjørselen utvides frem til brannkummen. Disse arbeidene vil også gi oss en mye enklere oppgave å holde brannkummen eksponert, fri for snø om vinteren og vegetasjon om sommeren.

Jeg stiller jeg gjerne opp på et møte/ befaring på eiendommen. Her vil det bli enklere å forklare våre ønsker sett i sammenheng med dere behov for riggtomt og med fremtidig tilbake-stilling av eiendommen med våre ønskede utbedringer.

Kommentar SVV:

1-2 Statens vegvesen har strenge krav til sikring av anleggsområder. Sikkerheten for både arbeidere og forbipasserende er i høysete. Dette er noe en kartlegger bedre under byggeplanleggingen. Mindre husdyr kan være utfordrende, men vi har ikke opplevd dette som noe problem på lignende anlegg. Ang en hund av beskyttende art, vil jeg oppfordre til at dere holder denne i bånd når arbeidet foregår, dette for alle sin sikkerhet.

3-4 Grunnerverv begynner når vi har vedtak på reguleringsplan. Da vil grunnerverver kontakte grunneiere med forslag til avtale for kjøp. SVV blander ikke inn støy tiltak i grunnervervs oppgjøret. Ligger vollen ikke inne i planen, må denne søkes om hos kommunen. Prosjektet vil utføre støy vurderinger på strekningen. Dette vil følge som vedlegg i plandokumentene.

5 private avkjørsler er noe du som grunneier må ivareta. Stat, fylke og kommune har rettigheter til å ivareta sine veier, på bekostning av private. Dette ved brøyting eller høvling. Da må du som privat tilpasse deg dette, det vil også si sikt ut fra din private avkjørsel.

Prosjektet vil bare berører avkjøringer som representerer en trafiksikkerhetsrisiko, hvis vi avdekker noen, vil vi prosjektere nye løsninger. Dette vil bli mer tydelig til høring. Hvis vi ikke berører din avkjøring, er dette noe du som privat kan søke om til kommunen. Utforming må skje i samsvar med SVV sine retningslinjer.

SVV har ingen brannkummer i området.

1.8 Silje og Ole-André Bjørnsland (Nord-odalsvegen 1158)

Sammendrag av e-post av 30.01.2018

Etter møtet holdt på mileperlen 17.01.2018, har det dukket opp noen tanker og bekymringer ettersom vi bor tett på veien, og har tomt som deler antagelig kommer til å bli tatt i bruk.

1. Vi har tomt ganske nærme veien allerede og merker en god del støy, særlig når vi oppholder oss ute. Siden veien nå skal utbedres, er vi bekymret for mer støy. Vi ønsker en støygjerde, med passende materiale og helst med lite vedlikehold.
2. Vi har ett lite jorde, på litt over 1 mål helt inntil riksvei 24. Hvis/når det blir utbygging, hva skjer med driveplikten? Jordet blir etter våre beregninger halvert, og vi ønsker å fjerne driveplikten på jordet.
3. Bekk lagt i rør på nordsiden av tomten/naboens tomt. Mye vannansamling der og nedsøkk som burde tas med i betraktning når veien utbedres. Vi er bekymret for mer vannansamling hvis det blir fylt mer masse ved veien, der vannet renner ut. Blir det lagt nytt rør opp og videre under riksvei 24?
4. Gangfelt. Det er veldig farlig å gå langs veien her. Vi tør ikke gå her verken med barn eller hund. Vi mener det burde bli bygget gangfelt siden det allerede skal bygges på veien. Det er bare ett tidsspørsmål før det går galt med fotgjenger og bil.

Kommentar SVV:

Merknaden vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

Prosjektet vil utføre støy vurderinger på strekningen. Dette vil følge som vedlegg i plandokumentene.

Driveplikt er ikke noe SVV styrer, reguleringsplanen tar ikke høyde for endringer på dette. Oppfordrer dere til å kontakte kommunen for eventuelle spørsmål om endringer.

1.9 Ann Kristin Saugnes (Nord-Odalsvegen 855)

Sammendrag av e-post av 30.01.2018

Jeg har tidligere vært i kontakt med Statens vegvesen angående tiltak mot støy, da vi bor så tett innpå veien og er veldig plaget med trafikkstøy både dag og natt.

