

Planbeskrivelse

Fv. 33 Skreia - Bilitt



Innhold

1. Sammendrag og innledning.....	3
2. Planprosess og medvirkning	4
2.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	4
2.2. Medvirkning	5
2.3. Roller og ansvar.....	5
2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg.....	5
3. Beskrivelse av prosjektet	6
3.1. Bakgrunn og mål for prosjektet.....	6
3.2. Tidligere prosess for fv. 33 i Østre Toten.....	6
3.2.1. Mulighetsstudie.....	6
3.2.2. Forprosjekt.....	7
3.3. Beskrivelse av planområdet	8
4. Beskrivelse av reguleringsplanens løsninger	9
4.1. Planlagt arealbruk	9
4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger	10
4.2.1. Vegløsninger.....	10
4.2.2. Bussholdeplasser og krysningspunkt for myke trafikanter	11
4.2.3. Kryss, avkjørsler og sideterreng.....	11
4.2.4. Hensynet til tilliggende boligeiendommer.....	12
4.2.5. Midlertidig anleggsområde.....	13
4.3. Vurderte alternativer.....	13
4.3.1. Veglinjer vurdert i reguleringsplanprosessen.....	14
4.3.2. Bilitt-krysset.....	16
5. Miljø- og klimaregnskap	18
6. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	20

6.1.	Kommuneplan og reguleringsplan	20
6.2.	Veg og trafikkforhold	21
6.3.	Overvannshåndtering	22
6.4.	Eiendomsforhold og naboer	25
6.5.	Landskapsbilde	32
6.6.	Nærmiljø og friluftsliv	33
6.7.	Naturmangfold og naturressurser	34
6.8.	Jordvern, beslag av dyrka mark	40
6.9.	Kulturmiljø	42
6.10.	Geoteknikk/geologi	44
6.11.	Støy	46
7.	Risiko- og sårbarhetsanalyse	50
7.1.	Identifisering av risikoelementer	50
7.2.	Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet	52
7.3.	Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget	55
8.	Gjennomføring av regulert tiltak	57
8.1.	Byggetid og rekkefølge	57
8.2.	Omlegging av kabler og ledninger	57
8.3.	Ytre miljø	57
8.4.	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)	58
9.	Innspill til varsel om planoppstart	59
9.1.	Varsel om planoppstart	59
9.2.	Varsel om utvidet planområde	67

1. Sammendrag og innledning

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet reguleringsplan for utbedring av fv. 33 mellom Skreia og Bilitt. Prosjektets hovedinnhold er utbedring av vegens kurvatur og økt bredde til 7,5 m, samt utbedring av grøfter og vegens sideterreng. I reguleringsplanen ligger det en kort omlegging mellom Vennevoldkrysset og Bernsgutua. Samtidig innebærer utbedringen også en rekke oppgraderinger, sammenslåinger og endringer for avkjørsler til private eiendommer. Krysningpunkter for gående og syklende ved Vennevold, Hjemli og Skolevegen bygges opp på nytt etter gjeldende vegnormalkrav. Gang- og sykkelvegen på den tidligere Skreiabanen blir sammenhengende gjennom hele strekningen, slik den også er i dag. Det planlegges 8 nye bussholdeplasser på strekningen, som erstatning for dagens 7 holdeplasser.

Samlet vil de nevnte tiltakene gi betydelig økt trafiksikkerhet gjennom en tidsmessig utforming av vegløsninger, løsninger for gående og syklende, og avkjørsler og sideterreng.

Tiltaket medfører endringer i støyforhold langs strekningen. Det er lagt til grunn bruk av støyvoller i området rundt Vennevold som gir redusert støy for flere eiendommer. Eiendommene som ligger vest for Totenvegen mellom Vennevoldkrysset og Bernsgutua får generelt stor reduksjon i støy. Flere boliger får økt støy. I reguleringsbestemmelsene er det definert et ambisjonsnivå som sier at boliger langs fylkesvegen skal ha tilfredsstillende innendørs støynivå, og tilgang til stille uteoppholdsareal. Støytiltak skal vurderes nærmere for eiendommer i gul sone som får mer enn 1 dB økt støynivå og eiendommer som ligger i rød støysone.

Tiltaket medfører virkninger for eiendomsforhold ved at det er behov for å erverve grunn fra de aller fleste eiendommene som grenser mot eksisterende veg. Reguleringsplanen innebærer også at fem boligeiendommer innløses, hvorav en av disse kun gjelder selve bolighuset. Oversikt over hvordan reguleringsplanens tiltak påvirker den enkelte eiendom, ligger i kap. 6.4.

Vedlagt denne planbeskrivelsen er en konsekvensutredning som utreder følgende tema:

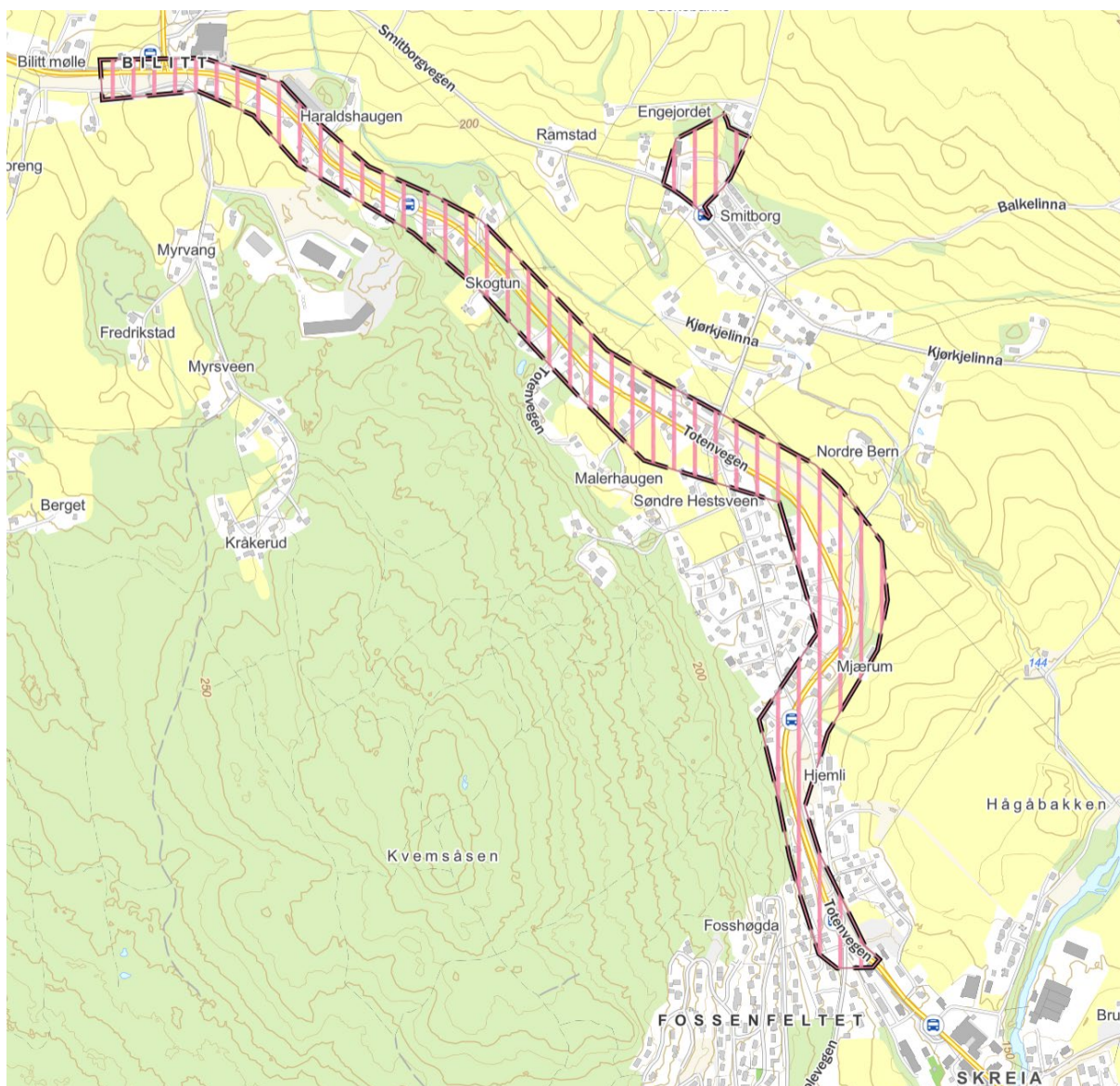
- Naturressurser
- Naturmangfold
- Landskap
- Friluftsliv og by/bygdeliv

Tiltaket vurderes samlet sett å gi en noe negativ konsekvens (kapittel 7 i konsekvensutredningen), hovedsakelig som følge av beslag av dyrka mark og påvirkning på naturverdier langs strekningen. Både naturressurser og naturmangfold er definert med påvirkning «noe forringet», mens påvirkning for landskap er definert til «ubetydelig endring». Tema friluftsliv og by/bygdeliv er definert som forbedret, hovedsakelig grunnet oppgraderinger for gang- og sykkelvegen og trafiksikkerheten generelt, samt bedre skjerming mot støy for mange boliger

2. Planprosess og medvirkning

2.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Varsel om planoppstart ble sendt 14.8.2025, med frist for innspill 1.oktober. Det kom inn 19 merknader som er oppsummert og kommentert i dette dokumentets kapittel 8.



Figur 1: Figuren viser varslet planområde.

Varsel om planoppstart ble kunngjort i avisa Oppland arbeiderblad 15.8 og Totens blad 21.8.2025.

Reguleringsplanen legges ut på høring/offentlig ettersyn 23.oktober til 4.desember 2026.

2.2. Medvirkning

Den 15.september 2025 ble det arrangert åpent møte i Skreia kulturhus. Om lag 100 personer deltok på åpent møte

Ordfører Bror Helgestad i Østre Toten kommune holdt innledning og velkomst, og deretter orienterte prosjektet fra Innlandet fylkeskommune. Representanter fra Innlandet fylkeskommune og Østre Toten kommune var tilgjengelige for å svare på spørsmål og veilede om planprosessen etter orienteringen. Mange av de berørte av tiltaket benyttet anledningen til å ta opp spørsmål og problemstillinger med representantene fra fylkeskommunen.

Grunneiere som var ventet å bli spesielt berørt av prosjektet, herunder eiere av boliger som stod i fare for å bli innløst, fikk egen invitasjon til befarings på egen eiendom i forkant av åpent møte. Innlandet fylkeskommune orienterte da om planene og usikkerhetene som angikk deres eiendommer. Det har også senere i prosessen vært møter og befaringer mellom de spesielt berørte grunneierne og fylkeskommunen.

Orientering om anbefalt linje for utbedret og delvis omlagt fylkesveg ble gjennomført i utvalg for samfunnsutvikling i Østre Toten den 3.desember 2025. Grunneiere som blir spesielt berørt fikk informasjon om dette før det ble offentliggjort.

Alle grunneiere som er berørt av prosjektet, i form av inngrep i sideterreng, omlegging av avkjørsel eller omlagt veg, ble invitert til å delta på individuelle befaringer på egen eiendom datoene 23.-24.-25.mars 2026. Innlandet fylkeskommune benyttet SiteVision, en portabel skjerm, hvor man kan se på prosjekterte vegløsninger «i marka», som hjelpemiddel for å formidle virkningen av tiltaket for grunneierne. Mange benyttet anledningen til å delta på befaringer. Det har i etterkant av befaringsene vært utstrakt dialog mellom fylkeskommunen og flere av grunneierne. Tilsvarende befaringer ble også gjennomført med grunneiere i april 2026.

2.3. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune er forslagsstiller for reguleringsplanen og har stått for utarbeidelsen av planens dokumenter.

Østre Toten kommune er planmyndighet og skal behandle reguleringsplanen. Kommunestyret vedtar reguleringsplanen.

2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg

Utbedring av fv. 33 mellom Skreia og Bilitt er sikret midler i Handlingsprogram for fylkesveger 2026-29 i Innlandet fylkeskommune. Vedtatt budsjettamme er 207 mill kr (kroneverdi 2025).

3. Beskrivelse av prosjektet

3.1. Bakgrunn og mål for prosjektet

Fv. 33 er en viktig øst-vest-forbindelse i Innlandet fylke mellom Valdres, Gjøvik-regionen, Toten og videre mot Romerike i nordre del av Akershus. Fylkesvegstrekningen har vært gjenstand for omfattende utbedringer over en rekke delstrekninger de siste tiårene. I Østre Toten har fylkesvegen blitt utbedret i Totenvika og det ble rundt år 2000 bygget ny veg over Kapphødga.

Strekningen mellom Skreia og Bilitt har vært uendret over flere tiår, mens trafikkbildet har endret seg vesentlig. Trafikksikkerheten på strekningen er mangelfull. Strekningen har smal og varierende vegbredde, uhensiktsmessig kurvatur og en rekke kryss og avkjørsler med dårlig utforming og sikt.

Målene med prosjektet er som følger:

- Samfunns mål: Prosjektet skal gi økt framkommelighet og trafiksikkerhet for trafikantene på strekningen, herunder beboere langs veien som har avkjørsler.
- Effektmål: Redusert reisetid på fylkesvegen. Nullvisjon for alvorlige trafikkulykker langs vegstrekningen og på krysningspunkter for myke trafikanter.

3.2. Tidligere prosess for fv. 33 i Østre Toten

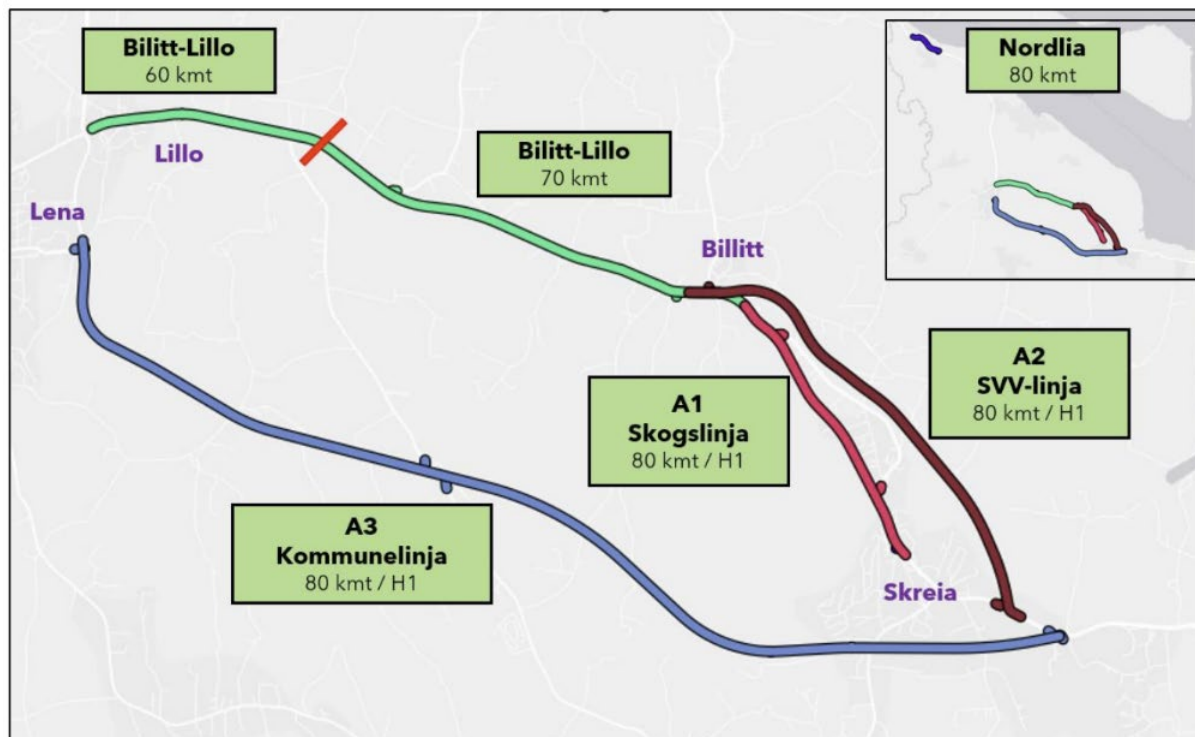
De siste tiårene er det gjennomført flere utredninger av fv. 33 som også delvis har omhandlet strekningen Skreia-Bilitt. Flere av disse er fra før 2020.

Innlandet fylkeskommune ble opprettet i 2020 og har i perioden 2023-2025 utarbeidet både en mulighetsstudie for fv. 33 i Østre Toten og et forprosjekt for den konkrete strekningen Skreia-Bilitt.

3.2.1. Mulighetsstudie

I mulighetsstudien for fv. 33 gjennom Østre Toten kommune, ble strekningen Skreia-Bilitt påpekt som en av to aktuelle strekninger med behov for omfattende tiltak. Mulighetsstudien lanserte alternativet «skoglinja», langs kanten av Kvemsåsen, som alternativ til ny veglinje fra Lena over Krabyskogen til Skreia sør/Hølja (kommunelinja, som har ligget inne i kommuneplanen for Østre Toten i lengre tid), og «SVV-linja» fra Bilitt over jordene nord for Skreia, til Skreia sør/Hølja. Skoglinja ble anbefalt som konsept dersom det skulle bygges ny

veg på strekningen.



Figur 2: Viser tidligere utredete veglinjer i mulighetsstudien i 2023–24, for strekningen mellom Lena og Skreia sør.

3.2.2. Forprosjekt

Forprosjekt for strekningen Skreia-Bilitt ble gjennomført etter at Fylkestinget fattet vedtak om finansiering av tiltak på strekningen. I forprosjektet ble «skoglinja» sammenlignet med utbedring av eksisterende veg. Forprosjektet anbefalte utbedring av eksisterende veg og er vedtatt i Fylkestinget og i kommunestyret i Østre Toten kommune.

Tabell 1: Sammenstilling mellom alternativene "Skoglinja" og "Utbedring" som konsept for prosjektet Skreia-Bilitt. Fra forprosjekt 2024–25

Konsept	Ta vare på eksisterende infrastruktur. Godt nok	Trafikk-tryggleik	Jordvern og arealbruk	Naturfare og klima-enderingar	Reduksjon av klimagass-utslepp	Samfunns-tryggleik	Økonomi/kostnad (mill kr)	Framkome for næringslivet
Konsept 1/33 Skogslinja	---	++	-	+	---	++	400 mill kr (2024)	++
Konsept 2/33 Utbedring	+++	+	+	+	-	+	210 mill kr (2024)	+

Virkningene som ble vurdert for de to alternativene er oppgitt i tabell 1 nedenfor, og er en kombinasjon av samfunns- og miljømessige tema og samferdselstema.

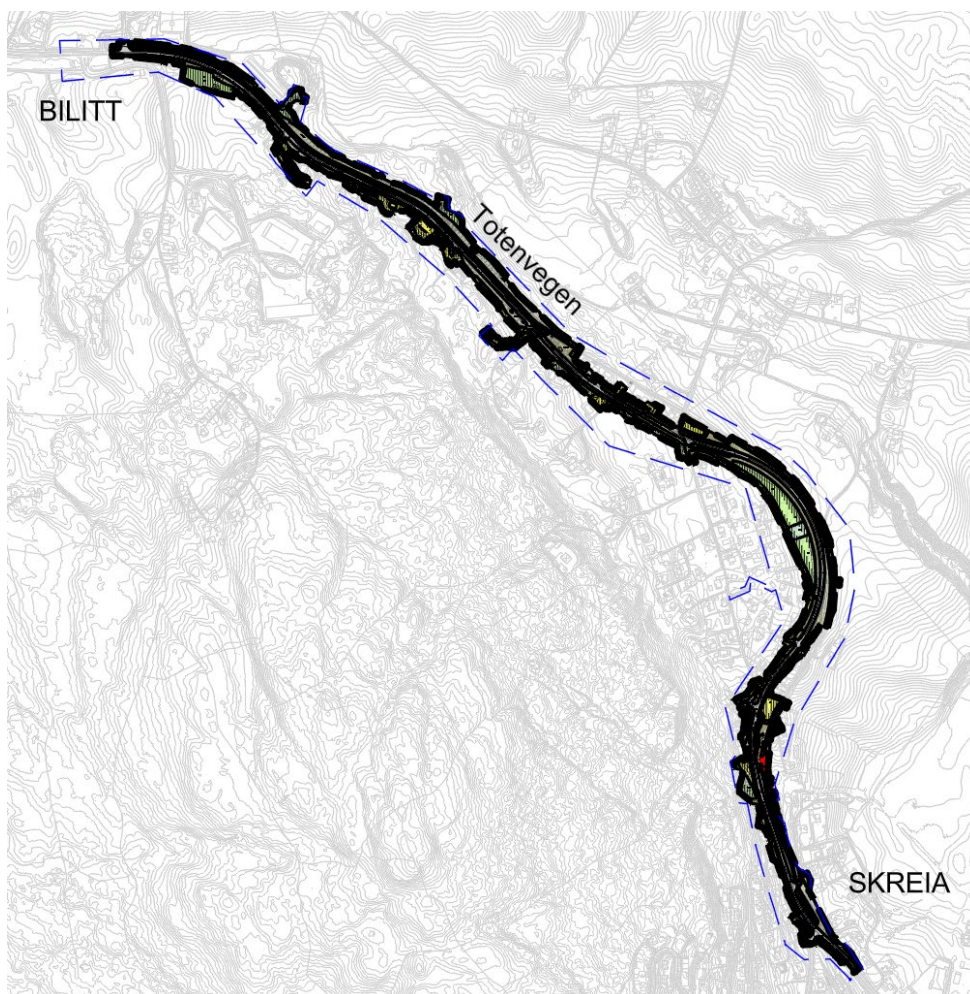
3.3. Beskrivelse av planområdet

Varslet planområde er vist i figur 1 ovenfor og strekker seg langs fv. 33 Totenvegen fra Skreia til Bilitt. Planområdet inneholder først og fremst eksisterende fylkesveg med omkringliggende arealer og eiendommer.

Det er randbebyggelse langs fylkesvegen innenfor hele strekningen, med størst tetthet på sørsiden. Bolighus har svært varierende nærhet til fylkesvegen. Mange boliger ligger under 10 m fra ytterkant av vegskulder, mens enkelte ligger helt ned mot ca 4 m fra ytterkant grøft. Enkelte av eiendommene langs strekningen kan defineres som småbruk.

På nordsiden er det vekslende mellom bebyggelse og landbruksområder. Landbruksområdene strekker seg inn i kulturmiljøet Balke-Lillo/Kapp, som er verneverdig i nasjonal målestokk.

Den tidligere Skreiabanen er ombygget til gang- og sykkelveg, og går langs nordsiden av fylkesvegen på hele strekningen. Avstanden til fylkesvegen er varierende. Generelt ligger gang- og sykkelvegen lavere enn eksisterende veg.



Figur 3: Kart med reguleringsplanens endelige utstrekning sammenlignet med varslet planområde.

4. Beskrivelse av reguleringsplanens løsninger

4.1. Planlagt arealbruk

I tabellene nedenfor framgår hvilken arealbruk som ligger i reguleringsplanen.

Tabell 2: Tabellene viser planlagt arealbruk fordelt på arealformålene i reguleringsplanen.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1110 - Boligbebyggelse (29)	23951,6
1111 - Boligbebyggelse, frittliggende småhus	190,8
1130 - Sentrumsformål	36,9
1510 - Energianlegg	41,0
Sum areal denne kategori:	24220,3
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Kjøreveg (22)	31118,8
2015 - Gang- og sykkelveg (14)	7601,1
2019 - Annen veggrunn, grøntareal (47)	54286,7
2073 - Kollektivholdeplass (9)	1603,2
Sum areal denne kategori:	94609,8
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m²)
3060 - Vegetasjonsskjerm (3)	290,1
Sum areal denne kategori:	290,1
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (m²)
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (22)	21672,4
5210 - Spredt boligbebyggelse	1011,2
Sum areal denne kategori:	22683,6
Totalt alle kategorier: 141803,9	

Tabell 3: Tabellen viser omfang av hensynssoner

Hensynssoner	
§12 - 6 - Hensynssoner	Areal (m²)
320 - Flomfare (2)	805,0
560 - Bevaring naturmiljø (3)	1223,1
Sum areal denne kategori:	2028,0
Totalt alle kategorier: 2028,0	

Tabell 4: Tabellen viser omfang av bestemmelsesområder

Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelseområder	Areal (m²)
Midlertidig bygge- og anleggsområde (27)	47389,0
Sum areal denne kategori:	47389,0
Totalt alle kategorier: 47389,0	

4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

4.2.1. Vegløsninger

Reguleringsplanen innebærer at fv. 33 mellom Skreia og Bilitt får gjennomgående 7,5 m vegbredde, pluss normert breddeutvidelse i svinger, som tar høyde for sleperadius for hengeren til vogntog. Vegen med tilhørende grøfter og sideterreng er dimensjonert for 60 km/t. Fartsgrense er ikke en formell del av reguleringsplanen. Reguleringsplanens løsninger legger til grunn at i eksisterende fartsgrenser i hovedsak opprettholdes. Dette innebærer 60 km/t fra Bilitt til Vennevold, og 50 km/t mellom Vennevold og Skolevegen. Eksisterende 40-sone i Skreia sentrum vil forlenges til nord for krysset med Skolevegen.

Mellom Bilitt og Vennevold ligger utbedret veg i grove trekk i eksisterende trase, men ikke i samme linje.

Nord for Vennevold-krysset vil vegen forskyves en kjørebane mot sørvest. Sør for Vennevold-krysset blir det ny veg i en kort omlegging, før vegen kommer inn på eksisterende trase mellom Bernsgutua og Mjærum/Allestan (se vurdering av alternativer under 4.3.1). Herfra

følger utbedret veg eksisterende trase mot Skolevegen, hvor veglinjen justeres noe mot nord. Se nærmere beskrivelse i kap. 4.2.3.

