



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgave



## Prosjekt: Detaljregulering av "kiss and ride" ved Tomter skole

Kommune: Hobøl

## Reguleringsplan for «kiss and ride» ved Tomter skole

Planbeskrivelse

### RAPPORT

OPPDRAAG	<b>Kiss and ride ved Tomter skole</b>	DOKUMENT KODE	122570-PLAN-RAP-001
EMNE	<b>Planbeskrivelse</b>	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	<b>Statens vegvesen Region øst</b>	ANSVARLIG ENHET	Arealplan og utredning
KONTAKTPERSON	Cornelia Solheim		

#### SAMMENDRAG

Planforslaget fremmes for å tilrettelegge for bedret trafiksikkerheten rundt Tomter skole og i Hobølveien. Etablering av ny kjøreveg med av- og påstigningsfelt («kiss and ride»), samt oppgradering av fortau og gangforbindelser skal sikre dette. Prosjektet finansieres gjennom sidevegsmidler forbindelse med utbygging av E18 Ørje-Vinterbro i tillegg til bevilgede midler fra Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Deler av tilgrensende reguleringsplaner er innlemmet i planområdet slik at de blir oppdatert i henhold til nytt lovverk og bruk.

Planforslaget er ventet å gi stor positiv virkning på trafiksikkerheten rundt skolen. Det vil være behov for mindre landskapsendringer i forbindelse med etablering av ny kjøreveg og gangarealer, men tiltaket vil medføre en generell oppgradering av området.

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Sammendrag .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrunn for planarbeidet.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Planprosessen, medvirkning .....</b>	<b>7</b>
3.1	Kunngjøring og varsling.....	7
3.2	Krav om konsekvensutredning/Planprogram .....	7
3.3	Medvirkning.....	7
<b>4</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser.....</b>	<b>8</b>
4.1	Nasjonale føringer .....	8
4.1.1	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.....	8
4.1.2	Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) .....	8
4.1.3	Statlige planretningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen .....	8
4.1.4	Statlige planretningslinjer for universell utforming .....	8
4.2	Regionale og lokale planer .....	8
4.2.1	Regional transportplan for Østfold fylkeskommune.....	8
4.2.2	Trafikksikkerhetsplan for Hobøl kommune 2009-2016.....	8
4.3	Kommuneplan .....	9
4.4	Reguleringsplaner .....	9
4.4.1	Reguleringsplan for del av Tomter sentrum, vedtatt 25.10.2010.....	9
4.4.2	Reguleringsplan for Tomter sentrum, vedtatt 12.12.2005.....	9
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....</b>	<b>10</b>
5.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	10
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	10
5.3	Landskap .....	10
5.4	Kulturminner og kulturmiljø .....	10
5.5	Naturverdier/naturmangfold .....	11
5.6	Trafikkforhold .....	11
5.7	Barns og unges interesser.....	12
5.8	Sosial og teknisk infrastruktur .....	12
5.9	Universell tilgjengelighet .....	12
5.10	Grunnforhold .....	12
5.11	Miljøfaglig forhold .....	12
5.12	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) .....	13
<b>6</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget.....</b>	<b>14</b>
6.1	Hovedtrekk i planforslaget.....	14
6.2	Planlagt arealbruk.....	14
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming.....	14
6.4	Parkering.....	14
6.5	Trafikkløsninger .....	14
6.6	Kollektivtilbud/løsninger.....	15
6.7	Universell utforming .....	15
<b>7</b>	<b>Virksomheter / konsekvenser av planforslaget .....</b>	<b>16</b>
7.1	Avvik fra overordnede planer .....	16
7.2	Stedets karakter, byform og estetikk.....	16
7.3	Landskap .....	16
7.4	Kulturminner og kulturmiljø .....	16
7.5	Naturverdier/naturmangfold .....	16
7.6	Trafikkforhold .....	18
7.7	Barns interesser .....	18
7.8	Universell tilgjengelighet .....	18
7.9	Grunnforhold .....	18
7.10	Miljøfaglige forhold .....	18
7.11	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater .....	18
7.12	Interessekonflikter.....	18
7.13	Avveininger av konsekvenser /virksomheter .....	18
<b>8</b>	<b>Risiko og sårbarhet, ROS-analyse .....</b>	<b>19</b>
8.1	Vurdering av uønskede hendelser .....	20
8.2	Grunnforhold – utglidning i forbindelse med etablering av skjæring:.....	20
8.3	Ulykker i anleggsperioden.....	21
8.4	Konklusjon .....	21

## Reguleringsplan for «kiss and ride» ved Tomter skole

---

### Planbeskrivelse

<b>9</b>	<b>Merknader til varsel om oppstart, innkomne merknader .....</b>	<b>22</b>
9.1	Innkomne merknader .....	22
<b>10</b>	<b>Referanseliste .....</b>	<b>24</b>
<b>11</b>	<b>Vedlegg 1   tegninger .....</b>	<b>25</b>
<b>12</b>	<b>Vedlegg 2   bestemmelser .....</b>	<b>28</b>

## 1 Sammendrag

Tabell 1-1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Bydel/område	Tomter sentrum, Hobøl kommune
Gårdsnr./bruksnr.	6/15, 6/17, 6/23, 6/51, del av 538/15, del av 6/1
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Reguleringsplan for Tomter sentrum, vedtatt 12.12.2005 og reguleringsplan for del av Tomter sentrum, vedtatt 05.10.2010
Tiltakshaver	Statens vegvesen Region øst
Grunneiere (sentrale)	Hobøl kommune, Fortum distribusjon og Sameiet Engene 2
Forslagstiller	Statens vegvesen Region øst
Ny plans hovedformål	Tilrettelegge for trygg adkomst for gående og for avlevering av barn med bil til Tomter skole,
Planområdets areal i daa	Ca. 7,2 daa
Grad av utnytting	% BYA= 50 %
Ant. nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	0
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Planforslaget reduserer utbyggingspotensialet i felt BFKT1
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	06.07.2015

## 2 Bakgrunn for planarbeidet

Komplett planforslag er innsendt 11.08.2015 av forslagstiller Statens vegvesen Region øst. Arbeidet er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3.

