

Planbeskrivelse

Fv. 24 Gata - Amundrudbakka i Stange kommune



Innhold

1. Sammendrag	3
2. Innledning	4
2.1. Planområdet	4
2.2. Dagens veg med trafikk tall	5
2.3. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger	6
2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveger	6
3. Planprosess og medvirkning	7
3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	7
3.2. Roller og ansvar	7
4. Beskrivelse av reguleringsplanen	8
4.1. Planlagt arealbruk	8
4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger	8
4.3. Alternativsvurderinger	13
4.4. Konsekvensutredning	14
5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	16
5.1. Kommuneplan og reguleringsplan	16
5.2. Veg og trafikkforhold	18
5.3. Adkomstveger	19
5.4. Gang- og sykkelveg	20
5.5. Kollektiv	21
5.6. Trafikksikkerhet	23

5.7.	Teknisk infrastruktur	24
5.8.	Jordvern, beslag av dyrka mark	25
5.9.	Eiendomsforhold og naboer	26
5.10.	Landskapsbilde.....	27
5.11.	Nærmiljø og friluftsliv.....	27
5.12.	Naturmangfold og naturressurser.....	28
5.13.	Kulturmiljø.....	31
5.14.	Hydrologi.....	32
5.15.	Geoteknikk/geologi.....	33
5.16.	Støy.....	34
6.	Risiko og sårbarhet (ROS-analyse).....	35
7.	Gjennomføring av regulert tiltak.....	36
8.	Innspill til varsel om planoppstart.....	37

1. Sammendrag

På fv. 24 har det i mange år vært utfordringer for fremkommeligheten i Amundrudbakka ved Gata. Utfordringene har særlig vært på vinterstid for tungbiler. Det har gjennom de siste tiårene vært foretatt flere utredninger. Det har blant annet blitt utredet er ny trase for fv.24 på strekningen fra Støa i sør til Gata i nord. Dette alternativet startet vest for Fosselva, krysset Fosselva i ny lang bru og fortsatt videre nordover på østsiden av elva. Alternativet ville berørt kulturlandskapet ved Kvennstua og koblet seg inn på eksisterende veg rett sør for Gata. Ny trase ville ha medført betydelige terrenginngrep, med betydelig behov for massetransport, og tiltaket ville vært svært kostnadskrevenende.

I budsjettarbeidet for 2024 bevilget fylkestinget i Innlandet 200 millioner kroner i 2024-verdi til tiltak på fylkesveg 24 ved Gata og Amundrudbakka. Det ble da igangsatt et forprosjekt for strekningen hvor det ble fastlagt at prosjektet skulle være en utbedring av eksisterende trase. Det gjør at tidligere planer om ny trase ikke lenger er aktuelt. Forprosjektet ble politisk behandlet i februar 2025. Forprosjektet er mandatet til reguleringsprosessen.

Innlandet fylkeskommune varslet våren 2025 oppstart av reguleringsplan for fv. 24 Gata-Amundrudbakka, og fylkeskommunen har nå utarbeidet forslag til reguleringsplan for utbedring av vegstrekningen. Planarbeidet omfatter den ca. to kilometer lange strekningen mellom krysset med Øgardshøgda (fv.24/fv.1922) og Gata sentrum. Området omfatter i all hovedsak stigningene i Amundrudbakka.

Hensikten med planarbeidet er å bedre stigningsforholdene, og dermed fremkommeligheten for spesielt tunge kjøretøy vinterstid. Stigningsforholdene reduseres betraktelig fra dagens 10-11% og til ca. 6%. Dette oppnås ved å ha jevn stigning, ta ned to kuler og fylle opp veglinja i lavbrekk. Dette vil bedre fremkommeligheten betydelig.

Ny veg planlegges med en vegbredde på 7,5 meter samt med en gang- og sykkelveg med en bredde på tre meter. Fartsgrensene er i utgangspunktet tenkt uforandret. Strekningen vil få belysning, noe den ikke har i dag. Sammen med ny gang- og sykkelveg vil tiltaket gi økt trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Det er antatt oppstart bygging i 2027, med ca. 1,5 års byggetid.

Planarbeidet gjennomføres etter plan- og bygningslovens § 3-7, der Stange kommune gir Innlandet fylkeskommune myndighet til å utarbeide planforslaget. Det er Stange kommune som er planmyndighet, og det er kommunestyret som skal sluttbehandle planforslaget.

Planarbeidet har forankring i forprosjektet for fv.24/33, vedtatt i februar 2025. I forprosjektet ble det fastlagt at det skulle være en utbedring av eksisterende vegtrase.

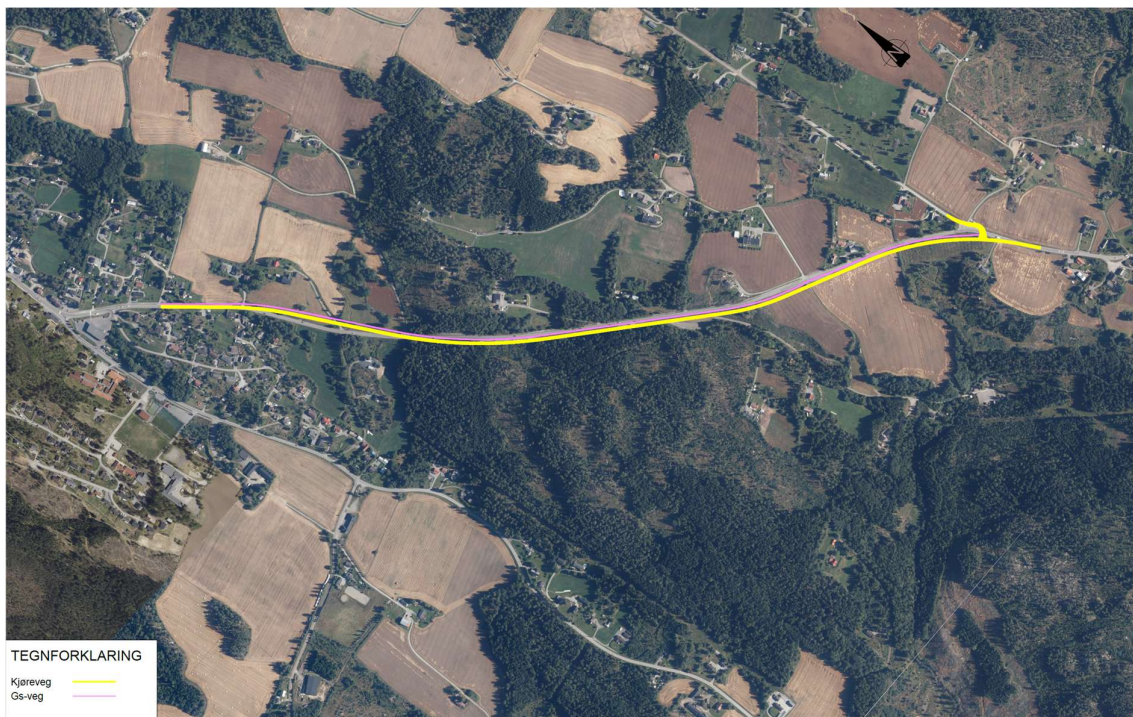
2. Innledning

2.1. Planområdet

Planområdet ligger langs fv. 24 i Stange kommune. Området ligger ca. 7,5 km sørøst for Kolomoen. Planarbeidet omfatter en strekning på ca. to kilometer av fv.24. Planområdet starter i sør ved krysset Øgardshøgda (fv.24/fv.1922) og avsluttes i nord ved inngangen til Gata sentrum.



Oversiktsplassering av planområdet, markert med rød prikk.



Bildet viser planområdet. Gult er vegen og rosa er gang- og sykkelvegen.

2.2. Dagens veg med trafikk tall

Fv. 24 er en viktig fylkesveg som har en regional vegfunksjon både for gjennomgangstrafikk mellom Kongsvinger/Odalen (Sverige) og Rv.3 Elverum (Østerdalen) og som lokalveg internt i Stange. Videre ledes fv.24 til E6 i Stange.

Trafikkmengden/ÅDT'en på strekningen er ca. 2950. Vallset har betydelig trafikk ifbm helgetrafikk, ferie og høytider. Det er en høy andel tungtrafikk med ca. 400 tunge kjøretøy pr. dag.

Stigningsforholdene i Amundrudbakka er krevende da det er stigning på 10-11%. Dagens vegbredde er ca. 6,5 m. Fartsgrensen går fra 40 og 50 ved bebyggelsen i Gata, til 80 på størsteparten av strekningen, før det blir 60 inn mot fylkesvegkryss Øgardshøgda (fv.24/1922). Området er spredtbygd, og området er i all hovedsak skog og dyrka mark. Det er i dag ikke tilbud til myke trafikanter på strekningen. Adkomsten til Kvennstuguteateret, med dertil parkeringsplass, ligger på strekningen.

2.3. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger

I samsvar med konsekvensutredningsforskriften § 8, jf. § 10, vurderer tiltakshaver at planforslaget kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at planen derfor er konsekvensutredningspliktig.

Innlandet fylkeskommune utarbeidet i forbindelse med oppstartsmøtet med kommunen en vurdering etter konsekvensutredningsforskriften. Denne vurderingen ble lagt til grunn av kommunen. Forholdet til konsekvensutredningsforskriften var tema i planforum 30.04.2025, og statsforvalter kom i etterkant av møtet i planforum med sin med sin anbefaling vedrørende konsekvensutredningsforskriften.

Hvilke temaer som er relevante å utrede i konsekvensutredningen omtales nærmere i kapittel 4.4 Konsekvensutredning.

2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveger

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger (2026-29), med en bevilgning på 207 millioner kroner.

3. Planprosess og medvirkning

3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Planprosessen startet med oppstartsmøte med Stange kommune, den 25.03.2025. Den 30.04.2025 og 27.01.2026 ble planarbeidet drøftet i regionalt planforum.

I juni 2025 ble det varslet oppstart av planarbeidet, med frist for innspill 10.august 2025. Det ble sendt ut skriftlig varsel til alle berørte parter. Det kom inn 8 skriftlige merknader. Disse er oppsummert og kommentert i pkt. 8. I forbindelse med varsel om oppstart ble det avholdt et åpent møte på Vallset samfunnshus den 19.06.2025, med ca. 75 fremmøtte.

Den 12.01.2026 ble det varslet en mindre utvidelse av planområdet. Det kom ikke merknader til utvidelsen.

Innlandet fylkeskommune er vegeier og tiltakshaver for planarbeidet.

Planforslaget er fremmet etter plan- og bygningslovens § 3-7, dvs at Stange kommune har gitt vegeier hjemmel til å sende planen ut på høring.

3.2. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune er eier av fylkesvegen og har ansvar for regulering, økonomi og bygging. Til deler av planarbeidet har Innlandet fylkeskommune fått konsulentbistand fra NIRAS AS.

I innledende fase av planarbeidet har det vært tett dialog med kommunen, og det er enighet mellom kommuneadministrasjonen og fylkeskommunen om grepene i reguleringsplanen.

Kommunen har gitt Innlandet fylkeskommune tillatelse til å bruke plan- og bygningslovens § 3-7, dvs at Innlandet fylkeskommune selv kan legge planen ut på høring. Spørsmålet om bruk av § 3-7 ble forelagt Planutvalget i Stange kommune i møte den 19.03.2025, (PUT-sak 5/25). Selv om kommunen har gitt tillatelse til at Innlandet fylkeskommune kan sende planen ut på høring, så er det fremdeles Stange kommune som er planmyndighet. Det er derfor kommunen som, i etterkant av høringen, skal sluttbehandle og vedta reguleringsplanen.

Det er planlagt oppstart bygging i 2027, og det er antatt en byggetid på 1,5 år.

Målet med prosjektet er å øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper på fv.24. Det er særlig behov for å senke stigningsforholdene, da eksisterende stigningsforhold er krevende for tungtransporten.