Vi fikk da til svar at dette evt. kunne gjøres samtidig som dere skulle gjøre forandringer på vegen der jeg bor. Jeg søker derfor om støyskjerm og/eller andre støydempende tiltak.

Ellers synes jeg det er bra at det blir gjort noe med vegen, da den nå er veldig hullete og ujevn, En gangvei hadde vært betryggende, da det nå er farlig å gå langs vegen der, pga. både vogntog og personbiler holder stor fart der.

Regner i midlertidig da med at den blir lagt på andre siden av veien, da det ikke er plass foran huset mitt.

Kommentar SVV:

Prosjektet vil utføre støy vurderinger på strekningen. Dette vil følge som vedlegg i plandokumentene.

1.10 Tor Karlsen (gnr.4/10)

Sammendrag av e-post av 08.01.2018

Pga store støyplager på våres eiendom gårdsnummer 4, bruksnummer 10, adresse Nord-Odalsvegen 988, 2120 Sagstua, har vi ønsker om å få oppsatt støyskjerm.

Vi har tidligere vært i kontakt med statens vegvesen om dette, og fått opplyst om at vi ligger i gul/rød sone, men at det ikke vil bli gjort tiltak før et evt vegprosjekt.

Trafikken bare øker år for år, og dermed mer støy, og nå blir vegen utbreddet, noe som vil øke hastigheten på kjøretøyene, som vil endre støynivået til et nytt nivå.

Kommentar SVV:

Prosjektet vil utføre støy vurderinger på strekningen. Dette vil følge som vedlegg i plandokumentene.

1.11 Reidun Gjersaas og Svein Arnesen (3/3, 4/4, 5/8)

Sammendrag av e-post av 08.01.2018

Eiendommene 3/3 og 4/4 er landbrukseiendommer som grenser mot fv. 24 med dyrket mark som i dag nyttes til kornproduksjon. Slik som skissert på vedlagte kart vil kummer, dreneringer, vannledning, telefonkabel og fiberkabel til telefonsentral bli liggende innenfor de grensene som fremkommer på deres kart.

Kummene som ligger langs vegen fungerer som knutepunkt for dreneringene som kommer fra jordet, og dersom disse kummene kommer i konflikt med planlagte arbeider på fv. 24 vil dette få store konsekvenser for dreneringsnett. Kummene kan ikke flyttes uten at dreneringsnett på jordet må legges om. Vi ønsker derfor en tilbakemelding på hvordan dette er tenkt løst og hvem som har ansvar for å ivareta og vedlikeholde kummene dersom de kommer på vegvesenets eiendom. Dersom kummene må flyttes og dreneringsnett på jordet må legges om – hvem må da ta kostnaden for dette?

Ut i fra omtrentlige beregninger vi har gjort på Vegvesenets kart vil ca. 4,2 daa dyrket mark forsvinne bare fra våre landbrukseiendommer. Som det kom fram på møtet er det ikke sikkert at det vil skje tiltak på alle steder langs fv. 24 i umiddelbar fremtid, og derfor synes vi det blir svært uheldig at Vegvesenet skal erverve så store mengder dyrkbar mark som kanskje ikke vil bli nyttet til veg før om mange år. Det kom også frem på møtet at det kunne være mulig at gårdbrukerne fortsatt kunne få benytte arealet til jordbruksproduksjon frem til en evt. bruk av arealet skulle skje. Dette synes også å være en svært dårlig løsning fordi når arealet først blir ervervet vil ikke lenger gårdbrukerne motta statlige midler for å drive arealene, og vi må drive jordbruksarelet på «annen manns eiendom». Arealet som erverves vil bli omdisponert og lagt til vegformål.

Når det gjelder eiendommen 5/8 er dette en boligeiendom som i dag ligger svært nærme fv. 24. Slik Vegvesenets kart viser vil ca. 600 kvm av denne eiendommen erverves – og dette synes vi er svært mye!

Hvis det skal erverves så mye areal fra eiendommen 5/8 vil eiendomsgrensen komme bare ca. 4 meter fra trappa på eiendommen og store deler av hagen og nødvendig parkeringsplass på eiendommen bli lagt til vegformålet.

Det er i dag svært mye støy fra vegen, men ved hjelp av noen furutrær mot vegen blir støyen redusert noe – selv om det i dag faktisk rister i huset når langtransport kjører forbi. Hvis furutrærne skal hogges ned vil sannsynlig støyen fra vegen økes ytterligere og vi er derfor interessert i tiltak som kan bidra til å redusere støy på denne eiendommen.