Veglinjen/senterlinjen er justert på hele strekningen og tilpasset til vegnormalkrav, omkringliggende terreng, tiliggende eiendommer, avkjørsler og gang- og sykkelveg. Vegen vil oppleves som en nybygd veg etter ferdigstillelse.

Veggrøftene får normert bredde og dybde, for å godt kunne ivareta overvannshåndtering og snøopplag. Grøftene blir om lag 3 m brede, pluss evt skråningsutslag videre mot terreng. På grunn av behovet for bredere grøfter og noe bredere veg, vil det bli behov for støttemurer mot flere eiendommer for å redusere inngrepene. Stikkrenner langs hele strekningen blir oppdimensjonert og fornyet.

Bilde som viser geometri av hele strekningen.

4.2.2. Bussholdeplasser og krysningspunkt for myke trafikanter

Alle eksisterende bussholdeplasser erstattes med nye holdeplasser etter vegnormalens krav. Ved Hjemli etableres ny holdeplass i retning mot Skreia, hvor det kun er holdeplass i retning Bilitt i dag.

Det etableres en ny bussholdeplass på begge sider av vegen ved Totenvegen 570. Dette fordi det er lang avstand mellom eksisterende holdeplass ved Vennevold og neste holdeplass mellom Totenvegen 528 og 540.

De fleste bussholdeplassene vil ha egen plattform som også fungerer som gangveg til nærliggende adkomster. Unntaket er sørgående holdeplass mellom Totenvegen 528 og 540 og ved Totenvegen 570 da disse kobles direkte til tilknyttede avkjørsler. Boligeiendommer som ikke har direkte tilgang til bussholdeplass forutsettes at må krysse vegen og følge gang- og sykkelvegen frem til nærmeste bussholdeplass.

4.2.3. Kryss, avkjørsler og sideterreng

Utbedring av fv. 33 mellom Skreia og Bilitt berører følgende kryss:

- Kryss med Kjørkelinna/Vennevold-krysset: Stigningen i veglinjen for Kjørkelinna er tilpasset noe for bedre utkjøring i fylkesvegen. Stigningen er innenfor kravene i vegnormalen. Utfordringene i krysset i eksisterende situasjon er først og fremst knyttet til manglende frisikt i begge retninger. Siden utbedret fylkesveg er justert noe mot sørvest så skaper det et flatere parti inn mot fylkesvegen, som hjelper både for stigningen og frisikten. I tillegg er huset i Kjørkelinna 2 regulert innløst/revet. Dette vil gi et langt mer åpent kryss.
- Beinvegen ved Vennevold: krysset har grei sikt og utforming i eksisterende situasjon. Justert veglinje for fylkesvegen muliggjør en ny utforming hvor Beinvegen går i rett

linje mot fylkesvegen. Krysset blir fortsatt et forskjøvet T-kryss med den nye løsningen, men løsningen sparer areal sammenlignet med eksisterende løsning

- Beinvegen ved Hjemli: krysset har i dag svært dårlig sikt og har en bratt bakke rett ved fylkesvegen. Beinvegen er svært smal. Reguleringsplanen innebærer at krysset med Beinvegen trekkes ca 30 m sørover for å skape slakere stigning og bedre sikt. Ved nytt kryss med Beinvegen etableres det også ny busslomme (retning Skreia) og nytt krysningspunkt for gående og syklende over til gang- og sykkelveg og busslomme ved Hjemli (retning Bilitt).
- Kryss med Skolevegen: Skolevegen har i dag en svak utforming, med relativt stor helning og skrå tilfart inn på fylkesvegen, som muliggjør høy fart for kjørende som kjører inn i Skolevegen fra fv. 33 nordfra. Det er også en bratt avkjørsel til boligvegen Bakken, som kommer skrått inn i krysset skolevegen/ fylkesvegen. Krysset er også utflytende for myke trafikanter. Reguleringsplanen innebærer at fylkesvegen flyttes noe mot nordøst for å gi bedre plass til et bedre utformet kryss der skolevegen kommer vinkelrett inn på fylkesvegen med bedre stigningsforhold, gangfelt til bussholdeplassen er trukket inn i Skolevegen, og der boligvegen Bakken også kommer mer vinkelrett rett på Skolevegen.
- Kryss med Mjøsvegen (Bilitt): Gangfeltet over Mjøsvegen flyttes lenger bort fra fv. 33 Totenvegen slik at det blir plass til en bil mellom Totenvegen og gangfeltet.

Alle direkte-avkjørsler og kryss til fylkesvegen berøres av utbedring av fylkesvegen. For å oppnå god trafikksikkerhet er en rekke avkjørsler slått sammen til felles avkjørselspunkt. Alle avkjørsler er utformet for å gi god frisikt og slake stigningsforhold inn mot fylkesvegen.

Atkomstvegen til Hjemli ligger i reguleringsplanen i tråd med nylig vedtatt reguleringsplan for boligområdet. Det er foretatt mindre justeringer på denne som følge av at stigningen på atkomsten i vedtatt reguleringsplan for boligområdet, ikke var tilpasset høyden på eksisterende gang- og sykkelveg.

Virksomheter for avkjørsler for hver enkelt eiendom er beskrevet i kap. 6.4 i dette dokumentet.

4.2.4. Hensynet til tilliggende boligeiendommer

Stort sett alle eiendommer langs strekningen blir berørt av regulerte løsninger der eiendommen grenser mot fylkesvegen, i varierende grad. Dette gjelder justeringer i veglinje, grøfter, sideterreng, voller og avkjørsler. Gjennom løsningsutviklingen har forslagsstiller jobbet for å holde inngrep på et moderat nivå.

Seks eiendommer blir berørt i større grad enn de øvrige. Av disse vil fem bli innløst og grunneier erstattet det tapet innløsningen medfører. Dette gjelder følgende eiendommer:

- Eiendommen 71/13: Totenvegen 490/492 erverves og innløses i sin helhet. Arealet er i reguleringsplanen regulert til LNRF-område.
- Eiendommen 68/11: Totenvegen 581 innløses
- Eiendommen 68/16: Totenvegen 596 innløses
- Eiendommen 66/3: Totenvegen 606 huset innløses og arealet blir vegformål. Den sørlige delen av eiendommen benyttes til atkomst til Totenvegen 608.
- Eiendommen 57/68, 60/4: Kjørkelinna 2: bolighuset innløses

Eiendommen 57/11, Totenvegen 643, må avgi grunn i en bred stripe på den nordøstre delen av eiendommen.

Eiendommen Totenvegen 668 berøres også nevneverdig. Denne eiendommen ville imidlertid blitt sterkere berørt dersom utbedring hadde skjedd i eksisterende trase (uten kort omlegging).

Virkninger av regulerte løsninger for hver enkelt eiendom er beskrevet i kap. 6.4 i dette dokumentet.

Reguleringsplanen legger til rette for utstrakt bruk av voller langs utbedret fv. 33. Dette gjelder spesielt på sørvestsiden av vegen i området mellom Vennevold og Hjemli. Dette grepet er gjort for å skjerme tilliggende eiendommer for støy og innsyn. Vollene vil ligge på utsiden av grøftene og vil bli bygget med bruk av overskuddsmasser fra anleggsarbeidet og vil dermed samtidig bidra til redusert massetransport.

4.2.5. Midlertidig anleggsområde

For å kunne bygge utbedret veg og øvrige regulerte løsninger så er det nødvendig med arealer for anleggsarbeid. Arealer til dette er i reguleringsplanen regulert som midlertidig anleggsområde (bestemmelsområde). Dette gir Innlandet fylkeskommune hjemmel til å erverve arealene midlertidig, for anleggsperioden. Det er knyttet reguleringsbestemmelser til hvordan arealet kan benyttes og hvordan det skal istandsettes.

Arealet strekker seg generelt 5 m på utsiden av alle tiltak innenfor reguleringsplanen som skal bygges. Noen steder avvikes dette av ulike grunner, som for eksempel der hvor det er behov for å skifte ut eller legge nye kabler/ledninger/ rør utenfor vegtiltaket for øvrig.

4.3. Vurderte alternativer

Som beskrevet i kapittel 3.2 er denne reguleringsplanen basert på utredning og forprosjekt for fv. 33 gjennom Østre Toten. Det er også i reguleringsplanprosessen vurdert ulike veglinjer i området ved Vennevold, samt løsninger for Bilitt-krysset.

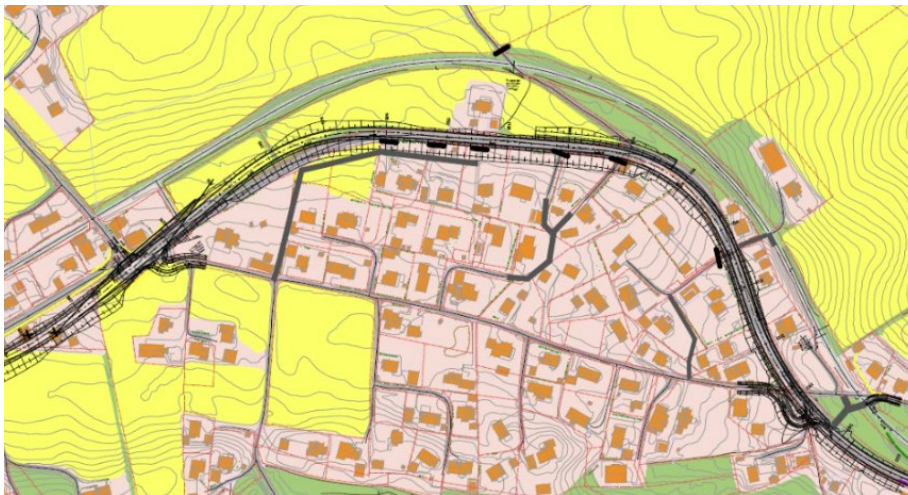
4.3.1. Veglinjer vurdert i reguleringsplanprosessen

I varsel om planoppstart informerte Innlandet fylkeskommune om at utbedring av fylkesvegen i hovedsak ville skje innenfor eller langs eksisterende trase, men at det i reguleringsplanprosessen skulle vurdere omlegging av fylkesvegen på deler av strekningen dersom det kunne gi økt trafiksikkerhet og samlet sett en bedring av bomiljø.

I første del av reguleringsplanprosessen ble det vurdert ulike alternative løsninger for strekningen mellom Vennevold-krysset og Hjemli. Bakgrunnen for at ulike alternativer ble vurdert for denne strekningen er at den er mest ulykkesbelastet og har høy grad av nærføring mot boligområdet rundt Beinvegen. Tre ulike alternativer ble vurdert innenfor denne strekningen

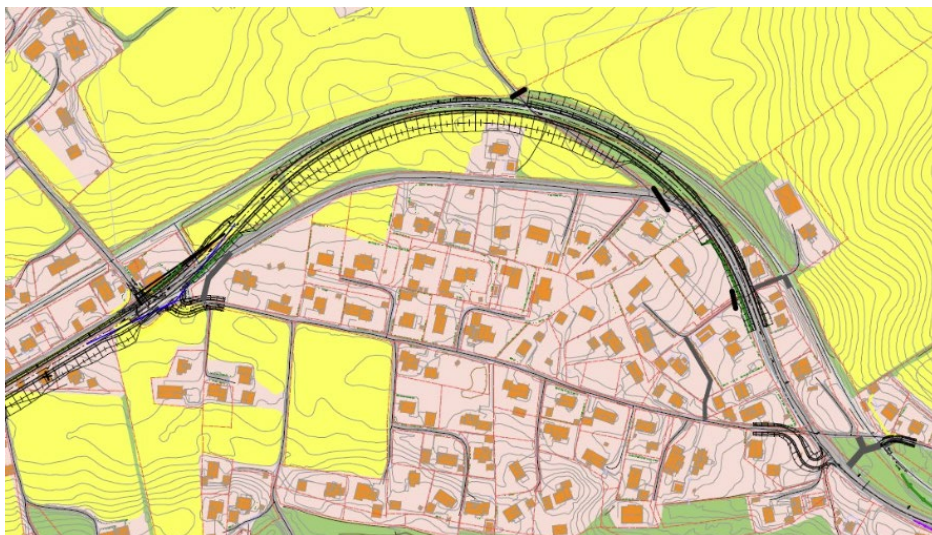
- utbedre eksisterende veg Vennevold-Hjemli
- kort omlegging Vennevold-Bernsgutua.
- lengre omlegging langs Skreiabanen: Vennevold-Hjemli

Virkninger av de vurderte alternativene, vurdert opp mot tema for konsekvensutredningen er sammenstilt i konsekvensutredningens kapittel 1.3.1. Denne sammenstillingen ble i prosessen brukt som en del av grunnlaget for valg av alternativ.



Utbedring av eksisterende veg mellom Vennevold og hjemli var utgangspunktet for vurderingene. Denne løsningen gir behov for omfattende støyskjerming og omlegging av avkjørsler. Kombinasjonen av

Figur 4: Figuren viser utbedring i eksisterende trase mellom Vennevold og Hjemli. avkjørselsomlegginger og støyskjermer er krevende, da atkomst krever åpning i støyskjermer, og derav behov for dobbel/overlappende støyskjerming i stor grad. Siden denne delen av boligområdet er eksponert mot kulturlandskapet Balke/Lillo, ville det gitt betydelig påvirkning for landskap, jf. vedlagte konsekvensutredning. Løsningen gir omfattende behov for grunnnerverv på eiendommene langs veien, samt mulig innløsning av en eller flere boliger. Fylkesvegens kurvatur ville fortsatt hatt to relativt skarpe svinger, som er ugunstig for trafiksikkerheten. Beslag av dyrket mark øst og vest for gårdstunet på 57/11, samt på 57/23.

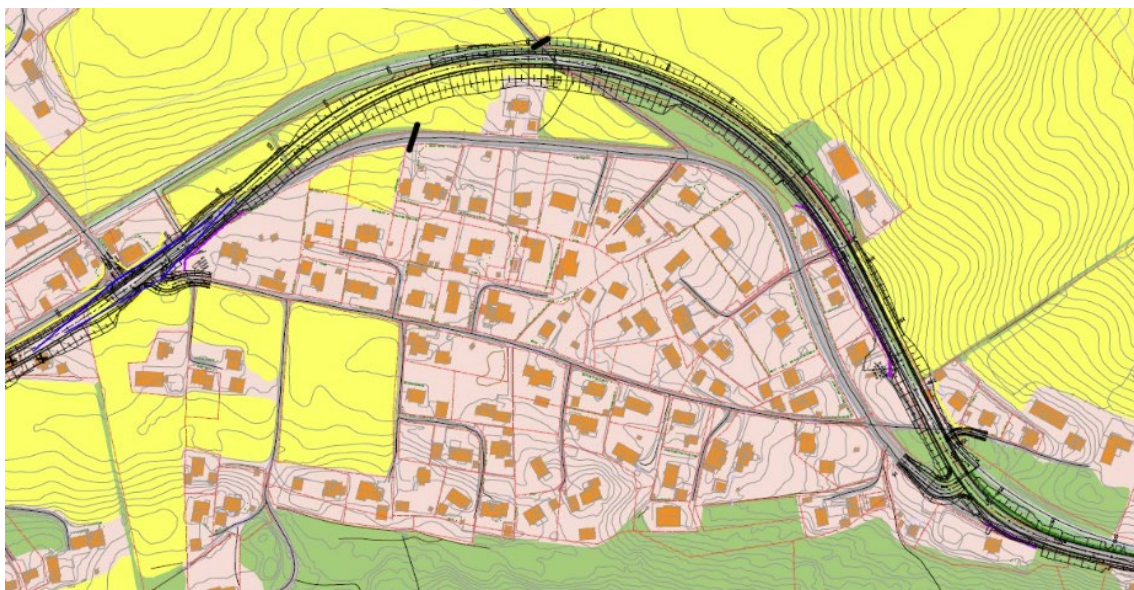


Figur 5: Figuren viser kort omlegging mellom Vennevold og Bernsgutua/Hjemli.

Kort omlegging gir vesentlig økt trafiksikkerhet ved at vegen flyttes bort fra deler av det tettbygde boligområdet og at vegens kurvatur blir i tråd med vegnormalkrav. Støynivået på eiendommene langs eksisterende veg vil reduseres betraktelig (mellom

6 og 13 dB reduksjon). Eiendommen 57/11 blir påvirket negativt av et stort inngrep. Løsningen gir beslag av dyrka mark mellom eksisterende fylkesveg og gang- og sykkelveg, på eiendommene 57/23 og 57/11.

Lang omlegging innebærer ny fylkesveg i traseen til eksisterende gang- og sykkelveg, med etablering av ny gang- og sykkelveg langs nordøst-siden av ny fylkesveg. Lang omlegging gir en god kurvatur på vegen og flytter vegen bort fra det tettbygde boligområdet, som får støyreduksjoner på mellom 6 og 13 dB. Samtidig gir alternativet store negative virkninger for eiendommene ved Allestan/Mjærum/Hjemli, hvor vegen kommer tett på om lag 7 boliger (pluss eventuelle nye ved regulert boligområdet på Hjemli). Dette gir vesentlig økt støy og betydelige negative virkninger for nærmiljø. I tillegg reduseres kvaliteten av gang- og sykkelvegen, som rekreasjonskorridor, vesentlig. Lang omlegging innebærer beslag av landbruksjord på 57/23, 57/11, 57/4 og 57/16.



Figur 6: Figuren viser lang omlegging mellom Vennevold og Hjemli.

Sammenligning av virkninger mellom de ulike trasealternativene framkommer i vedlagte konsekvensutredning, kap 1.3.1.

Utbedring av eksisterende veg ble valgt bort som følge av mangelfull trafikkssikkerhet og behov for omfattende inngrep og erverv i en rekke boligeiendommer som følge av omlegging av avkjørsler og støyskjerming.

Lang omlegging valgt bort som løsning på bakgrunn av stor negativ virkning for gang- og sykkelvegen og en rekke boligeiendommer, samt inngrep i en naturtype ved Mjærum.

Kort omlegging ble valgt da den gir en klar positiv virkning for trafikkssikkerheten og stor bedring for nærmiljø og reduksjon i støynivå for sju boliger. Løsningen gir negativ virkning for dyrket mark inkludert gårdstun på det aktuelle småbruket.

4.3.2. Bilitt-krysset

Innlandet fylkeskommune har i prosessen sett på ulike løsninger for Bilitt-krysset, og da i hovedsak løsninger som kan gi bedre trafikkssikkerhet for gående og syklende. Dialog med ulike brukergrupper og vurderingene som er gjort i prosessen tilsier at det ikke er utfordringer med verken kapasitet eller trafikkssikkerhet for kjørende trafikk.

For gående kan kryssing av fv. 33 oppleves utrygt. Det er gjort tellinger av myke trafikanter i kryssområdet, både ved tilrettelagt kryssing over fv. 33 Totenvegen og gangfelt over fv. 2366 Mjøsvegen. Tellingene viser at det er få kryssende over Totenvegen (8 i makstimen en hverdag i mai), og noen flere i Mjøsvegen. I Mjøsvegen var det flere som ikke brukte gangfeltet, men som krysset lengre inn i Mjøsvegen.

Gangfeltet over Mjøsvegen flyttes lenger inn slik at det blir plass til en bil mellom Totenvegen og gangfeltet. Dette vil øke trafikkssikkerheten.

I dag er det en tilrettelagt kryssing over fv. 33 Totenvegen. Trafikkssikkerheten er regnet som ivaretatt i eksisterende løsning, med tilfredsstillende friskt og belysning. Det har ikke vært politiregistrerte ulykker i krysningspunktet. Innlandet fylkeskommune har forståelse for at krysningspunktet kan oppleves utrygt grunnet trafikkmengden på fv. 33 og hastigheten. Dette er et godt eksempel på et kryss hvor den reelle trafikkssikkerheten er god, mens den opplevde tryggheten ikke nødvendigvis er det. I teorien vil dette øke oppmerksomhetsnivået for den som krysser, noe som er positivt for den reelle tryggheten.

Følgende løsninger er vurdert i prosessen for krysningspunktet over fv. 33 ved Bilitt:

- Løsning med planskilt kryssing med kulvert under vegen er blitt vurdert. Løsningen krever en dybde på over ca 4 m for å få til løsning som kan driftes med traktor. Utformet etter krav om universell utforming for stigning (maks 5 %) vil dette bli en omvei for gående, i en slik grad at den sannsynligvis ikke vil bli brukt av mange. Følgen vil være at myke trafikanter fortsatt krysser vegbanen i plan, selv om det da ikke blir tilrettelagt for dette. Kjørende vil ikke forvente myke trafikanter i vegbanen i

en situasjon hvor undergang er etablert, noe som kan forsterke utfordringen med mangelfull trafiksikkerhet.

- Det er ikke ønskelig å sette ned fartsgrensa ved Bilittkrysset. Dette innebærer at gangfelt i utgangspunktet ikke er tillatt. Eneste mulighet for gangfelt i 60 km/t er signalregulert gangfelt. Dette krever godkjent fravik fra vegnormalene fra Vegdirektoratet. Innlandet fylkeskommune har søkt fravik og er i dialog med Vegdirektoratet om løsningen. På høringstidspunktet foreligger det ikke fravik.
- En annen mulig løsning er tilrettelagt kryssing (som i dag) med midtøy i fylkesvegen, som gjør at man som fotgjenger kun krysser ett kjørefelt om gangen og har et trygt stoppested mellom kjørefeltene.

Siden krysningspunktet ligger i et område hvor fylkeskommunen og kommunen er grunneiere vil det være mulig å finne løsninger også uten reguleringsplan. Innlandet fylkeskommune vil følge opp dette og er åpen for å gjøre eventuelle endringer dersom det er hensiktsmessig.

5. Miljø- og klimaregnskap

Klima og miljø er en av de sentrale prosjektforutsetningene når Innlandet fylkeskommune vurderer løsningsvalg for prosjekter på fylkesvegnettet. Utbedring av eksisterende veg gir langt lavere klimagassutslipp enn ny veg igjennom skog og dyrket mark, som har vært utredet i tidligere utredninger.

Arealbruksendringer

I forbindelse med utredning av vegløsninger for fv. 33 i Østre Toten ble det gjort beregninger av utslipp som følge av arealbruksendringer for nye vegløsninger mellom Lena og Skreia. Beregningene omfatter utslipp som følge av arealbruksendring fra eksisterende situasjon (arealressurskart AR5: skog, myr, dyrket mark, osv) til vegformål. Alt utslipp fra anleggsmaskiner, transport av masser og produksjon av byggematerialer kommer i tillegg.

Beregningene viste at ny fylkesveg mellom Lena og Skreia, via Krabyskogen og sør for Kvemsåsen (linje fra kommuneplanen), gir store klimagassutslipp fra arealbruksendringer. Tilsvarende klimagassutslipp for Skoglinja, som gikk langs foten av Kvemsåsen mellom Bilitt og Hjemli gir lavere utslipp siden strekningen med ny veg var langt kortere enn strekningen Lena-Skreia.

Utbedring i eksisterende trase medfører i utgangspunktet svært lite klimagassutslipp av arealbruksendringer, siden tilnærmet alt areal er opparbeidet til vegareal eller annet bebyggt areal som bolig, næring, osv. Unntaket her er at reguleringsplanen omfatter en kort omlegging som berører dyrket mark, samt at bredden på vegen og grøfter/sideterreng økes noe som følge av oppfyllelse av vegnormalkrav. Som tabell 3 nedenfor sier, er klimagassutslippet for arealbruksendringer på 965 tonn.

Dette innebærer at utbedring, som er valgt løsning for reguleringsplanen, i utgangspunktet er den av de utredete løsningene som gir lavest klimagassutslipp fra arealbruksendringer. Samtidig hadde utslippene vært enda lavere dersom utbedring av veg var gjennomgående på strekningen, og kort utbedring ikke var en del av reguleringsplanen.

Klimaregnskap

Beregningene for FV33 Skreia-Bilitt er utført ved hjelp av programvaren VegLCA (versjon 6.021). VegLCA er et livsløpsvurderingsverktøy (LCA) utviklet for Statens vegvesen, designet for bruk i planlegging av vei- og jernbaneinfrastruktur. Verktøyet er basert på Excel med formål om å beregne klima- og miljøpåvirkninger fra vei og jernbaneprosjekter. VegLCA benytter en rekke standard utslippsfaktorer etablert i verktøyet og det er disse som er benyttet i beregningene.

Totale budsjettutslippet GWPTotal for prosjektet Fv.33 Skreia-Bilitt er 5 660 tonn CO₂-ekv. Dette tilsvarer 2,17 tonn CO₂-ekv per meter vei. Tabell 3 gir en detaljert oversikt over utslippene. Materiellproduksjon, drift og vedlikehold over livsløpet står for de største utslippene.

Tabell 5: Resultater fra klimagassvurdering i budsjettfase

Budsjett: Klimagassutslipp fordelt på livsløpsfase, tonn CO₂-eq				
Livsløpsfase	GWP_{fossil}	GWP_{biogent}	GWP_{LULUC}	GWP_{total}
A1-A3: Materialproduksjon	922	-14		908
A4: Transport av materialer	348	0		348
A5a: Kapp og svinn er inkludert i A1-A3, detonasjon	0	0		0
A5b: Anleggsmaskiner og massetransport	1 052	0		1 051
A5c: Arealbruksendringer innenfor regulert areal			965	965
A5d: Rundsum poster	0			0
B1: Karbonbinding ved ny- eller reetablering, lagret karbon i biokull		0	59	59
B1-B5: Drift og vedlikehold av infrastruktur, 50 år	1 296	0		1 296
B6a: Energibruk til drift av infrastrukturen, 50 år	902	0		902
B6b: Produsert fornybar energi, 50 år	0	0		0
C1-C4: Rivning, transport, avfallsbehandling og avhending	130	0		130
Sum A1-A3, A4, A5, B1-B5, B6, C1-C4*	4 651	-14	1 024	5 660
B8: Endret utslipp fra transport	0			0
D: Konsekvenser utover systemgrensen			0	0

Masser tilkjørt fra Skreikampen-tunnelen

Innlandet fylkeskommune jobber sammen med Akershus fylkeskommune for å koordinere bruk av tunnelmasser fra Skreikampen-tunnelen til bruk i overbygning i utbedret veg. Dette krever at massene er tilgjengelig for videre bearbeiding tidsnok til bruk i fv. 33 mellom Skreia og Bilitt. Aktørene jobber for å realisere denne løsningen.