4. Beskrivelse av reguleringsplanen

4.1. Planlagt arealbruk

Tabellen nedenfor viser arealfordelingen i planforslaget.

Arealformål	Areal i daa ²
1110 – Boligbebyggelse (3)	0,5
2010 – Veg (13)	2,0
2011 - Kjøreveg (2)	17,2
2015 – Gang- og sykkelveg (9)	5,6
2019 - Annen veggrunn-grøntareal (26)	43,9
2025 - Holdeplass/plattform (2)	0,2
2080 – Parkering	1,3
3002 – Blå/grønnstruktur	1,2
5110 – Landbruksområde (17)	24,2
6001 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	1,0
SUM	97,2
320 – Flomfare	8,6
370 – Høyspenningsanlegg	1,1
560 – Bevaring av naturmiljø	4,2
730 – Båndlegging etter kulturminneloven	0,1
0 - Midlertidig anleggsområde (18)	28,0

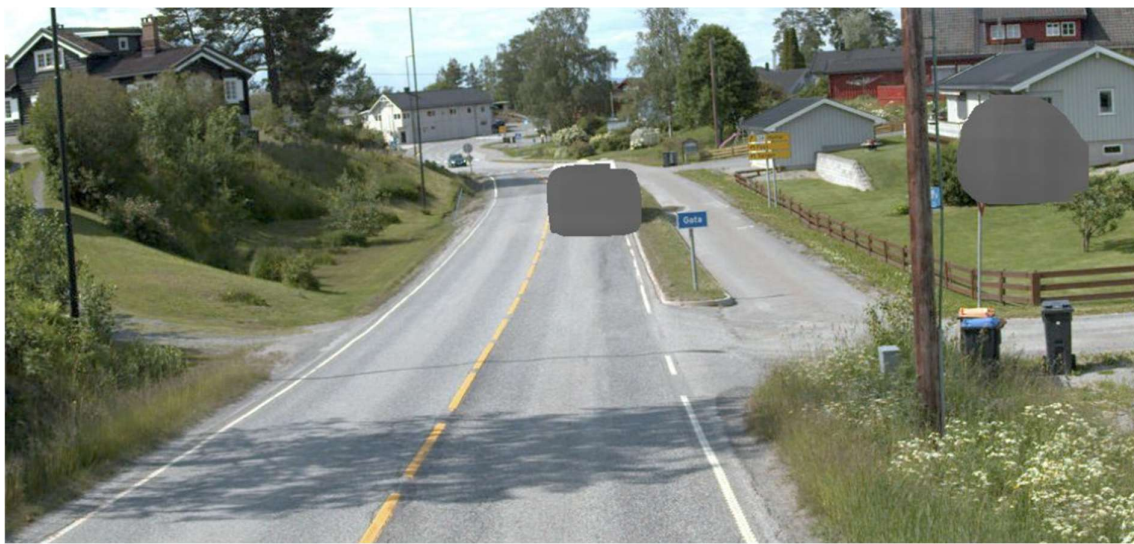
Området er spredtbygd, og området er i all hovedsak skog og dyrka mark i tillegg til eksisterende veggrunn. Planforslaget omdisponerer ca. 10,8 daa dyrka mark, 2,7 daa beitemark samt ca. 3,4 daa dyrkbar mark. Planforslaget medfører et permanent erverv av ca. 0,5 daa boligareal.

Planforslaget medfører behov for et permanent erverv på ca. 32,7 daa og et midlertidig erverv på ca. 26,5 daa. Dette er i hovedsak skog og dyrka mark. I tillegg til et permanent erverv på ca. 0,5 daa boligareal medfører planforslaget ca. 0,7 daa midlertidig erverv av boligareal.

4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

Utstrekning

Planområdet har en utstrekning på cirka to kilometer. I nord starter prosjektet der eksisterende gang- og sykkelveg slutter sør i Gata. Prosjektet går opp Amundrudbakka til og med krysset med Øgardshøgda (fv.24/1922).



Startpunkt i nord.

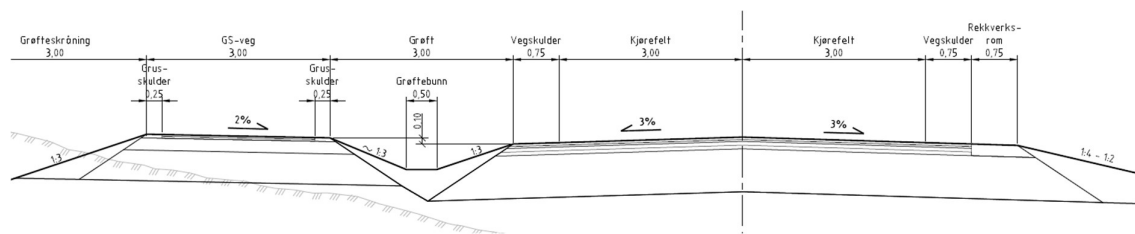


Sluttpunkt i sør. Prosjektet tar med seg t.o.m krysset med Øgardshøgda. fv.24/1922

Tverrprofil for veg

Det er valgt dimensjonerende vegklasse H01, dvs med en vegbredde på 7,5 meter. Vegoppmerkingen er planlagt være med forsterket midtoppmerking. For gang- og sykkelvegen er det valgt en bredde på 3 meter, dvs 2,5 m asfaltertbredde pluss grusskulder. Med unntak av de ca. 220 meterne lengst mot nord, er det valgt 3 meter grøft som skille mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen. I områdene lengst nord er det, pga tilpasninger og behov for reduserte inngrep, en overgangssone med redusert grøftebredde på 1,5 meter. Helt lengst i nord, dvs ved tilkobling til eksisterende gang- og sykkeløsning, er grøfta på 1,5 m erstattet med en kantsteinsrabatt på 1,5 meter. For de 80 meterne aller lengst nord er bredden på gang- og sykkelvegen også redusert fra 3,0 til 2,75 meter.

Nedenfor er det vist et tverrprofil av vegen. Skråningshelningene og eventuelt bruk av rekkverk varierer mht sideterrenget.



Illustrasjon av tverrprofil på strekningen.

Adkomster

Langs hele strekningen ligger det spredte avkjørsler og adkomster. Det aller fleste adkomstene ligger på østsiden av eksisterende fylkesveg og har helning fra adkomstvegen og ned til fylkesvegen. Totalt er det 3 kryss og 15 avkjørsler som blir berørt av planforslaget. Det er jobbet mye med tilpasning og utforing av avkjørsler. Med unntak av en avkjørsel, så har avkjørslene fått like eller bedre forhold, ut fra eksisterende situasjon. Det er gjort både mindre tilpasninger samt mindre omlegginger for å sikre akseptable adkomstforhold. Adkomstforholdene vurderes dermed godt ivaretatt i planforslaget. Forhold knyttet til adkomster er nærmere redegjort for i kap. 5.3.

Eiendomsinngrep.

I tillegg til eksisterende veggrunn omfatter planområdet hovedsakelig dyrka mark og skog. Lengst i nord mot Gata er det også noe boligareal som berøres. Det er ingen bygninger som blir berørt, men forholdsvis mange adkomstveger må justeres.

Dette er 20 eiendommer som berøres av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 32,7 daa privat eiendom foreslått permanent ervervet og ca. 26,5 daa midlertidig ervervet i byggeperioden. Planforslaget legger opp til ca. 0,5 daa permanent erverv av boligareal. Planforslaget omdisponerer ca. 10,8 daa dyrka mark, 2,7 daa beitemark samt ca. 3,4 daa dyrkbar mark. Totalt legger planforslaget opp til et permanent erverv av ca. 14,6 daa skogsmark. For vurdering rundt jordbruk vises det til pkt. 5.8 samt KU Jordbruk som er eget vedlegg.

Forholdet knyttet til eiendomsinngrep redegjøres nærmere under pkt. 5.9 i planbeskrivelsen.

Fravik

Det er søkt om og innvilget tre fravik fra gjeldende håndbøker:

- Det er innvilget fravik for stigning på gang- og sykkelvegen. Maksimal stigning på gang- og sykkelvegen er ihht håndbok 5%, men det her er 6 %. Ut fra topografien

på stedet er det ikke mulig å oppnå 5%. Ny situasjon vil bli god trafiksikkerhetsmessig og akseptabel når det gjelder fremkommelighet og stigning.

- Det er innvilget fravik for fire avkjørsler (90100, 90600, 91000 og 91400). Det er jobbet mye med å optimalisere avkjørsler i dette prosjektet, men vi har ikke kommet utenom behov for fravik. Avkjørslene vil, med unntak av 91000, bli bedre enn dagens avkjørsler, men oppfyller ikke krav stilt i gjeldende håndbøker.
- Det er innvilget fravær for horisontalkurveradius for gang- og sykkelvegen. Dette gjelder i enden av prosjektet, i krysset med Øgardshøgda (fv.24/fv.1922).

Byggeperiode

Det er antatt oppstart bygging i 2027, med ca. 1,5 års byggetid.

På grunn av fv.24 sin viktighet så planlegges byggingen ut fra at vegen skal være åpen gjennom byggeperioden. For å få gjennomført byggingen må det påregnes ulemper for trafikantene gjennom byggeperioden, da det er betydelige anleggsarbeider som skal gjennomføres. Det vil bli lengre perioder med 1.feltsveg og lysregulering. Selv om prosjektet planlegges ut fra åpen veg, så vil det bli behov for noen perioder med planlagt stenging.

I anleggsgjennomføringen vil det være fokus på trygg fremkommelighet for trafikantene, samt ivaretagelse for beboerne, herunder adkomstveger, langs strekningen.

Prosjektet har hatt fokus på kostnader. Det er planlagt ut fra mål om massebalanse. Dersom det skulle vise seg å bli behov for noe mer masser så har Innlandet fylkeskommune vært i dialog, med grunneier og kommunen, angående mulig uttak rett sør for Støa bru. Dette er det pr. nå ikke jobbet noe mer med, men det ligger som alternativ/mulighet dersom det skulle vise seg å bli behov for masser.

Det er ikke planlagt noen permanente eller midlertidige arealer for masselagring. I anleggsfasen så vil det nødvendigvis bli behov for noe flytting av masser. Entreprenøren vil ha ansvaret for den interne logistikken av slik masseflytting.

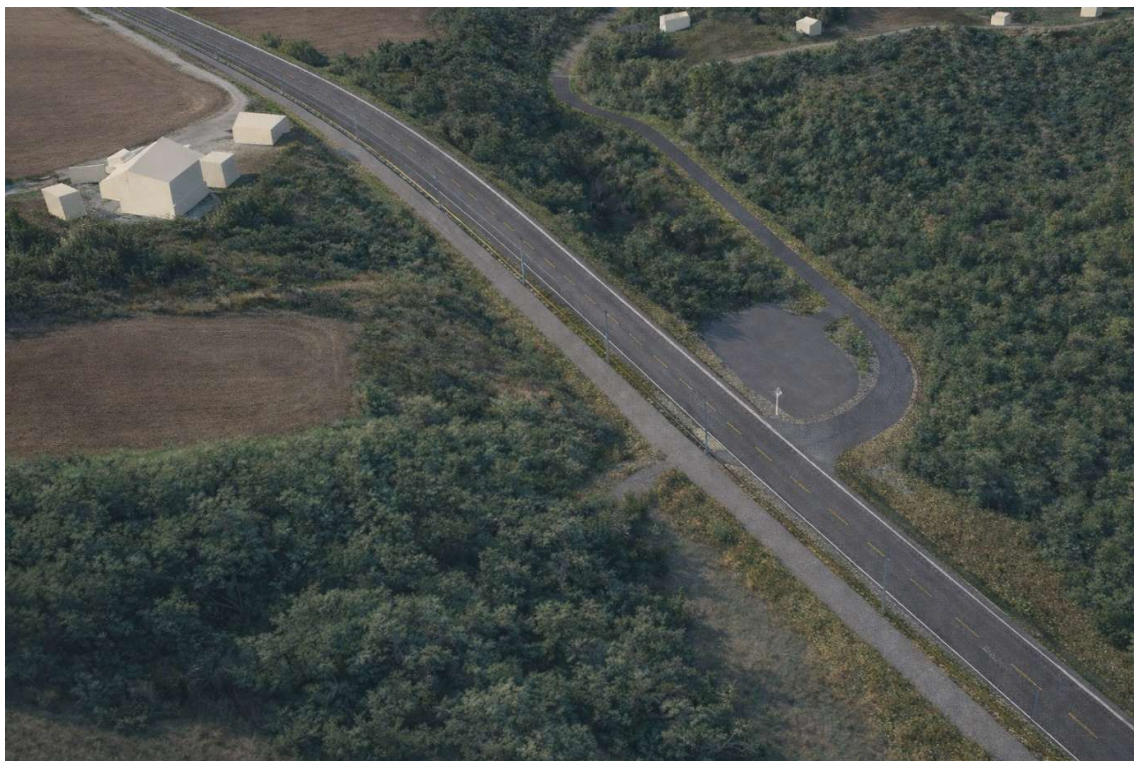
Nedenfor følger noen KI genererte dataillustrasjoner over hvordan området vil fremstå etter bygging:



KI-illustrasjon sett nedenfra og oppover.