Kort oppsummert ønsker vi ikke å avgi så mye areal som det fremgår på Vegvesentes kart i dag. Det er i dag stort fokus på å ivareta og drive jordbruskareal og derfor synes vi det blir svært uheldig at så store arealer blir omdisponert og faller ut av gårdsbrukernes eie.

Dersom jordbruksarealene i tillegg ikke blir benyttet til vegformål før mange år etter ervervelsen vil store arealer dyrkbar mark forsvinne til ingen nytte.

Vi stiller spørsmål til de utfordringer vi mener vil komme med tanke på kummer og dreneringer som knyttes til vegen og hvilke konsekvenser dette vil få dersom dette må endres eller flyttes – og hvem som må bære kostnadene ved dette.

Videre ønsker vi ikke at en så stor del av boligeiendommen 5/8 skal erverves slik at eiendomsgrensen kommer kun fire meter fra inngangstrappa – dette vil forringe eiendommen vesentlig!

Vi ønsker også å en tilbakemelding på om Vegvesenet har noen konkrete planer for fv. 24 på våre tre eiendommer i nærmeste framtid.

På vedlagte kart for eiendommene 4/4 og 5/8 er kummer og ledningsnett skissert.

Kommentar SVV:

Det som foreløpig er utsendt til grunneiere er en planavgrensning, omfanget på denne er vesentlig større enn det som vil bli realiteten til høring. Det nøyaktige omfanget vil bli mer avklart da.

Prosjektet vil utføre støy vurderinger på strekningen. Dette vil følge som vedlegg i plandokumentene.

1.12 Songnabben Camping v/ Hilde Molstad

Sammendrag av e-post av 16.01.2018

I forbindelse med høringen og reguleringsplan håper jeg å få gjort kjent hva vi kjenner på som beboere langs denne vegen, og da også som drivere av Songnabben Camping. Forhåpentligvis vil denne kunnskapen føre til tiltak som bedrer sikkerheten for oss myke trafikanter også.

De planlagte trafiksikkerhetstiltakene på Fv 24 er etterlenget, og helt nødvendig med tanke på hvordan trafikken har økt i de siste årene. (jfr ÅDT rapporter)

Spesielt tungtrafikken er økende, og vi som bor ved fylkesvegen ser daglig farlige situasjoner der lastebilene mange ganger er involvert. Det passerer veldig mange tunge kjøretøy hver dag på denne strekningen.

Vi ved, Songnabben Camping, er ofte vitner til nestenulykker der syklister og turgåere er nær ved å bli påkjørt. Situasjonen ble ytterligere forverret når det i 2016/2017 ble

oppført rekkverk utover sletta etter Songa bru mot Sand. Dette skulle være et sikkerhetstiltak.

Følgen av dette sikkerhetstiltaket er blitt det stikk motsatte for de myke trafikantene. Det er ikke lenger mulig å gå denne strekningen uten å utsette seg for stor risiko. Jeg håper de som vurderer trafikksikkerheten, blir med å går denne strekningen for selv å oppleve den usikkerheten man kjenner på når man går her.

Det er for eksempel ikke plass til å gå med hund eller barnevogn. Rekkverket er i tillegg blitt såpass høyt at man ikke kan komme seg ut av vegbanen om det skulle være nødvendig.

Ettersom det ikke har vært noen vegskulder å snakke om her, så er rekkverket nå plassert svært nær den hvite stripen. Her må man nå gå i vegen for å komme frem. Det største problemet er allikevel selve brua. Songa bru har vært en utfordring i alle år for de myke trafikantene, og det er ikke blitt bedre nå. Brua er ganske smal. Tidligere kunne syklister og andre stoppe opp og vente litt før brua, for så å skyndte seg over når det var klart. Med det rekkverket som har kommet opp, er det nå blitt en altfor lang strekning for å få det til.

Hver sommer opplever vi ved Songnabben at det er gjester som velger å pakke sammen og reise videre på grunn av trafikken. Tyskere og nederlendere er glad i å sykle. Ettersom de trafikale forholdene hos oss er såpass skumle, velger mange å reise videre. Vi kunne hatt et ganske godt alternativ for de som ønsker å gå eller sykle, men dessverre må man gå langs Fv24 i én kilometer først. Det finnes et bra utvalg av skogsbilveger som både turgåere og syklister kan benytte seg av, men vi må fortsatt bruke den farlige strekningen over Songa bru for å komme dit. Kunne man finne en løsning på hvordan man kan komme seg til Krogsrudvegen uten å måtte gå over dagens bru, vil mye av problemet være løst. Fra denne avkjøringen finnes det milevis med skogsbilveger å ferdes på.