Massetransport fra Skreikampen har en kortere distanse enn transport av bergmasser fra eksisterende steinbrudd i regionen.

Transport av tunnelmasse fra Skreikampen til deponi eller gjenbruk på Romerike, kan innebære betydelige utslipp. Dersom tunnelmasse blir brukt i utbedringen mellom Skreia og Bilitt vil også utslippene for transport av masser for Akershus fylkeskommune sitt tunnelprosjekt bli redusert.

6. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

6.1. Kommuneplan og reguleringsplan

Eksisterende situasjon

Kommuneplanens arealdel for Østre Toten er vedtatt 19.6.2019. Fv. 33 ligger i arealdelen som samferdselslinje med tilhørende hensynssone for støy (gul sone). Arealet langs vegen avsatt til «LNRF-areal for nødvendige tiltak for stedbunden næring» og «boligbebyggelse». Nord/nordøst for fylkesvegen ligger hensynssone H550 Landskap som dekker landskapsområdet rundt Balke/Lillo.

Det er flere vedtatte reguleringsplaner innenfor varslet planområde for reguleringsplan for fv. 33 Skreia-Bilitt.

- Reguleringsplanen «Mjøsvegen 1139» (Goman bakeri) vedtatt 13.11.2024
- Reguleringsplanen «Fv. 92 Bilitt-Kapp», vedtatt 25.5.2000. Denne dekker det som i dag er fv. 2366 Mjøsvegen fra Bilitt og deler av krysset.
- Reguleringsplanen «Holdeplass fv. 33 Bilitt» vedtatt 13.12.2017
- Reguleringsplanen «Bilitt næringspark» vedtatt 17.6.2010
- Reguleringsplanen «Vesterløkken» vedtatt 21.5.1992
- Reguleringsplanen «Hjemli» vedtatt 29.9.2025

Virkninger av reguleringsplanen

Utbedret fv. 33 er hovedsakelig i tråd med samferdselslinje i kommuneplanens arealdel. Det vil bli marginale justeringer på veglinja generelt, mens det mellom Vennvold og Bernsgutua blir et større avvik. På denne strekningen er fylkesvegen regulert på et område avsatt til LNRF-areal og er dermed i strid med kommuneplanens arealdel.

Veglinjen i reguleringsplanen for fv. 33 Skreia-Bilitt vil legges til grunn for endring av samferdselslinja i neste rullering av kommuneplanens arealdel.

Reguleringsplanen for fv. 33 Skreia-Bilitt vil erstatte deler av reguleringsplanene «Mjøsvegen 1139», «Fv. 92 Bilitt-Kapp» og «Bilitt næringspark» ved Bilitt-krysset. Reguleringsplanene erstattes nesten utelukkende kun for areal som er offentlig vegareal i eksisterende situasjon. Byggeområder i nevnte reguleringsplaner påvirkes ikke.

Reguleringsplanen for fv. 33 Skreia-Bilitt erstatter også delvis reguleringsplanen «Hjemli», for området mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen. Løsningene i reguleringsplanen for fylkesvegen samsvarer i stor grad med løsningene som er valgt i reguleringsplanen for Hjemli.

6.2. Veg og trafikkforhold

Eksisterende situasjon

Fv. 33 har i eksisterende situasjon en trafikkmengde på 5800 kjøretøy/døgn nord for Vennevold og 5660 kjøretøy/døgn sør for Vennevold. Fartsgrensen er 60 km/t fra Bilitt og omtrent fram til starten av den tette bebyggelsen ved Vennevold, om lag 400 m nordvest for Vennevoldkrysset. Herfra er det 50 km/t fartsgrense helt ned til kryss med Skolevegen, hvor fartsgrensen blir 40 km/t.

Fylkesvegen har varierende vegbredde mellom 5,5 og 7 m, og har en linjeføring med flere kurver (svinger) og kontrakurver. Det er ikke gjennomgående breddeutvidelse i kurver som tar høyde for sporing. Grøfter er til dels svært smale og grunne og til dels nesten fraværende. På de deler av strekningen som ligger på fylling så er sideterrenget generelt bedre.

Krysset på Vennevold med Kjørkelinna har svært dårlig sikt og det er også rapportert om utfordringer med å komme i gang etter stopp i perioder vinterstid på grunn av stigningsforhold. Kryss med Beinvegen ved Vennevold har god utforming. Krysset med Beinvegen ved Hjemli er uoversiktlig, og det er dårlig sikt og stor bratt i Beinvegen mot fylkesvegen. Krysset med Skolevegen preges også av at denne kommunale veggen har bratt stigning helt inntil krysset.

Det er et krysningsspunkt i opphøyd gangfelt ved Vennevold. Det er også to krysningsspunkter ved Skolevegen, hvor begge har utfordringer knyttet til plassering og linjeføring. Gangfeltet nord for Skolevegen har ikke fortau eller gang og sykkelveg på sørsiden. Det er flere punkter på strekningen hvor kryssing av myke trafikanter skjer, men hvor det ikke er spesiell tilrettelegging.

Det er et stort antall direkteavkjørsler til private eiendommer. Med unntak av noen få, er avkjørslene generelt preget av dårlig sikt og bratt signing opp til, eller ned mot, fylkesvegen. Kombinasjonen av dette gjør at langt de fleste avkjørsler utgjør trafikkfarlige punkter både for eiere og brukere av avkjørslene, og trafikken som passerer på fv. 33.

Bussholdeplasser finnes ved Totenvegen 540/528, Vennevold-krysset, Hjemli (kun i retning Bilitt) og ved Skolevegen. Alle bussholdeplassene har en utforming som er utdatert.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanens løsninger gir en markant forbedring av trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper, langs hele strekningen. Vegløsningene forholder seg til vegnormalkrav. Det er kombinasjonen av utbedringer av eksisterende veg, kort omlegging Vennevold-Bernsgutua,

oppgraderte/nye kryss med sideveger, omfattende utbedring av atkomster, og nye bussholdeplasser, som samlet sett er grunnlaget for den markante forbedringen.

Virkningsvurdering i reguleringsplanen tar utgangspunkt i at trafikantene overholder sine plikter i trafikken, herunder fartsgrensene. Strekningen har vært preget av tidvis høyt fartsnivå, sammenlignet med skiltet fartsgrense. Når fylkesvegen nå får bedre linjeføring og økt bredde vil trafikksikkerheten i utgangspunktet heves betraktelig. Likevel kan man risikere at fartsnivået blant enkelte kjøretøy øker.

Tiltak som fotobokser og strekningsmåling inngår ikke i reguleringsplan. Eventuell etablering av slike tiltak er egne prosesser uavhengig av reguleringsplan.

Alle avkjørsler får vesentlig bedre trafikksikkerhet enn de eksisterende. Avkjørsler er utformet slik at krav til friskt tilfredsstilles og kjøretøyklasse lastebil (inkl. større brannbiler) kan trafikkere i kjøremåte C (bruk av hele arealet i sideveg og hovedveg). De fleste brannbiler og for eksempel renovasjonskjøretøy kan bruke kjøremåte B (bruk av eget kjørefelt i hovedveg og hele kjørebredde i sideveg).

Kryssene mellom fv. 33 og Skolevegen, Beinvegen nord og sør, og Kjørkelinna blir vesentlig oppgradert for å gi hensiktsmessige stigningsforhold og friskt i henhold til vegnormalkrav. Kryss er dimensjonert for lastebil eller vogntog med kjøremåte B (bruk av eget kjørefelt i hovedveg og hele kjørebredde i sideveg).

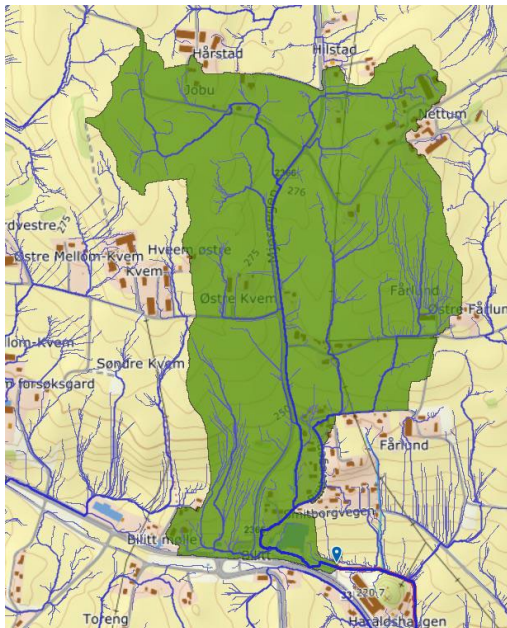
Bussholdeplasser får ny utforming med nok manøvreringsplass og tilfredsstillende siktforhold. Dette gir god trafikksikkerhet både for reisende med buss, og sammen med øvrige gang- og sykkelløsninger god sikkerhet for gående til og fra holdeplassene.

Se ellers kap. 4.2 for utfyllende beskrivelse av vegløsninger som inngår i reguleringsplanen.

6.3. Overvannshåndtering

Eksisterende situasjon

Kvemsåsen ligger sørvest for planområdet og har varierende helling mot planområdet, med enkelte dreneringslinjer. Nord og øst for strekningen ligger en grunn dal, med et litevassdrag i bunnen, som går fra Bilitt mot Lenaelva.



Figur 7: Nedbørsfelt for aktsomhetsområde ved Bilitt.

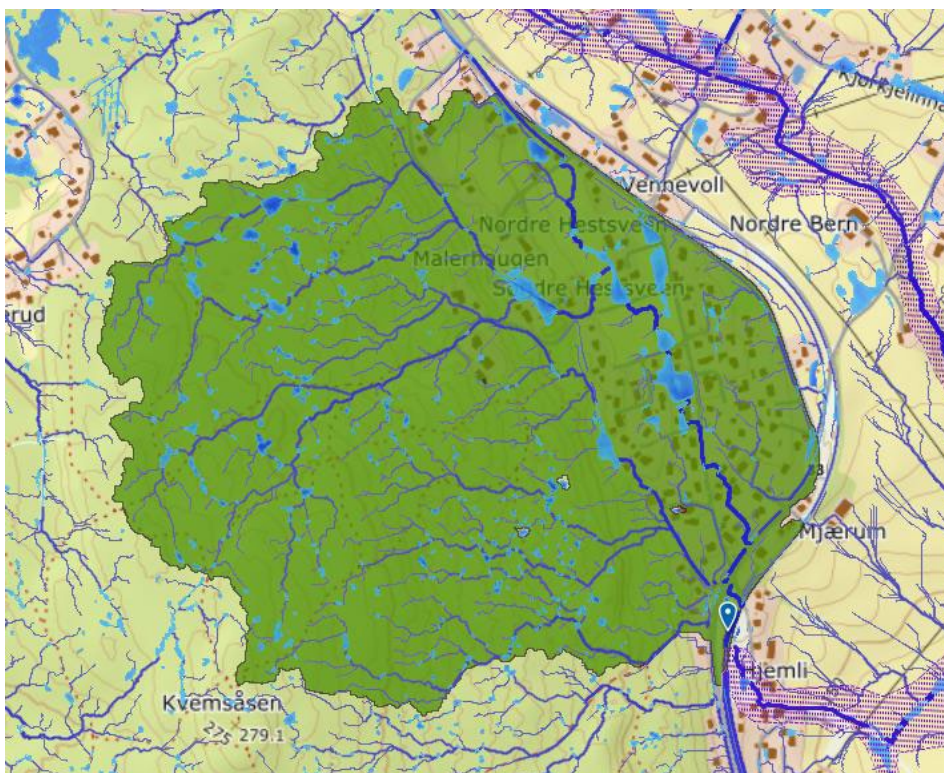
Det er ingen aktsomhetsområder for flom som dekker planområdet. Det ligger to aktsomhetsområder for flom i ytre deler av planområdet, som berører planområdet ved Bilitt og ved Hjemli.

Aktsomhetsområdet ved Bilitt har avrenning fra området ved Hveem- og Kvern-gårdene, mot bakeriet, og dekker videre bekkeområdet i dalbunnen mellom fv. 33 og Balke-Lillo, helt ned til Lenaelva.

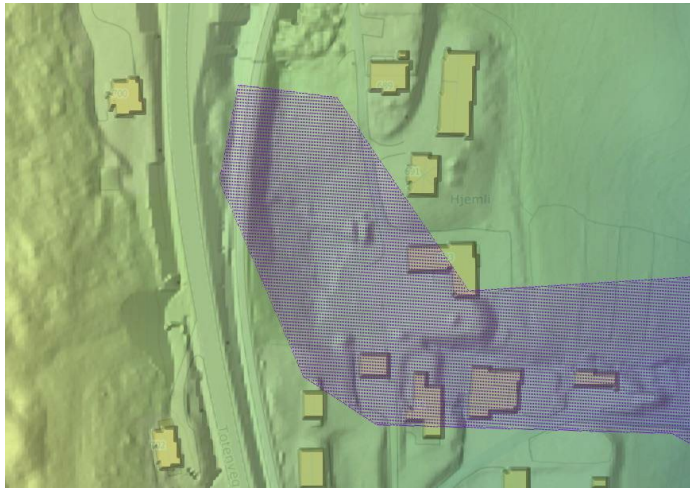
Det andre aktsomhetsområdet ligger fra Hjemli og nedover mot Hågåbakken og Lenaelva.

Aktsomhetsområdet får avrenning fra nedbørsfeltet på Kvemsåsen, som passerer fv. 33 ved Hjemli, før det fortsetter ut i aktsomhetsområdet. Se figur 8.

Det er ikke registrert aktsomhetsområde for noen skredtyper i eller nær planområdet.



Figur 8: Figuren viser nedbørsfelt på Kvemsåsen som har avrenning mot planområdet



Figur 9: Figuren viser aktsomhetsområdet ved Hjemli.



Figur 10: Aktsomhetsområde ved Bilitt.

Virkninger av reguleringsplanen

Det er utført en overvannsflomvurdering basert på vegnormalene N200:2024 Vegbygging og N240:2023 Vannhåndtering. Disse gjelder vannhåndtering langs vei og for vurdering av stikkrenner og kulverter under veier. Fagrapport med overvannsberegninger er lagt ved reguleringsplanen.

Ut fra en gjennomsnittlig trafikkmengde på 5660 kjøretøy/døgn er strekningen etter N200:2024 definert i sikkerhetsklasse V3. Gang- og sykkelvegen skal ha samme sikkerhetsklasse som veien. Da er konsekvensen av flom og flomskader stor og en skal dimensjonere for 200-års hendelse for både vassdrag og flomveier (Statens Vegvesen, 2024).

For små nedbørsfelt mindre enn 10 km², skal det benyttes klimafaktor på 1,4 uavhengig av fylke og feltegenskaper. Resultatene fra overvannsflomvurderingen er benyttet til å finne

anbefalt dimensjon for stikkrenner og grøfter langs utbedret/ny fylkesvei 33 mellom Skreia og Bilitt, og dermed sikre strekningen mot værhendelser knyttet til overvann.

Det er planlagt 11 nye stikkrenner som erstatning for eksisterende stikkrenner på strekningen. Vedlagte rapport for overvannsberegninger viser vurderingene som er gjort.

Ifølge beregningene er det ingen reell flomfare for ny vei og gang- og sykkelvei fra aktsomhetsområdet for flom ved Bilitt. Modelleringen viser at flomvannet passerer sør for bygget på Mjøsvegen 1139 (bakeriet), og renner mot øst langs parkeringen, før det renner mot nord og ned i drenggrøfta. Flomfaren regnes som avklart. Reguleringsplanen har dermed ikke videreført hensynssone/faresone flom H320 som ligger i kommuneplanen, med grunnlag i aktsomhetskart fra NVE Atlas.

Avrenning fra nedbørsfeltet i Kvemsåsen, ved Hjemli, er også beregnet (kap. 6.3.2 i overvannsrapport). Eksisterende overvannsrør/kulverter under gang- og sykkelvegen og forbi Hjemli har ikke kapasitet for mer vann. Tiltaket som ligger i reguleringsplanen, er oppdimensjonering av eksisterende stikkrenne nord for regulert avkjøring til Hjemli, som vil ta flomvann. Det vil fortsatt tilføres noe vann til arealet mellom vegen og gang- og sykkelvegen, inn til lågurtseljeskogen, vann denne skogen er avhengig av for å gjenetableres. Men i en flomsituasjon vil vannet altså føres nord for Hjemli.

6.4. Eiendomsforhold og naboer

Strekningen framstår i dag med utdaterte vegløsninger, og utdaterte sidearealer/grøfter og atkomster til boliger. En rekke atkomster er trafikkfarlige, med dårlig sikt og bratt stigning, opp mot fylkesvegen, eller ned fra eiendommer.

For å oppnå gode vegløsninger samt sideterreng og trafikksikre atkomster, er det behov for å ta et større grep ved utbedring av fylkesvegen. Dette er ikke mulig å få til uten inngrep på tilstøtende eiendommer. Inngrepene er generelt forsøkt holdt på et moderat nivå, så langt som mulig. De fleste eiendommer berøres av omlegging av atkomster i ulikt omfang.

Reguleringsplanens løsninger innebærer at fem eiendommer innløses (se orientering i kap. 4.2.4). Bakgrunnen for innløsning er behov for økt plass til å etablere normerte veg- og atkomstløsninger. Innløsning av aktuelle boligeiendommer er i seg selv en inngripende løsning for de eiendommer det gjelder, men er generelt valgt for å redusere de samlede inngrepene i de områdene de ligger.

Innløsning av Totenvegen 581 sparer større inngrep/innløsning av tre eiendommer på motsatt side. Innløsning av Totenvegen 596 og 606 sparer større inngrep eller mulig innløsning av sju eiendommer på motsatt side av vegen. Innløsning av Kjørkjelinna 2 sparer området for en større vegomlegging, som ville vært nødvendig for å etablere et godt kryss mellom Kjørkjelinna og Totenvegen, med huset i behold.

Nedenfor følger en oversikt over eksisterende situasjon for alle eiendommer langs strekningen og en vurdering av virkninger av reguleringsplanens løsninger, for hver enkelt av dem.

Eiendom Gnr/bnr/adresse	Eksisterende situasjon	Virkning av reguleringsplanen
71/18 Framgutua 19	Bolighus ligger tett på fylkesvegen, med mur opp fra grøft. Atkomst fra Framgutua (kommunal veg).	Bolighuset og muren blir ikke påvirket av tiltaket. Sitasjonen opprettholdes. Atkomsten opprettholdes uendret.
71/13 Totenvegen 490-492	Hovedhuset på eiendommen ligger nær fylkesvegen. Annekset ligger i noe bedre avstand, i bakkant av hovedhuset. Eiendommen har atkomst fra fv. 33.	Hovedhuset og annekset blir innløst og revet. Dette fordi utbedret veg med grøft og skjæring kommer i konflikt med bolighuset. Atkomsten fjernes. Arealet blir regulert til LNF og vil kunne dyrkes opp.
71/20 Totenvegen 500	Bolighus ligger tett på fylkesvegen, drøyt 2 m høyere enn fylkesvegen. Avkjørsel inn til gårds plass med to garasjeplasser på nordsiden av bygget.	Det etableres en mur som tar opp høydeforskjellen mellom veg og bolig. Veggen blir liggende omtrent på eksisterende linje, hvor utvidelsen kommer på motsatt side. Men ny grøft mot eiendommen gir grunnlag for mur og erverv. Avkjørselen reguleres stengt og fjernes. Ny atkomst blir sammen med Totenvegen 510.
71/43 Totenvegen 509	Gang- og sykkelveg ligger langs eiendommen og eiendommen har en bratt atkomst fra fylkesvegen ned til gartneriet og boligen.	Gang- og sykkelveg blir gradvis hevet i retning sørøst langs gartneriet, og kommer opp til høyde med fylkesvegen ved avkjørselspunktet. Avkjørselen blir reetablert med ny normert utforming. Atkomst rett fram mot huset fjernes og både gartneriet og boligen får atkomst via plassen foran gartneriet.
71/66 Totenvegen 510	Boligen ligger ca 7 m over veghøyde, med litt avstand fra vegen. Avkjørsel opp fra fylkesvegen langs denne.	Eiendommen får ikke endringer i reguleringsplanen. Avkjørselen blir reetablert på samme sted, som også blir atkomst til Totenvegen 512 og 520.
71/59 Totenvegen 512	Boligen ligger nær eksisterende veg. Atkomst til eiendommen skjer direkte fra fylkesvegen.	Eiendommen blir ikke påvirket av tiltaket. Fylkesvegen blir flyttet noe bort fra eiendommen, som derfor får tilført noe areal på nordsiden av huset. Atkomsten blir samordnet med 510. Ny atkomst til 520 legges sørvest for eiendommen.
71/84 Totenvegen 520	Boligen ligger i noe avstand fra fylkesvegen ca 7,4 m høyere enn vegen. Atkomst direkte til	Eksisterende atkomst stenges og fjernes. Ny atkomst legges sørvest for Totenvegen 512 og samles i felles avkjørsel med 512 og 510.

	fylkesvegen inn til garasje og bratt bakke opp til huset.	
71/19 Totenvegen 528	Eiendommen består av et lite jorde og et boligtun. Atkomst skjer direkte til fylkesvegen.	Eiendommen blir ikke påvirket av utbedring av fylkesvegen. Atkomsten blir omtrent på samme sted, men avkjørselspunktet blir felles med Totenvegen 530 og 540.
69/10 Totenvegen 530	Boligen på eiendommen ligger et stykke fra fylkesvegen. Atkomst direkte til fylkesvegen.	Avkjørsel stenges og ny atkomst skjer via felles veg med Totenvegen 540, med avkjørselspunkt ved grensa til Totenvegen 528. Fellesavkjørsel og utbedring av bussholdeplass gir inngrep på eiendommen, men likevel fortsatt god avstand til bygningen.
67/4 Totenvegen 540	Boligen ligger på det minste 9,4 m fra ytterkant vegskulder langs eksisterende veg, ca 4 m høyere enn fylkesvegen. Direkte avkjørsel til fylkesvegen øst for boligen.	Eiendommen ligger i innerkurve hvor fylkesvegen rettes noe ut. Ny minste avstand mellom skulderkant og boligen blir ca 8 m. Avkjørsel blir stengt og fjernet. Ny atkomst skjer fra vest i samleatkomst med Totenvegen 530.
69/7 Totenvegen 544	Boligen ligger med minste avstand ca 7 m fra ytterkant veggrøft langs eksisterende veg, ca 4 m høyere enn fylkesvegen. Direkte avkjørsel til fylkesvegen foran boligen.	Eiendommen ligger i innerkurve hvor fylkesvegen rettes noe ut. Ny avstand mellom skulderkant og boligen er ca 6,5 m. Avkjørsel blir stengt og fjernet. Ny atkomst skjer fra sør, i samleatkomst med Totenvegen 556/558, over eiendommen 69/11.
69/1	Skogeiendom ligger inntil fylkesvegen.	Felles atkomst til Totenvegen 544 og Totenvegen 556/558 krysser eiendommen inntil fylkesvegen. Behov for erverv av noe eiendom.
69/11	Landbrukseiendom med dyrket mark som ligger inntil fylkesvegen.	Felles atkomst til Totenvegen 544 og Totenvegen 556/558 krysser eiendommen inntil fylkesvegen. Behov for erverv av noe eiendom.
67/11 Totenvegen 556/558	Næringsbygg ligger om lag 24 m fra eksisterende skulderkant. Direkte avkjørsel til fylkesvegen.	Bebyggelsen på eiendommen blir ikke påvirket. Det blir heller ikke arealet foran næringsbygget, mellom bygget og fylkesvegen. Avkjørsel blir trukket noe mot nord til en felles atkomst med nr 544 på eiendommen 69/1 og 69/11.
67/1	Skogeiendom som ligger inntil fylkesvegen.	Berøres av erverv i kantsone mot fylkesvegen.
67/10 Totenvegen 570	En større boligeiendom hvor bebyggelsen ligger i god avstand fra fylkesvegen. Atkomst direkte til fylkesvegen.	Avkjørselen stenges. Ny atkomst via eksisterende samleveg sør for eiendommen. Behov for erverv av areal fra eiendommen for ny grøfteprofil og etablering av ny bussholdeplass.