Illustrasjon av krysset med Øgardshøgda (fv.24/1922).

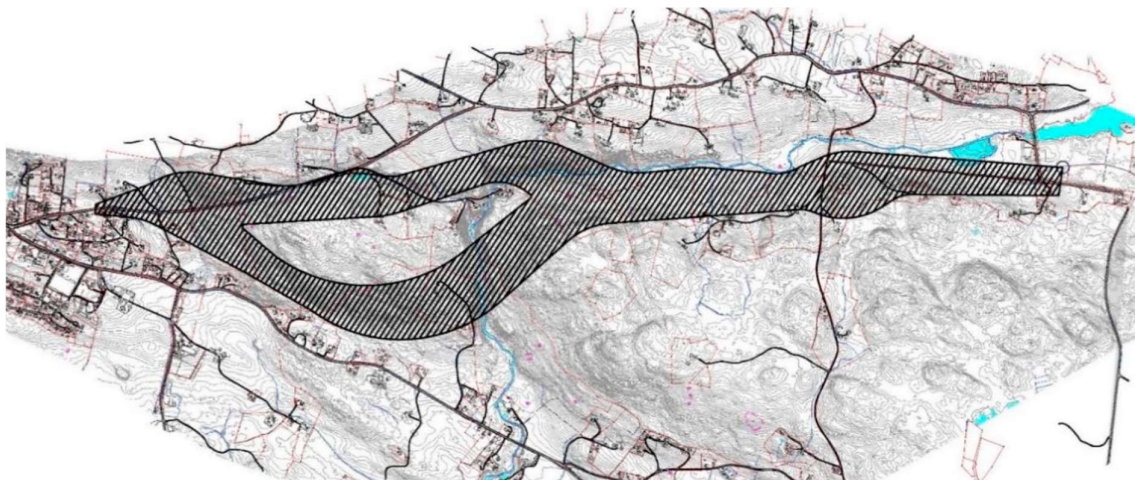


KI-illustrasjon av avkjøringen/parkeringen ved Kvennstugua.

4.3. Alternativsvurderinger

Det har i svært lang tid vært ønske om ny trase for fv.24 på strekningen fra Støa i sør til Gata i nord. Det har gjennom de siste tiårene vært foretatt flere utredninger av strekningen. Et alternativ har vært ny trase fra Støa i sør hvor vegen startet vest for Fosselva, krysset Fosselva i ny lang bru og gått videre nordover på østsiden, berørt kulturlandskapet ved Kvennstua og koblet seg inn på eksisterende fylkesveg rett sør for Gata. Ny trase ville ha medført betydelige terrenginngrep, med betydelig behov for massetransport, og tiltaket ville vært svært kostnadskrevenende.

Ibm forprosjektet for fv.24 og 33, ble det fastlagt at prosjektet skulle være en utbedring av eksisterende trase. Det gjør at tidligere planer om ny trase ikke lenger er aktuelt. Forprosjektet ble politisk vedtatt i februar 2025. Forprosjektet er mandatet til prosjektet, og det er i vedtaket av forprosjektet det ble fastlagt at prosjektet skal være en utbedring av eksisterende trase.



Illustrasjon fra Statens vegvesen sitt arbeid med planprogrammet fra 2016. Der ulike to ulke alternativer til ny trase ble vurdert.

4.4. Konsekvensutredning

Konsekvensutredningen er utarbeidet som en del av reguleringsplanen i samsvar med plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften). Tiltaket omfattes av vedlegg II punkt 10 e) (bygging av veg) i forskriften og er derfor vurdert etter § 8, jf. § 10. På denne bakgrunn er det gjennomført en konsekvensutredning som del av planarbeidet.

På bakgrunn av tiltakets omfang og lokalisering er det konkludert med at planen kan medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn innen enkelte temaer. Det er vurdert i tråd med forskriftens § 21 at følgende temaer er beslutningsrelevante og derfor er det utredet to delutredninger basert på følgende; naturmangfold og naturressurser – jordbruk (jordvern) se vedleggene 5 og 6. Temaene er valgt fordi tiltaket medfører:

- permanent og midlertidig beslag av dyrka mark
- inngrep i registrerte naturtyper og naturverdier

Andre tema, som trafiksikkerhet, landskap, støy, hydrologi mv., er vurdert i planbeskrivelsen, men er ikke vurdert å ha vesentlige virkninger som utløser krav om konsekvensutredning.

Metode og kunnskapsgrunnlaget

Metodikk fra Statens vegvesens håndbok V712 er lagt til grunn for verdivurdering, påvirkning og konsekvens, men er anvendt på fagtema nivå og ikke som en full samlet analyse. Kunnskapsgrunnlaget består av eksisterende databaser og registrering, feltregistreringer og fagrapporter, og innspill fra berørte parter. Begge delutredninger (naturmangfold og jordvern) og bygger på tre trinn:

1. Verdivurderinger

Området deles inn i delområder som vurderes etter en skala fra ubetydelig til svært stor verdi. For jordbruk vurderes blant annet jordkvalitet og dyrkningspotensiale, mens naturmangfold vurderes ut fra naturtyper, arter og økologiske funksjoner.

2. Påvirkningsvurdering

Tiltakets påvirkning vurderes opp mot dagens situasjon (0-alternativet) på en skala fra forbedret til sterkt forringet. Vurderingen tar i utgangspunkt de varige virkninger av det ferdige tiltaket.

3. Konsekvensvurdering

Verdi og påvirkning kombineres i konsekvensviften for å fastsette konsekvensgrad, fra svært stor positiv konsekvens til svært stor negativ konsekvens. Resultatet viser hvor alvorlig tiltakets virkning er i forhold til verdien av området som berøres.

For mer detaljer om metodikken og kunnskapsgrunnlaget ser vedlagte delutredninger og kapitler 5.8 og 5.12 i dette dokumentet.

Alternativene

Forprosjekt vedtatt i februar 2025 utredet to hovedkonsepter aktuelle for videreutvikling av Fv24: 1) bygge ny veg i ny trasé, eller 2) utbedre dagens veg (eksisterende veglinje). Det ble besluttet at tiltaket skal være utbedring av eksisterende veglinje. Vurderte alternativ ville medført betydelige terrenginngrep, større klimagassutslippene, større inngrep i landskap og miljø (inngrep i uberørt natur) og vesentlig høyere kostnader.

For en mer detaljert beskrivelse av vurderingene henvises det til kapittel 4.3

Alternativsvurderingen og rapporten «Utvikling av fylkesveg 24 i Stange kommune og fylkesveg 33 i Østre Toten kommune».

Sammenstilling

Utredningene viser at utbedringen av Fv. 24 Amundrudbakka vil gi bedre trafikksikkerhet og framkommelighet, men samtidig medføre negative konsekvenser for både naturmangfold og jordbruk.

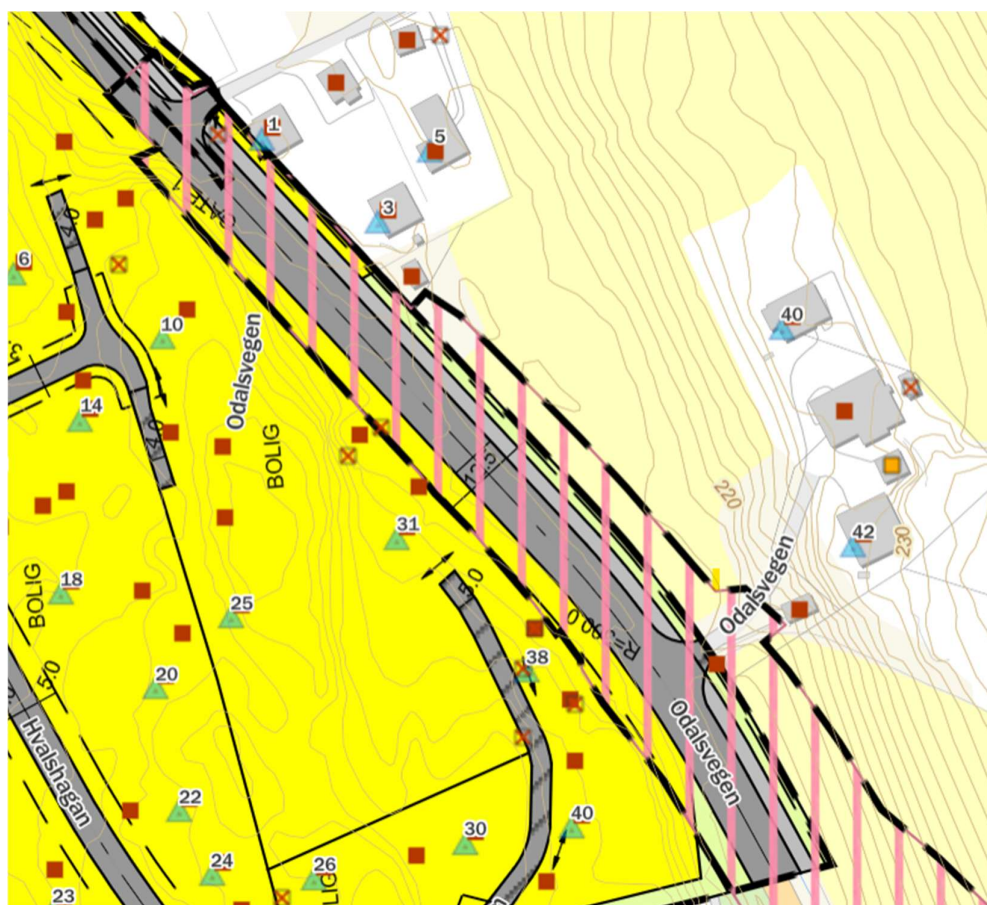
For naturmangfoldet vil tiltaket føre til tap av naturbeitemark, verdifulle trær og leveområder for rødlistede arter. For jordbruket vil om lag 13,5 dekar dyrka og 3,4 dekar dyrkbar jord av god kvalitet bli permanent omdisponert. Selv om inngrepene vil i liten grad påvirker driften av gjenværende jordbruksarealer, innebærer de et varig tap av matjord.

Begge fagutredningene konkluderer med at tiltaket gir middels negativ konsekvens sammenlignet med 0-alternativet. For å redusere de negative virkningene er det i løpet av prosjekteringsarbeidet gjort flere justeringer av veglinjen for å unngå arealbeslag og tap av flere verdifulle trær. For å redusere de negative virkninger videre skal det gjennomføres avbøtende og kompensierende tiltak i byggeplanfasen, herunder tiltak for å ivareta naturverdier og utarbeidelse av en matjordplan for å sikre god håndtering av dyrka mark.