Tiltaket er finansiert av sidevegsmidler fra utbyggingen av E18 Ørje-Vinterbro og bevilgede midler fra Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Tiltaket utgjør en mindre del av miljøgateprosjektet for Tomter sentrum.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for en trafikksikker løsning for levering og henting av skolebarn med bil. Planen omfatter ny enveiskjørt kjøreveg mellom Hobølveien og Engen ved den gamle brannstasjonen. Langs vegen blir det lagt opp til et felt for korttidsparkering og det legges opp til fortau på innsiden av denne. Korttidsparkeringen knyttes til skolen med ny gangforbindelse.

Etter kommunens ønske er deler av eldre, tilgrensende reguleringsplaner innlemmet i planområdet. Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 6/15, 6/17, 6/23, 6/51, del av 538/15, del av 6/1. Største grunneiere er Hobøl kommune, eiere av leiligheter i sameiet Engen 2 og Hafslund AS.

### **3 Planprosessen, medvirkning**

#### **3.1 Kunngjøring og varsling**

Igangsatt regulering ble kunngjort i Smaalenene avis 06.07.2015 og på kommunens sider på internett, [www.hobol.kommune.no](http://www.hobol.kommune.no). Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 03.07.2015. Høringsfristen går ut den 17.08.2015. Per 11.08.2015 har det kommet inn fem merknader til varsel om oppstart. Dersom det kommer inn nye merknader til planforslaget vil disse ettersendes og kommenteres i eget vedlegg.

#### **3.2 Krav om konsekvensutredning/Planprogram**

Planarbeidet utløser ikke krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning.

#### **3.3 Medvirkning**

Det er ikke planlagt medvirkning utover ordinær varsling i henhold til plan- og bygningsloven.

## 4 Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Nasjonale føringer

#### 4.1.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014). Planforslaget er i tråd med planretningslinjen.

#### 4.1.2 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker folks helsetilstand. Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

Ved utarbeidelse av arealplan som omhandler etablering av nye støykilder, gjelder anbefalte grenseverdier i Klima- og miljødepartementets (Klima- og miljødepratementet, 2012) retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012). Retningslinjen er ikke i seg selv juridisk bindende, men kommunen kan i henhold til Miljødirektoratets veileder M-128 vedta juridisk bindende støygrenser for nye anlegg ved å nedfelle disse i reguleringsbestemmelser i planen.

Støyretningslinjen deler de områdene som har støy over anbefalte grenseverdier inn i to soner, gul og rød sone. For disse sonene er det gitt retningslinjer for anbefalt arealbruk. I rød sone skal i utgangspunktet ny støyfølsom bebyggelse unngås. Den gule sonen er en vurderingssone, hvor ny støyfølsom bebyggelse kan tillates dersom det gjennomføres tilstrekkelig med avbøtende tiltak.

#### 4.1.3 Statlige planretningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene (Miljøverndepartementet, 1995) skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Tiltakene bidrar til større trafikksikkerhet for barn og unge og er således i tråd med planretningslinjen.

#### 4.1.4 Statlige planretningslinjer for universell utforming

Universell utforming innebærer en inkluderende planlegging og utforming av produkter og omgivelser. Universell utforming legger til grunn mangfoldet av mennesker og tilstreber løsninger som kan brukes av alle. Alle mennesker i hele landet skal ha like muligheter til å utvikle sine evner og leve gode og meningsfulle liv. Planforslaget ivaretar intensjonen i planretningslinjen.

### 4.2 Regionale og lokale planer

#### 4.2.1 Regional transportplan for Østfold fylkeskommune

Planen prioriterer trafikksikkerhet i forbindelse med skoleveg og skoleskys (Østfold Fylkeskommune, 2012). Planforslaget er i tråd med disse prioriteringene.

#### 4.2.2 Trafikksikkerhetsplan for Hobøl kommune 2009-2016

Trafikksikkerhetsplanen ble revidert i september 2004. Omtaler tiltak som skal ivaretas gjennom sidevegsmidler. En del av dette er miljøgate – trafikksikkerhetstiltak fortau i Tomter sentrum.



### 4.3 Kommuneplan

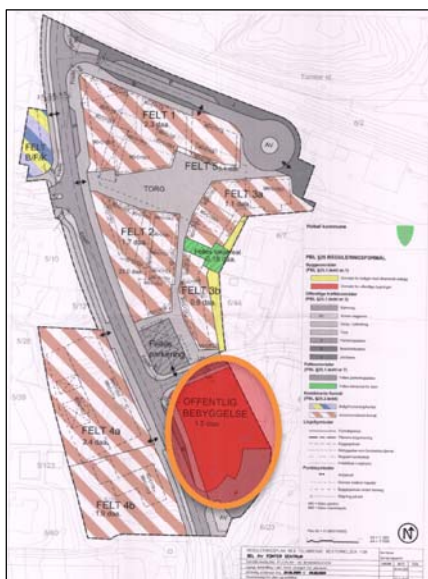
Kommuneplan for Hobøl kommune, vedtatt 26.09.2011.

Planområdet er i kommuneplanen avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, offentlig eller privat tjenesteyting og samferdsel- og infrastruktur.

### 4.4 Reguleringsplaner

#### 4.4.1 Reguleringsplan for del av Tomter sentrum, vedtatt 25.10.2010.

Reguleringsplanen omfatter en stor del av Tomter sentrum og en rekke formål. Den delen av planområdet som berøres av planforslaget er regulert til offentlig bebyggelse, bussholdeplass, parkeringsplass gang- og sykkelveg og annen veggrunn.