68/8 Totenvegen 580	Boligeiendom hvor boligen ligger et par meter høyere enn fylkesvegen, om lag 15 m fra eksisterende skulderkant. Atkomst via felles samleveg nord for eiendommen.	Atkomst blir uendret. Fylkesvegen flyttes noe bort fra eiendommen slik at avstand mellom hus og ny skulderkant blir ca 22 m, men det er behov for noe erverv av grunn nederst på eiendommen til atkomstveg til Totenvegen 582-584.
68/11 Totenvegen 581	Bolighuset ligger noe lavere enn fylkesvegen, ca 6 m fra skulderkant på eksisterende veg. Atkomst direkte fra fylkesveg.	Eiendommen innløses på grunn av at boligen ligger svært nær eksisterende fylkesveg. Vanskelig å finne gode løsninger for utbedring av veg, støyskjerming og atkomst. Justering av veglinje muliggjør mindre inngrep på eiendommene 580-582-584.
68/12 Totenvegen 582	Boligeiendom hvor boligen ligger om lag 17,5 m fra skulderkant på eksisterende veg, om lag 4 m høyere enn veggen. Direkte atkomst.	Avkjørsel stenges. Fylkesvegen justeres noe bort fra eiendommen, men ny felles atkomstveg til eiendommen og nr 584 gir behov for noe erverv av grunn nederst på eiendommen.
68/5 Totenvegen 584	Landbrukseiendom med gårdstun ca 18,5 m fra skulderkant veg. Direkte atkomst fra fylkesvegen til tunet og en til dyrket mark.	Atkomstene stenges. Ny atkomst via felles atkomstveg over Totenvegen 580-582 inn til tunet. Landbruks- atkomst fra samleveg i sørøst (dagens 68/16). Utbedret veg krever stripe-erverv langs sørøstre del av eiendommen.
68/13 Totenvegen 589	Enebolig på romslig tomt, trukket noe tilbake fra fylkesvegen. En direkte avkjørsel.	Berøres av stripeerverv på nordvestre del av tomta. Atkomst stenges, og ny atkomst blir via 68/17.
68/17 Totenvegen 591	Næringsbygg som er trukket bak på tomta, med asfaltert plass mellom bygget og veggen. En direkte atkomst.	Ingen virkning for næringsbygg. Plassen mellom bygget og veggen får 3 – 3,5 m økt bredde, som følge av at justering av veglinje mot sør og bruk av mur. Økningen kompenserer for at atkomst til 589 blir over plassen.
68/2 Totenvegen 593	Enebolig som ligger om lag 6 m fra skulderkant. Direkte atkomst i samme punkt som for Totenvegen 591.	Atkomsten opprettholdes. Veglinje flyttes noe bort fra eiendommen.
68/16 Totenvegen 596	Enebolig som ligger om lag 7,5 m fra skulderkant. Atkomst via samleveg til Malerhaugen.	Eiendommen innløses på grunn av at boligen ligger svært nær eksisterende fylkesveg. Vanskelig å finne gode løsninger for utbedring av veg, støyskjerming og atkomst. Justering av veglinje muliggjør mindre inngrep på eiendommene Totenvegen 589-609.
66/7 Totenvegen 597	Enebolig som ligger drøyt 2 m fra skulderkant. Ikke ordinær	Utbedret fv. 33 flyttes noe mot sørvest og dermed øker avstanden til boligen til ca 7,5 m. Det etableres fullverdig

	grøft langs vegen. En direkte atkomst fra fv. 33	grøft som tar snøopplag og en voll for skjerming mot boligen. Atkomst blir samkjørt med atkomst til nr 605 og 609
66/13 og 66/19 Totenvegen 605	Enebolig ligger 7 m fra vegkant, på romslig tomt med direkte avkjørsel til fv. 33.	Utbedret fv. 33 flyttes noe mot sørvest og dermed øker avstanden til boligen til ca 11,5 m. Avkjørsel samordnes i eiendomsgrensa med nummer 609 og blir felles for eiendommene.
66/3 Totenvegen 606	Enebolig som ligger om lag 3 m fra skulderkant. Ikke ordinær grønnt langs vegen. Atkomst via felles atkomstveg mot Malerhaugen.	Eiendommen innlases på grunn av at boligen ligger svært nær eksisterende fylkesveg. Vanskelig å finne gode løsninger for utbedring av veg, støyskjerming og atkomst. Utbedret veg justeres mot sør, og gir behov for innløsning av eiendommen, men muliggjør mindre inngrep på eiendommene Totenvegen 589-609.
66/10 Totenvegen 608	Enebolig på romslig tomt. Boligen ligger nesten 3 m høyere enn fylkesvegen. Skrånende tomt mot fylkesvegen. Direkte avkjørsel.	Fylkesvegen justeres noe mot sør på strekningen, noe som gir behov for et nokså stort erverv av nordre del av hagen. Eiendommen får ny atkomst via felles atkomstveg mot Malerhaugen. Delvis skjerming ved bruk av voll mot stigende terreng.
66/5 Totenvegen 609	Enebolig på romslig tomt i god avstand fra vegen. Direkte atkomst.	Fylkesvegen justeres noe sørover på strekningen, bort fra eiendommen. Det etableres en lav voll som skjerming. Ny samordnet avkjørsel med naboeiendommen 605, i grensen mellom disse.
57/68, 60/4 Kjørkelinna 2	Romslig tomt med bolig om lag 2 m fra fylkesvegen, i krysset mellom fv. 33 og Kjørkelinna. En avkjørsel fra fv. 33 og en avkjørsel fra Kjørkelinna.	Bolighuset på eiendommen innlases. Avkjørsel mot Kjørkelinna flyttes noe bort fra krysset. Avkjørsel ut i fv. 33 stenges.
60/5 Kjørkelinna 3	Enebolig på hjørnetomt i kryss mellom fv. 33 og Kjørkelinna. Atkomst fra Kjørkelinna.	Fylkesvegen flyttes noe mot sør. Dette gjør at eiendommen ikke påvirkes av utbedringen av veg eller kryss. Frisiktsone gir behov for fjerning av hekk i hjørne av tomte mot krysset.
57/6 Beinvegen 11	Enebolig på romslig tomt. Innkjøring fra Beinvegen. Nærmeste avstand 12,5 m fra fylkesvegen. Tomtene 57/118 og 57/6 samt landbruksarealet 57/23 tilhører eiendommen.	Fylkesvegen flyttes nordover på strekningen. Dette gir større avstand til boligen, ca 22,5 m. Eksisterende fylkesveg bygges om til atkomstveg for eiendommene langs den avlastede fylkesvegen, og denne knyttes til Beinvegen. Dette fører til noe erverv på 57/6. Landbruksarealet på 57/23

		går med til ny veglinje. Boligtomtene blir uberørt.
Totenvegen 636-656	Eneboliger på romslige tomter, som ligger i god avstand til eksisterende veg. Alle eiendommer har direkte avkjørsler til fylkesvegen	Eksisterende fylkesveg blir erstattet av ny veg. Eiendommene blir uberørt. Eksisterende veg blir ny lokal atkomstveg, og blir omklassifisert til privat veg. Totenvegen 656 får en liten justering på atkomsten.
57/11 Totenvegen 643	Småbruk med 11 daa tomt og tun med bolig og garasje. Bolig ligger tett på fv. 33. Direkte atkomst fra fv. 33.	Kort omlegging av fylkesvegen berører eiendommen i stor grad og krever omfattende erverv permanent, samt en stripe til midlertidig anleggsformål. Støykilden flyttes på motsatt side av boligen. Det blir etablert støyvoll langs hele eiendommen.
57/77	Liten ubebygd eiendom mellom Bernsgutua, gang- og sykkelvegen og fv. 33.	Eiendommen blir i sin helhet ervervet til veggrunn for ny/utbedret fv. 33.
57/47 Totenvegen 668	Stor eiendom med bolig i god avstand til fylkesvegen. Felles atkomst til fv. 33 med Totenvegen 670-678.	Eiendommen blir påvirket av erverv da fylkesvegen flyttes noe mot eiendommen og for å kunne etablere fullverdig grøft langs utbedret fylkesveg, som følge av skråningsutslag grunnet høydeforskjell. Liten tilpasning på avkjørsel.
Totenvegen 667-671-683	Eiendommer med boliger som ligger mellom fylkesvegen og gang- og sykkelvegen. Nr 667 og 671 har felles atkomst til fv. 33 mellom eiendommene. 683 har atkomst via samleveg mot Hjemli.	Eiendommene og atkomstene opprettholdes slik de er. Behov for noe erverv på eiendommene for å etablere fullverdig grøft. Atkomstforholdene videreføres, hvor 683 får atkomst via ny samleveg mot Hjemli.
57/34 Totenvegen 678 A/B	Boligeiendom med to boenheter og tilhørende garasje. Felles atkomst med nr 668-676.	Eiendommen berøres av erverv i en stripe langs grensa, for å etablere fullverdig grøft. Liten tilpasning på avkjørsel.
57/66 Totenvegen 680	Eiendom med bolighus trukket tilbake fra fv. 33. Atkomst deles med nr 682.	Blir påvirket av erverv i en stripe langs eksisterende grense. Atkomsten blir uendret.
57/41 Totenvegen 682	Eiendom med bolighus trukket tilbake fra fv. 33. Atkomst deles med nr 680.	Blir påvirket av erverv i en stripe langs eksisterende grense. Atkomsten blir uendret.
57/101 Beinvegen 98	Større boligeiendom med bolig trukket tilbake fra fv. 33. Atkomst felles med Totenvegen 694-698.	Eiendommen får et omfattende erverv på den delen av tomta som ligger nær fylkesvegen, knyttet til ny trase for Beinvegen. Atkomst inn til eiendommen blir på samme sted, men da fra atkomst-arm fra nye Beinvegen.
57/154	Ubebygd eiendom som ligger mellom fylkesvegen og gang- og sykkelvegen.	Eiendommen blir ervervet i sin helhet til vegformål og overvannshåndtering.

57/70 Totenvegen 694	Boligtomt trukket tilbake fra fylkesvegen. Atkomst sammen med 696 og 698.	Eiendommen blir ikke påvirket, men atkomsten får endring ved at den blir en arm til nye Beinvegen.
57/67 m fl. Totenvegen 696	Boligtomt trukket tilbake fra fylkesvegen. Atkomst sammen med 694 og 698.	Eiendommen blir ikke påvirket, men atkomsten får endring ved at den blir en arm til nye Beinvegen.
57/53 Totenvegen 698	Eiendom med bolig trukket tilbake fra fv. 33. En atkomst til huset fra felles samleveg med nr 694-696, samt en direkte atkomst fra fv. 33.	Atkomsten fra fv. 33 blir stengt, mens atkomst fra felles samleveg blir opprettholdt.
57/8 Totenvegen 700	Eiendom med bolig tett på fv. 33. Egen avkjørsel til fv. 33 nord for boligen.	Atkomsten flyttes fra nordsiden til sørsiden på grunn av etablering av bussholdeplass. Mur etableres mot eiendommen for å ta opp høydeforskjell.
57/72 Totenvegen 702	Eiendom med bolig noen meter høyere enn fv. 33. Egen bratt atkomst til fv. 33	Avkjørsel blir oppgradert og får bedre sikt- og stigningsforhold. Mur etableres langs eiendommen for å ta opp høydeforskjell.
57/63 Totenvegen 706	Eiendom med bolig noen meter høyere enn fv. 33. Egen bratt atkomst til fv. 33	Avkjørsel blir oppgradert og får bedre sikt- og stigningsforhold. Mur etableres langs eiendommen for å ta opp høydeforskjell.
Totenvegen 726	Eiendom med bolig et stykke fra fylkesvegen, som ligger om lag 3 m høyere enn fylkesvegen. Direkte atkomst.	Eiendommen blir ikke berørt av vegutbedringen. Atkomsten bli lagt om langs fylkesvegen og kobles til Skolevegen.
56/25 Bakken 2	Eiendom på hjørnet mellom fylkesvegen og Skolevegen. Atkomst til Skolevegen.	Ny atkomst til Totenvegen 726 gir behov for noe erverv av grunn nederst på eiendommen.
56/24 Bakken 12	Eiendom med bolig et stykke ovenfor fylkesvegen. Atkomst fra Bakken.	Utbedring av veg tilpasses eksisterende grøft. Trolig ikke behov for inngrep eller erverv på eiendommen, men det kan være grunnlag for noe grensejustering i grøft.
56/23 Bakken 14	Eiendom med bolig et stykke ovenfor fylkesvegen. Atkomst fra Bakken.	Utbedring av veg tilpasses eksisterende grøft. Trolig ikke behov for inngrep eller erverv på eiendommen, men det kan være grunnlag for noe grensejustering i grøft.

Eksisterende fv. 33 mellom Vennevold-krysset og Bernsgutua blir boliggate for eiendommene Totenvegen 638 til 658. Boliggata vil få kjøreatomst inn på Beinvegen rett ved Vennevold-krysset. Boliggata mister sin nåværende funksjon som offentlig veg. Gata vil derfor få endret status til privat veg for de eiendommene den betjener, og må driftes og ivaretas av grunneierne.

6.5. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Fv. 33 ligger langs foten av Kvemsåsen, med skogkledd helling på sør og vestsiden mot åsen. Nord og øst for fylkesvegen dominerer større åpne landbruksområder med en grunn dal som strekker seg fra Bilitt og østover mot Lenaelva, nord for Skreia.

Området mellom Bilitt og Skogtun, inkludert vestre del av Kvemsåsen og Balke-Lillo, ligger i landskapstypen «*Småkupert ås- og fjellandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur og høyt jordbrukspreg*».

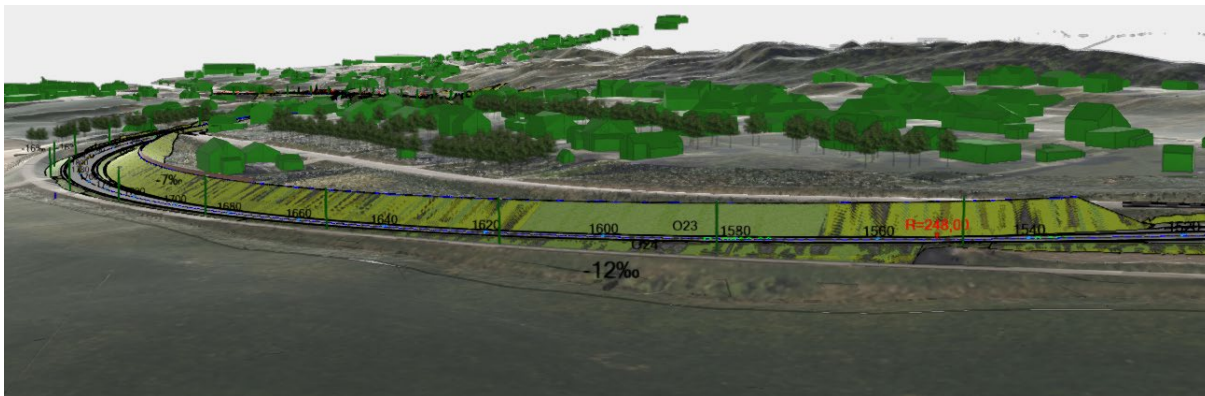
I området øst for Skogtun (tidl. slakteri) mot Skreia og sørover mot Totenåsen, inkludert østre del av Kvemsåsen og Balke, ligger landskapstypen «*Grunne daler i ås- og fjellandskap under skoggrensen med tettsted og høyt jordbrukspreg*».

Landskap er videre beskrevet i kap. 3.3.4 i vedlagt konsekvensutredning. Verdivurdering av landskap ligger i konsekvensutredningens kap. 4.

Virkninger av reguleringsplanen

Utbedring av fv. 33 mellom Skreia og Bilitt gir generelt liten virkning for landskapsbildet, siden utbedret veg i stor grad ligger i eksisterende trase på hele strekningen. Unntaket er strekningen mellom Vennevoldkrysset og Bernsgutua/Totenvegen 667, hvor fylkesvegen ligger i ny trase. Omlagt veg følger imidlertid eksisterende terreng og avviker i svært liten grad fra terrenget. Planlagt støyvoll mot boligfeltet i Beinvegen vil være det elementet som i størst grad blir synlig i landskapsbildet fra influensområdet. Selv om det vil være et nytt element i landskapet, så forholder den seg til de større linjene i landskapet. Sett fra nedre deler av Balkeområdet (Kjørkjelinna) vil støyvollen forholde seg til, og være en del av, det gradvis stigende terrenget mot Beinvegen og Kvemsåsen i bakgrunnen. Vollen vil også gjøre at fyllingen som eksisterende veg ligger på, ikke blir så synlig som i dag. Vollen skal tilså med stedegne masser.

Sett fra nærmere Smitborg vil vollen være mer synlig siden terrenget i bakgrunnen heller nedover i retning Hjemli. Dette er nærmere omtalt i konsekvensutredningen. Innlandet fylkeskommune vil drive skjøtsel av vegetasjonen på den delen av vollen som vender mot fylkesvegen, og altså mot Balke/Smitborg, for å holde vegetasjonen nede. Den bakre delen av støyvollen, mot Beinvegen vil være i privat eie og hvilket preg vegetasjonen på denne delen gir for landskapet vil avhenge av hvilken skjøtsel vegetasjonen får.



Figur 11: Bildet viser løsningen med kort omlegging, som ligger langs sørvestsiden av tidligere Skreiabanan. Omlagt veg ligger på nivå med terrenget og støyvollen mot bebyggelsen vil tilsås med stedlige masser. Sett i retning Skreia.

Ny vegbelysning vender mot sør, og vil derfor ha lavere synlighet fra Balke enn belysning som vender nordover.

En mer omfattende vurdering av påvirkning og konsekvens for landskapsbildet som følge av reguleringsplanens løsninger ligger i konsekvensutredningen kap. 5 og 6.

6.6. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Kvemsåsen er et viktig nærområde for rekreasjon og friluftsliv. Gang- og sykkelvegen langs den gamle Skreiabanan er attraktiv å benytte både som rekreasjon og transport for myke trafikanter.

Nærmiljø og friluftsliv er videre beskrevet i kap. 3.3.5 i vedlagt konsekvensutredning. Verdivurdering av nærmiljø og friluftsliv ligger i konsekvensutredningens kap. 4.

Virkninger av reguleringsplanen

Kvemsåsen berøres ikke av reguleringsplanen. Gang- og sykkelvegen langs den gamle Skreiabanan vil opprettholdes sammenhengende på hele strekningen. Gang- og sykkelvegen blir hevet opp til nivå med kjørevegen på strekningen mellom gartneriet ved Bilitt og Skogtun (tidl. slakteri). Avstanden mellom dem blir mellom 3 og 4,5 m. Dette medfører at gang- og sykkelvegen kommer delvis nærmere fylkesvegen. Samtidig vil utsikten bli enda bedre og komforten øke, ved at snø ikke blir brøytet fra fylkesvegen og ned på gang- og sykkelvegen.

En mer omfattende vurdering av påvirkning og konsekvens for nærmiljø og friluftsliv som følge av reguleringsplanens løsninger ligger i konsekvensutredningens kap. 5 og 6.

6.7. Naturmangfold

Vurderingen av tiltaket sin virkning på naturmiljøet tar utgangspunkt i SVV sin håndbok V712. I tillegg til omtale av aktuelle elementer, er kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12 kommentert. Kapittelet presenterer resultater og vurderinger gjort fra undersøkelser i felt, samt skrivebordsundersøkelse av eksisterende data. Denne vurderingen viser hvordan naturmiljøet ved tiltaksområde fv. 33 Skreia-Bilitt blir påvirket av reguleringsplanens løsninger.

En mer omfattende beskrivelse av kunnskapsgrunnlag, samt vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens for naturmangfold (naturtyper og verdifull natur) som følge av reguleringsplanens løsninger ligger i konsekvensutredningen som er vedlagt reguleringsplanen. Samlet er påvirkningen på naturmangfold vurdert til noe forringet, og konsekvensen for naturmangfold er vurdert til noe negativ konsekvens (1-)

Verneområder

Ingen verneområder innenfor planområdet.

Verdifulle naturtyper

Naturtyper innenfor plan- og influensområdet er kartlagt og vurdert gjennom egen konsekvensutredning. Kunnskapsgrunnlaget bygger på eksisterende registreringer i offentlige databaser og supplerende naturkartlegging gjennomført i forbindelse med planarbeidet. Det er registrert naturbeitemark og kalkrik myr- og sumpskog innenfor eller i nærheten av planområdet. Lokaliteten Mjærum (VKU-NINFP1810024651) er tidligere registrert som naturbeitemark med stor verdi, men med lav kvalitet og moderat tilstand. Skogtun SØ (VKU-NINFP181002420) er registrert som naturbeitemark med høy kvalitet og moderat tilstand. Videre er lokalitetene Hjemli (VKU-NINFP1810024655), Skogtun sør (VKU-NINFP1810013154) og Ramstad V (VKU-NINFP1810024772) registrert som kalkrike myr- og sumpskogtyper.

Rekartlegging av naturtypelokalitetene som potensielt kunne bli berørt av tiltaket viser at flere av lokalitetene har gjennomgått endringer siden tidligere registreringer. Endringene er i hovedsak knyttet til tidligere inngrep og endret arealbruk, mens enkelte lokaliteter fortsatt ivaretar naturverdier som ligger til grunn for naturtyperegistreringen. Hjemli og Ramstad V ikke lenger vurderes å oppfylle kriteriene for naturtypelokalitet som følge av tidligere inngrep og endret arealbruk. Naturbeitemarka ved Mjærum er fortsatt registrert som naturbeitemark, men med redusert kvalitet sammenlignet med tidligere registreringer.

Konsekvensutredningen konkluderer med at tiltaket ikke berører registrerte naturtypelokaliteter, og konsekvensene for naturtyper vurderes samlet som begrensede.

Truede og sårbare arter

Det er registrert flere rødlistede arter innenfor plan- og influensområdet. Registreringene omfatter blant annet nordflaggermus (VU), hønsehauk (VU), grønnfink (VU) og gulspurv (VU). Flere av disse artene kan benytte jordbruks- og kulturlandskapet langs planområdet som næringsområde eller oppholdsareal. Det er også registrert flere fuglearter med tilknytning til jordbrukslandskapet. Sanglerke kan hekke i åpne jordbruksarealer og i overgangssoner

mellom åker, kratt og skog. Åkerrikse (CR) og vipe (CR) er registrert i området og kan forekomme på dyrka mark innenfor influensområdet.

Det foreligger registreringer av flere rødlistede karplanter innenfor og i nærheten av planområdet. Ved naturkartlegging gjennomført av Sweco (2026) ble ask (EN) og

nordflaggermus	● VU
grønnfink	● VU
gulspurv	● VU
hønselhauk	● VU
tårnseiler	● NT
sanglerke	● NT
stær	● NT
gråspurv	● NT
ulvelav	● NT

Figur 12: Oversikt over rødlistearter.

marianøkleblom (VU) registrert innenfor planområdet. I tillegg finnes eldre registreringer av blant annet bulmeurt (EN), åkermåne (NT), flekkgrisøre (NT), tuestarr (NT), hjertegras (NT) og enghavre (NT), men disse ble ikke påvist ved den nye kartleggingen. Ulvelav (NT) er tidligere registrert i området, men ble heller ikke gjenfunnet under feltarbeidet. Naturkartleggingen vurderer at denne registreringen kan være feilplassert eller ikke lenger aktuell.

Fremmede skadelige arter

Det er registrert flere fremmede arter innenfor plan- og influensområdet. Naturkartlegging gjennomført i 2026 registrerte 14 fremmede arter langs strekningen, hvorav flere er vurdert til svært høy økologisk risiko (SE). De mest utbredte artene er hagelupin (SE), buskhyll (SE) og russekål (SE), som forekommer flere steder langs vegtraséen. Det foreligger også tidligere registreringer av parkslirekne (SE) og spansk kjørvel (SE) i området, men disse ble ikke påvist under kartleggingen.

Fremmede arter er registrert langs store deler av planstrekningen, men med størst konsentrasjon i den sørlige delen av området. Forekomstene er i hovedsak knyttet til vegkanter, skråninger, kantsoner og andre menneskepåvirkede arealer langs eksisterende veg.

hønningkarse	● LO	2
veistormauve	● LO	1
doggrose	● PH	1
balkangullkurv	● PH	1
tunbalderbrå	● PH	1
perleblom	● HI	1
sibirertebusk	● HI	1
ugrasklokke	● HI	4
mellomvalurt	● HI	6
fihtarve	● SE	2
høstberberis	● SE	1
spansk kjørvel	● SE	1
parkslirekne	● SE	2
hagelupin	● SE	37
bladfaks	● SE	3
russekål	● SE	27
ullborre	● SE	7
buskhyll	● SE	24
syrin	● SE	3
gravmyrt	● SE	1

Figur 13: Oversikt over fremmede arter.

Økologiske funksjonsområder

Det er ikke registrert økologiske funksjonsområder i offentlige databaser innenfor planområdet. Området inngår imidlertid i et jordbruks- og kulturlandskap med åkerarealer, kantsoner, vegkanter, skogholt og mindre naturområder som kan fungere som leveområder, næringsområder og spredningskorridorer for ulike arter. Tiltaket vil imidlertid i hovedsak berøre arealer i tilknytning til eksisterende veg og inngrep, og påvirkningen vil være midlertidig i anleggsfasen.

Det er registrert flere fuglearter med tilknytning til jordbrukslandskapet i og rundt planområdet, blant annet sanglerke, vipe og åkerrikse. Forekomsten av disse artene, sammen med vegetasjonsrike kantsoner og mindre skogholt, indikerer at deler av

planområdet kan ha funksjon som leveområder, næringsområder eller hekkeområder for enkelte arter.

Naturkartleggingen identifiserte også mindre skogholt og vegetasjonsområder med naturverdier langs strekningen, som kan bidra til økologisk variasjon og sammenheng i landskapet. Selv om det ikke er registrert økologiske funksjonsområder innenfor planområdet, kan deler av arealet ha lokal betydning for naturmangfoldet.

Verdifull natur

Naturkartleggingen identifiserte to mindre naturområder med dokumenterte naturverdier innenfor planområdet. Områdene oppfyller ikke kriteriene for naturtypelokalitet etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks, blant annet på grunn av begrenset størrelse og kvalitet, men vurderes likevel å ha lokale naturverdier knyttet til vegetasjon, tresjikt og økologiske funksjoner.

Ved Hjemli, mellom fylkesvegen og gang- og sykkelvegen, ble det registrert et mindre skogholt dominert av eldre seljetrær med innslag av gråor, rogn, bjørk og spisslønn. Lokaliteten er tilknyttet et vannsig og fuktdrag som bidrar til variasjon i vegetasjonen og lokale miljøforhold. Flere av seljetrærne har grove dimensjoner og representerer viktige strukturer i skogmiljøet. Naturverdiene er i hovedsak knyttet til det eldre tresjiktet, fuktpåvirkningen og variasjonen i vegetasjonen. For å ivareta naturverdiene er området regulert med hensynssone for naturmiljø. Det er også lagt inn løsninger som skal bidra til å opprettholde vannsiget gjennom området og legge til rette for naturlig revegetering med stedlige masser etter anleggsperioden.