Samferdselstiltak, eksisterende kjøreveg
Langs vegen er det bolig-, jord- og skogbruksarealer som vil bli berørt
H730 - Båndlegging etter kulturminneloven
H560 - Særlige hensyn til bevaring naturmiljø
Rød skravur – flomområde
Svart skravur – Støysone, der vegen er støykilde
Tynn rød linje illustrerer alternativ vegtrasè mellom Gata og Støa.

Gjeldende reguleringsstatus

Området lengst i nord, dvs mot Gata, berører reguleringsplanen for Gata, vedtatt 03.03.1981.
Med unntak av dette området så er planområdet uregulert.



Virkinger av reguleringsplanen

Når planforslaget tar utgangspunkt i en justering av eksisterende veglinje, medfører dette betydelig mindre endring i arealbruk i forhold til enn bygging av en helt ny veglinje. Planforslaget sideforskyver og utvider derimot veglinja noe. Når man også tar med arealene til ny gang- og sykkelveg, noe som ikke ligger inne i gjeldende kommuneplan, så blir samlet arealbeslag til samferdsel betydelig økt i forhold til hva som ligger inne i gjeldene kommuneplan.

Av underformålene/hensynsonene i kommuneplanen så er det spesielt naturbeitemarken som får det største arealinngrepet. Det vises her til pkt. 5.12 om Naturmangfold og naturressurser, samt konsekvensutredningen for Naturmangfold.

Når det gjelder den eldre reguleringsplanen, så medfører planforslaget kun mindre endringer.

5.2. Veg og trafikkforhold

Eksisterende situasjon

Fv.24 har, i det aktuelle området, en trafikkmengde på ca. 2950 ÅDT. Dette er lokaltrafikk internt i Stange, samt gjennomgangstrafikk mellom Kongsvinger/Odalen (Sverige) og rv.3/Hedmarken. Det er en høy andel tungtrafikk med ca. 400 tunge kjøretøy pr. dag. Stigningsforholdene i Amundrudbakka er krevende da det er stigning på 10-11%.

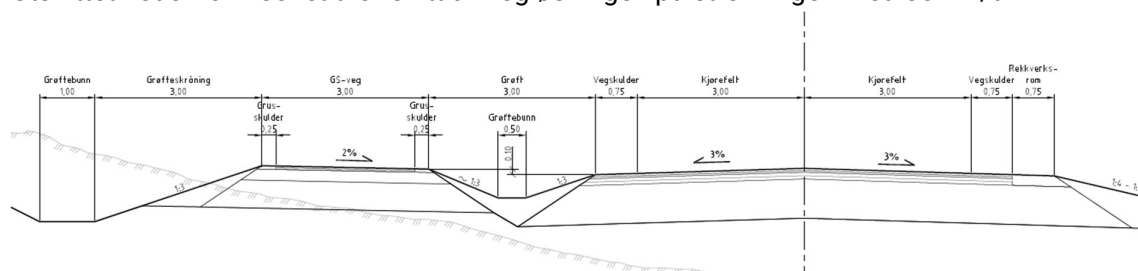
Eksisterende vegbredde er på ca. 6,5 meter. Fartsgrensen går fra 40 og 50 ved bebyggelsen i nord ved Gata, til 80 km/t på størsteparten av strekningen, før det blir 60 inn mot fylkesvegkryss Øgardshøgda (fv.24/1922). Det er ikke tilbud til myke trafikanter på strekningen.

Stigningene i Amundrudbakka har i alle år medført utfordringer mht fremkommelighet for tungbiler vinterstid.

Virkinger av reguleringsplanen

Ny veg planlegges med en vegbredde på 7,5 meter og en gang- og sykkelvegen med en bredde på tre meter. Det vil bli vegoppmerking med forsterket midtoppmerking. Fartsgrensene er i utgangspunktet tenkt uforandret. Strekningen vil få belysning, noe den ikke har i dag.

Utsnittet nedenfor viser et tverrsnitt av vegløsningen på strekningen med 80 km/t.



Planforslaget reduserer stigningsforholdene fra dagens 10-11% og ned til ca. 6%. Dette oppnås ved å ha jevn stigning, ta ned to bakketopper og fylle opp veglinja i lavbrekk. Ny situasjon vil medføre betydelige bedre fremkommelighet for både kjørende og myke trafikanter.

5.3. Adkomstveger

Eksisterende situasjon

Langs hele strekningen ligger det spredte avkjørsler og adkomster. De fleste adkomstene ligger på østsiden av eksisterende fylkesveg og har helning fra adkomstvegen og ned til fylkesvegen. Totalt er det 15 avkjørsler som blir berørt. Det er gjort både mindre tilpasninger og mindre omlegginger for å sikre akseptable adkomstforhold. Alle adkomstveger er modellert, og de enkelte adkomstene fremgår av vedlagte tegningshefte. Det er innvilget fravik, fra gjeldende håndbøker, for fire av avkjørslene. Vis noen av de viktigste adkomstene.

Virkinger av reguleringsplanen

Med ett unntak har alle avkjørslene fått like eller bedre forhold, ut fra eksisterende situasjon. Det at ny veg blir liggende høyere enn eksisterende veg på deler av strekningen, gjør at det generelt blir bedre utflating for avkjørsler. Jevn stigning og slakere kurvatur på ny veg er gunstig med tanke på siktforhold, både for avkjørsler og kjørende på fylkesvegen.

Det er innvilget fravik for fire avkjørsler (90100, 90600, 91000 og 91400). Det er jobbet mye med å optimalisere avkjørsler i dette prosjektet, men vi har ikke kommet utenom behov for fravik. Avkjørslene vil, med unntak av 91000, bli bedre enn dagens avkjørsler, men oppfyller ikke krav stilt i gjeldende håndbøker.

5.4. Gang- og sykkelveg

Eksisterende situasjon

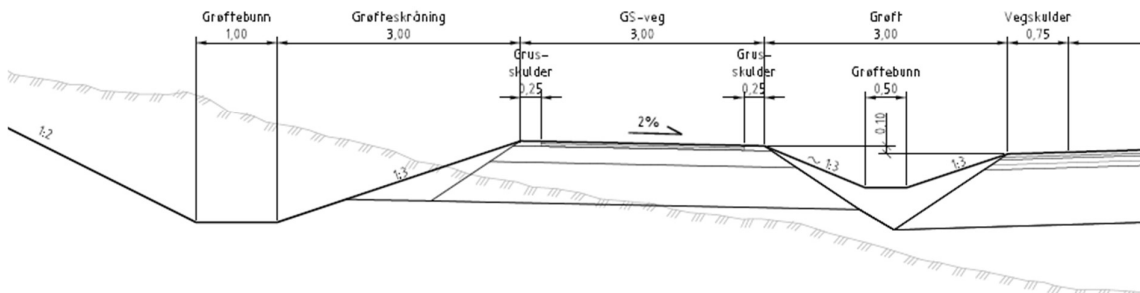
Det er ikke tilbud til gående og syklende på strekningen i dag.

Virkn timer av reguleringsplanen

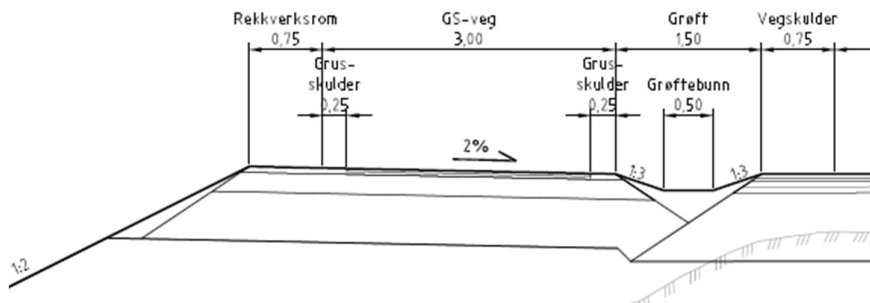
Det planlegges gang- og sykkel på hele strekningen, dvs en videreføring av eksisterende gang- og sykkelveg ved Gata. Gang- og sykkelvegen legges på østsiden av fv.24. Gang- og sykkelvegen avsluttes i krysset med Øgardshøgda.

For gang- og sykkelvegen er det valgt en asfaltert bredde på 2,5 meter pluss grusskulder på 2*0,25, dvs totalt 3 m bredde. Med unntak av de ca. 220 meterne lengst mot nord, er det valgt 3 meter grøft som skille mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen. I områdene lengst nord er det, pga tilpasninger og behov for reduserte inngrep, en overgangssone med redusert grøftbredde til 1,5 meter. Helt lengst i nord, dvs ved tilkobling til eksisterende gang- og sykkelløsning, er grøfta på 1,5 meter erstattet med en kantsteinsrabatt på 1,5 meter. For de 80 meterne aller lengst nord er bredden på gang- og sykkelvegen også redusert fra 3,0 til 2,75 meter.

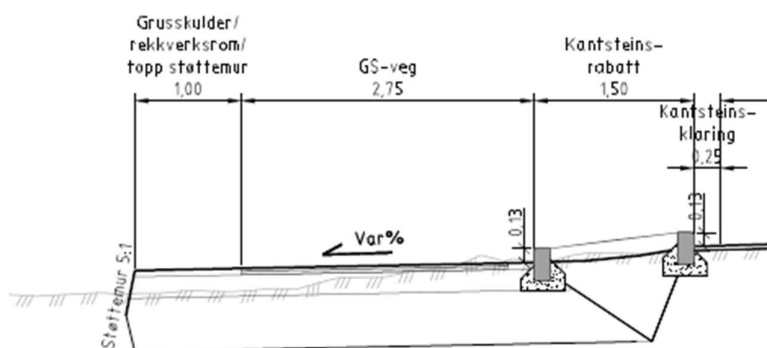
Nedenfor følger de tre ulike tverrsnittene som er på strekningen:



Figuren ovenfor viser tverrsnittet for den lengste delen av strekningen med 3 m grøft.



Figuren ovenfor viser tverrsnittet for de 140 meterne med redusert grøftbredde.

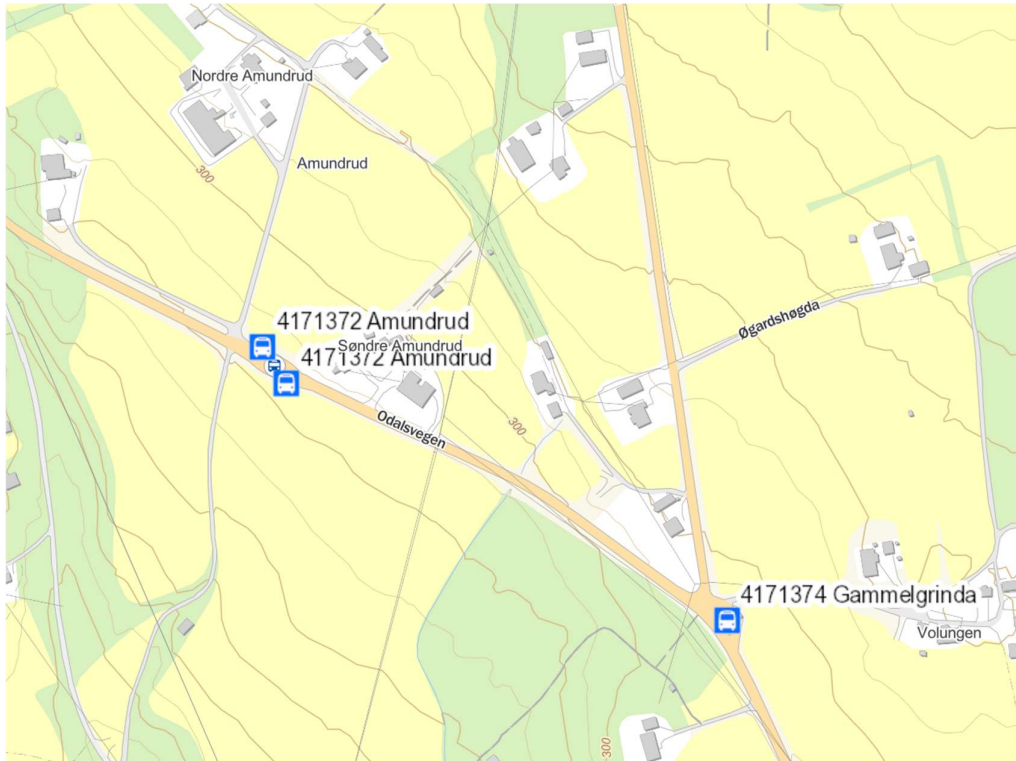


Figuren ovenfor viser tverrsnittet for de ca .80 meterne lengst i nord med kantsteinsrabatt.