Figur 1 Utsnitt av reguleringsplan for del av Tomter sentrum, vedtatt 25.10.2010. Planområdet ligger innenfor rød markering.

#### 4.4.2 Reguleringsplan for Tomter sentrum, vedtatt 12.12.2005.

Planforslaget foreslår endret en mindre del av denne som er regulert til Bolig/ kontor/ forretning/ offentlig bygning og et område som kun er regulert til offentlig bygning.



Figur 2 Utsnitt av reguleringsplan for Tomter sentrum, vedtatt 12.12.2005, Planområdet ligger innenfor gul markering.

## 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger i Tomter sentrum avgrenset av Engen i nord og sør, Hobølveien i vest og Tomter skole i øst. Planområdet er 7,2 daa.



Figur 3 Ortofoto over nærområdet med planområdet markert

### 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Det er blandet arealbruk innenfor planområdet. I nordvest ligger den gamle brannstasjonen som i dag huser frivillighetsentralen i Hobøl og et krigsmnneumuseum. Øst for den gamle brannstasjonen ligger biblioteket med leiligheter over. Det er også en mindre bygning tilknyttet skolen på området. For øvrig er det gruslagte adkomstveger og en del vegetasjon på planområdet.

### 5.3 Landskap

Terrenget faller vestover fra planområdets avgrensning mot Tomter skole. Deretter flater der ut før det er en liten stigning mot Hobølveien. Det er en del vegetasjon i den bratteste delen av skråningen opp mot skolen. Hovedsakelig større bjerketrær. For øvrig er det en del viltvoksende ugress og buskas. Mot boligene i Engen 2 er det opparbeidet plen.

### 5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Ifølge Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden er det ikke registret verneverdige kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller i nærheten av planområdet (Riksantikvaren, u.d.). Engene 16 og 18 er en trebygning av eldre dato i sveitserstil, men den er ikke registret som verneverdig.



Figur 4 Det gamle huset mellom skolen og område for "kiss and ride"

#### 5.5 Naturverdier/naturmangfold

Ifølge Miljødirektoratets naturbase.no, artsdatabanken og miljostatus.no er det ikke registrert verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter, fremmede eller rødlistede arter innenfor planområdet. Utdypende vurdering av tema følger i kapittel 7.5.

#### 5.6 Trafikkforhold

Hobølveien som er planområdets avgrensning mot vest har ifølge vegdatabanken ÅDT på 2370 og det er ikke registrert ulykker med personskade de siste ti årene (vegvesen, 2015). Det er fortau på østsiden av Hobølveien og stedvis fortau langs Engen mot Tomter skole. Det er fartshumper i Hobølveien ved den gamle brannstasjonen. Kjøring til skolen skjer via Engen.

Det er i dag adkomst til planområdet fra Hobølveien og fra Engen. Adkomsten fra Hobølveien deler seg i tre og gir kjørbare adkomst til den gamle brannstasjonen og til den gamle bebyggelsen i Engen 16 og 18. Fra den nordlige delen av Engen er det adkomst til bibliotek og boliger i Engen 2 og til den gamle brannstasjonen. Biblioteket har noen parkeringsplasser på vestsiden av Engen 2, mens boligene har egen parkering og adkomst på østsiden av bygget. Både Engen og Hobølveien benyttes i stor grad som skolevei av barn på vei til Tomter skole. I Hobølveien, vest for den gamle brannstasjonen er det busslomme, men denne benyttes ikke av rutebusser. I dag kjører mange foreldre barna til skolen. De kjører opp Engen som i partiet vest for skolen ikke har fortau. Det er i tillegg dårlig frisikt ved uthus til Engen 2 oppe ved skoleanlegget. Ved skolen parkerer og manøvrerer bilene i området der barn går inn mot skolebygget, og det oppstår trafikkfarlige situasjoner.



Figur 5 Levering av skolebarn en vintermorgen, dagens situasjon

#### 5.7 Barns og unges interesser

Planområdet har nær tilknytning til Tomter skole og benyttes som skoleveg for mange barn. Den delen av planområdet som ligger nærmest skolegården benyttes også til lek.

#### 5.8 Sosial og teknisk infrastruktur

Den gamle brannstasjonen er i dag lokaler for Hobøl frivillighetssentral og brukes til sosiale arrangementer med jevne mellomrom. I tillegg er det krigsmuseum i bygget. I Engen 2 ligger det bibliotek. Engen 16 og 18 eies av Hobøl kommune og brukes i dag sporadisk av ulike organisasjoner.

Det går mindre VA ledninger og strømkabler til bebyggelsen som ligger innenfor for planområdet.

#### 5.9 Universell tilgjengelighet

Den ubebygde delen av planområdet er ikke tilrettelagt for universell utforming i dag.

#### 5.10 Grunnforhold

I følge løsmassekart ((NGU), 2015) fra Norges geologiske undersøkelse (NGU) er det tykk havavsetning på hele planområdet. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført flere grunnboringer innenfor planområdet. Boringene viser middels faste masser, prøveseriene har registrert leire med uomrørte skjærstyrkeverdier i størrelsesområdet 17-57 (i tillegg til tørrskorpeleire). Under tørrskorpa er leira lite til middels sensitiv, plastisk med vanninnhold 35-45 % hvilket tilsier middels til meget kompressibel leire. Det er ikke registrert sprøbruddsleire eller kvikkleire i borpunktene, hvilket tilsier at det ikke er behov for generell områdestabilitetsundersøkelse.

#### 5.11 Miljøfaglig forhold

Vestlige deler av planområdet er noe støyutsatt fra Hobølveien. I følge miljøstatus.no er det ikke registrert grunnforurensing på planområdet (Miljødirektoratet, 2015).

**5.12 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)**

Det vurderes å være liten grad av risiko- og sårbarhet knyttet til planområdet i dag.