Ved Totenvegen 581 ble det registrert et mindre område med eldre granskog på næringsrikt jordsmonn. Området skiller seg fra øvrige skogarealer langs strekningen ved å ha et eldre og mer utviklet tresjikt. Naturverdiene er knyttet til skogstruktur, vegetasjon og jordsmonn. Lokaliteten berøres av tiltaket, og det er derfor regulert hensynssone for naturmiljø med bestemmelser som skal legge til rette for ivaretagelse av stedlige masser og naturlig reetablering av vegetasjon der dette er mulig.

I konsekvensutredningen er lågurtseljeskogen vurdert til å få en forringet påvirkning som følge av redusert areal og økt fragmentering, mens lågurtgranskogen er vurdert til å få en sterkt forringet påvirkning som følge av terrenginngrep og permanent arealbeslag.

Vann

Det er ikke registrert vannforekomster innenfor planområdet i Vann-Nett. Planområdet omfatter imidlertid flere mindre vannsig, grøfter og fuktdrag som bidrar til lokal vanntransport og fuktige miljøforhold langs strekningen. Enkelte av disse drenerer skogområdene i Kvemsåsen vest for fylkesvegen og leder vann videre gjennom landskapet til nedstrøms bekkeløp ved Hjemli med avrenning mot vannforekomsten Lenaelva ned til Mjøsa småbekker nordsiden (002-942-R) som renner ut i Lenaelva (002-946-R). Begge vannforekomster har moderat økologisk tilstand.

Særlig i tilknytning til skogholt og fuktpåvirkede områder har vannsig og mindre fuktdrag betydning for vegetasjon og lokalt artsmangfold. Disse miljøene bidrar til å opprettholde

fuktige vokseforhold og økologiske funksjoner i et ellers dominert jordbruks- og kulturlandskap. Det er derfor viktig at eksisterende vannveger og fuktdrag i størst mulig grad opprettholdes, slik at dagens hydrologiske forhold og tilknyttede naturverdier videreføres.

På bakgrunn av tiltak ets omfang og karakter vurderes det at reguleringsplanen ikke vil medføre forringelse av økologisk eller kjemisk tilstand i berørte vannforekomster, jf. vannforskriften § 4. Tiltaket vurderes heller ikke å være til hinder for at miljømålene eller planlagte tiltak i regional vannforvaltningsplan og tilhørende handlingsprogram kan oppnås.

Naturressurser

Vedlagte konsekvensutredning innehar tema naturressurser med fokus på jordbruk/jordvern for planområdet. Utredningen er utarbeidet i henhold til forskrift om konsekvensutredning. Dagens situasjon for landbruksarealer er omtalt nærmere i kapittel 6.8 Jordvern, beslag av dyrka mark.

Innenfor planområdet finnes det mindre skogholt og skogsmark, men ingen større sammenhengende skogressurser av betydning for skogbruket. Det er heller ikke registrert naturressurser knyttet til utmark, fiskeri, reindrift eller mineralressurser som forventes å bli vesentlig påvirket av tiltaket

Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget bygger på eksisterende registreringer i Naturbase, Artskart og Vann-Nett, samt naturkartlegging gjennomført av Sweco i forbindelse med planarbeidet. Det er innhentet kunnskap om naturtyper, rødlistede arter, fremmede arter, vannmiljø og øvrige naturverdier innenfor plan- og influensområdet. Naturtyper er i tillegg vurdert gjennom egen konsekvensutredning. Samlet gir dette et godt kunnskapsgrunnlag om naturmiljøet i området og om virkninger av planforslaget på registrerte naturverdier. Det er ikke gjennomført egne kartlegginger av funksjonsområder for fugl, flaggermus eller andre mobile dyrearter. Forekomsten av registrerte arter og variasjonen i naturmiljøet tilsier likevel at deler av planområdet kan ha betydning som lokale funksjonsområder. Denne usikkerheten er vurdert videre etter naturmangfoldloven § 9.

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget for naturmiljøet vurderes samlet som godt, basert på eksisterende registreringer, gjennomført naturkartlegging og konsekvensutredning for naturtyper. Det er innhentet oppdatert kunnskap om naturtyper, rødlistede arter, fremmede arter, vannmiljø og øvrige naturverdier innenfor plan- og influensområdet. Det foreligger usikkerhet knyttet til enkelte forhold, særlig bruk av området som funksjonsområde for fugl, flaggermus og andre mobile arter, ettersom det ikke er gjennomført egne kartlegginger for disse artsgruppene. Det kan derfor ikke utelukkes at deler av planområdet har større betydning for enkelte arter enn det som er dokumentert gjennom tilgjengelig kunnskap.

Ved utforming av planforslaget er det lagt vekt på å begrense inngrep i naturverdier og bevare verdifulle vegetasjonsmiljøer, vannsig og fuktpåvirkede områder der dette er mulig.

Det er også lagt til grunn at avbøtende tiltak nevnt i planbeskrivelse og konsekvensutredning, og som videre vil komme i byggeplanfasen, skal gjennomføres i forbindelse med anleggsarbeidet for å redusere risikoen for skade på naturmangfoldet. På bakgrunn av tilgjengelig kunnskap vurderes usikkerheten som begrenset, og føre-var-prinsippet gir ikke grunnlag for ytterligere begrensninger i planforslaget.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning.

Planområdet ligger i et jordbruks- og kulturlandskap som over lang tid har vært påvirket av landbruksdrift, bebyggelse, samferdselsanlegg og annen menneskelig aktivitet. Eksisterende fylkesveg, dyrka mark, gårdstun, teknisk infrastruktur og tidligere arealinngrep preger store deler av området. Tiltaket gjennomføres i hovedsak innenfor eller i tilknytning til eksisterende vegkorridor, og beslaglegger i liten grad nye naturområder.

Ved vurdering av samlet belastning er det lagt vekt på både eksisterende påvirkninger og den belastningen tiltaket tilfører naturmiljøet.

Registrerte naturtypelokaliteter påvirkes i liten til ingen grad av tiltaket. Den viktigste påvirkningen på naturmangfoldet er knyttet til inngrep i lågurtseljeskogen ved Hjemli og lågurtgranskogen ved Totenvegen 581. Begge lokalitetene representerer naturverdier som skiller seg ut fra øvrige naturmiljøer langs strekningen. Lågurtseljeskogen vil få redusert areal og bli mer fragmentert som følge av inngrep i deler av lokaliteten, mens lågurtgranskogen i stor grad vil gå tapt som følge av terrenginngrep og permanent arealbeslag. Dette medfører reduksjon av enkelte leveområder og skjulområder for arter knyttet til jordbrukslandskap, kantsoner og mindre skogholt. Særlig gjelder dette vegetasjonsmiljøer som i dag fungerer som habitat, næringsområder eller spredningskorridorer for fugl, insekter og mindre pattedyr. Tiltaket vil også redusere deler av grøntstrukturen langs vegstrekningen og bidra til ytterligere fragmentering av enkelte mindre naturmiljøer.

For fugl er påvirkningen knyttet både til midlertidige forstyrrelser i anleggsfasen og til varig reduksjon av enkelte vegetasjonsmiljøer. Området inngår imidlertid i et større jordbruks- og kulturlandskap med tilsvarende habitater og strukturer i nærområdet. Tiltaket vurderes derfor ikke å føre til tap av funksjoner som er avgjørende i et større landskapsperspektiv, selv om enkelte lokale habitater vil bli redusert eller endret.

Det er registrert flere fremmede arter med høy og svært høy økologisk risiko langs store deler av planstrekningen. Forekomstene er ikke begrenset til selve planområdet, men finnes også langs tilgrensende vegstrekninger og nærliggende arealer. Eksisterende vegkorridorer fungerer allerede som spredningsveger for flere av artene. Anleggsarbeid, terrenginngrep og massehåndtering kan medføre økt risiko for lokal spredning dersom dette ikke håndteres på en kontrollert måte. Tiltaket introduserer imidlertid ikke nye fremmede arter i området, og påvirkningen vurderes i hovedsak å være knyttet til mulig videre spredning av forekomster som allerede er etablert. I et samlet belastningsperspektiv vurderes derfor bidraget til økt belastning som begrenset, forutsatt at det gjennomføres nødvendige tiltak for håndtering av infiserte masser og vegetasjon.

Mindre vannsig, fuktdrag og vegetasjonsrike kantsoner bidrar til lokal økologisk variasjon i området. Disse utgjør viktige strukturer for vegetasjon, insekter og andre arter i et ellers intensivt drevet jordbrukslandskap. Planen legger til grunn at eksisterende vannveger og hydrologiske forhold i størst mulig grad skal opprettholdes.

Samlet sett vurderes tiltaket å gi en økning i belastningen på naturmiljøet gjennom tap og endring av enkelte vegetasjonsmiljøer, kantsoner og lokale habitatområder. Belastningen er særlig knyttet til inngrep i lågurtseljeskogen og lågurtgranskogen, som representerer dokumenterte naturverdier innenfor planområdet. Omfanget vurderes samtidig som begrenset fordi registrerte naturtypelokaliteter ikke berøres, og fordi inngrepene i hovedsak skjer langs eksisterende vegtrasé i et landskap som allerede er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet. I et større omland finnes det tilsvarende naturmiljøer og funksjonsområder, og tiltaket vurderes derfor ikke å medføre en vesentlig økning i den samlede belastningen på naturmangfoldet i et regionalt perspektiv.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver

Tiltakshaver skal bære kostnadene knyttet til å forebygge, begrense og eventuelt reparere skade på naturmangfold som følge av gjennomføringen av tiltaket. Prinsippet legges til grunn både i planlegging, prosjektering og anleggsgjennomføring.

Eventuelle nødvendige avbøtende tiltak, oppfølgingstiltak og miljøtiltak som følge av inngrep i naturmiljøet skal bekostes av tiltakshaver. Dette omfatter også tiltak som er nødvendige for å hindre eller begrense spredning av fremmede arter, sikre forsvarlig håndtering av masser og ivareta naturverdier som berøres av tiltaket.

Oppfølging av miljøkrav og miljøtiltak skal konkretiseres videre gjennom detaljprosjektering, byggeplan og miljørisikovurdering, og innarbeides i kontraktsgrunnlaget for gjennomføring av tiltak.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er en forutsetning at miljøforsvarlige og skånsomme teknikker og driftsmetoder legges til grunn ved planlegging og gjennomføring av tiltaket. Dette omfatter valg av materialer, konstruksjonsløsninger, transport og massehåndtering som bidrar til lavest mulig klimagassutslipp og begrenser samlet klimabelastning fra prosjektet.

Det legges til grunn at miljøforsvarlige og skånsomme teknikker og driftsmetoder skal benyttes ved anleggsgjennomføringen. Dette omfatter blant annet anleggsmetoder,

Det skal utarbeides en rigg- og marksikringsplan før anleggsstart. Planen skal identifisere naturverdier og vegetasjonsmiljøer som skal ivaretas gjennom anleggsperioden, beskrive hvordan disse skal sikres mot unødvendige inngrep og vise hvordan midlertidig berørte arealer skal tilbakeføres etter avsluttet anleggsarbeid.

transport, massehåndtering og terrenginngrep som begrenser skade på naturmiljøet og reduserer risikoen for spredning av fremmede arter.

Det er registrert flere fremmede arter med høy og svært høy økologisk risiko innenfor planområdet. Anleggsarbeid og massehåndtering skal derfor gjennomføres på en måte som

begrenser risikoen for videre spredning. Forekomster av fremmede arter skal håndteres særskilt, og infiserte masser skal identifiseres, håndteres og mellomlagres på en kontrollert måte. Masser fra områder med forekomst av fremmede arter skal håndteres kontrollert, herunder ved at masser kan legges nederst i fylling og tildekkes med stabile masser for å redusere risiko for oppspiring. Reetablering av berørte arealer skal gjennomføres med stedlige masser og vegetasjon der dette er mulig.

Naturlig revegetering skal legges til grunn ved tilbakeføring av midlertidig berørte arealer. Vegetasjonsdekke og toppjord skal tas av og håndteres separat fra undergrunnsmasser. Massene skal mellomlagres på en måte som ivaretar jordstruktur, biologisk aktivitet og lokal frøbank, og gjenbrukes der dette er mulig. Målet er å legge til rette for naturlig reetablering av vegetasjon og opprettholde lokale økologiske funksjoner etter anleggsfasen.

For naturmiljøer og vegetasjonsområder som berøres av tiltaket skal eksisterende vegetasjon og trær bevares der dette er mulig. Dette gjelder særlig mindre skogmiljøer med naturverdier, kantvegetasjon, vannsig og fuktpåvirkede områder. Eksisterende vannveger og hydrologiske forhold skal i størst mulig grad opprettholdes for å bevare fuktighetsforhold og tilhørende naturverdier.

Det er lagt inn tre hensynssoner for bevaring av naturmiljø (H560_1-3) i reguleringsplanen. H560_1 omfatter lågurtseljeskogen ved Hjemli, hvor det skal legges til rette for at stedlige masser og vegetasjonsdekke i størst mulig grad tas vare på og tilbakeføres etter anleggsarbeidet. Det er også lagt til grunn at vannsiget gjennom området skal opprettholdes for å ivareta de økologiske funksjonene som naturverdiene er knyttet til. H560_2 omfatter lokaliteten med lågurtgranskog ved Totenvegen 581. Innenfor denne hensynssonen skal naturverdiene inngå som tema i byggeplanarbeidet, og det skal vurderes avbøtende tiltak og tilpasninger som kan redusere inngrepene og ivareta naturmiljøet. Endelig omfang av slike tiltak avklares i byggeplanfasen. H560_3 omfatter en registrert ask (EN), hvor målet er at treet skal bevares. Det skal gjennomføres nødvendige tiltak i anleggsperioden for å unngå skade på treet og dets rotmiljø. Hensynssonen skal bidra til at naturverdien knyttet til den rødlistede arten ivaretas gjennom anleggsgjennomføringen.

Tiltak for å begrense negativ påvirkning på naturmiljøet skal konkretiseres videre gjennom detaljprosjektering, byggeplan og miljørisikovurdering. Miljørisikovurderingen vil være et sentralt verktøy for å sikre at naturhensyn ivaretas gjennom anleggsfasen og at nødvendige miljøtiltak følges opp i kontrakt og gjennomføring.

6.8. Jordvern og beslag av dyrka mark

Eksisterende situasjon

Planområdet ligger i et aktivt jordbruksområde og inngår i et større sammenhengende jordbrukslandskap på Toten. Jordbruksarealene langs strekningen består i hovedsak av fulldyrka jord med god til svært god jordkvalitet, høy produksjonsevne og stor betydning for lokal, regional og nasjonal matproduksjon. Jordressursene i området er vurdert å ha stor verdi.

En mer omfattende beskrivelse av kunnskapsgrunnlag, samt vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens for naturressurser som følge av reguleringsplanens løsninger ligger i konsekvensutredningen som er vedlagt reguleringsplanen.

Virkinger av reguleringsplanen

Jordvern har vært et sentralt tema gjennom hele planprosessen, inkludert forutgående utredninger. Nasjonale og lokale jordvernmål og hensynet til dyrka mark har vært et viktig premiss for valg av løsning. Konsekvensen for jordvern er vurdert gjennom egen konsekvensutredning som følger ved planforslaget.

Selv om tiltaket i hovedsak følger eksisterende vegtrasé, medfører det permanent beslag av dyrka mark enkelte steder langs strekningen. De største inngrepene er knyttet til arealer ved eiendommene gnr./bnr. 57/11 og 57/23, hvor deler av jordbruksarealene blir varig omdisponert til vegformål.

For strekningen mellom Vennevold og Hjemli ble flere alternative løsninger vurdert i planprosessen (se beskrivelse i kap. 4.3.1). De to kurvene på eksisterende veg er blant de mest trafikksikkerhetsmessig utfordrende på hele planstrekningen, særlig den østlige kurven med skarp kurvatur og begrenset sikt. Her har det skjedd ulykker med utfall i både alvorlige skader og drepte.

Den valgte løsningen, kort omlegging, innebærer beslag av landbruksjord og er dermed i strid med nasjonale og lokale mål for jordvern. Samtidig er trafikksikkerhet en tungtveiende samfunnsinteresse, hvor vegeier også har nasjonale målsettinger å forholde seg til. Det samme gjelder støy, som er et alvorlig samfunnsproblem. Tiltaket slik det ligger i reguleringsplanen gir en betydelig forbedring av trafikksikkerheten, redusert støybelastning og et bedre nærmiljø for flere boliger langs strekningen hvor fylkesvegen får en kort omlegging.

Aralet med landbruksjord som beslaglegges er allerede splittet opp fra de større sammenhengende landbruksområdene mot Balke, av gamle Skreiabanan, nå gang- og sykkelveg. Alternativet med lengre omlegging (se 4.3.1) ville gitt større beslag av dyrket mark. Sett i den store sammenhengen er arealet lite, særlig sett i lys av tidligere utredete, nye veglinjer, som ville beslaglagt langt større arealer med dyrket mark, dersom de ble lagt til grunn.

Samlet er fordelene for trafikksikkerhet, støy og nærmiljø vurdert å veie tyngre enn ulempene knyttet til beslag av landbruksjord og påvirkning på enkelte eiendommer. Alternative

løsninger ble vurdert å gi større negative konsekvenser for enten jordvern, nærmiljø, landskap eller trafikksikkerhet. Den valgte løsningen er derfor vurdert å gi den beste samlede måloppnåelsen for prosjektet.

Konsekvensutredningen viser at tiltaket medfører et permanent beslag på om lag 7,5 daa fulldyrka jord, beregnet ut fra AR5-kart. I enkelte tilfeller kan eiendommer få redusert arrondering og mer utfordrende driftsforhold som følge av oppdeling av jordbruksarealer. På bakgrunn av jordressursenes svært store verdi og omfanget av arealbeslaget er konsekvensen for jordvern vurdert til noe negativ konsekvens (1-).

Dyrket mark på eiendommen 57/23 blir permanent omdisponert i sin helhet, bortsett fra 170 m² som overføres til eiendommen 57/11. For 57/11 blir deler av dyrket mark omdisponert permanent. Gjenværende areal på 57/11 er 3996 m² nord for boligen, og 2329 m² sør for boligen. Sistnevnte areal blir ikke særlig mye mindre enn eksisterende, ettersom eksisterende LFN-areal er delt av Bernsgutua og arealet sør for denne ikke er dyrket. Gjenværende arealer er i reguleringsplanen regulert til LNF-formål. Trolig vil dette arealet ikke bli stort nok til å være drivverdig til gressproduksjon. Men arealet vil fortsatt kunne være egnet til produksjon av mat i en mindre skala.

Tabell 6: Beslag av dyrka og dyrkbar jord

	Permanent beslag	Klausulert areal	Midlertidig beslag	Tilbakeført fra byggeformål til LNF
Dyrket mark	7,5 daa	0,26 daa	11 daa	Ca 1450 m ²
Dyrkbar mark	1,61 daa (57/77)	0	0	

Midlertidig beslaglagte arealer skal tilbakeføres til jordbruksformål etter avsluttet anleggsarbeid

Det legges til grunn at matjord fra permanent berørte arealer skal håndteres og gjenbrukes i henhold til matjordplan og prinsipper for skånsom jordbehandling. Reguleringsplanen har foreslått et erstatningsareal på eiendommen 71/13 som er om lag 1,5 daa stort, som omreguleres fra bolig til LNF. Jord fra 57/23 og 57/11 foreslås flyttet hit for oppdyrking. Resterende jord i overskudd fra eiendommene benyttes til å forsterke jordlaget på 57/11 for å forberede for ny jordbruksvirksomhet her.

I konsekvensutredningen ligger en mer omfattende beskrivelse av kunnskapsgrunnlag, samt vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens for jordvern, som følger av reguleringsplanens løsninger.

6.9. Kulturmiljø

Eksisterende situasjon

Planområdet ligger delvis innenfor området som er definert som kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse; kulturlandskapet Balke – Lillo og Kapp 1 (K544). Dette kulturlandskapet ligger nord for fv. 33 (og overlapper delvis vegen) på strekningen mellom Bilitt og Vennevold/Allestan/Mjærum. Planområdet ligger utenfor kjerneområdene der

konsentrasjonen av kulturminner og naturverdier er størst, og inntil områder med nyere bebyggelse.

Riksantikvaren har følgende beskrivelse av området: *Landskapet Balke-Lillo/Kapp inngår i kambrosilurbygdene rundt Mjøsa og Randsfjorden og er prega av vide, bølgende sletter og slake åser. Benevnelsen «kambrosilurbygdene» kommer av at området har mye kambrosiluriske bergarter som lett forvitrer og skaper næringsrik morenejord. Bosettingen strekker seg tilbake til yngre steinalder.*

Det har i prosessen vært utført kulturminneundersøkelser ved maskinell sjakting. Sjakting har vært utført på nesten alle dyrkede områder innenfor varslet planområde. Sjakting er utført på alle dyrkede områder innenfor reguleringsplanens avgrensning. I tillegg er det sjaktet på en boligeiendom med potensiale for funn.

Kunnskapsbehovet er gjennom dette vurdert oppfylt. Det ble i undersøkelsene funnet to lokaliteter som etter videre analyser er vurdert å være automatisk fredet. Begge disse lokalitetene ligger utenfor reguleringsplanens avgrensning.

Det er flere bygninger med SEFRAK-registrering innenfor planområdet. Dette gjelder Kjørkelinna 2, Beinvegen 11 og Totenvegen 547.

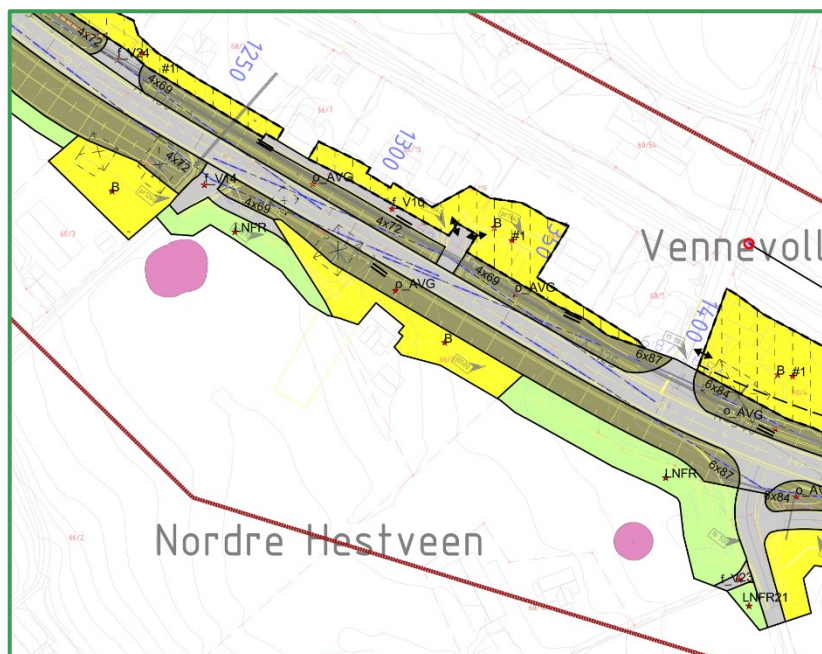
Kommunens gule liste innehar også bygninger innenfor planområdet. Dette gjelder blant annet Totenvegen 596 og 581.

Virkninger av reguleringsplanen

Virkninger for kulturlandskapsområdet Balke-Lillo er beskrevet og utredet i vedlagt konsekvensutredning.

Regulerte løsninger innebærer at bolighus på Kjørkelinna 2, Totenvegen 581 og Totenvegen 596 innløses og rives. For disse boligene skal det utføres en dokumentasjon av byggemetode, utforming

og materialbruk. Dette framgår i reguleringsbestemmelsene § 9.2.



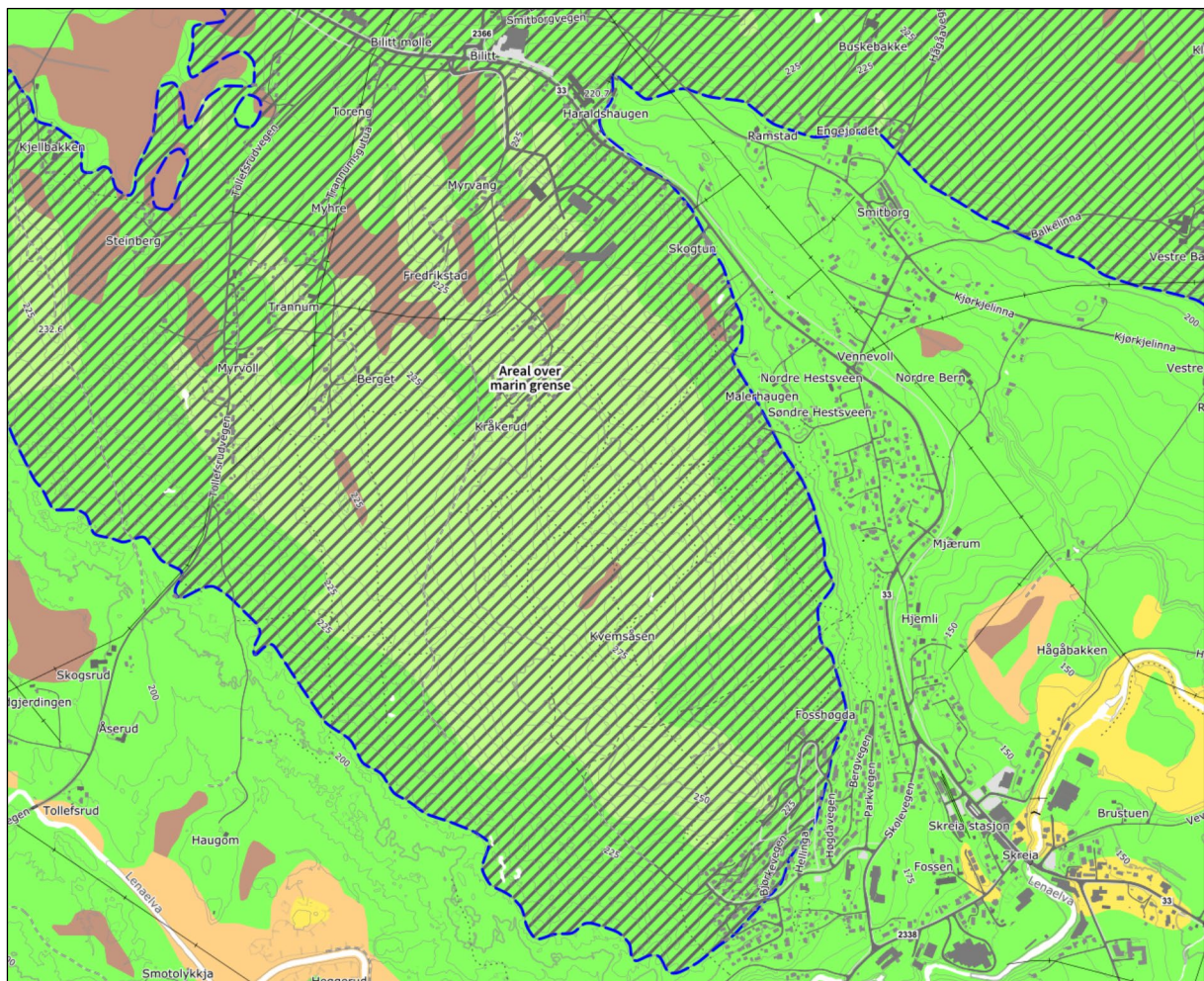
Figur 14: Kartet viser de to automatisk fredete kulturminnene som er registrert innenfor varslingsområdet.