5.5. Kollektiv

Eksisterende situasjon

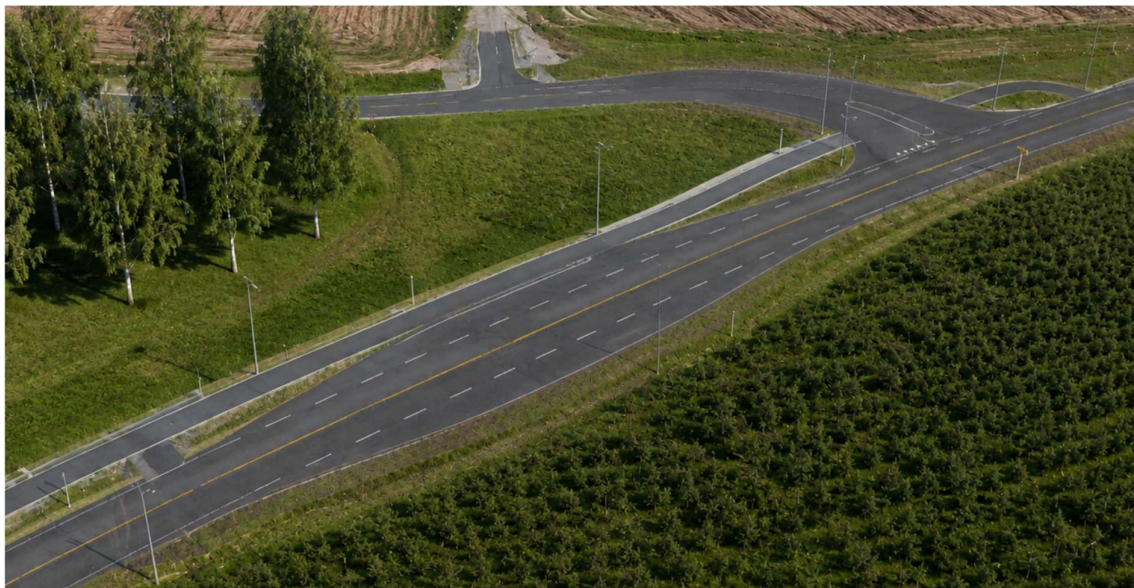
Det er i dag to steder med holdeplasser på strekningen. Ved Amundrud er det en holdeplass på hver side av vegen, og ved krysset med Øgardshøgda (Gammelgrinda) er det en holdeplass i nordgående retning. Det er ca. 330 meter mellom de to holdeplassene. Det er cirka 1000 reisende i året fra begge holdeplassene.



Virkinger av reguleringsplanen

I dette planforslaget foreslås det å fjerne holdeplassene ved Amundrud, og kun beholde holdeplassen ved Gammelgrinda, da det er kort avstand mellom dagens holdeplasser. Dette gir ca. 330 m lenger gåavstand for noen av busspassasjerne. Dette er likevel en avstandsøkning som vurderes som akseptabel. Ny løsning medfører at passasjerene vil få en trygg gang- og sykkelveg å gå på, mot dagens manglende tilbud til myke trafikanter. Forholdet rundt nedleggelsen av Amundrud holdeplass er avklart med Innlandstrafikk.

Det foreslås at ny holdeplass på hver side av fylkesvegen legges ifbm krysset med Øgardshøgda. Det vil bli etablert forsterket belysning ved holdeplassene, samt ett tilrettelagt krysningspunkt. Holdeplassen legges i et område med skiltet hastighet 60 km/t, og ved nytt kryss blir det gode siktforhold der det tilrettelagte krysningspunktet blir etablert. Ved dagens løsning så er all av-og påstigning ved Gammelgrind på nordsiden av fv.24. Ny løsning medfører at det blir nødvendig å krysse fv.24, fra brukerne av gang- og sykkelvegen, for buss i sørgående retning. Dette vil da bli likt som for eksisterende holdeplass ved Amundrud. Nytt kryssområde ved Øgardshøgda, med flytting av fv.24 noe mot øst, med dertil betydelig bedre siktforhold, etablering av tilrettelagt krysningspunkt samt belysning, medfører at Innlandet fylkeskommune vurderer ny holdeplass som en trafiksikker og godt tilrettelagt løsning. Holdeplassen er i utgangspunktet planlagt uten buskur.



KI-generert bilde som viser ny situasjon.

5.6. Trafikksikkerhet

Eksisterende situasjon

Det er ikke politiregistrerte trafikkulykker på strekningen de siste 10 år.

Strekningen har utfordringer med fremkommeligheten for spesielt tungbiler vinterstid på grunn av stigningsforholdene. Dette gjør at det årlig er situasjoner med at tungbiler får utfordringene med fremkommelighet i stigningene, og dertil redusert fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Ved hendelser og behov for stenging av fv.24 er det omkjøring via E6, for tungbil er det få andre muligheter enn E6. Omkjøring kan skiltes fra Skarnes. Her kjøres E16 videre fra Skarnes til Kløfta. E6 følges herifra fra Kløfta til Kolomoen for evt. Videre reise på Rv3 mot Østerdalen.

Det er i dag ingen tilbud til gående eller syklende på strekningen. Strekningen er i dag ikke belyst.

Virkinger av reguleringsplanen

Forslag til reguleringsplan gjør at stigningsforholdene blir redusert fra maksimalt 10-11% til en jevnt sammenhengende stigning på 6%. Vegbredden blir også noe utvidet til ny bredde 7,5

meter. Det vil bli vegoppmerking med forsterket midtoppmerking. Samlet sett vil dette medføre betydelig økt fremkommelighet og trafikksikkerhet for kjørende.

Strekningen vil bli belyst, noe den ikke er i dag. Det vil også bli bygget gang- og sykkelveg langs hele strekningen. Dette medfører betydelig økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.

Nytt kryss ved Øgardshøgda (fv. 24/1922) vil få betydelig bedre utforming og siktforhold. Det tilrettelegges for tilrettelagt krysning med forsterket belysning, samt at bussholdeplassene samles og gis trafikksikker tilgang.

I byggeperioden vil det trolig bli behov for noen perioder med planlagt stenging. For lettere kjøretøy vil fv. 1922 Øgardshøgda, som går nordøstover på toppen av Amundrudbakka, være en viktig omkjøringsveg. På denne vegen er de første 420 meter asfaltert, resterende strekning er gruset. fv.1922 Øgardshøgda strekker seg 4,7 km før den går ut til fv.1914 Åsvangvegen. Fv.1922 er ikke dimensjonert for å lede all trafikkmengde fra fv. 24 slik den er i dag. Ved omskifting for tungtrafikk, via E6 allerede ved Skarnes, er det grunnlag for å tro at det vil bli betydelig mindre tungtrafikk som ferdes over fv.1922 under planlagt og varslet omkjøringsperiode.

5.7. Teknisk infrastruktur

Eksisterende situasjon

Kommunalt VVA avsluttes i nord ved Gata. Kommunen har ikke ønske om å gjøre ytterligere VVA tilrettelegging på strekningen. På strekningen er det infrastruktur til strøm og telecom.

Virkinger av reguleringsplanen

Det er utarbeidet tekniske planer for EI og overvann. Dette vil bli ytterligere fulgt opp i byggeplanfasen.

5.8. Jordvern, beslag av dyrka mark

Tiltaket går gjennom et landbruksområde. Gjennom planprosessen har det vært et fokus på å minimere ulempene tiltaket medfører på jordbruket. Det er en nasjonal føring på å minimere beslaget av dyrka jord. Helt i fra starten av prosjektet så har det derfor vært fokus på jordbruket. Det ble derfor tidlig bestemt at det skulle gjøres en konsekvensutredning for jordbruk. Konsekvensutredningen følger som et eget vedlegg.

Vi har unngått oppsplitting av jordteiger fordi vi har tatt utgangspunkt i eksisterende veglinje hvor det er foretatt noen justeringer av veglinjen for å sikre fremkommelighet og akseptable stigningsforhold. Dette har vært viktig for IFK. Tiltaket beslaglegger noe dyrket mark fordi

- Fylkesvegen skal breddeutvides
- en skal bygge en parallell gang- og sykkelveg
- en skal sikre forsvarlig vegdrift og overvannshåndtering

Planforslaget medfører omdisponering av ca. 10,8 daa dyrka mark, 2,7 daa beitemark samt ca. 3,4 daa dyrkbar mark. Totalt legger planforslaget opp til et permanent erverv av ca. 14,6 daa skogsmark. Konklusjonen av fagrapport KU-jordbruk er at tiltaket gir middels negativ konsekvens sammenlignet med 0-alternativet. Det vises til pkt. 4.4 samt vedlagte KU-jordbruk for nærmere beskrivelse. Det er utarbeidet en foreløpig matjordsplan. Matjordsplanen er vedlagt planforslaget. Matjordsplanen skal detaljeres i byggeplanfasen.

Det er flere ulike lover og forskrifter som gir føringer for verdien av jordbruksverdier. Det kan i den forbindelse nevnes:

- Jordlova
- Matloven
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Omdisponering av dyrka mark skal minimeres.
- Nasjonal jordvernstrategi var en del av jordbruksoppgjøret i 2023. Innen 2030 skal maksimalt 2000 daa dyrka mark omdisponeres årlig.
- Kommuneplanens arealdel 2023-2035 for Stange kommune. Rekkefølgekrav ifbm omdisponering av matjord, herunder krav om matjordsplan.

Kapittel [5.12 Naturressurser og naturmangfold](#) bør leses i sammenheng med kapittelet om jordvern, da jordressurser omfattes av begge kapitlene.

5.9. Eiendomsforhold og naboer

Prosjektet er en utvidelse av eksisterende veg, og vil kreve areal ut over dagens veggrunn. For å kunne gjennomføre anlegget så vil det derfor kreve inngrep på privat eiendom. Planforslaget medfører ingen innløsning av bygninger, men vil medføre inngrep i skogsarealer og dyrka mark, men også noen mindre arealer av boligtomt. I tillegg vil det være behov for å gjøre endringer og tilpasninger på flere avkjørsler.

For på en best mulig måte belyse effekten av planforslaget har vi utarbeidet grunnervervskart over de berørte eiendommene. Grunnervervskartene (W-tegningene) følger som et vedlegg til planforslaget. Nedenfor følger en oppsummering av arealbeslagene som planforslaget legger opp til. Dette viser at 20 eiendommer er berørt av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 32,7 daa privat eiendom foreslått permanent ervervet, ca. 1,5 daa er foreslått permanent klausulert og ca. 26,5 daa er foreslått midlertidig ervervet i byggeperioden. Klausulert areal er ifbm arealer til avkjørsler. De midlertidige arealene er arealer vi er avhengige av å ha tilgang til i byggeperioden. Etter avsluttet anlegg vil de midlertidige arealene bli satt i stand, og grunneier vil være eier arealene etter ferdigstilt anlegg.

Når reguleringsplanen er vedtatt vil de berørte eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver fra Innlandet fylkeskommune. 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 tvangsmidler/ekspropriasjon.