## 6 Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Hovedtrekk i planforslaget

Målet for planforslaget er etablering av en trafikkisikker sone for levering og henting av elever ved Tomter skole. Dette foreslås gjort ved å tilrettelegge for en såkalt Kiss & ride løsning med enveiskjørt veg fra Hobølveien til Engen. Langs vegen etableres en sone der biler kan stoppe. Området knyttes til skolen med ny gangveg og trapp. Det skal etableres nytt fortau langs Engen nord for brannstasjonen og eksisterende fortau langs Hobølveien oppgraderes.

### 6.2 Planlagt arealbruk

	Arealkategori	Feltnavn	Areal
§ 12-5 nr. 1	<b>Bebyggelse og anlegg</b>		<b>4,7 daa</b>
	Bolig/ forretning/kontor/ tjenesteyting	BFKT1	1,6 daa
	Offentlig eller privat tjenesteyting	T1-T2	3,1 daa
§ 12-5 nr. 2	<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		<b>1,5 daa</b>
	Kjøreveg, offentlig	o_V1	0,4 daa
	Fortau	o_F1-F3	0,7 daa
	Gangveg	o_GSV1	0,3 daa
	Parkering	o_HCP1	0,1 daa
	Annen veggrunn grønnstruktur	o_AVG1-AVG2	0,0 daa
§ 12-5 nr. 3	<b>Grønnstruktur</b>		<b>0,9 daa</b>
	Grønnstruktur	O_G1	0,9 daa
§ 11-8 a, jf § 12-6	<b>Hensynssoner og sikringssoner</b>		
	Sikringssone – Frisikt	H140_1	
§ 12-7	<b>Bestemmelsesområder</b>		
	Midlertidig rigg- og anleggsområde	#1	
	<b>Totalt</b>		<b>7,2 daa</b>

### 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Eksisterende bebyggelse i planområdet er regulert inn, med unntak av uthus ved Engen 2 som ligger utenfor gjeldende byggegrense og formål.

Den gamle brannstasjonen er regulert til formål offentlig eller privat tjenesteyting. Planen åpner for at eiendommen kan få ny bebyggelse i to etasjer samt evt. underetasje. Det åpnes for at øvre plan kan benyttes til bolig.

Det gule trehuset mellom skolen og brannstasjonen er regulert til formål offentlig eller privat tjenesteyting. Planen gir mulighet for økt utnyttelse av eiendommen med samme høydebegrensninger som eksisterende bygg.

### 6.4 Parkering

Mellom den gamle brannstasjonen og ny kjøreveg foreslås to parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Langs ny kjøreveg skal det opparbeides en sone for av- og påstigning, samt korttidsparkering.

### 6.5 Trafikkløsninger

Ny enveiskjørt kjøreveg skal ha innkjøring fra Hobølveien og utkjøring i nordre del av Engen. Innkjøringen fra Hobølveien vil bli omtrent der det er en avkjørsel i dag. Det tilrettelegges for opparbeidelse av fortau langs ny kjøreveg og oppgradering av eksisterende fortau langs Hobølveien.

Av- og påstigningssone ved ny kjøreveg knyttes til skolen med ny universelt utformet fortau. I tillegg etableres nytt fortau på sydsiden av Engen ved brannstasjonen. Søndre del av Engen som i dag er skiltet som gangveg stenges med bom for å hindre gjennomkjøring. Krysset Hobølveien Engene strammes opp. Planforslaget forventes ikke å gi økt trafikk.

#### **6.6 Kollektivtilbud/løsninger**

Eksisterende busslomme i Hobølveien fjernes til fordel for oppgradert fortau. Det etableres ikke ny busslomme innenfor planområdet.

#### **6.7 Universell utforming**

Gangforbindelsen mellom skolen og av- og påstigningsområdet er planlagt med en stigning på 1:15 og ivaretar kravene til universell utforming. Det foreslås ikke endringer på eksisterende bebyggelse.

## 7 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

### 7.1 Avvik fra overordnede planer

Planforslaget er i tråd med overordnede planer og føringer, men medfører endringer i to eksisterende reguleringsplaner som går inn på planområdet.

### 7.2 Stedets karakter, byform og estetikk

Det gule huset ved skoletomta er regulert inn i planen, men uten noen vernestatus. Bygget har arkitektoniske kvaliteter og kan sees som et miljøskapende element i skoleanlegget.

Eksisterende bebyggelse i Engen 2 er regulert inn. Brannstasjonsbygget inngår i planen, men det åpnes for at huset kan erstattes av et mer tidsriktig bygg som er tilpasset øvrig sentrumsbebyggelse i høyde og volum.

### 7.3 Landskap

Tiltaket er relativt lite og inngrepene i landskapet vil være begrenset. Det etableres en støttemur nederst i skråningen mot skolen langs «kiss and rideanlegget» og det opparbeides gangveg mellom skolen og av- og påstigningsområdet. Gangvegen tilpasses terrenget og det plantes nye trær mellom av- og påstigningsområdet og skolen. Tiltaket vurderes å gi en positiv oppgradering av området.

### 7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget gir ingen konsekvenser for tema. Kulturminneloven skal følges dersom det gjøres eventuelle funn i anleggsperioden.

### 7.5 Naturverdier/naturmangfold

Naturmangfold – kunnskapsgrunnlag og miljørettslige prinsipper

Beskrivelse

Planområdet har i dag lite naturpreg, men det er en del større trær i den bratteste delen av skråningen nedenfor Tomter skole. Ifølge Miljødirektoratets naturbase.no, artsdatabanken.no og miljøstatus.no er det ikke registrert verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter, fremmete eller rødlistete arter innenfor planområdet (Artsdatabasen, 2015) (Miljødirektoratet, 2015) (Miljødirektoratet, 2015).

Vurdering i forhold til Naturmangfoldloven (19.06.2009) §8 til § 12.