6.10. Geoteknikk/geologi

Eksisterende situasjon

Midtre og sørlige deler av strekningen ligger noe under marin grense. I følge løsmassekart forventes det morene her, ikke marin leire (figur 15), og grunnundersøkelsene indikerer heller ikke marin leire.

Grunnundersøkelsene indikerer derimot at det kan være større mengder mjøsmorene / leirig morene på under 1-2 meter dybde langs store deler av strekningen. Disse massene kan være utfordrende å håndtere der det skal anlegges murer og løsmasseskjæringer, særlig i underkant av bebyggelse.



Figur 15: Løsmassekart fra NGU i kartleggingsmålestokk 1:50 000. Grønn farge indikerer moreneavsetninger, lys grønn farge tynne/usammenhengende moreneavsetninger. Brun farge er torv/myr, som planen ikke ser ut til å komme i konflikt med. Der ikke annet nevnt, er området under marin grense. Det vil si at mesteparten av strekningen er under marin grense.

Berggrunnen består av leirskifer som hovedbergart, med varierende innslag av kalkstein, alunskifer og sandstein, ifølge berggrunnskart i kartleggingsmålestokk 1:250 000 (figur 16). I sørlige deler ser det ut til å være granittisk gneis. Det må nemnes at dette er en overordnet

kartlegging, og at grensene kan være noe annerledes enn det som går fram av berggrunnskartet.

Det ble under grunnundersøkelsene funnet berg og løsmasser med syredannende egenskaper (alunskifer/svartskifer), som er funnet deponipliktige. Det største omfanget ser ut til å være konsentrert rundt området Bilitt-Haraldshaugen i nord, med noe omfang også ned mot Vennevoll. Sørliche deler av strekningen inneholder trolig mest granittisk gneis, med bergarter og løsmasser som ikke forventes deponipliktige, ut fra berggrunnskart. Det er heller ikke meldt fra grunnundersøkelsene om mulig alunskifer der det ble boret i berg langs sørlige deler av strekningen. Det anbefales likevel supplerende miljøtekniske prøver langs hele planstrekningen i byggeplan for å avgrense omfanget av deponipliktige masser mer nøyaktig.



Figur 16: Utdrag av berggrunnsgeologisk kart. Grønn farge har leirskifer som hovedbergart, der alunskifer kan stedvis forekomme. Lys rosa er granittisk gneis.

Virkninger av reguleringsplanen

Det forventes ikke større virkninger av tiltakene som ligger i reguleringsplanen. Selv om strekningen generelt ligger under marin grense, forventes områdestabiliteten å være god, da det under grunnundersøkelsene ikke er funnet annet enn moreneavsetninger.

Der løsmassene er forurensset med tanke på alunskifer eller tilsvarende syredannende skifer, må dette kjøres på godkjent deponi. Der det er alunskifer i berget, må overskuddsmasser også kjøres på godkjent deponi. Disse massene kan da ikke brukes i veglinja.

Eventuell mjøsmorene / leirig morene må håndteres på riktig måte under utgraving, særlig i underkant av bebyggelse, for å hindre setningsskader på hus m.m. Utenom det forventes ikke problemer med å lage løsmasseskjæringer med helling 1:2 (gjelder de fleste skjæringer) og murer tilpasset morenemasser. Der det er problem med plass, f.eks bakside av støyvoller mot boliger er det sannsynlig at løsmasseskjæringer med helling 1:1,5 er akseptabelt, så lenge det ikke oppstår problemer med ustabil moreneleire eller grunnvannsutspring. I disse tilfellene kan steinplastring fungere. Eventuelle fyllinger legges med helling 1:2 ved bruk av stedlige masser, eller 1:1,5 med kvalitetsmasser (grus eller grovere, sprengstein m.m.).

For detaljer, se geoteknisk rapport og rapport for miljøundersøkelser av løsmasser og berg, som vedlegges reguleringsplanen.

6.11. Støy

Eksisterende situasjon

Fv. 33 er en betydelig støykilde innenfor planområdet. Vegbanen med sideterreng har gjennomgående rød støysoner, dvs over 65 dB. Støyverdier for de boligene som ligger nærmest fylkesvegen ligger på mellom 64 og 68 dB.

Virkninger av reguleringsplanen

Det er foretatt støyberegninger etter nordisk beregningsmetode, som grunnlag for vurderinger av regulerte løsninger. Støyberegningenes utstrekning er uavhengig av reguleringsplanens avgrensning og ivaretar derfor influensområdet som støysonene utgjør.

Utbedring av fv. 33 gjør at denne vil fortsatt være en betydelig støykilde. Tre faktorer tilsier at det ikke blir økt støy. Den ene er at kapasiteten for trafikk på vegen er den samme som i eksisterende situasjon. Prosjektet gir ikke i seg selv økt trafikk, trafikkmengden styres av andre faktorer. Den andre er at prosjektet i seg selv ikke endrer andelen tungtransport. Den tredje er at fartsgrensene på strekningen opprettholdes som i eksisterende situasjon.

Regulerte løsninger som kan gi endring i støysituasjonen er justeringer i linjeføringen og endring av eksisterende støyskjerming eller terreng.

Linjeføringen opprettholdes i stor grad, men geometrien optimaliseres for å tilfredsstille vegnormalkrav. Dette gir endrete støyforhold for enkelte eiendommer, enkelte får økt støynivå, andre redusert. Mange får likt støynivå som eksisterende situasjon.

Reguleringsplanens løsninger innebærer utstrakt bruk av støyvoll i området rundt Vennevold, hvor det er endringer i veglinje og hvor graden av tettbebyggelse er størst. Støyvoller er i beregningene vist seg å være effektive for å dempe støy mot boligene. Støyvollene er lagt til grunn for beregning av støy og oppgitte tall nedenfor er med regulerte støyvoller.

Kort omlegging på strekningen mellom Kjørkelinna og Bernsgutua/Totenvegen 667, gir betydelig reduksjon i støynivå på 6-13 dB for ni boliger. Kort omlegging gir endret støybilde for eiendommen 57/11, ved at støykilden kommer på andre siden (nordøst) sammenlignet med eksisterende situasjon. Den totale støyen endres kun marginalt. I reguleringsplanen er det lagt inn en lav støyskjerm på toppen av støyvollen for å gi ekstra skjerming. Tiltak på selve bolighuset vurderes.

Utover etablering av støyvoller vil det vurderes tiltak for boliger som får økt støynivå på mer enn 1 dB, eller ligger i rød støysone (over 65 dB). Vurderingen vil suppleres av befaringer for å finne aktuelle og hensiktsmessige tiltak. Hensikten er å gi støynivå innenfor grenseverdien for innendørs støy. Det kan også være aktuelt å skjerme uteplasser. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene.

I reguleringsplanen ligger også støyskjerm for framtidig bebyggelse på eiendommen 57/68.

Ved støytiltak langs veg skal forslagsstiller vurdere hvorvidt støytiltak medfører uforholdsmessig store kostnader. Innlandet fylkeskommune har i denne reguleringsplanen vurdert at langsgående støyskjerming langs utbedret veg vil utgjøre en uforholdsmessig høy kostnad, gitt lengden på strekningen og ulik tetthet av boliger, som vil bidra til at kostnaden er uforholdsmessig sammenlignet med måloppnåelsen.

Støyvoller (se figur 17 og 18) har i beregningene vist seg å være effektive til å dempe støy. Disse har også en lav kostnad ettersom overskuddsmasser benyttes i opparbeidelsen. Støyberegninger er gjort med planlagte voller. Utover støyvoller vil det i henhold til tabellen nedenfor utføres punktvis støytiltak for enkelteiendommer som får støyøkning på 1 dB eller mer, eller ligger i rød støysone (over 65 dB).

Ambisjonen er tilfredsstillende innendørs støynivå gjennom dempet fasade, og stille uteoppholdsareal. Innlandet fylkeskommune utfører en rekke reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter årlig og er opptatt av likebehandling på tvers av prosjekter. Det nevnte ambisjonsnivået er i tråd med nivået i prosjekter med tilsvarende situasjon.

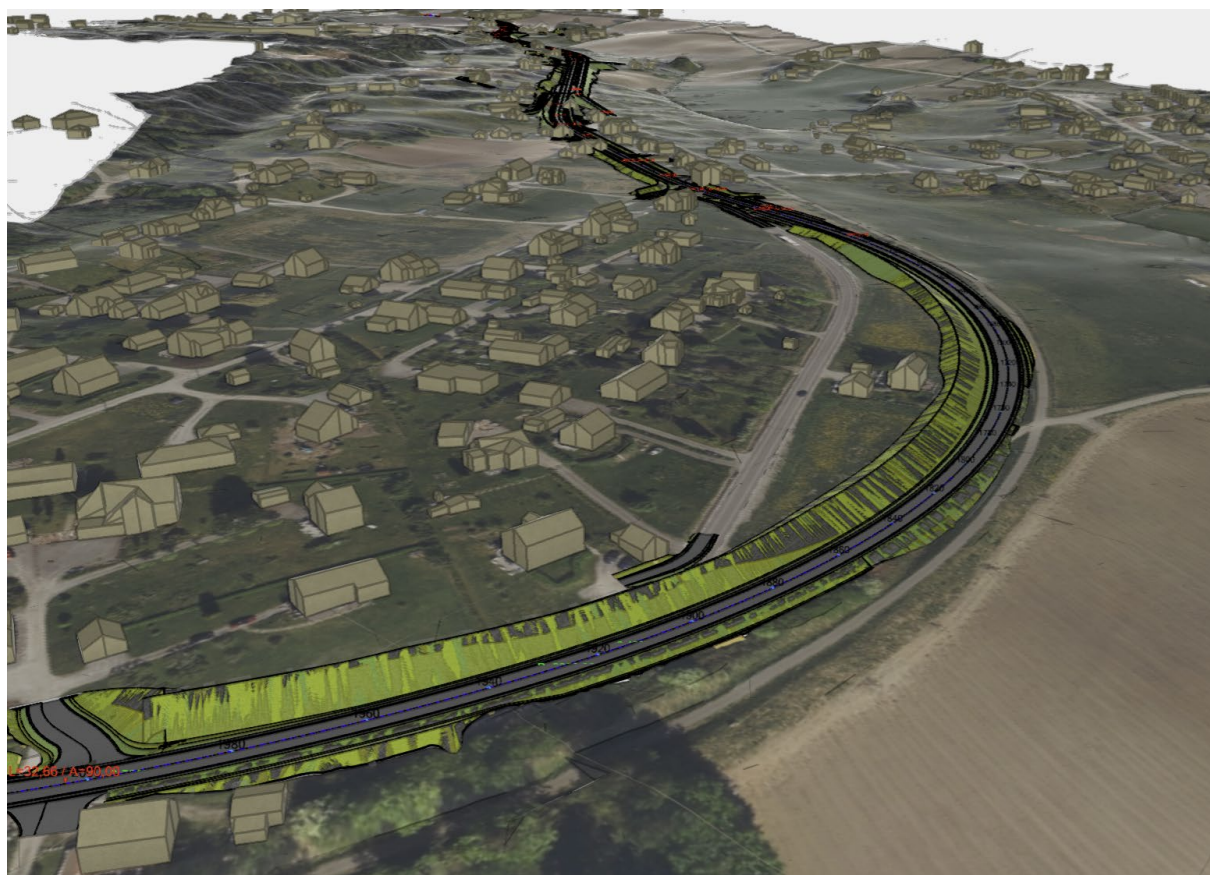
En rekke eiendommer skal ut fra dette vurderes for støytiltak. Tiltakshaver vil gjøre befaringer på disse eiendommene og planlegge støytiltak videre ut fra det som fremkommer på befaringene.

Innlandet fylkeskommune vil i vurderingene vektlegge å gjøre tiltak på eiendommer som får en økning i støynivå på 1-2 dB og eiendommer som ligger i rød støysone (over 65 dB).

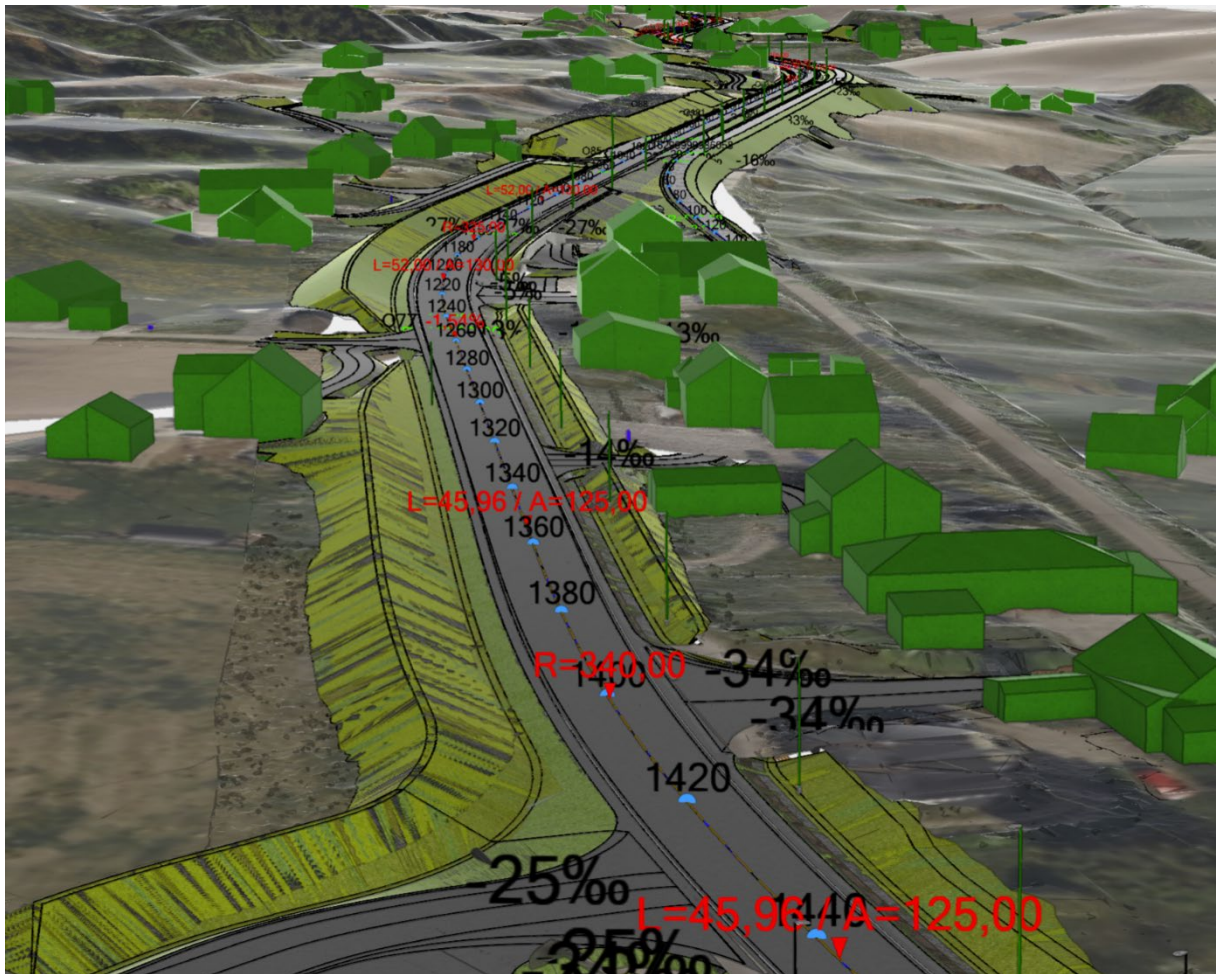
Eiendom	Adresse	Eksisterende	Ny situasjon	Endring
71/18	Framgutua 19	68 dB	68 dB	0
71/20	Totenvegen 500	67 dB	68 dB	+ 1
71/43	Totenvegen 509	58 dB	58 dB	0
71/66	Totenvegen 510	64 dB	63 dB	- 1
71/59	Totenvegen 512	68 dB	67 dB	- 1

71/84	Totenvegen 520	63 dB	63 dB	0
71/19	Totenvegen 528	65 dB	64 dB	- 1
69/10	Totenvegen 530	61 dB	60 dB	- 1
67/4	Totenvegen 540	66 dB	67 dB	+ 1
69/7	Totenvegen 544	68 dB	68 dB	0
67/11	Totenvegen 554-556-558	64 dB	64 dB	0
67/10	Totenvegen 570	59 dB	59 dB	0
68/8	Totenvegen 580	63 dB	62 dB	- 1
68/12	Totenvegen 582	64 dB	62 dB	- 2
68/5	Totenvegen 584	65 dB	63 dB	-2
68/3	Totenvegen 598	57 dB	56 dB	- 1
68/13	Totenvegen 589	65 dB	63 dB	- 2
68/2	Totenvegen 593	68 dB	64 dB	- 4
66/7	Totenvegen 597	68 dB	64 dB	- 4
66/13 og 66/19	Totenvegen 605	66 dB	62 dB	- 4
66/5	Totenvegen 609	66 dB	63 dB	- 3
60/5	Kjørkelinna 3	65 dB	59 dB	- 6
66/10	Totenvegen 608	63 dB	64 dB	+ 1
60/104	Beinvegen 6	58 dB	57 dB	- 1
57/6	Beinvegen 11	64 dB	63 dB	- 1
57/111	Beinvegen 33	57 dB	52 dB	- 5
57/135	Beinvegen 35	58 dB	52 dB	- 6
57/11	Totenvegen 643	61 dB	61	0
57/10	Totenvegen 636	61 dB	49 dB	- 12
57/45	Totenvegen 640	60 dB	47 dB	- 13
57/57	Totenvegen 644	61 dB	48 dB	- 13
57/56	Totenvegen 650	61 dB	49 dB	- 12
57/46	Totenvegen 652	61 dB	51 dB	- 10
57/58	Totenvegen 654	58 dB	50 dB	- 8
57/52	Totenvegen 656	62 dB	58 dB	- 4
57/73	Totenvegen 667	67 dB	66 dB	- 1
57/47	Totenvegen 668	60 dB	57 dB	- 3
57/31	Totenvegen 671	64 dB	64 dB	0
57/34	Totenvegen 678 A/B	63 dB	63 dB	0
57/66	Totenvegen 680	61 dB	60 dB	- 1
57/41	Totenvegen 682	62 dB	62 dB	0
57/39	Totenvegen 683	67 dB	66 dB	- 1
57/28	Totenvegen 685	59 dB	59 dB	0
57/83	Totenvegen 687	59 dB	59 dB	0
57/21	Totenvegen 689	59 dB	59 dB	0
57/13	Totenvegen 691	58 dB	57 dB	- 1
57/101	Beinvegen 98	58 dB	57 dB	- 1
57/67 m fl.	Totenvegen 696	62 dB	62 dB	0
57/53	Totenvegen 698	62 dB	62 dB	0
57/8	Totenvegen 700	66 dB	65 dB	- 1
57/72	Totenvegen 702	64 dB	64 dB	0
57/63	Totenvegen 706	64 dB	63 dB	- 1
56/23	Bakken 14	63 dB	62 dB	- 1
56/24	Bakken 12	62 dB	62 dB	0

56/18	Totenvegen 726	64 dB	63 dB	- 1
56/25	Bakken 2	62 dB	61 dB	- 1
56/38	Bakken 1	57 dB	56 dB	- 1
57/2	Steinsvegen 2	63 dB	62 dB	- 1



Figur 17: Illustrasjon som viser planlagt støyvoll langs kort omlegging. Øyehøyde over Mjærum, sett i retning Bilitt.



Figur 18: Støyvoller langs utbedret fv. 33 ved Vennevold. Øyehøyde over Beinvegen 6, sett i retning Bilitt.

7. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Med utgangspunkt i detaljreguleringsplan for utbedring av fv. 33 Skreia – Bilitt, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme krav i plan- og bygningslovens § 4-3.

7.1. Identifisering av risikoelementer

I arbeidet med reguleringsplanen så har Innlandet fylkeskommune innhentet kunnskap om selve arealet, og om utbyggingen kan medføre endringer i risiko- og sårbarhetsforhold. Hvorvidt arealet er egnet for utbyggingsformål er det ikke gått videre inn i analyser av. Utbedret veg må ta utgangspunkt i eksisterende veglinje. For kort omlegging fra Vennevold til Bernsgutua er det vurdert at arealet er egnet, etter utførte grunnundersøkelser og vurderinger av virkninger av beslag av landbruksjord.

Analysene som er gjort i prosjektet omhandler derfor hvilke tiltak som er nødvendig for at sannsynlighet og risiko for uønskede hendelser skal reduseres til et minimum.

Prosjektet omhandler utbedring av veg for å redusere risikoen for trafikkulykker med kjørende, gående og syklende involvert, samt øke vegens motstandskraft mot naturfare. Hensikten med reguleringsplanens løsninger er dermed å redusere risiko- og sårbarhetselementer:

- For brukerne: å etablere et trafikkikkert tilbud for alle trafikanter
- For veganlegget selv: klimatilpasning av infrastrukturen for å hindre skader på den i en mer ustabil vær- og nedbørsituasjon.

Veganlegget som ligger i reguleringsplanen, tar høyde for en rekke hendelser knyttet til naturrisiko. Det er vurdert at utbyggingen ikke tilfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i området.

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

Anleggsfasen er ikke analysert i denne omgang. For anleggsfasen gjelder egne regler etter blant annet byggherreforskriften som ivaretar analyser av risiko knyttet til anleggsfasen. DSB sin veileder stiller ikke krav til at ROS-analyser i reguleringsplanfase skal omhandle anleggsfase.

Tabellen nedenfor viser kun hvilke hendelser som er identifisert i arbeidet med reguleringsplanen. Hendelser som er ivare tatt med tiltak i en slik grad at sannsynligheten er vesentlig redusert, er ikke aktuelle for videre analyse. Tabellen sier om de aktuelle hendelsene analyseres videre i ROS i reguleringsplan.

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Forhold ved utbyggingsformålet og omkringliggende forhold				
1	Innføring av nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet	Nei	Tiltaket fører ikke til at det blir noen nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet. Nytt veganlegg er utformet for god trafikkikkerhet og tilpasset forventet vær- og klimautvikling. Bekkekryssinger og overvannssystem oppgraderes.	Nei
2	Risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet.	Ja	Ingen skredfaresoner eller aktsomhetsområder for skred er registrert i eller veg planområdet. Et aktsomhetsområde for flom berører fylkesvegen ved bakeriet, helt nord i planområdet, og ytre del av planområdets østside ved Hjemli. Denne er utredet og funnet ikke reell, se kap. 6.3.	Nei
3	Forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.	Nei	Det er ikke avdekket forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder. Utbedring av veg samt kort omlegging har moderat omfang. Løsmassene i grunnen består av delvis av mjøsmorene, som i utgangspunktet er stabile men som kan miste stabilitet ved	Nei

			inngrep. Dette kan ved feil håndtering forårsake setningsskader på nærliggende bygninger, men forventes ikke å påvirke større områder. Svartelistede arter og alunskifer omtales i egen analyse nedenfor.	
Naturrisiko				
4	Flom i som følge av nedbørshendelser, eller flom fra sjø og vassdrag.	Ja	Beregnet flomsone langs Mjøsa ligger et godt stykke fra planområdet. Angitt aktsomhetsområde for flom ved Bilitt er vurdert til å ikke være fareobjekt for fylkesvegen. Se kapittel 6.3. Aktsomhetsområde ved Hjemli er tatt inn som hensynssone i reguleringsplanen.	Nei
5	Jord- og flomskred, snøskred	Nei	Det er ikke skredfasesoner eller aktsomhetssoner for jord- eller flomskred, eller snøskred innenfor eller nær planområdet.	Nei
6	Radon	Ja	Særlig høy aktsomhet Bilitt-Hjemli, moderat til lav aktsomhet Hjemli-Skreia. Dette understøttes av miljøtekniske grunnundersøkelser. Se punkt 7.	Nei
7	Løsmasser og berggrunn	Ja	I nordre del (Bilitt-Vennevold) viser miljøtekniske grunnundersøkelser naturlig forhøyede bakgrunnsnivåer av tungmetaller i grunnen. Det er i tillegg påvist syredannende løsmasser og berg. Dette indikerer alunskifer i grunnen.	Ja
8	Erosjon i elv/elveløp	Nei	Det er ingen elveløp i planområdet, men et mindre bekkedrag som håndterer nedbørsfeltet i Kvemsåsen. Stikkrennen her får økt dimensjon. Grøfter og inntak for stikkrenner vil utformes etter vegnormal N200 og blir motstandsdyktig for erosjon ved større vannmengder.	Nei
9	Svartelistede arter sprer seg i området	Nei	Det er ikke registrert noen svartelistede arter i tiltaksområdet. Spredningsfaren liten, konsekvensen er liten da det allerede er der.	Ja
10	Overvann forårsaket av kraftig regn, evt kombinert med snøsmelting.	Ja	Beregning av overvann for planområdet gjennomført. Overvannshåndtering oppgraderes og tilpasses vannmengder på nivå med 200-årsflom., iht vegnormalen N200. Se kap. 6.3.	Nei
Transport				
11	Trafikkulykke med et eller flere kjøretøy med myke trafikanter involvert	Ja	Offentlig veganlegg er oppgradert til vegnormalstandard. Dette tilsier minimal risiko for ulykker som skyldes vegtekniske forhold. Hendelser som ikke skyldes vegtekniske forhold kan likevel oppstå.	Nei

7.2. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet

Videre analyser av ROS-punktene 7 og 9 framgår nedenfor.