Terrenget på denne strekningen av vegen er ganske flatt, men vegen ligger en del høyere enn jordene omkring. Det burde allikevel være enkelt å få til en type «light» versjon av en gangveg på strekningen. Utfordringen er selve brua.

Det skal ligge igjen fundamenter etter den gamle brua parallelt med dagens bru. Jeg vet ikke i hvilken tilstand disse er, men kanskje disse kan være en start på en ny gangbru? Forrige sommer ble det skiftet rør og gjennomføringer flere steder på Fv24. Songa bru har også et slikt stålrør. Skal dette også skiftes ut? I tilfelle må det vel kunne tas høyde for at det skal være mulig å få plass til en gangbru ved siden av vegbanen.

Kort oppsummert er det svært viktig for oss beboere og våre turister at det blir en løsning i forhold til en sikrere veg og spesielt bru. Vi håper det er forståelse for de farene som alle de som ferdes på denne strekningen utsetter seg for, og at det prioriteres tiltak som kan minske risikoen for oss myke trafikanter.

Kommentar SVV:

Prosjektet har fått som oppgave å se på utformingen av sideterreng, her skal det utføres tiltak som skal gjøre skape mindre konsekvenser ved en utforkjøring. Dette vil gjøre det

mulig å legge ned strømlinjer, fjerne rekkverk og tilrettelegge for ferdsel langs FV 24 på en bedre måte enn i dag. Omfanget av dette er noe uklart enda, men vil bli tydeligere på høringen som kommer på våren. Prosjektet må presisere at det ikke blir noen egen gang mulighet, men at terrenget vil få en utforming som forenkler ferdsel vår/sommer/høst.

Prosjektet har ikke mulighet til å tilrettelegge for noen gangbru, da det ikke er innenfor bestillingen.

1.13 Thomas Hagen (gnr.2/73) og 37 samtykkende beboere langs fv.24

Sammendrag av brev mottatt 19.01.2018

Brevet har blitt signert av 37 beboere langs fv. 24 som samtykker i brevet utarbeidet av Thomas Hagen.

Jeg bor mellom Sand og Bruvoll sammen med mange andre som ikke lenger tør å bevege seg på denne sterkt overtrafikkerte vegen. Dette er nærmere bestemt på Dagfinrud hvor det også er satt opp 60 km sone , som et fåtall overholder. Mitt hus, som i likhet med flere andre ligger like inntil vegen, ble bygget i 1912, og den gang var det bare en kjerreveg. Denne grusvegen ble på 1950-tallet skrapet av ei veiskrape og lå ca 1 m lavere enn i dag. Senere ble den oljegruset og etter hvert asfaltert.

Denne "kjerrevegen" har blitt et mareritt for oss som bor inntil vegen pga den stadig økende trafikken av langtransport og gjennomfart. Som nevnt er det satt opp 60 km sone-skilt, men det er det stort sett bare de som bor langs vegen som overholder, så er man fotgjenger på denne vegen setter man livet på spill. Det går også skolebuss her, men foreldrene til de minste må følge barna til holdeplassen.

Det må derfor være et minstekrav å forlange gang/sykelsti mellom Sand og Bruvoll langs FV24, og så blir spenningen hvor den ev. planlegges å gå. Vi som bor langs denne strekningen aksepterer ikke at det like utenfor de planlagte 7,5m , som veien skal bli, tas ytterligere av eiendommene med hus inntil RV 24 til sykkel/gangsti. Vi ønsker ikke at eiendommene våre av den grunn skal forringes enda mer, og vi er heller ikke interessert i å betale eiendomsskatt dersom vi skal bo i en veg.

Det må gå an å bruke sunn fornuft når man planlegger ny vei eller skal utvide. Lenger nord for oss ved Malungen, midt inne i skogen, er vegen meget bra , så derfor bør vel FV 24 lenger sør, der det er bebyggelse, bli planlagt slik at det er trygt for barn og voksne å ferdes før det skjer en ulykke, og at man samtidig får vegen på såpass avstand fra husene at bil-støyen ikke frarøver oss muligheten å sitte ute på vår egen tomt.