Takst	Gnr/Bnr	Eiendomsadresse	Permanent erverv m ²	Permanent klausulert m ²	Midlertidig erverv m ²
1	377/7	Odalsvegen 227	4633	113	1138
2	377/30	Odalsvegen 211	0	0	111
3	377/1	Odalsvegen 208	519	55	1005
4	377/18	Øgardshøgda 6	64	0	0
5	381/1	Odalsvegen 137, 176 og 178	2467	0	1870
6	381/5	Amundrudgutua 4	11415	1279	11768
7	382/4	Odalsvegen 138	0	0	774
8	382/5	Odalsvegen 120	0	0	1260
9	342/1	Odalsvegen 62	8338	99	4287
10	342/7	Skalbergvegen 42	73	0	85
11	342/17		593	0	623
12	342/16	Skalbergvegen 36B	0	0	48
13	342/6	Hvalshagan 44	0	0	911
14	343/21	Hvalshagan 38	91	0	0
15	343/20	Odalsvegen 40	1029	0	1133
16	343/15	Odalsvegen 31	182	0	92
17	343/14	Hvalshagan 10	0	0	178
18	343/80	Hvalslia 3	21	0	44
19	343/7	Hvalslia 1	192	0	182
20	342/1	Odalsvegen 62	3120	0	1005
			32737	1546	26514

Tabell over erverv der arealene er avrundet til nærmeste hele m².

5.10. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Landskapsbildet innenfor planområdet består av sprett bebyggelse, landbruksjorder, skog og noe beiteområde. Vegetasjonen består av en blanding av løv og barskog. Skogen domineres av bjørk og gran.

Virkninger av reguleringsplanen

Det store landskapsbildet vil i noe grad bli påvirket av planen. På grunn av gang og sykkelvegen vil vegarealet bli bredere, og skog innenfor byggebeltet vil bli fjernet. Området vil derfor bli mer åpent, spesielt vil dette påvirke de områdene hvor det i dag er skog.

5.11. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Planområdet i Amundrudbakka ligger i et etablert bygdemiljø preget av spredt boligbebyggelse, dyrka mark og tilgrensende skogområder. Området har god tilgang til nærnatur og sammenhengende friluftsområder, hovedsakelig gjennom Vallset kulturstier og tilstøtende skogområder mot Romedal og Stange Almenning.

Det finnes et godt utbygd lokalt stinett i Vallset, driftet av Vallset Kulturstier. Dette omfatter merkede stier i skogområdene i nærheten av Amundrudbakka, med forbindelse til Kvennstugua bygdetun.

Nærliggende skog- og jordbruksområder brukes til:

- Gåturer, jogging og sykling
- Barnelek og uorganisert opphold
- Natur- og kulturopplevelse
- Vinteraktiviteter (ski og aking)

Området inngår også tidvis i organiserte lavterskeltilbud som Stolpejakten og lokale turkampanjer. Parkeringsplassen ved avkjøringen til Kvennstugua er mye brukt parkering for aktivitetene i nærområdet.

Virkninger av reguleringsplanen

Planlagt tiltak vurderes ikke å avskjære eksisterende turstier eller viktige ferdselslinjer, eller forringe tilgjengeligheten til friluftsområder i vesentlig grad. Vi kan derfor ikke se at kvaliteten som nærfriluftsområde vil bli forringet av planforslaget.

Planområdet har høy verdi for nærfriluftsliv, hovedsakelig på grunn av beliggenhet og god tilgjengelighet til eksisterende stinett. Reguleringsplanen vurderes å kunne gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser for friluftsliv, forutsatt enkel tilpasning i utforming og terrengbehandling. Etablering av ny gang- og sykkelveg vil øke tilgjengeligheten av området.

5.12. Naturmangfold og naturressurser

Naturmangfold

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for naturmangfold (vedlagt) for planområdet i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Utredningen er utført av NIRAS i september 2025.

Eksisterende situasjon

Det er gjennomført en utsjekk av eksisterende informasjon innhentet fra aktuelle databaser om terrestrisk naturmangfold i plan- og influensområdet, samt befaringer og kartlegging i felt.

De viktigste naturkvalitetene i planområdet er knyttet til en viktig naturbeitemark Hval S (BN00040093) og en lokalt viktig dam Katthølet (BN00040040). Det ble ikke registrert rødlistede arter innenfor naturbeitemark, men det er påvist fremmede art kjempespringfrø. Naturbeitemarken også inngår i den overordnede naturtypen semi-naturlig eng, som er rødlistet som sårbar (VU) i Rødlista for naturtyper 2018 og vurdert som viktig (B) for biologisk mangfold. I tillegg er det registrert flere verdifulle asketrær (EN) innenfor planområdet.

Det er observert 20 fremmede plantearter over hele planområdet, hvor majoriteten tilhører kategorien svært høy risiko i henhold til Fremmedartslista (2023). Spredningen av kjempespringfrø (SE) er spesielt stor langs bekker og grøfter langs veglinjen.



Naturressurser – skog og landbruksarealer

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for jordbruk (vedlagt) for planområdet i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Utredningen er utført av NIRAS i september 2025.

Dagens situasjon for landbruksarealer er omtalt nærmere i kapittel 5.8 Jordvern, beslag av dyrka mark.

Innenfor planområdet er det skogsmark der gran dominerer tresjiktet. Skogsområdet er registrert med høg bonitet.

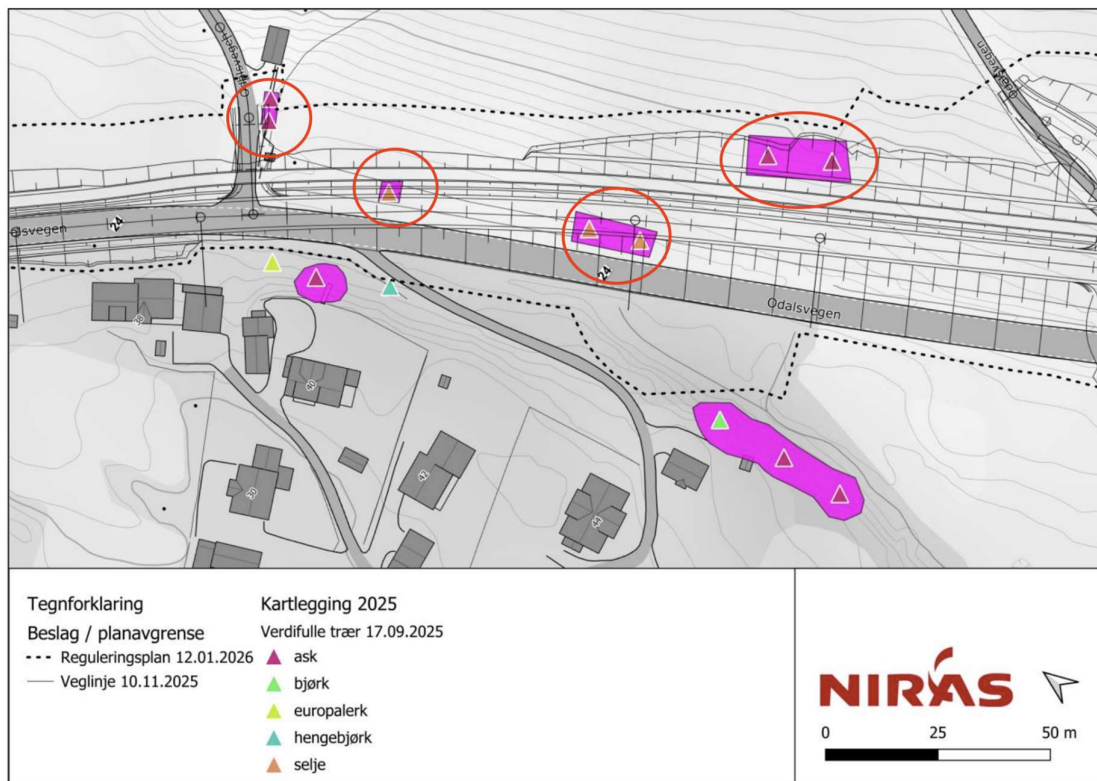
Virkinger av reguleringsplanen

Naturmangfold

KU rapporten for naturmangfold konkluderer med at tiltaket vil medføre middels negativ konsekvens på naturmiljøet. De viktigste verdiene i området er knyttet til naturbeitemarken (Hval S – BN00040093) og flere verdifulle trær langs veglinjen. For å minimere de negative virkningene på disse verdiene er det redusert både permanent og midlertidig arealbeslag av naturbeitemarken så langt det lar seg gjøre. I tillegg vil det benyttes en tydelig avgrensning og fysisk sikring av gjenværende naturbeitemark under anleggsperioden for å hindre utilsiktet ferdsel og anleggsskader, og midlertidig arealbeslag vil bli tilbakeført med naturlig revegeterings metodikkene.

Tiltaket innebærer også etablering av en ny vei som vil legges rundt naturtype Katthølet, ved anlegget skal det tas særlige hensyn til områdets naturkvaliteter ved å etablere en hensynssone rundt dammen i plankartet som blir markert fysisk i anleggsperioden.

Videre er det gjort flere justeringer av veglinjen for å unngå arealbeslag og tap av flere verdifulle trær.



Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget - Samlet sett mener tiltakshaver at sakens kunnskapsgrunnlag er godt nok utredet både med kunnskapsinnhenting fra eksisterende kilder, men også gjennom ny kartlegging, jamfør naturmangfoldlovens § 8.

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet – Vurderinger som grunnlag for KU naturmangfold rapport tilsier at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om virkninger tiltaket kan ha på naturmiljøet, og at naturmangfoldloven § 9 (føre-var-prinsippet) ikke kommer til anvendelse.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning - Området består i hovedsak av den eksisterende veglinjen. Skogsmarken innenfor planområdet er en del av et større areal som strekker seg lenger vestover. En eventuell utnyttelse av planområdet vil ikke føre til en større oppdeling av naturen enn det som allerede er tilfelle. Det vurderes at arter knyttet til økologiske funksjonsområder i utredningsområdet i stor grad vil kunne opprettholde levedyktige bestander ved gjennomføring av tiltaket.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver - Planforslaget fastslår at det skal gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak i anleggsfasen. Dette sikrer at negative konsekvenser for naturmangfoldet blir redusert. I henhold til naturmangfoldloven § 11 er tiltakshaver ansvarlig for å dekke kostnadene for disse tiltakene.

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. Det er viktig å begrense arealbruken så mye som mulig, selv i anleggsperioden, for å bevare naturverdiene. Dette betyr at naturområder som ikke er planlagt utbygd, ikke skal brukes som riggområder, midlertidig lagringsplass for maskiner eller annet utstyr.

Naturressurser – skog og landbruksarealer

I anleggsperioden vil store arealer av dyrket mark være beslaglagt og det vil være betydelig anleggsaktivitet på de berørte arealene. Det meste av det permanente arealbeslaget på dyrket mark er stripebeslag, som i begrenset grad påvirker arronderingen som helhet. Midlertidig beslaget er beregnet til 10,2 dekar dyrket mark og omkring 1,0 dekar innmarksbeite. Arealet vil tilbakeføres etter endt anlegg. Arealbeslag av skogsområdet langs vegstrekningen er begrenset og det forventes at de mest vesentlige funksjonene for naturmangfold vil bli opprettholdt.

Avbøtende tiltak: Der tiltaket beslaglegger dyrket mark bør matjord (A-sjikt) og eventuelt rotutviklingslag (B-sjikt) gjenbrukes til å etablere ny dyrka mark andre steder i området. Det stilles krav om at det skal utarbeides en oppdatert matjordplan i byggeplanfasen som detaljerer hvordan både permanent beslaglagte arealer og midlertidige arealer skal håndteres, samt at det for de beslaglagte arealene identifiseres mulige mottaksarealer.