Nr	7
Navn på uønsket hendelse	Løsmasser og berggrunn: utløsning og spredning av tungmetaller og syredannende løsmasser og berg

Beskrivelse	Berggrunnskart fra NGU indikerer at det kan være alunskifer i området her. Resultater fra miljøprøver og bergprøve indikerer med stor sikkerhet alunskifer i løsmasser og berg. Dette gjelder i hovedsak nordligste del av parsellen Bilitt-Haraldshaugen og til dels videre sørover mot Vennevold.				
Årsaker	Den uønskede hendelsen kan utløses av en uheldig håndtering av masser innenfor planområdet.				
Eksisterende barrierer					
Sannsynlighet (høy, middels, lav)	F2 Middels	Det er gjennomført geotekniske undersøkelser og miljøtekniske undersøkelser på strekningen. Det gir god oversikt over grunnen. Det kan være aktuelt med supplerende undersøkelser i senere faser.			
Sårbarhetsvurdering	Mangel på tilstrekkelig oversikt over omfanget av tungmetaller og syredannende stoffer i grunnen gir sårbarhet. Det er utført flere punkter av miljøtekniske undersøkelser i området hvor det var forventet funn av dette. God oversikt over omfanget gir lavere sårbarhet for håndtering av masser.				
Konsekvenstyper	Stor	Middels	Små	Ikke relevant	Forklaring
Liv og helse		X			Dersom syredannende løsmasser og berg ikke blir kjørt bort, kan dette gi forhøyede radonverdier i umiddelbar nærhet, for eksempel ved graving til mur, skjæring m.m. inntil hus, der syredannende løsmasser og/eller berg blir blottlagt.
Stabilitet			X		Generelt blir ikke stabilitet påvirket, men fundamentering av konstruksjoner (murer, stikkrenner, kulverter m.m.) i løsmasser og berg i alunskifer kan på sikt medføre skader på konstruksjonene.
Materielle verdier			X		Se det som står over om konstruksjoner.
Samlet begrunnelse av konsekvens	<p>Konsekvensen vurderes som størst (middels) for liv og helse, da feil håndtering av syredannende løsmasser og berg kan føre til økt eksponering av alunskifer, som kan gi økt radonavgivelse og forhøyede radonkonsentrasjoner i nærliggende bygg. Videre kan oksidasjon av syredannende masser medføre utlekking og spredning av tungmetaller til jord, grunnvann og eventuelle resipienter, med fare for lokal grunn- og vannforurensning.</p> <p>Dersom forekomster av alunskifer ikke identifiseres og hensyntas ved prosjektering, fundamentering og massehåndtering, kan det oppstå skader på konstruksjoner, murer, kulverter og andre anlegg som følge av kjemisk påvirkning fra syredannende masser og uegnede grunnforhold. Risikoen vurderes som begrenset, derfor vurderes konsekvensen som liten. Det må likevel regnes med økt vedlikeholdsbehov og reparasjonskostnader, dersom forekomster av syredannende løsmasser og berg ikke blir hensyntatt.</p> <p>Samlet kan konsekvensen vurderes som middels.</p>				
Usikkerhet (høy, middels, lav)	F2 Middels	Det er usikkert hvor stort omfanget av alunskifer er per tidspunkt. Sannsynligvis er det stort rundt Bilitt-Haraldshaugen, noe lavere sør mot Vennevold. Strekning videre sørover mot Skreia sentrum har trolig ikke alunskifer av betydning, jamfør berggrunnskart. Dette er likevel noe usikkert, og må suppleres med stikkprøver i første omgang.			
Tiltak	Supplerende miljøtekniske grunnundersøkelser i videre byggeplanlegging for strekningen Bilitt til Vennevold, hvor potensialet er størst i henhold til				

	registreringer av løsmasser og berggrunn i offentlige kartbaser. På strekningen Vennevold til Skreia gjøres stikkprøver i første omgang. Eventuelle ytterligere prøvetakinger vurderes ut fra dette.
Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc	Oppfølging av dette videre skjer i miljørisikovurdering og rigg- og marksikringsplan.

Nr	9				
Navn på uønsket hendelse	Svartelistede arter sprer seg i området				
Beskrivelse	Det er registrert flere fremmede arter med høy og svært høy økologisk risiko innenfor planområdet. Anleggsarbeid, masseflytting og håndtering av vegetasjon kan føre til spredning av frø, røtter eller plantedeler til nye områder dersom masser ikke håndteres korrekt.				
Årsaker	Den uønskede hendelsen kan utløses gjennom terrenginngrep, masseflytting, transport av jordmasser, mellomlagring av masser og håndtering av vegetasjon med forekomst av fremmede arter.				
Eksisterende barrierer	Naturkartlegging gjennomført for hele strekningen Registrerte forekomster av fremmede arter er kartfestet				
Sannsynlighet (høy, middels, lav)	F3 Høy	Det er registrert store forekomster av fremmede arter både innenfor planområdet og langs tilgrensende vegstrekninger og vegnett. Vegkorridorene fungerer allerede som spredningsveier for artene. Anleggsarbeid og masseflytting medfører risiko for ytterligere spredning, og det vurderes som vanskelig å unngå all spredning selv med avbøtende tiltak.			
Sårbarhetsvurdering	Planområdet omfatter kantsoner, vegkanter, jordbruksarealer, mindre skogholt og vegetasjonsområder som kan være mottakelige for etablering av fremmede arter. Samtidig er fremmede arter allerede utbredt innenfor planområdet og i omkringliggende områder, inkludert langs fv. 33 og tilhørende vegnett. Naturkartlegging er gjennomført for hele strekningen, og forekomstene vurderes som godt dokumentert. Sårbarheten vurderes samlet som moderat, da området inneholder naturmiljøer som kan påvirkes av videre spredning, samtidig som fremmede arter allerede er etablert i store deler av området.				
Konsekvenstyper	Stor	Middels	Små	Ikke relevant	Forklaring
Liv og helse				X	Spredning av fremmede arter vurderes ikke å medføre direkte konsekvenser for liv og helse.
Stabilitet				X	Hendelsen forventes ikke å påvirke samfunnsfunksjoner, beredskap eller kritisk infrastruktur.
Materielle verdier			X		Spredning av fremmede arter kan medføre behov for oppfølging og håndtering i etterkant, men konsekvenser for materielle verdier vurderes som begrensede.
Miljø- og naturverdier		X			Forekomsten av fremmede arter kan øke lokalt som følge av anleggsarbeid og massehåndtering. Flere av artene har høy eller svært høy økologisk risiko. Fremmede arter er imidlertid allerede utbredt innenfor planområdet, langs fv. 33 og i omkringliggende områder. Konsekvensene vurderes derfor

					primært å være knyttet til lokal videre spredning av eksisterende forekomster.
Samlet begrunnelse av konsekvens	Det er registrert flere fremmede arter med høy og svært høy økologisk risiko innenfor planområdet og i tilgrensende områder. Forekomstene finnes langs store deler av fv. 33, på tilstøtende vegnett og i nærliggende arealer. Eksisterende vegkorridorer fungerer allerede som viktige spredningsveger for fremmede arter. Anleggsarbeid og massehåndtering kan bidra til ytterligere lokal spredning av etablerte forekomster. Tiltaket introduserer imidlertid ikke nye fremmede arter til området, og den potensielle spredningen vurderes i hovedsak å være en videreføring av en situasjon som allerede eksisterer. Påvirkningen vurderes derfor først og fremst å være lokal, og forventes ikke å medføre vesentlige endringer i utbredelsen av fremmede arter på et større geografisk nivå.				
Usikkerhet (høy, middels, lav)	Lav	Det er gjennomført naturkartlegging langs hele strekningen, og forekomstene av fremmede arter vurderes som godt dokumentert			
Tiltak	Krav om miljørisikovurdering i byggeplanfasen Krav til kontrollert massehåndtering Oppfølging gjennom byggeplan og kontrakt Utarbeidelse av rigg- og marksikringsplan Massehåndteringsplan – Kontrollert massehåndtering og mellomlagring av masser Rengjøring av maskiner og utstyr ved flytting mellom områder				
Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc	Oppfølging av risiko knyttet til spredning av fremmede arter skal ivaretas gjennom detaljprosjektering, miljørisikovurdering, rigg- og marksikringsplan og massehåndteringsplan. Krav til håndtering av fremmede arter innarbeides i byggeplan og kontraktsgrunnlag for anleggsarbeidet.				

De analyserte hendelsene har ikke avdekket behov for å sette inn tiltak som medfører endringer i reguleringsplanen, men har gitt et grunnlag for videre definering av tiltak i miljørisikoanalysen knyttet til byggeplanleggingen.

7.3. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget

Tiltakene som ligger i reguleringsplanen, vil i utgangspunktet redusere risiko for at naturhendelser og trafikale hendelser skal påvirke infrastruktur og gi uønskede hendelser for infrastrukturen og brukere av veganlegget.

ROS-metodikken har gitt føringer for hvilke vurderinger og beregninger som er blitt gjort i prosessen og hvordan reguleringsplanens løsninger er utformet. Reguleringsplanen imøtekommer derfor risiko og sårbarhet i naturhendelser gjennom utformingen av løsningene som er valgt, inntil et tilstrekkelig nivå. For eksempel er ivaretagelse av 200-årsflommen (overvann) med klimapåslag vurdert til å være tilstrekkelig. Tiltak for å begrense berøringen med alunskifer, og korrekt behandling av det som berøres, er lagt til grunn for videre arbeid.

Når det gjelder de trafikale hendelsene så er det mange tilfeldigheter som kan utløse disse som det ikke er mulig å gardere seg mot. Vegtekniske løsninger forholder seg til vegnormalstandard. Utforming av veganlegget anses tilstrekkelig godt for å unngå alvorlige trafikale hendelser.

8. Gjennomføring av regulert tiltak

8.1. Byggetid og rekkefølge

Utbedringen strekker seg over 2,4 km, på en strekning med mye trafikk og mye bebyggelse nær vegen. Dette krever god (fase-)planlegging. Innlandet fylkeskommune vurderer at det ikke er hensiktsmessig å stenge vegen i anleggsperioden, på grunn av manglende alternative veger for omkjøring. Det vil bli signalregulering og ett kjørefelt innenfor anleggsområdet i ulike faser i gjennomføringen. Midlertidige løsninger vil også bli aktuelt for gående og syklende. De myke trafikantene skal alltid ha et tilbud i anleggsfasen.

Oppstart utbygging er tenkt i 2028. Muligens vil noe forberedende arbeider skje sent i 2027, eller ved oppstart i 2028. Dette kan være f.eks omlegging av kabler/linjer og evt. overvannstiltak. Anleggsarbeidet ventes ferdigstilt i 2029.

8.2. Omlegging av kabler og ledninger

Omlegging av kabler og ledninger ivaretas i prosjektet. Det er gjennomført møter med Elvia, Eidsiva og Telenor. Behov knyttet til omlegging av kabler ligger i fagmodell for elektro, som er et av grunnlagene for reguleringsplanen.

Det er i prosjektet innhentet data på eksisterende vann- og avløpssystem (VA). Eventuelt behov for omlegging av VA vil vurderes videre i byggeplanleggingen i samråd med kommunen. Prosjektet berører ikke hovedledninger, men kan berøre lokale forsyninger. Det kan være hensiktsmessig med utskifting av rør inn til enkelte boliger i forbindelse med gravearbeidet.

8.3. Ytre miljø

Det er utarbeidet en miljørisikovurdering som følger prosjektet videre fra reguleringsplanfase til byggeplanlegging og senere anleggsarbeid. Miljørisikovurderingen er gjennomført i reguleringsplanfase for å gjøre det mulig å ta inn hensiktsmessig omfang av midlertidige og permanente arealer i reguleringsplanen.

Punkter fra ROS-analysen er tatt med videre i miljørisikovurderingen.

Ettersom utbedret veg vil få ny overbygning (vegkroppens bærelag) så vil prosjektet ha et stort overskudd av masser fra eksisterende veg. Massene er tenkt brukt i anlegget, til sideterreng og voller, samt heving av gang- og sykkelvegen i den vestre delen av strekningen. Med disse tiltakene er det tilnærmet massebalanse i prosjektet.

8.4. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Det vil bli utarbeidet en felles SHA-plan (plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) for gjennomføringen av byggetiltaket.

9. Innspill til varsel om planoppstart

I denne prosessen ble det varslet planoppstart i august 2025, og varslet utvidet planområde for mulig gangvei mellom avlastet fv. 33 og Beinvegen.

9.1. Varsel om planoppstart

Til varsel om planoppstart kom det inn 19 innspill fra regionale myndigheter, grunneiere, rettighetshavere og andre interessenter. Disse er oppsummert og kommentert nedenfor.

Innspill fra	Kort sammendrag av innspill	Forslagsstillers kommentar
Advokat Kristoffer Ringerud, på vegne av festetaker på gnr/bnr 71/43 (30.9.2025)	På omtalte eiendom drives gartneri på festet tomt. Ut fra skissene kan det se ut som gartneriet er utsatt ved utvidelse eller omlegging av vegen. Ønsker å komme i dialog for å kommunisere viktige forhold for virksomheten og se på løsninger.	Det har vært avholdt befaring hvor atkomst har vært tema. Løsning er utarbeidet på grunnlag av dialogen og oversendt grunneier.
Amund Forset (14.8.2025)	Ønsker at huset på eiendommen Kjørkjelinna 2 blir revet slik at krysset blir sikkert og mer oversiktlig.	Hovedhuset på Kjørkjelinna 2 er foreslått innløst/revet i reguleringsplanen.
Ingrid Mariel Antonsen (17.9.2025)	Påpeker at det ved Bilitt er farlig skoleveg, med den gangkryssingen som i dag er over fv. 33. Krysningpunktet er direkte farlig og innsenderen er livredd hver dag barnet skal krysse vegen. Kiosken ligger rett ved og det er et under at ikke noen har blitt påkjørt enda.	Det har vært vurdert ulike løsninger for krysningpunktet. Se kap. 4.3. Areal i og rundt krysset er offentlig eid og løsning for krysningpunktet vil jobbes med parallelt med plansakens videre gang.
Myrland Graveservice, Arild Myrland	Påpeker at overvann gjennom stikkrenne i fylkesvei føres inn på grunneiers private ledning på Totenvegen 693. Denne har ikke kapasitet til å bli tilført mer vann enn det som er i dag. Ber derfor at det blir funnet annen løsning for denne, hvis den blir tilført mer overvann. Det er ønskelig at 50-sonen opprettholdes eller blir satt til 40 km/t forbi Skreia sentrum og mot Bilitt da det er mange som blir berørt av støy på denne strekningen. Mener også at det beste for vårt område er at vegen blir utvidet i det området den er pr i dag uten nye trasevalg. Ønsker dialog angående utbyggingen på Hjemli.	Nedbørsfeltet som dekker store deler av Kvemsåsen har sitt utløp ved Hjemli. Det er utført overvannsberegning som en del av prosjektet. Problemstillingen løses ved at hovedmengden av vann fra nedbørsfeltet føres i rør under fv. 33 nord for Hjemli. Kun en liten andel av vannet vil gå via eksisterende rør ved Hjemli. Dette vannet vil være nødvendig for å ivareta naturverdien lågurtseljeskog mellom vegen og gang- og sykkelvegen.

Asmund Berget, Totenvegen 652	Vi har hele tiden krysset fylkesveien med livet som innsats for å komme ned på gangstien. Håper dette er mulig å få til på en tryggere måte med ny trasé, selv om vi fortsatt må krysse, ettersom gangstien blir flyttet nedenfor veien etter hva innsender forstod.	Eiendommen ligger langs den delen av fv. 33 som blir avlastet av ny veglinje, og eksisterende veg blir dermed felles atkomst til boligene. Atkomstvegen vil kobles til Beinvegen ved Vennevold, hvor det er krysningspunkt over fv. 33.
Balke- og Hveemsåsen grunneierlag SA (16.9.2025)	Fv. 33 ligger midt i området til grunneierlaget. Er positive til utbedring av veien, men håper at fartsgrensene ikke økes selv om standarden på veien blir bedre. Dette både fordi det er tettbygd område, og det er mye kryssing av spesielt elg og rådyr i området. Det er også viktig å holde vegetasjonen nede langs veien slik at det er lettere å se hjorteviltet når det er i ferd med å krysse veien. I noen av svingene er det hus med hekker rundt hagene, og her kommer spesielt elg brått på bilistene. Mener at det bør settes opp noen korte strekninger med gjerde som kan kanalisere viltkryssingene til de mest åpne stedene langs veien, og dermed hindre påkjørsler.	Fartsgrensen økes ikke der hvor det er 60-sone i dag. Det blir generelt mer åpent langs fv. 33 med bredere grøfter, bedre siktforhold, bedre belysning og slakere sideterreng. Det ligger ikke inne i reguleringsplanen at det etableres gjerder som leder viltet. Tiltakene nevnt ovenfor vil gjøre situasjonen bedre for viltkryssing.
Bilitt vel (1.10.2025)	Ønsker å sette fokus på trafiksikkerheten ved fv. 33 ved Bilitt. området er svært trafikkert. Dette er et populært turmål sommerstid. Har også registrert et generasjonsskifte blant beboere i området med større innslag av barnefamilier. Mange skolebarn tar bussen fra holdeplassen og må krysse fv. 33. Ønsker et opphøyd gangfelt der det i dag er tilrettelagt kryssingspunkt. Høy fart på trafikken som kommer fra begge regninger. I tillegg mye trafikk i forbindelse med landbruksdrift og bakeriet.	Det har vært vurdert ulike løsninger for krysningspunktet. Se kap. 4.3. Areal i og rundt krysset er offentlig eid og løsning for krysningspunktet vil jobbes med parallelt med plansakens videre gang.
Carl Fredrik Skogdal (57/143) (29.9.2025)	Grunneier av gården Mjærum siden 2005. Orienterer om vann- og avløpsledninger på og langs eiendommen. Påpeker at en ny veg i traseen til eksisterende gang- og sykkelveg kommer tett på eiendommen, og en gang- og sykkelveg som kommer enda tettere på huset og vil være sjenerende i stor grad. Ønsker i så tilfelle å relokalisere uteplass på andre siden av huset og krever	Grunneiers innspill omtaler hensyn som ville måtte ivaretas dersom fylkesvegen skulle fulgt eksisterende gang- og sykkelveg forbi Mjærum/Allestan. Denne løsningen har Innlandet fylkeskommune gått bort fra i reguleringsplanprosessen.

	<p>bistand til dette. Ønsker skjerming av innsyn fra ny gang- og sykkelveg. Foreslår løsninger for evt ny atkomst veg omlegging av fylkesvegen. Påpeker viktigheten av god overvannshåndtering fra ny fylkesveg ned mot eiendommen. Ønsker dialog om gjennomføringen av anleggsperioden for å kunne finne gode løsninger for begge parter.</p>	<p>Grunneier ble orientert om dette i desember 2025.</p> <p>Fylkesvegen utbedres i eksisterende trase på denne strekningen og vil ikke påvirke eiendommen 57/143.</p>
<p>Sindre L. Flesvig (15.9.2025)</p>	<p>Bekrefter det som ble sagt fra Innlandet fylkeskommune på åpent møte om at det, i tillegg til politirapporterte ulykker, nok er store mørketall k nyttet til nestenulykker og hendelser. Særlig gjelder det Vennevoldkrysset (fv. 33 /Beinvegen /Kjørkelinna).</p> <p>Ser daglig mye "rar atferd", særlig i morgentrafikken. På grunn av svært begrenset sikt tar mange sjansen, andre skal være vennlige og slippe frem, mens atter andre kjører for fort. Denne miksen resulterer i flere litt rare hendelser, uten at vi vil tro noe av dette anmeldes eller finnes i noen statistikk.</p> <p>Håper på en tryggere og mer forutsigbar løsning i fremtiden.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p> <p>Kryssområdet hvor Beinvegen og Kjørkelinna møter fv. 33 blir betydelig bygget om. Dette vil gjøre siktforholdene og avviklingen langt bedre enn i eksisterende situasjon.</p>
<p>Gjøvik kommune (28.8.2025)</p>	<p>Det er positivt med igangsetting av planarbeidet for å løse behovene og utfordringene på strekningen Skreia – Bilitt innenfor akseptable rammevilkår basert på tidligere mulighetsstudie.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning</p>
<p>Gunn Karlsen (1.10.2025)</p>	<p>Orienterer om rør som ivaretar overvannet på eiendommen. Et av rørene leder vannet bort mot fylkesvei 33. Etterlyser flere detaljer rundt hvor mye av tomta som berøres av utbedret veg. På åpent møte ble det antydnet 3 m til 12 m. Når får jeg vite mer?</p>	<p>Innlandet fylkeskommune har gjennomført befarings med grunneier der vi ved hjelp av bærbar skjerm har sett på hvor vegen er tenkt lagt. Grunneier fikk mulighet til å påvirke valg av løsning for avkjøring.</p>
<p>Knut Pedersen, Totenvegen 671</p>	<p>Påpeker at utbedringen fram til Vennevold (fra Bilitt) vil by på utfordringer med trange partier med bebyggelse og eksisterende gangveg. Mener at å legge fylkesvegen langs traseen til gang- og sykkelvegen fra Vennevold til Allestan vil legge beslag på mye dyrka mark og forringe betydningen av gangvegen som rekreasjonsområde.</p>	<p>Innspillet tar utgangspunkt i den foreslåtte løsningen hvor fv. 33 følger traseen til gang- og sykkelvegen, mellom Vennevold og Hjemli. Denne løsningen har Innlandet fylkeskommune gått bort fra i reguleringsplanprosessen.</p>

	<p>Gangvegen ligger skjermet fra støy og forurensning fra fylkesvegen. Referatet fra møte med kommunen 14.5.2025 sier at jernbanetraseen er en grønn korridor og turveg, som viktig friluftsområde og viktig kulturminne.</p> <p>Påpeker at det vil koste mindre å utbedre i eksisterende trase, og skape vesentlig bedre frisikt fra avkjørslene. Minner om vann – og avløpsledninger i gangveg-traseen.</p> <p>Ved å stenge Beinvegen for utkjøring i syd og lede trafikken til utkjøring på Vennevoll så fjerner man det farligste punktet med hensyn på trafiksikkerhet. Man kan også anlegge en ellet to fartsdempere for å holde hastigheten nede i 50 km/t på hele strekningen.</p> <p>Påpeker at de fleste eiendommer har innrettet seg slik at uteplassen er på motsatt side av vegen. Flytting av vegen vil dermed ødelegge uteplasser og også gården Mjærum. Mjærum vil ha behov for ny innkjøring. Omlegging av veg vil gi en farlig sving ved påkobling til eksisterende trase ved Hjemli.</p>	<p>Grunneier ble orientert om dette i desember 2025.</p> <p>Reguleringsplanen innehar de løsningene som grunneieren foreslår, med breddeutvidelse av eksisterende fylkesveg mellom Bernsgutua og Hjemli, inkludert utbedring av avkjørsler.</p> <p>Beinvegen i sør vil bli lagt om slik at kryssløsningen blir langt mer oversiktlig enn i dag.</p> <p>Fartshumper er ikke en løsning som reguleres i reguleringsplan. Innlandet fylkeskommune vil vurdere behovet for dette videre, sett opp mot de løsninger som reguleringsplanen innehar.</p>
Miriam Øzger og Svein Gustav Olsvold, Totenvegen 643	<p>Har et anstrengt forhold til fv. 33 etter flere trafikale hendelser. Ser mørkt på å få bilvei på begge sider av huset, noe som blir en negativ omveltning. Har vært mye usikkerhet rundt planlegging av ny veg.</p> <p>Innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ønsker å beholde veien der den er i dag for å slippe den store belastningen det vil bli å ha vei på begge sider av huset. - Hvis veien blir lagt der gang-sykkelvei er i dag ønsker vi at veien legges ned mot Bernsgutua slik av vi ikke får veien tett opp mot huset vårt. - Helt uavhengig av alt annet ønsker vi ikke økt fartsgrense. Vi mener 50 km/t er nok da de fleste allerede kjører over fartsgrensen her. - Vi ønsker gjennomsnittsmåling på strekningen. - Støytiltak ser vi på som en selvfølge uansett hvordan det blir. 	<p>Det har vært tett dialog mellom grunneier og Innlandet fylkeskommune. Omlegging av vegen rundt langs nordøstsiden av deres eiendom ligger til grunn for reguleringsplanen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Vi ønsker ikke tiltak som påvirker eiendommen vår. - Vi ønsker ikke å gjøre oss vanskelige i prosessen, men dette preger oss hver dag og det er vanskelig å planlegge livet fremover. Vi håper derfor på tydelig og god kommunikasjon i prosessen. 	
NVE (10.9.2025)	<p>Aktsomhetskart for flom viser at planområdet ved varsel om oppstart berører 20m-sonen langs vassdrag på et par steder. Reell fare for flom må avklares i planprosessen. Det er markert en rekke dreneringslinjer innenfor planområdet. Det må gjøres en vurdering av hvordan tiltaket kan påvirke overvannshusholdningen innenfor planområdet. Det bør settes av nødvendig areal for å håndtere overvann.</p> <p>Orienterer om veiledning knyttet til de interessene NVE skal ivareta.</p>	<p>Det er i prosessen utført overvannsberegninger. Aktsomhetsområdet for flom ved Bilitt er etter beregninger vurdert å ikke være reelt og inngår ikke i reguleringsplanen. Prosjektet innebærer omlegging av rør ved Hjemli, for å avlaste området hvor aktsomhetsområde for flom er vist i NVE Atlas.</p> <p>Det er ut fra beregningene lagt inn stikkrenner, og disse og grøftene er dimensjonert etter vegnormalen N200.</p>
Agnieszka og Marek Seydak, Totenvegen 605 (19.9.2025)	<p>Vi har bodd i Norge siden 2007 og kjøpte huset vårt i 2008. Vi har små barn og kan ikke forestille oss at fartsgrensen er høyere enn den er nå. Folk kjører veldig fort her og ignorerer trafikkreglene. Det er et fotgjengerfelt og et busstopp i nærheten. Det er sjelden noen som stopper for å vike for fotgjengere, og økende hastigheter vil forårsake enda flere ulykker enn det er nå. De fleste ulykker er forårsaket av for høy fart og uforsiktig kjøring. Lurer på hva planene er for eiendommen, og om adkomstveien til eiendommen blir endret?</p>	<p>Reguleringsplanen innebærer at fylkesvegen blir flyttet noe lengre bort fra huset og det etableres en voll mellom utbedret veg og eiendommen.</p> <p>Atkomsten til eiendommen blir opprettholdt, men avkjørselen må deles med naboeiendommene Totenvegen 609 og 597. Dette betyr at det blir noen endringer ved eiendommen.</p>
Statsforvalteren i Innlandet (29.9.2025)	<p>Påpeker at det er positivt at saken ble presentert i regionalt planforum før varsel om planoppstart, det gir godt innblikk i saken. Påpeker at det er tenkt konsekvensvurdering av jordvern, naturtyper, landskap og nærmiljø og friluftsliv. Det er ikke utarbeidet planprogram, men SFI antar at</p>	<p>Konsekvensutredning for valgte tema er gjort ut fra vedlegg II, som for</p>