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vår vurdering:

I planarbeidet har forslagsstiller forholdt seg til informasjon fra Miljødirektoratet, naturbase.no, samt Artsdatabanken. Planarbeidet er så langt basert på den best tilgjengelige kunnskap om



naturmangfoldet i og omkring planområdet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes med dette som tilstrekkelig for beslutningstaking. Det kan ikke sees å være behov for å supplere foreliggende kunnskapsgrunnlag.

#### § 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vår vurdering:

Etableringen av tiltaket vurderes ikke å påvirke naturmangfoldet i nærområdet. Noe vegetasjon vil gå tapt, men ny veg og gangarealer foreslås plassert slik at de flesteparten av de store trærne blir bevart. Unntaket er et stort bartre i skråningen mot skolen må hugges i forbindelse opparbeidelse av gangveg. Da det ikke er registrert fremmede eller truede arter innenfor selve planområdet, vurderes tiltaket ikke å ha alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å fatte beslutning i saken.

#### § 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vår vurdering:

Oppføring av ny adkomst for «Kiss and ride» samt nye fortau og gangarealer vil i svært liten grad påvirke den samlede belastningen på økosystemet. Tiltaket medfører en generell oppgradering av utearealene mellom den gamle brannstasjonen og skolen og det foreslås å plante flere nye trær. Deler av planområdet foreslås omregulert fra byggeområde til grønstruktur.

#### § 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vår vurdering:

Tiltakshaver vil dekke kostnadene ved å opparbeide grøntarealer inkludert ny beplantning innenfor planområdet.

#### § 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vår vurdering:

Det er behov for ny trafiksikker adkomst til Tomter skole. Tiltaket er utformet slik at det gir få negative konsekvenser for vegetasjonen på planområdet. Ut fra en samlet vurdering anses reguleringsforslaget å balansere naturmangfoldet opp mot øvrige samfunnsinteresser på en hensiktsmessig måte.

#### 7.6 Trafikkforhold

Planforslaget vil gi en mer oversiktlig og trafikksikker løsning for kjøring av barn til Tomter skole. Oppgradering av eksisterende fortau og etablering av nytt fortau med tilknytning til skolen vil også bedre trafikksikkerheten. Innerste del av Engen, den som er helt syd på planområdet, vil bli stengt med bom for å hindre gjennomkjøring. Parkeringsplassene utenfor biblioteket foreslås fjernet. Dette vil medføre noe større gangavstand for de som kommer med bil. Det åpnes for å opparbeide erstatningsplasser for bevegelsehemmede ved den gamle brannstasjonen. Tilgjengeligheten for denne gruppen vurderes derfor å bli tilnærmet uendret. Planforslaget forventes ikke å medføre noen trafikkøkning.

#### 7.7 Barns interesser

Planforslaget vil gi bedre trafikksikkerhet for barn- og unge på veg til Tomter skole. Planforslaget vil ikke gi konsekvenser for skolens uteareal, men tilstøtende areal nord for ny adkomstveg til skolen foreslås regulert til grøntområde. Planforslaget vurderes å fremme barn- og unges interesser.

#### 7.8 Universell tilgjengelighet

Planforslaget sikrer universell tilgjengelighet fra nytt av- og påstigningsområde og opp til skolen. Dette vil bedre forholdene for alle brukergrupper.

#### 7.9 Grunnforhold

Opparbeidelse av ny kjøreveg medfører at det må etableres støttemur nedenfor Engen 16 og 18. Det er ikke registrert sprøbruddsleire eller kvikkleire på stedet og tiltaket forventes ikke å påvirke områdestabiliteten i området.

#### 7.10 Miljøfaglige forhold

Trafikken på den nye kjørevegen vil holde svært lav hastighet og vil hovedsakelig foregå i forbindelse med skolestart og skoleslutt. Tiltaket ventes derfor ikke å gi vesentlige endringer i støyforholdene på eller rundt planområdet.

#### 7.11 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Opparbeidelsen av tiltaket dekkes gjennom skolevegsmidler fra Østfold fylkeskommune og sidevegsmidler i forbindelse med utbygging av E 18. Vedlikehold bekostes av Hobøl kommune. Omreguleringen reduserer utbyggingspotensialet for det som tidligere var felt BFKO1, nåværende felt BFKT1.

#### 7.12 Interessemotsetninger

Planforslaget medfører en reduksjon i areal regulert til bebyggelse i det som tidligere var felt BFKO1 i reguleringsplan for Tomter sentrum. Dette betyr at utnyttelsen på feltet som i planforslaget kalles BFKT1 øker. Opprinnelig utnyttelse på feltet er per i dag ca. BYA= 24%. Etter gjennomføring av foreslått omregulering øker utnyttelsen til BYA= 42 %. Det foreslås å videreføre dagens tillatte utnyttelse på maks BYA= 50%. Dette betyr i praksis at foreslått regulering reduserer utbyggingspotensialet på feltet. Byggegrensene for feltet endres også som følge av ny veg og nytt fortau.

#### 7.13 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Planforslaget vurderes å gi langt større positive enn negative konsekvenser. Det vil både bli bedret trafikksikkerhet og oppgradering av utearealene. Boligbebyggelsens utbyggingspotensiale vil bli redusert, men det vil fortsatt tillates en høy utnyttelse på feltet.

## 8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Planforslaget åpner ikke for ny bebyggelse utover det som allerede ligger i eksisterende planer. De nye tiltakene i planforslaget vurderes og i liten grad påvirke området forhold til risiko- og sårbarhet.

Sjekklisten under er utarbeidet av Fylkesmannen i Nordland og er gjennomgått i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Vurderingen er gjort for å finne mulige risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til formålet. Videre om det er behov for endringer i slike forhold som kan komme av planlagt utbygging.