Reguleringsbestemmelsene sier at matjord fra permanent erverv skal tilfalle grunneier. Det er utarbeidet et foreløpig matjordsplan, denne vil bli oppdatert etter hensikt i byggeplanfasen og før anleggsstart. Tiltakshaverne skal i dialog med berørte grunneiere om ny bruk av jord som er i overskudd. Dette gjelder både forsterkinger av eksisterende jorder og eventuell nydyrking. Eventuell nydyrking vil gjøres av grunneier på grunnlag av gjeldende regelverk.

5.13. Kulturmiljø

Eksisterende situasjon

Det er to automatisk freda kullgroper, i eller i direkte nærhet, til planområdet. I tillegg ligger Kvennstugua i nærområdet. Kvennstugua er et bygdetun, grendemuseum og arena for teaterforestillinger. Kvennstugua blir ikke direkte berørt.

Virkinger av reguleringsplanen

Det ligger to kullgropene helt i grensen av planområdet. ID 30787 ligger så vidt innenfor planområdet i området avsatt til LNF, men der omkringliggende arealer er foreslått til midlertidig anleggsbelte. Selve kulturminne, ID 50585, ligger utenfor planområdet, men deler av siktingssonen til kulturminnet er innenfor planområdet.

Det er ikke behov for å frigi kulturminnene. Kulturminnene og deres sikringssoner er foreslåttinnarbeidet som hensynssone bevaring med dertil egne bestemmelser. Da kullgropene og deres sikringssoner på 5 m foreslås regulert til båndlegging, betyr det at de ikke skal berøres i anleggsfasen.

Avkjøringen til Kvennstugua flyttes noe, men opprettholde sin funksjon. Eksisterende parkering beholdes i stor grad. Det gjøres noe tilpasning av parkeringsarealet. Ca. 300 m² av eksisterende parkeringsplass berøres, og dette arealet erstattes med areal av tilsvarende størrelse, slik at parkeringsplassens størrelse blir videreført.

Prosjektet vurderes derfor til i liten grad å påvirke kulturmiljøet.

5.14. Hydrologi

Det er utarbeidet egen fagrapport for VA og hydrologi i forbindelse med reguleringsplanen. Rapporten følger som vedlegg. Rapporten vurderer eksisterende hydrologiske forhold, flomproblematikk og håndtering av overvann knyttet til tiltaket. Rapporten er vedlagt reguleringssaken.

Ifølge håndbok N220 vegbygging fra Statens vegvesen er det fastsatt et dimensjonerende gjentaksintervall på 100 år for vegstrekningen. Dette er fastsatt iht. krav 2.3.1 – 1 i N200. Det er vurdert at vegstrekningen skal plasseres i sikkerhetsklasse V2.

Planområdet har avrenning hovedsakelig mot Katthølsbekken, som ligger parallelt med eksisterende veg. Området har vært berørt av flomhendelser tidligere, og deler av eksisterende anlegg er allerede erosjonssikret. Tiltaket medfører justering av bekkeløp og etablering av nye og oppdimensjonerte stikkrenner. Katthølsbekken er innarbeidet som hensynsone flom i plankartet.

Det er gjennomført flomberegninger for 100-årsflom med klimapåslag. Beregningene viser at foreslåtte tiltak gir tilstrekkelig kapasitet til sikker bortledning av vann. Bekkeløpet justeres lokalt, og det er behov for erosjonssikring for å håndtere økte vannhastigheter ved flom. Overvann fra veg og gang- og sykkelveg føres i hovedsak i åpne grøfter.

Tiltaket vurderes ikke å medføre økt flomrisiko for omkringliggende arealer, forutsatt at foreslåtte tiltak gjennomføres. Hydrologiske forhold anses dermed å være tilstrekkelig ivaretatt i reguleringsplanen.

5.15. Geoteknikk/geologi

I følge løsmassekart fra NGU er det moreneavsetninger her med varierende mektighet, fra tilnærmet bart berg til flere meter med morene. Morene er materiale transportert og avsatt av isbreer. Materialet er dårlig sortert, ofte kompakt og kan inneholde alle kornstørrelser, alt fra leir til stein og store blokker. Massene er vanligvis faste, og har få problemer med setninger. Morene kan i utgangspunktet stå forholdsvis bratt, men dette vil være avhengig av blant annet finstoffinnhold og grunnvannsutspring.

Grunnundersøkelser bekrefter løsmassekart i at det generelt faste morenemasser her.

Eksisterende løsmasseskjæringer ser ut til å ha helning 1:1,5. Det er steinplastring nederst, noe som indikerer stabilitetsproblem dersom ikke steinplastringen hadde vært der. Vegfoto fra 2009 og 2010 indikerer utbulende murer her.

Dette innebærer at det må legges til grunn steinplastring ved prosjekterte løsmasseskjæringer på 1:1,5. Prosjekterte løsning bør ikke legges lenger inn i denne skråningen enn det som gjeldende planforslag legger til grunn.

I deler av området (langs fv. 24, S8D1, m 3280-3350) ser det ut til at eksisterende veg går oppå/gjennom en esker. Eskere er lange rygger bestående av grus og sand, og er avsetninger fra smeltevannstunneler fra tiden det lå innlandsis her. Det konkluderes med at ny veg vil skjære flere meter ned gjennom en esker, basert på løsmassekart og resultater fra grunnundersøkelser. Eskere kan potensielt ha verneverdi og være viktig med tanke på grunnvann. Da eskeren allerede er påvirket med tanke på bebyggelse (Amundrudgutua 2) og eksisterende veg som går oppå denne, forventes det ikke at denne eskeren har nevneverdig verneverdi, som skulle tilsi at vegen ikke kan bygges gjennom denne.

Hovudbergarten i området er monzonittisk gneis. Det forventes ikke problem med sprenging og sikring av bergskjæring i denne bergarten. Det forventes heller ikke spesielt høyt radoninnhold i disse bergartene, slik at det blir behov for å behandle de som spesialavfall.

På grunnlag av vurderinger i foreliggende rapport er det vurdert at utbyggingen er gjennomførbart med hensyn på sikkerhet mot ras, stabilitet på skråninger og fare for utglidninger. Geoteknikken har vært grunnlag for valg av skråningshelninger, terregutslag osv.

5.16. Støy

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet støyrapport i henhold til støyretningslinjen T-1442/2021. Støyrapporten følger plansaken som et vedlegg.

Det er gjennomført støyberegninger for både referansesituasjonen – basert på fremskrevet trafikk uten endringer i vegens geometriske utforming – og for prosjektsituasjonen med justert veggeometri. For begge situasjoner er støyutbredelse beregnet i 1,5 meters høyde over terreng, samt støynivåer på fasadene til nærliggende støyfølsom bebyggelse.

For støyfølsom bebyggelse som ligger innenfor gul eller rød støysone i referansesituasjonen er det utført detaljerte fasadestøyberegninger. Det er i tillegg beregnet forskjeller mellom referanse- og prosjektsituasjonen, både for støynivå i 1,5 meters høyde over terreng og for fasadenivåer. Forskjellsberegninger for fasadenivåer er utført for støyfølsom bebyggelse som ligger innenfor gul eller rød støysone i referanse- eller prosjektsituasjonen.

Støyberegningene viser samlet at planforslaget ikke medfører negative konsekvenser for støyforholdene i området. Endringene i vegens geometri gir ikke markant økt støybelastning for støyfølsom bebyggelse, og bidrar enkelte steder til mindre reduksjoner i lydnivå. Endringene er små og ligger innenfor rammene i T- 1442/2021. Planforslaget oppfyller dermed gjeldende krav for både uteoppholdsarealer og fasadenivåer, og kan gjennomføres uten behov for ytterligere støytiltak.

6. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

I alt planarbeid skal det gjøres en ROS-analyse. Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap, DSB, har laget en metode for ROS- i arealplanlegging. Det er gjennomført en ROS-analyse og denne følger som et eget vedlegg til reguleringsplanen.

Konklusjonen i ROS-analysen er at risikoen er vurdert som godt ivaretatt og akseptabel. Det er ikke avdekket risikoelementer med særlig alvorlighetsgrad.

Innlandet fylkeskommune har et særskilt fokus på HMS i alle plan- og utbyggingsprosjekter. Det utarbeides SHA-plan, arbeidsvarslingsplaner og HMS er ett tema på hvert enkelt byggemøte med entreprenør. Med disse tiltakene vurderes risikoen i planen som akseptabel.

7. Gjennomføring av regulert tiltak

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger (2026-2029), med en bevilgning på 207 millioner kroner. Det er planlagt oppstart bygging i 2027.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for bygging. Før bygging skal det utarbeides en detaljert byggeplan der detaljer mht blant annet teknisk infrastruktur fastlegges.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for erverv av nødvendige arealer. For de eiendommene der det er behov for å erverve, enten permanent eller midlertidig areal, vil eierne av eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver i etterkant av planvedtaket.

Byggeperioden antas å foregå over ca.1,5 år, dvs i 2027 og 2028. Grunnet fv.24 sin viktighet og trafikkmengde så skal tiltaket utføres med størst mulig grad av åpen veg i anleggsfasen.

Ved bygging har Innlandet fylkeskommune et særskilt fokus på sikkerhet, helse, ytre miljø og arbeidsmiljø (HMS), og det vil bli utarbeidet en SHA-plan(sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) før oppstart av bygging.

8. Innspill til varsel om planoppstart

Nedenfor er det en oppsummering av mottatte innspill ved varsel om oppstart. Hvert av innspillene har vi vurdert og kommentert, vår kommentar er ført med kursiv.

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet kom det inn 8 skriftlige merknader.

NVE, den 11.07.25

Det foreslåtte planområdet strekker seg langs eksisterende infrastruktur, og inkluderer flere mindre vassdrag, inkludert vannet Katthølet og bekken Katthølbekken. Det er ikke avklart hvor mye sideareal som vil inngå i planforslaget, og det er ikke gjort rede for i hvilken grad vassdragspåvirkning bør inn i KU. NVE anbefaler generelt at det holdes god avstand til vassdragene, både av hensyn til fare for flom og erosjon, og av hensyn til vassdragsmiljø og biologisk mangfold.

Klimatilpasning: Klimaet er i endring og det må planlegges med tanke på kraftigere nedbør, endra flom- og skredfare og stigende havnivå. Det er viktig at overvann er en del av planleggingen. Det vises til NVE veileder 4/2022: Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar: korleis ta hensyn til vassmengder?

Fareområder skal vises som hensynssoner. Utbygging skal styres vekk fra faresoner, eller det må planlegges risikoreduserende tiltak. Flomveier må markeres på kartet.

NVE sitt aktsomhetskart for flom viser at det i deler av planområdet kan være fare for flom. Her bør det vurderes nærmere om det er flomfare. Eventuelle fareområder må innarbeides som hensynssoner i plankartet.

Naturfarekartlegginger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE.

Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

IFK sin vurdering av merknaden: Konsulent, NIRAS AS, har utarbeidet flere rapporter herunder Fagrapport VA og Hydrologi. Prosjektet har hatt et særskilt fokus på overvannshåndtering. Det er innarbeidet faresone flom rundt Katthølsbekken. Etter samtaler med kommunen har det vært fokus på å lede mest mulig av vannet mot Fosselva. Tiltaket er kun utbedring av eksisterende veg, og det gjøres ingen større tiltak som medfører at det etter vår vurdering er nødvendig med at vassdragspåvirkning bør inn i KU. Katthølsbekken er tidligere flyttet/justert ifbm eksisterende veg, og det er det samme som nå gjøres med nytt vegtiltak. I pkt 5.14 er det nærmere redegjort for forholdet til hydrologi.

Innlandet fylkeskommune, den 03.08.2025

Planprosessen skal gjennomføres i henhold til overordnet lov- og planverk. Dette innebærer blant annet at regionale planer og strategier legges til grunn for arbeidet og blir innarbeidet i planforslaget, samt at bestemmelsene i kommuneplanens arealdel videreføres der det er relevant.

Merknader fra Kulturarvenheten.