	<p>fylkeskommunen har vurdert at tiltaket krever konsekvensutredning, men ikke planprogram.</p> <p>Trekker fram følgende, utover punktene nevnt i planinitiativ og oppstartsvarsel: Samfunnssikkerhet: utarbeidelse av ROS-analyse etter pbl §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Utarbeides etter DSB sin veileder. Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jf. pbl § 28-1.</p> <p>Forutsetter at relevante føringer i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, legges til grunn for planarbeidet.</p> <p>Nasjonale mål og føringer for følgende områder må følges: medvirkning i planprosessen, reduksjon av klimagassutslipp og omlegging til miljøvennlig energi, klimatilpasning, naturmangfold, universell utforming, støy og luftkvalitet, og massehåndtering.</p> <p>Forutsetter at plankart utformes i samsvar med gjeldende overordnede føringer og at reguleringsplanen legges inn i kartløsningen InnlandsGIS når planen kommer på høring.</p>	<p>reguleringsplanen ikke medfører krav til planprogram.</p> <p>ROS-analyse er gjennomført og presentert i kapittel 7 i planbeskrivelsen.</p> <p>Virkninger av reguleringsplanen for disse temaene ligger i planbeskrivelsens kapittel 5 og 6.</p> <p>Forslagsstiller bekrefter at dette er fulgt.</p>
Statens vegvesen (26.9.2025)	<p>Tiltaket omfatter utbedring av fylkesvegen innenfor eller langs eksisterende trasé. Vegen skal breddes, og det er et ønske å redusere antall avkjørsler. Det skal sikres gode løsninger for gående og syklende langs strekningen, dette gjelder også i krysningspunkter. Vi har ingen merknader ved oppstart av planarbeidet, men viser til at når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med innspill og merknader.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>
Aage Nordengen, Totenvegen 589 (24.8.2025)	<p>Foreslår å flytte fv. 33 til eksisterende gangveg for å få større avstand til de fleste hus inntil vegen, og samtidig muliggjøre en enklere reduksjon av antall avkjørsler på den nye vegen. Da kan f.eks. det trafikkfarlige og uoversiktlige</p>	<p>Tas til etterretning. Grepert som grunneier foreslår, med å flytte vegen ut langs gang- og sykkelvegen, blir benyttet på strekningen mellom Vennevold og Bernsgutua.</p>

	<p>Vennevoldkrysset få en bedre og sikrere løsning. Dette krysset bruker mange beboere i området, lastebil- og traktortransport fra de mange gårdene og folk som har vært i kirka f.eks. med mange biler i et begravelsesfølge. Den "gamle" eksisterende fv. 33 kan brukes videre som oppsamlingsveg mellom hus og innkjøringer til "nyvegen" og for gående og syklende. Dette kan være med på å redusere antall ulykker og gjøre det tryggere for både beboere i området og trafikkerende på veggen. Håper at den etterlengtede utbedringen av fv. 33 Skreia-Bilitt kan bli realisert så snart som mulig.</p>	<p>Liknende løsning er vurdert også på tilstøtende strekninger, men konsekvensene av dette er vurdert å være for høye til at det kan forsvares. Se kapittel 3.3 i dette dokumentet.</p> <p>Trafikksikkerheten i Vennevoldkrysset (fv. 33/Kjørkelinna) blir vesentlig forbedret med regulert løsning.</p>
<p>Aage Nordengen og Per Idar Vingeløkken, eiere av Totenvegen 589 og Totenvegen 591 og 593 25.9.2025)</p>	<p>Ønsker å bidra til løsninger. Nr 589 er privat eid, mens 591 og 593 er eid av selskapet «Totenvegen 591 AS». Eiendommene har to felles avkjørsler. Det er svært viktig å unngå å avgj areal til fylkesvegen. Nr 591 huser et blikkenslagerverksted som daglig får varetransport av store lastebiler som krever god plass til innkjøring, varelevering og utkjøring. Behov for plass også til parkering for ansatte og kunder.</p> <p>Påpeker at bolighuset 593 kan rives dersom fylkeskommunen gir akseptabel erstatning.</p> <p>Påpeker at krysset på Vennevold har svært dårlig sikt og er årsak til flere ulykker og nestenulykker. Både lastebiler, traktorer/landbruksmaskiner og begravelsesfølger trafikkerer krysset. Ønsker et nytt kryss evt rundkjøring. Ber om at vegmyndighet og politi kan enes om fartsreduserende tiltak (fotobokser/gjennomsnittsmåling). Opplever store fartsgrenseoverskridelser. Ønsker å bidra til trafikksikkerhet når prosjektet endelig blir realisert.</p>	<p>Innlandet fylkeskommune har hatt dialog med grunneierne underveis i arbeidet. Grunneierne har fått mulighet til å påvirke løsninger for atkomst.</p> <p>Reguleringsplanen innebærer at fv. 33 trekkes noe bort fra eiendommene. Arealet på eiendommen 591 beholdes slik det er i dag. Det innebærer at atkomsten i sør får bedre utforming.</p> <p>Atkomsten i nord stenges. Totenvegen 589 får dermed atkomst via eiendommen 591.</p> <p>Bolighuset på 593 blir ikke påvirket av regulerte løsninger.</p> <p>Krysset på Vennevold utbedres i tråd med grunneiers forslag.</p>
<p>Innlandet fylkeskommune (6.10.2025)</p>	<p>Minner om at regionale planer må legges til grunn for gjennomføringen.</p> <p>Landskap: Utbedring av vegstrekningen kan medføre vesentlige terrenginngrep. Anbefaler at det settes bestemmelser om at terrenginngrep skal skje så skånsomt som mulig, og at eventuelle sår i</p>	<p>Regionale planer er lagt til grunn.</p> <p>Konsekvensutredning inneholder konsekvens for landskap. Det er tatt inn i bestemmelse 8.1 at</p>

	<p>terrenget etter anleggsperioden beplantes eller tilsås og får en hensiktsmessig terrengutforming.</p> <p>Støy: er et alvorlig forurensingsproblem som bidrar til mistrivsel, redusert søvnkvalitet og svekket helsetilstand. Forutsetter at støy blir vurdert på en tilfredsstillende måte, og at eventuelle nødvendige støydempende tiltak innarbeides i forslaget til reguleringsbestemmelser og plankart. Viser til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T- 1442/2021.</p> <p>Barn og unge Planforslaget må tilrettelegge for barn og unge, særlig med hensyn til gangforbindelser til nærmeste skole, friluftsarealer, fritidsaktiviteter og øvrige viktige funksjoner. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen stiller blant annet krav om at planprosesser skal organiseres slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge gis anledning til å delta.</p> <p>Medvirkning Minner om at det i Plan- og bygningsloven § 5-1 er lagt vekt på aktiv medvirkning i planprosesser. Forventer at planbeskrivelsen gjør rede for medvirkningsopplegget og hvordan man har lagt til rette for medvirkning fra barn og unge og relevante grupper som krever spesiell tilrettelegging for å kunne delta.</p> <p>Universell utforming Alle reguleringsplaner skal redegjøre for universell utforming, og det er viktig at dette blir belyst tidlig i planprosessen for å sikre best mulig løsning for flest mulig. For utbedring av vegstrekningen vil det særlig være knyttet til gang- og sykkelveg, og overgangen mellom gang- og sykkelveg og annet vegareal.</p> <p>Vannmiljø og naturmangfold Rett nord for planområdet ved Bilitt er vannforekomsten "Lenaelva ned til Mjøsa småbekker nordsiden" (002-942-R). Vannforekomsten er sterkt modifisert og</p>	<p>sidearealer skal i størst mulig grad revegeteres med stedlige masser. Det legges til grunn slake linjer i terrengutformingen av sideterreng, i tråd med vegnormalkravene.</p> <p>Støyberegninger er gjort etter nordisk beregningsmåte. Se resultater i kapittel 6.11. Ambisjonsnivå for støytiltak er definert i reguleringsbestemmelsene. I planbeskrivelsen framgår det hvilke eiendommer som skal vurderes for støytiltak.</p> <p>Gangforbindelser og trafiksikkerhet knyttet til disse er ivarettatt i reguleringsplanen.</p> <p>Det har vært omfattende medvirkning i prosessen. Det er gjennomført en rekke befaringer og møter med berørte grunneiere, hvor de har fått mulighet til å medvirke til f.eks utforming av avkjørsler og sideterreng, og løsninger generelt.</p> <p>Alle løsninger innenfor offentlig veg forholder seg til prinsippene om universell utforming.</p>
--	---	---

	<p>er registrert med moderat økologisk potensial. I regional vannforvaltningsplan for vannregion Innlandet og Viken 2022-2027 har vannforekomsten et fastsatt miljømål om minst godt økologisk potensial (jf. vannforskriften § 4), noe den per dags dato ikke oppnår. Det er derfor svært viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan resultere i en permanent forringelse av vannkvaliteten, og hindre vannforekomsten i å oppnå miljømålet. Konsekvensutredningen bør vurdere eventuelle virkninger på vannforekomsten, eksempelvis avrenning. Videre om aktuelt, vurdere avbøtende tiltak, slik at vannforekomsten ikke forhindres i å nå målet om godt økologisk potensial. Langs strekningen er det registrert fremmedarten hagelupin og spansk kjørvel. Konsekvensutredningen bør beskrive risikoen for spredning av fremmede arter og vurdere behovet for avbøtende tiltak.</p> <p>Nasjonalt verdfullt kulturlandskap Planområdet ligger delvis innenfor Nasjonalt verdifullt kulturlandskap Balke-Lillo. Varslingsområdet ligger utenfor kjerneområdene der konsentrasjonen av kulturminner og naturverdier er størst og inntil områder med nyere bebyggelse. Det er positivt at det skal gjennomføres konsekvensutredninger for virkninger for landskap.</p> <p>Automatisk fredete kulturminner Området har potensial for automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent. Det vil derfor være behov for å gjennomføre arkeologisk registrering ved bruk av maskinell søkesjaktning. Undersøkelsesplikten etter lov om kulturminner § 9 må oppfylles før planen kan vedtas.</p>	<p>Reguleringsplanen innebærer ikke tiltak som kan resultere i en permanent forringelse av vannkvaliteten.</p> <p>Dette temaet er omtalt i konsekvensutredningen.</p> <p>Arkeologisk registrering med maskinell sjaktning er gjennomført. Resultatet er omtalt i kapittel 6.9.</p>
--	---	--

9.2. Varsel om utvidet planområde

Varsel om utvidet planområde for en mulig gangvei/snarvei mellom avlastet fv. 33 og Beinvegen ble sendt ut i juni 2026. Fire innspill er registrert:

Fire grunneiere i Beinvegen og Totenvegen (16.8.2025)

Det ble avholdt befaring med grunneierne den 29.juni. På befaringen mottok Innlandet fylkeskommune et signert ark fra grunneierne, hvor de går imot forslaget.

Den 16.august avga fire grunneierne et felles innspill, som er oppsummert kort nedenfor:

Grunneierne framhever følgende som bes tatt med videre i vurderingen:

1. Det synes å være lagt til grunn et unødvendig snevert alternativgrunnlag

Grunneierne mener det er vurdert for snevert utvalg alternative løsninger, ut fra hvor mye inngrep det vil utgjøre. Mener behovet kan løses uten inngrep i private hager og etterlyser gangbru over fv. 33 som mulig løsning.

2. Fire direkte berørte eiendommer – én sammenhengende konsekvens

Framhever at det er fire eiendommer som er berørt: Beinvegen 79 og 81, Beinvegen 63 og Totenvegen 652. Framhever at det er snakk om en sammenhengende ny ferdelsåre gjennom fire eiendommer. Dette mener grunneierne må tillegges betydelig vekt i vurdering av traseenes egnethet.

3. Det foreligger allerede en etablert og velfungerende lokal ferdselsstruktur

Beskriver at beboerne har uformelle avtaler seg imellom som gir anledning til å krysse over hverandres eiendommer, og at dette fungerer godt i praksis. Viser til at det også er en snarvei lengre ned (ved Totenvegen 670/672/674/676) som binder sammen flere boliger med forbindelse til fv. 33). Mener derfor at behovet for å etablere en formalisert og permanent offentlig gangforbindelse gjennom et sammenhengende privat bolig- og hageområde må dokumenteres langt tydeligere enn det som hittil er gjort. Det bør skilles på det konkrete ønsket om gangveiforbindelse i området og hvorvidt det er nødvendig å berøre akkurat disse eiendommene til formålet.

4. Inngrepet vil være betydelig for alle fire eiendommene

Grunneierne beskriver hvordan en gangvei vil påvirke de ulike eiendommene. De aktuelle eiendommene er i dag utformet som private boligeiendommer med hager, vegetasjon og naturlig avstand mellom boligene og offentlig ferdsel. Denne avstanden og skjermingen er en vesentlig del av områdets karakter og bokvalitet. På tvers av eiendommene vil tiltaket kunne medføre:

- permanent offentlig ferdsel tett på boligene
- økt innsyn og redusert skjerming,
- økt eksponering av private utearealer,
- tap eller fragmentering av hageareal og vegetasjon,
- endret bruk og opplevelse av eiendommene,
- redusert privathet,
- og en varig endring av områdets karakter.

Dette er virkninger som etter grunneiernes syn må vurderes som mer enn bare et spørsmål om arealbeslag.

Det dreier seg om en kvalitativ endring av bomiljøet, privatlivet og eiendommenes funksjon.

En offentlig gangforbindelse vil innebære en fundamental endring av denne situasjonen.

5. Hensynet til naturmangfold og lokal økologisk funksjon må inngå i vurderingen

Grunneierne påpeker at den aktuelle traseen vil også innebære inngrep i frodig vegetasjon og eksisterende grønnstruktur på de berørte eiendommene. Grunneierne mener derfor at tiltakets konsekvenser for lokal natur og økologiske funksjoner må vurderes konkret, og ikke bare behandles som et spørsmål om hvor mange kvadratmeter som eventuelt berøres.

Når gangforbindelsen etableres gjennom et sammenhengende grønt og privat hageområde, vil inngrepet også kunne innebære fragmentering av eksisterende vegetasjon og leveområder. Særlig bør det vurderes hvilke eksisterende vegetasjonsområder og økologiske funksjoner som går tapt ved etablering av ny gangforbindelse, og om det finnes alternative løsninger som i mindre grad påvirker eksisterende natur- og grønnstruktur.

Grunneierne ber derfor om at naturmangfold, vegetasjon og samlet belastning inngår som konkrete vurderingskriterier ved sammenligningen mellom alternative traseer.

6. Hensynet til bokvalitet, privatliv og nærmiljø

Grunneierne påpeker at et sentralt moment som ikke må undervurderes, er konsekvensene for bokvalitet og privatliv. De berørte eiendommene er etablert som private boligeiendommer med en naturlig avstand til gjennomgående offentlig ferdsel. Det er nettopp denne avstanden, skjermingen og den rolige karakteren ved området som utgjør en vesentlig del av bokvaliteten.

En offentlig gangforbindelse gjennom eller mellom hagene vil etter grunneiernes syn bryte med denne strukturen. Det vil ikke bare innebære at noen får en gangvei forbi eiendommene. Det vil innebære at det etableres en permanent offentlig ferdselsåre gjennom et område som i dag fungerer som private utearealer og boligmiljø.

Grunneierne mener at dette vil medføre redusert privathet og økt innsyn, samtidig som terskelen for tilfeldig ferdsel tett på boligene blir vesentlig lavere. De mener dette må vurderes som en reell samfunnsmessig og sosial konsekvens av tiltaket.

7. Forholdsmessighet og avveilingen mellom nytte og ulempe

Grunneierne stiller spørsmål ved om den samfunnsmessige nytten av akkurat denne traseen står i rimelig forhold til den samlede belastningen som påføres de fire berørte eiendommene.

På den ene siden vil tiltaket gi en gangforbindelse som etter det vi forstår skal forbedre fremkommeligheten. På den andre siden vil fire private boligeiendommer bli påført

permanente endringer med konsekvenser for arealbruk, natur, privatliv, bokkvalitet, eiendommenes visuelle og funksjonelle kvaliteter og potensielt også markedsverdi.

Når det samtidig finnes eksisterende lokale ferdselsmuligheter og det etter grunneiernes syn finnes andre mulige traseer og krysningsløsninger som bør vurderes nærmere, mener vi at terskelen for å etablere en offentlig gangforbindelse gjennom dette private boligområdet bør være høy.

Det bør etter grunneiernes syn være et grunnleggende prinsipp i planleggingen at man først søker løsninger som oppnår planens formål med minst mulig inngrep i eksisterende bolig- og nærmiljø.

8. Grunnerverv og økonomisk tap kan ikke alene løse de faktiske ulempene

Grunneiernes er kjent med at fylkeskommunen opplyser at gjennomføring av tiltaket kan innebære behov for grunnerverv. De ønsker samtidig å understreke at konsekvensene av inngrepet ikke utelukkende kan vurderes økonomisk.

Selv om et eventuelt arealbeslag erstattes gjennom et grunnerstatningsoppgjør, kan økonomisk kompensasjon ikke nødvendigvis fullt ut kompensere for tap av privathet, redusert bokkvalitet, endret bruk av utearealer, tap av vegetasjon og den permanente endringen av eiendommenes karakter.

Grunneiernes mener at en eventuell økonomisk erstatning derfor ikke bør brukes som argument for at selve lokaliseringen er uproblematisk. Det sentrale spørsmålet bør være om inngrepet i det hele tatt er nødvendig når alternative løsninger kan være

9. Fire direkte berørte eiendommer står samlet bak innsigelsen

Grunneiernes ønsker å gjøre det tydelig at det foreligger en samlet bekymring blant de direkte berørte grunneiernes. De mener det er vesentlig at fylkeskommunen vurderer dette som ett sammenhengende inngrep i et etablert bolig- og hageområde, og ikke kun som separate mindre inngrep på fire enkeltstående eiendommer.

10 Grunneiernes anmodning

1. Å ta den foreslåtte gangtraseen gjennom og mellom de berørte private eiendommene ut av det videre planarbeidet.
2. Å vurdere alternative løsninger som i større grad ivaretar hensynet til de berørte boligeiendommene, herunder en mulig bruvergang over ny fv. 33 til gangsti på andre siden av fv. 33.
3. Å vurdere om planens formål kan oppnås uten inngrep i de fire direkte berørte private boligeiendommene.
4. Å vurdere konsekvensene samlet for de fire direkte berørte eiendommene, fremfor å betrakte inngrepene som separate og mindre tiltak.
5. Å gjennomføre en reell vurdering av konsekvensene for naturmangfold, vegetasjon og lokal økologisk funksjon.
6. Å vurdere konsekvensene for privatliv, bokkvalitet, nærmiljø og eiendommenes funksjon og kvaliteter.

7. Å foreta en tydelig nytte-/ulempevurdering og forholdsmessighetsvurdering av de ulike alternativene.
8. Å velge en løsning som oppnår formålet med minst mulig inngrep i eksisterende private boligeiendommer og nærmiljø.

Grunneierne understreker at de har forståelse for fylkeskommunens mål om bedre trafiksikkerhet og sammenhengende gang- og sykkelforbindelser, og mener ikke at området ikke skal utvikles eller at trafiksikkerhet ikke skal prioriteres.

Grunneiernes standpunkt er at **målene må kunne oppnås uten et unødvendig og uforholdsmessig inngrep i fire private boligeiendommer**, og at det bør søkes en alternativ løsning som i større grad ivaretar både trafiksikkerheten og hensynet til eksisterende boliger, hager, natur og bomiljø.

Grunneierne ber derfor om at den foreslåtte traseen gjennom de berørte eiendommene tas ut av planarbeidet.

Tore Sønsteby, på vegne av Beinvegen 63 (30.6.2026)

Viser til befaring som var avholdt 29.juni om gangveg over Beinvegen 63. Er det en snarvei for 2 eller 3 hus som skal ødelegge for 2 eller 3 hus må vel være mulig å få de på gangvei i nærheten av der den nye (vegen) lages.

Forslagsstillers kommentar til grunneierne samlet

Bakgrunnen for forslag om en gangatkomst igjennom/mellom eiendommene er gå etablere en snarvei for de som bor langs eksisterende fv. 33, inn til Beinvegen. Dette aktualiseres ved at eksisterende fv. 33 blir omgjort til lokal atkomstveg til eiendommene, i retning Vennevold-krysset og at denne stenges mot øst.

Grunneierne påpeker mange relevante tema som bør vurderes i prosessen. Forslagsstiller har i etterkant av befaringen med grunneierne, samt skriftlige merknader besluttet å gå bort fra forslaget om en fast, opparbeidet gangatkomst til Beinvegen.

Det har kommet fram i prosessen at det er en etablert praksis at beboerne kan krysse over hagene i nabolaget og at det ikke er behov for nye løsninger for dette i reguleringsplanen. Dersom en gangvei mellom Totenvegen og Beinvegen skulle inngå i reguleringsplanen ville det i praksis blitt en offentlig gangvei, selv om intensjonen i utgangspunktet har vært å gi naboene et gangtilbud. Som grunneierne påpeker ville det kunne gitt vesentlige ulemper for bokvalitet og privatliv.

Forslagsstillers vurdering har også grunnlag i at fordelen i en gangatkomst ville vært begrenset til 2-3 eiendommer, og at ulempene knyttet til en offentlig bruk av gangatkomsten skaper en uforholdsmessig ulempe for grunneierne som belastes av gangatkomsten. Denne ubalanse mellom fordeler og ulemper, samt at det er etablert praksis som løser behovet, uten en fysisk opparbeidet gangatkomst, gjør at forslagsstiller ikke inkluderer en gangatkomst i reguleringsplanen

Elvia (12.8.2026)

Påpeker at de har nettanlegg for både høyspent og lavspent strøm i området og deler informasjon om plassering. Informerer om regler for avstander til nettanleggene, og byggeforbud langs dem. Orienterer også om at kostnader som utløses ved tiltaket må dekkes av tiltakshaver.

Forslagsstillers kommentar

Forslagsstiller inkluderer ikke en gangatkomst i reguleringsplanen.

Innlandet fylkeskommune v/plan og kulturarv (12.8.2026)

Smett og smau kan være snarveier i boligområder som reduserer gangavstandene betraktelig og gjør at barn og unge kan ferdes trygt, effektivt og bilfritt på egen hånd. Dette kan være mellom deres egen bolig og viktige målpunkter som lekeplass, skole, barnehage og friluftsområder, men også andre venner. Slike smale snarveier kan derfor bidra til å skape et mer tilgjengelig nabolag.

Vi mener derfor at tilrettelegging for smett og smau er positivt, og støtter Innlandet fylkeskommune v/ samferdselsavdelingen ønske om å opparbeide nevnte snarvei innenfor planområdet. For å kompensere for ulempene for berørte naboer kan det fastsettes bestemmelser om opparbeidelse med vegetasjon eller skjermvegg i tre.

Ut fra våre arkiver har vi ikke kjennskap til automatisk fredete kulturminner innenfor varslet planutvidelse. Utvidelsen er av begrenset omfang, og vi vurderer potensialet for funn av kulturminner her som lavt. Vi anser det ikke som nødvendig å gjøre en arkeologisk registrering på arealet.

Forslagsstillers kommentar

Forslagsstiller inkluderer ikke en gangatkomst i reguleringsplanen. Se argumentasjon i svar til grunneierne.



Innlandet
fylkeskommune