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
<b>Natur-, klima- og miljøforhold</b>					
<i>Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/skred					
2. Snø-/ isras	nei				Ikke relevant
3. Flomras	nei				Planområdet er ikke flomutsatt
4. Elveflom	nei				Det er ikke vassdrag i nærheten av planområdet
5. Tidevannsflo/stormflo	nei				Planområdet ligger i innlandet
6. Skog-/lyngbrann	nei				
7. Vind	nei				Ikke relevant
8. Nedbør	nei				
<b>Menneskeskapte forhold</b>					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:</i>					
9. Veg, bru, tunnel, knutepunkt, viktige kommunikasjonsårer	nei				Ny kjøreveg er ikke del av hovedvegssystemet
10. Havn, kaianlegg	nei				Ikke relevant
11. Sykehus, omsorgsinstitusjon, skole/ barnehage andre viktige offentlige bygg/anlegg	nei				Planforslaget tillater alternativ tryggere adkomst. Påvirker ikke eksisterende adkomst.
12. Kraftforsyning	nei				Ingen linjer nær planområdet
13. Vannforsyning	nei				Ingen viktig infrastruktur nær planområdet
14. Forsvarsområde	nei				Ingen anlegg i nærheten
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av eller kan tiltak i planen medføre risiko for:</i>					
15. Risikofylt industri (f.eks. kjemikalier/ eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	nei				Ikke relevant for planforslaget
16. Fare for akutt forurensning på land eller i sjø, oljeutslipp etc.	nei				Planforslaget åpner ikke for etablering av virksomhet med forurensningsrisiko
<i>Transport og trafiksikkerhet. Er det risiko for:</i>					
17. Ulykke med farlig gods	nei				Planforslaget bidrar til økt trafiksikkerhet
18. Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet til området	nei				Ikke relevant

## Reguleringsplan for «kiss and ride» ved Tomter skole

### Planbeskrivelse

19. Ulykke i avkjørselspunkt	nei				Planforslaget gir bedre, mer oversiktlig vegsystem rundt skolen og i avgrensingen mot Hobølveien
20. Ulykke med gående/syklende	ja				Alle samferdselstiltak har risiko for trafikkulykker, men planforslaget bidrar til å redusere risiko
21. Ulykke ved anleggsgjennomføring	ja				Nærhet til skole og skoleveg medfører at man må være ekstra oppmerksom på sikkerhet i anleggsperioden.
22. Andre ulykkespunkter	nei				
<i>Andre forhold</i>					
23. Fare for sabotasje/terrorhandlinger	nei				Ikke relevant
24. Naturlige terrengformasjoner som utgjør fallfare (stup etc.)	nei				Skrånende terreng på planområdet, men ikke stup som må sikres mot fall.
25. Gruver, åpne sjakter, etc.	nei				Ikke relevant
26. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	nei				Nærhet til skole og skoleveg medfører at man må være ekstra oppmerksom på sikkerhet i anleggsperioden.

Tabell 8-1 Tabell som viser mulige uønskede hendelser.

### 8.1 Vurdering av uønskede hendelser

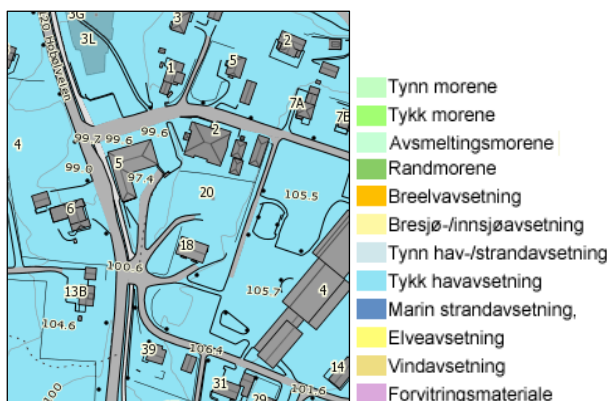
Sjekklisten viser at det er liten grad av risiko- og sårbarhet knyttet til planforslaget. Grunnforhold og ulykker i anleggsperioden vurderes som eneste tema som er aktuelle for videre analyse.

### 8.2 Grunnforhold – utglidning i forbindelse med etablering av skjæring:

Løsmassekart fra NGU viser at planområdet er dekket av tykk havavsetning. Denne typen løsmasser kan være forbundet med skredfare ved terrenginngrep. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført flere grunnboringer innenfor planområdet. Boringene viser middels faste masser, prøveseriene har registrert leire med uomrørte skjærstyrkeverdier i størrelsesområdet 17-57 (i tillegg til tørrskorpeleire). Under tørrskorpa er leira lite til middels sensitiv, plastisk med vanninnhold 35-45 % hvilket tilsier middels til meget kompressibel leire. Det er ikke registrert sprøbruddsleire eller kvikkeleire i borpunktene, hvilket tilsier at det ikke er behov for generell områdestabilitetsundersøkelse.

Grunnforholdene gjør utglidninger eller ras lite sannsynlig ved forskriftsmessig prosjektering. En slik hendelse på stedet vil sannsynligvis gi relativt små konsekvenser og risikoen vurderes som lav.

Byggverk skal plasseres og utføres slik at byggegrunn og tilstøtende terreng har tilfredsstillende sikkerhet mot at det blir utløst skred eller oppstår skadelige setninger. Detaljprosjekteringen av tiltaket må ta hensyn til dette.



Figur 6 Løsmassekart fra Norges geologiske undersøkelse ((NGU), 2015)

### 8.3 Ulykker i anleggsperioden

Større byggearbeider i nær tilknytning til områder der mange barn oppholder seg kan være utfordrende. I slike situasjoner er det viktig å rette spesiell oppmerksomhet mot sikring av byggeplass og rutiner ved dette. Sikring av området forutsettes forskriftsmessig utført. Videre er det viktig å informere skole og foresatte i god tid. Sannsynligheten for en ulykke der barn tar seg inn på byggeplass og skader seg vurderes som liten. Konsekvensen vurderes som lav.