Side 1

Vi stiller visse krav til vegplanleggerne.

Det gjelder beboere mellom Sand og Bruvoll:

- * Gang/sykelsti : Sand og Bruvoll ; **ikke** inn i hagene til oppsitterne ved vegen.
- * Utvidelse av RV 24 til 7,5 m : **ikke** inn i hagene til oppsitterne ved vegen.
- * Fartsmåling / snittmåling mellom Sand og Bruvoll.
- * Omdirigering av langtransport (gjennomgangstrafikk)
- * Og som tidligere nevnt er vi ikke interessert i å bo kloss oppå en stort traffikert veg.

Kommentar SVV:

Dette prosjektet skal planlegges med en gang og sykkelveg mellom Sand-Dagfinrud, videre til Bruvoll ligger ikke innenfor prosjektets bestilling. Skal en få plass til en gang og

sykkelveg på nevnte strekker, vil en måtte erverve både landbruksarealer og boligarealer. Omfanget av dette vil vi vite mer om når planen kommer på offentlig høring. Det samme gjelder eventuelle utvidelser av FV 24.

Prosjektet har utført fartsmåling ved Hp 3 Km 2.640. Denne målingen viser en stor andel bilister som ikke overholder hastighetsgrensen. Informasjonen er oversendt til Politiet, samt at våre Trafikksikkerhets personell vurderer både skilting og utforming på strekningen.

Prosjektet har ingen myndighet til omdirigering av tungtrafikk, men vil utføre støy vurderinger på strekningen. Dette vil følge som vedlegg i plandokumentene.

Thomas Amundsen og Britt Anett Nyberg (gnr.34/36)

Sammendrag av e-post av 24.01.2018

- Det er avløpspumpestasjon på vår eiendom. Og mange rør i bakken og kummer rundt dette. Dette går jeg ut i fra at GIVAS klarer med dere. Vår egen avløpsledning går også dit, og berører området som SVV har merket av på kartene som ble vist på møtet på Milepelen.
- Det går vannledninger på det aktuelle område. Dette er fra det private vannverket Juptjenn Vannverk. Regner med dem klarer dette selv med dere. Vår private vannforskyning fra hovedledningen berører deres avmerkede område.
- Det finnes dreneringssystem på jorden nord for gårdsplassen vår. Dem ble funnet når GIVAS gjorde utbedringer ved avløpspumpestasjonen for noen år siden. Dette ble spylt og satt i stand den gangen.
- Kommunens planer om utvidelse av kjærlighetsstien fra Kiwi og oppover langs Solauståa til vår eiendom må det legges til rette for. Kommunen har skrinlagt planene da SVV ikke tillater kryssing av FV24. Dette må det endres på. Stien ligger der allerede (har vært sti i alle år der), men den havner nå bare på vår eiendom og brukere av stien må klatre over autovernet.
- Det ligger fiberkabel under fylkesveien til vår eiendom.
- Det ligger telefonkabel under fylkesveien til vår eiendom.
- Det er stikkrenner/bekker under fylkesveien i hver ende av vår eiendom. Bekkedraget er rensket av oss i 2017. Dog er fallet på terrenget på motsatt side av fylkesveien feil, så det er store vannansamlinger midt mellom stikkrennene. Dette har medført at på våren ved snøsmelting og ved mye regn presser vannet under veien og det blir dam/sjø over vår gårdsplass og helt nord på vår eiendom (ved avløpspumpestasjonen) Det er viktig at SVV nå får drenert vannet til stikkrennene og at stikkrennene blir oppdimensjonert til dagens standard.
- Vi er også av den oppfatningen at gang/sykkelvei skal være på motsatt side av veien for vår eiendom. Dette er helt i tråd med våre ønsker, da det er for lite plass på vår side.
- Vi ønsker å ha vegetasjonen som allerede er langs fylkesveien da dette skjermer mye for innsikt og er støv og faktisk også støydempende om sommeren og buskene er frodige. Om dette fjernes må vi tenke nytt, og da trenger jeg hjelp fra SVV for råd.

Kommentar SVV:

Merknaden vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

2 Konklusjon

Planforslaget vil bli utarbeidet i tråd med kommentarene til hver enkelt forhåndsmerknad.