Det er registrert to automatiske freda kullgroper innenfor planområdet. Utgangspunktet er at automatisk freda kulturminner skal bevares og vises på plankartet med hensynssone d. (sosikode H730). Dersom det er hensiktsmessig å regulere automatisk freda kulturminner til bevaring, må det opplyses om dette i planens bestemmelser. Følgende tekst kan brukes: Innen planområdet hensynssone d er det kulturminner (id nr....) som er automatisk freda etter Lov om kulturminner av 9.juni 1978 §§ 4,6 og 8.

Dersom det ikke er ønskelig å bevare de automatisk freda kulturminnene, må de søkes frigitt. Kulturminner som søkes frigitt må vises som bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser. Vern eller dispensasjon for kulturminnene vurderes av fylkeskommunen, men det innhentes også faglig tilrådning fra Kulturhistorisk museum før det tas en avgjørelse.

Selv om planområdet er registrert med tanke på automatisk freda kulturminner, må det likevel tas forbehold om eventuelle ikke-registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Varslingsplikt jf. kulturminnelovens § 8, andre ledd må derfor tas inn i planens fellesbestemmelser. Følgende tekst anbefales: «Dersom det i forbindelse med utbyggingen oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på 5 meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i maren gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes fylkeskommunens kulturarvseksjon, jf. Lov om kulturminner § 8, annet ledd.»

IFK sin vurdering av merkningen: De to automatisk freda kulturminnene ligger helt i utkanten av planområdet. ID 30787 ligger så vidt innenfor planområdet i området avsatt til LNF, men der omkringliggende arealer er foreslått til midlertidig anleggsbelte. Kulturminne ID 50585 ligger utenfor planområdet, men vi berører sikringssonen til kulturminnet.

Det er ikke behov for å frigi kulturminnene. Kulturminnene er innarbeide som hensynssone båndlagt etter kulturminneloven med dertil egne bestemmelser.

Den generelle teksten jf kukturminnelovens § 8 er innarbeidet i forslag til reguleringsbestemmelse pkt 1.2.

Elvia, den 08.08.2025

Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for Elvia å etablere og drifte. Nettanleggene er vedlagt.

Anlegg med spenning opp til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet og er bygget i medhold av områdekonsesjon gitt av NVE. Distribusjonsnettet består av lavspent og høyspenningsanlegg. Høyspent luftledning skal i planen registreres som hensynssone fare med byggeforbudssone 6 m ut fra ytterfase. Kabler under bakken skal ikke tegnes inn på plankartet.

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for avklaring av strømforsyningen.

IFK sin vurdering av merknaden: Det er startet detaljprosjektering av EI i samarbeid med Elvia. Det er innarbeidet hensynssone høyspent ved eksisterende høyspent luftstrek.

Statsforvalteren i Innlandet den 08.07.2025

Oversendelsen mangler en beskrivelse av status for planområdet i overordna plan. Store deler av arealet er avsatt til LNF. I kommuneplanenes arealdel er ny veglinje på den aktuelle strekningen langt inn i plankartet, men sørvest for planområdet. Det går ikke frem av oversendelsen hvilke vurderinger som er gjort av forholdet til forskrift om konsekvensutredning. Tiltaket slik det foreløpig beskrevet fanges opp av vedlegg II, pkt 10 e), og skal vurderes etter forskrift om konsekvensutredning § 10. Ansvarlig myndighets beslutning av om planen kan få vesentlig virkninger for miljø eller samfunn skal begrunnes, jf. § 11 tredje ledd.

Det vises til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, og forutsetter at relevante føringer legges til grunn for planarbeidet. Planforslaget må spesielt ta hensyn til:

- Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen
- Vurdering av krav til konsekvensutredning
- Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse
- Reduksjon av klimagassutslipp
- Tilpasning til klimaendringer
- Vurdering av virkning for naturmangfold
- Vurdering av ny arealbruk opp mot miljømålene for vannkvalitet
- Kartlegging og sikring mot støy
- Forsvarlig massehåndtering, jf forurensningsloven og helhetlig masseforvaltning
- Bevaring av dyrka mark
- Utbygging tilpassa landskap og omgivelser
- God by- og stedsutvikling

Samfunnssikkerhet og beredskap. Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i detaljreguleringsplanen på grunnlag av risiko og sårbarhetsanalyse, jf. Plan- og bygningslovens §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Statsforvalteren forutsetter at Kommunal- og distriktsdepartementets rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling blir lagt til grunn. Det skal utarbeides en ROS-analyse i tråd med veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, DSB 2017.

Forsvarsbygg skal ha planen på høring og bli varslet ved varsel om oppstart.

Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe.

I alle planer skal det gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som er lagt til grunn.

Plankart. Plankart skal utarbeides i samsvar med KDDs lovkommentar til plandelen av PBL (2022)

IFK sin vurdering av merknaden: IFK beklager at arealstauts ble uteglemt fra oversendelsesbrevet. Det er helt riktig som Statsforvalteren skriver at arealene er avsatt til LNF og at fv. 24 er avsatt til Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Prosjektet var oppe i Planforum den 30.04.25, det ble da diskutert forholdet til konsekvensutredning (KU). IFK hadde tidligere laget et KU-notat, der IFK redegjorde for sin vurdering av tiltaket ifht KU-forskriften. KU-notatet var tidligere oversendt Stange kommune. Notatet ble oversendt Statsforvalter i etterkant av Planforum. KU-notatet var også bakgrunnen for Statsforvalter sin e-post av 14.05.25 vedr KU. IFK vurderer prosessen rundt KU som grundig vurdert, selv om dette ikke fremkom i oppstarts brevet. I oppstarts brevet står kun konklusjonen, dvs at det skal gjøres KU på jordvern og truede naturtyper. Pkt 2.3 og 4.4 i planbeskrivelsen omfatter også forholdet til KU-forskriften. De to konsekvensutredningene er vedlagt saken. Som grunnlag til KU-jordbruk har Niras utarbeidet både matjordsplan, samt marksikringsplan. Niras har også utarbeidet klimagassbudsjett. Planforsalget medfører et permanent beslag på ca. 13,5 daa dyrka mark. IFK vurderer dette som akseptabelt ut fra den samfunnsmessige nytten av vegtiltaket. I pkt 5.8 er det nærmere redegjort for forholdet til jordbruk/dyrka mark.

ROS-analysen følger som eget vedlegg, men er også oppsummert i pkt. 6 i planbeskrivelsen, samt at støyrapporten er vedlagt saken. Forsvarsbygg er varslet ved oppstart og vil bli varslet ved høring.

Plankart er, i likhet med øvrige deler av planforslaget, etter beste evne utarbeidet i samsvar med gjeldende standarder.

SVV, den 24.06.2025

Ingen merknader til planen slik den foreligger.

IFK sin vurdering av merknaden: Tas til orientering.

Egil Dammen, den 13.06.2025

Dammen er eier av gnr/bnr 343/15. Dammen har lagt ved kartskisse over drenering og gråvannsrør ut fra eiendommen som krysser fv.24.

IFK sin vurdering av merknaden: Tas til orientering.

Jonny Gundersen, den 11.06.25

Gundersen eier Odalsvegen 40. Ut fra kartet kan det virke som at eiendommen mister noe av sin dyrka mark. Jordet er i dag bortforpaktet, men eier har hatt intensjon om å dyrke noe selv. Dersom det blir aktuelt med beslag av dyrka mark fra eiendommen ber de om at viktigheten av selvforsyning av mat innen totalberedskap blir vektlagt, samt at det tilstrebes å redusere tapet av dyrka mark i den grad det lar seg gjøre. Med den trafikkmengden, og ikke minst tungbilandelen som er på fv.24, ser de positivt på å få en tryggere veg for alle fagrere. Av den grunn mener Gundersen at hensyn til jordvernet må vike i denne saken.

IFK sin vurdering av merknaden: Tas til orientering.

Nina Therese Berglund og Henning Fjellet, den 10.08.2025

Berglund og Fjellet er eiere av Hvalshagan 44, hvor store deler av eiendommen er berørt av varslet planområdet.

Trafikkstøy: Trafikkstøyen fra fv.24 gjennom Vallset, særlig i bunnen av Amundrudbakka er allerede svært plagsom og oppleves økende. Dette skyldes trolig økt trafikk pga de senere års utbedringer. Bedrede forhold for tungtrafikken gjør at det må forventes mere tungtrafikk og dertil støy. Heving av vegen vil også medføre økt støy. Dette vil gjøre det vanskelig å sitte utendørs og ha en vanlig samtale. Økt støy vil også påvirke eiendomsverdien. Heving av vegen vil medføre behov for støyskjerming. Både soverom og hjemmekontor ligger ut mot fv.24.

Jordvern: Jordvernmålet er viktig for sikre matproduksjonen i Norge for fremtidige generasjoner. Fylkeskommunen er kjent med de nasjonale føringene for jordvern er innskjerpet og at omdisponeringen av dyrka mark skal reduseres. I planavgrensningen er betydelige arealer på eiendommen lagt beslag på. Dersom disse arealene blir beslaglagt vil det gjøre det problematisk å holde restarealene drivverdige. Det betyr at man i praksis risikerer å tape enda mer jordbruksareal enn hva som vises på kartet.

Informasjon: Hvordan dekkes tapet og hvor begrenset kan man gjøre arealtapet på eiendommen? Er det mulig å benytte støttemur. De forventes og bli godt informert da eiendommen vil bli betydelig berørt. Hvordan vil eiendommen bli skjermet i anleggsfasen?

Det ønskes støymålinger på eiendommen. De er ikke kjent med annen infrastruktur i bakken enn 2-3 sikkrenner og en strømkabel. Regner med at de blir kontaktet ved gjennomføring av befaringer, hvor de kan redegjøre for eller mota informasjon.

IFK sin vurdering av merknaden: IFK beklager at Berglund /Fjellet ikke har blitt kontaktet direkte for en samtale og befaring før helt i slutfasen før høring. Dette skyldes en forglemmelse fra IFK sin side. Det er gjennomført befaring med eier, men til noe senere tid en ønskelig.

De forholdene som Berglund /Fjellet er opptatt av har vi hatt stort fokus på i planprosessen, og vurderes som godt ivaretatt. Det er utført støyanalyse. Støyanalysen er vedlagt reguleringsplanen og viser tilnærmet uforandrede forhold for eiendommen (en reduksjon på ca. 0,1 dB for bolighuset). Arealbeslaget vurderes til å være begrenset for eiendommen, med 0 m² permanent erverv. Det er derimot et betydelig areal som blir berørt i anleggsfasen, med et midlertidig arealbeslag på 911 m². Det er laget et grunnvervskart for å belyse effektene av planforslaget for alle berørte eiendommer. På lik linje med øvrige eiendommer vil det bli gjennomført befaring før bygging, dette både for informasjonsutveksling, men også for å finne best mulig løsninger på praktiske konkrete problemstillinger.

Innspill mottatt etter innspillsfristen den 30.01.2023

Telefonsamtale med Lars Haugsrud, den 19.08.25

Haugsrud er eier av landbrukseiendommen, gnr bnr 231/1, og er interessert i eventuelle overskuddsmasser av matjord fra prosjektet ifht nydyrking på sin eiendom. Haugsrud har ca. 30 da igjenplantet beiter vest for tunet som kan dyrkes, men det er noen bergskjær som må dekkes over, og i den forbindelse er overskuddsmasser godt egnet.

IFK sin vurdering av innspillet: Det er et særskilt fokus på å redusere beslaget av dyrka mark i prosjektet, men da vi er i et landbruksområdet så er det vanskelig å unngå å berøre dyrka mark. Det er derfor både laget en egen konsekvensutredning for jordbruk og en egen matjordsplan. Vi setter pris på interessen for å ta i mot eventuelle overskuddsmasser av matjord, med formål om nydyrking. I utgangspunktet så skal vi i prosjektet prøve å beholde matjorda på den enkelt eiendom, dvs slik at den enkelte grunneier får tilbud om overskuddsmassene fra sin eiendom.