Tabell 8-2: oppsummerende risikomatrixe

	Aktuelle tema: Risiko- og sårbarhetsanalyse	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko
	Grunnforhold - utglidning i forbindelse med etablering av skjæring	2	En viss fare	4
	Ulykker i anleggsperioden – barn skader seg på byggeplass	2	En viss fare	4

### 8.4 Konklusjon

Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreducerende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle ulykker. Det er ikke identifisert uønskede hendelser som er til hinder for oppføring av tiltak som beskrevet i planforslaget.

## 9 Merknader til varsel om oppstart, innkomne merknader

### 9.1 Innkomne merknader

Per 11.08.2015 har det kommet inn fem merknader til varsel om oppstart. Dersom det kommer inn flere merknader til planforslaget vil disse ettersendes og kommenteres i eget vedlegg.

Høringsfristen går ut den 17.08.2015

Merknadene følger som eget vedlegg.

*Fylkesmannen i Østfold v/ miljøvern avdelingen, brev datert 10.07.2015:*

Fylkesmannen viser til lovens § 3-1 om oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planleggingen. Følgende temaer vurderes også som viktige i det aktuelle planområdet:

- Barn, unge, medvirkning og levekår
- Estetisk utforming
- Universell utforming
- Grønnstruktur
- Naturmangfold
- Samfunnsikkerhet
- Støy
- Luftkvalitet
- Forurensing

Forslagsstillers kommentar:

Fylkesmannens kommentarer tas til etterretning. Tiltaket vurderes ikke å påvirke luftkvaliteten i området da det ikke vil medføre noen trafikkøkning. For øvrig vurderes temaene i planbeskrivelsen.

*Hafslund Nett, brev datert 28.07.2015:*

Nettselskapet har lavspentlinje og lavspentkabler innenfor oppgitt planavgrensningen, og det må tas hensyn til disse.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til følge.

*Otto Brødholt, e-post datert 17.07.2015:*

Gjøre oppmerksom på han eier Engen fra der den krysser Djupålen bak det som var vaskehallen på bensinstasjonen og videre oppover. Han ønsker å få avklart eierforholdene og få til en overdragelse til Hobøl kommune. Brødholt minner om at det er en uløst sak knyttet til Engen, og at dette bør løses i sammenheng med vegen som dekkes av reguleringsplanen.

Forslagsstillers kommentar:

Både Statens vegvesen og Hobøl kommune er klar over disse eierforholdene og vil følge opp dette.

*Nina Slevigen, Engen 31, e-post datert 10.07.2015:*

Slevigen lurte på om deres innkjøring vil bli stengt som følge av planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:

Kun avkjørsel fra Hobølveien til Engen 16 og 18 stenges som konsekvens av forslaget. I tillegg skal det settes opp bom som hindrer gjennomkjøring i den sydligste delen av Engen.

*Kolbjørn Kinnerød, Engen 2, over telefon:*

Kinnerød ønsker at trærne inntil gjerdet mot skolen, bak boden til Engen 2, bevares. I tillegg ønskes ikke at det plantes store trær på området som vil skygge for boligene Engen 2.

Forslagsstillers kommentar:

Det legges opp til å plante prydepletrær og spisslønn mellom ny gangveg og Engen 2. Se landskapsplan for detaljer. Det er ikke planer om å hugge trærne bak boden.

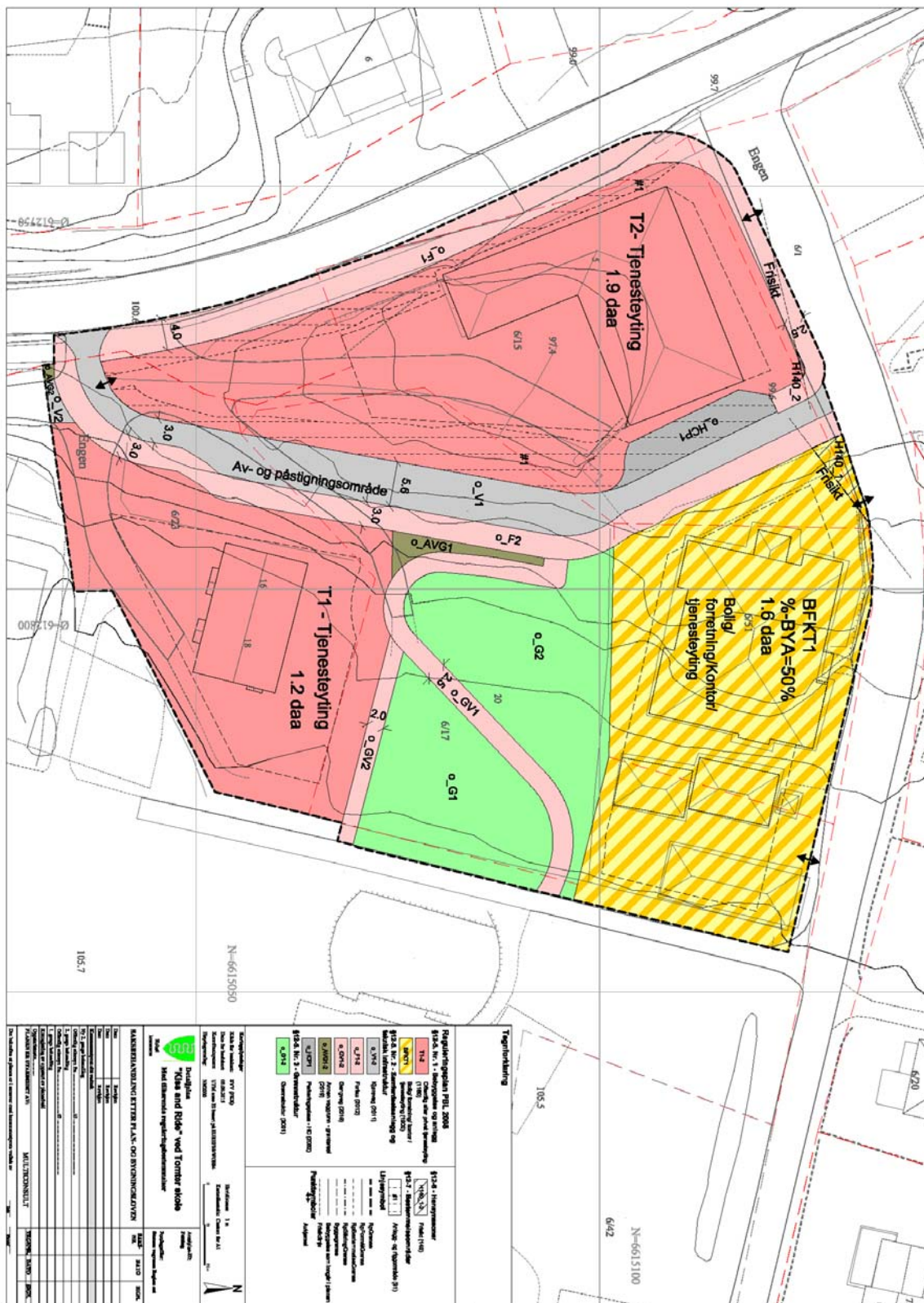
## 10 Referanseliste

- (NGU), N. g. (2015). *www.ngu.no*. Hentet fra <http://geo.ngu.no/kart/losmasse/>
- Artsdatabasen. (2015, august 7.). *www.artsdatabasen.no*. Hentet fra <http://artskart.artsdatabanken.no/default.aspx>
- Klima- og miljødeparterementet. (2012). *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)*.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Kgl. res. 26.09 2014*.
- Miljødirektoratet. (2015, august 05). *www.miljostatus.no*. Hentet fra <http://www.miljostatus.no/kart/>
- Miljødirektoratet. (2015, august 7.). *www.naturbase.no*. Hentet fra <http://kart.naturbase.no/>
- Miljøverndepartementet. (1995). *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging. Forskrift av 20.09.1995, nr. 4146*.
- Riksantikvaren. (u.d.). *www.askeladden.ra.no*. Hentet fra askeladden.
- vegvesen, S. (2015). *vegvesen.no*. Hentet fra [www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/](http://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/)
- Østfold Fylkeskommune. (2012). <http://www.ostfold-f.kommune.no>. Hentet fra [http://www.ostfold-f.kommune.no/modules/module\\_123/proxy.asp?D=2&C=440&I=22463&m=1404](http://www.ostfold-f.kommune.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=440&I=22463&m=1404)



### 11 Vedlegg 1 | tegninger

Plankart, 1:200



# Reguleringsplan for «kiss and ride» ved Tomter skole

## Planbeskrivelse

Illustrasjonsplan, 1:100





## 12 Vedlegg 2 | bestemmelser

### 13 Reguleringsbestemmelser for detaljreguleringsplan for «kiss and ride» ved Tomter skole

Detaljreguleringsplankart datert 5.8.2015

#### 14 § 1 Reguleringsformål

**1.1** Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for bygging av «kiss and ride» ved Tomter skole.

**1.2** Reguleringsbestemmelsene gjelder for detaljreguleringsplan for «kiss and ride» ved Tomter skole, avmerket med plangrense på detaljreguleringsplankart, datert 05.01.2015.

**1.3** Området er regulert til følgende formål: (PBL § 12-5):

Vertikalnivå 2 (terrengnivå)

#### **Pbl. § 12 - 5, nr 1. Bebyggelse og anlegg**

- Bolig/ forretning/ kontor/ tjenesteyting BFKT1 (1900)
- Offentlig eller privat tjenesteyting T1-T2(1160)

#### **Pbl. § 12 – 5, nr. 2. Samferdsel- og teknisk infrastruktur**

- Kjøreveg, offentlig, o\_V1 (2011)
- Parkering, offentlig, O\_HCP (2082)
- Fortau, offentlig, o\_F1 – o\_F2 (2012)
- Gang- og sykkelveg, offentlig, o\_GV1-2 (2016)
- Annen veggrunn – grøntareal, offentlig o\_AVG1 og o\_AVG2 (2019)

#### **Pbl, § 12- 5, nr. 3. Grønnstruktur**

- Grønnstruktur G1-G2 (3001)

#### **Pbl. § 12 – 6. Hensynssoner og sikringssoner**

- Sikringssone – Frisikt H140 (140)

#### **Pbl. § 12 -7 Bestemmelsesområder**

- Rigg- og anleggsområde, #1

#### 15 § 2 Fellesbestemmelser PBL § 12-7, ledd nr. 3 og 12

##### **2.1 Hensyn til miljø, støy og forurensning**

Innenfor planområdet skal støysituasjonen tilfredsstille kravene i Miljøverndepartementets rundskriv T-1442(2012) og eventuelle nyere, til enhver tid gjeldende vedtekter, forskrifter og retningslinjer.

## **2.2 Kulturminner** PBL § 12-7, ledd nr. 6

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og / eller brent stein etc., skal det øyeblikkelig stanses og fylkeskonservatoren varsles, jf. Lov om kulturminner av 9.juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven).

## **2.3 Universell utforming** PBL § 12-7, ledd nr. 4

På offentlig gangvegnett skal det sikres god tilgjengelighet for alle befolkningsgrupper. Arealene skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig.

## **2.3 Byggeplan**

Det kan gjøres mindre tilpassinger mellom arealer regulert til ulike samferdsel- og teknisk infrastrukturformål og grønnstruktur ved utarbeidelse av detaljerte byggeplaner for anlegget.

## **2.4 Overvann**

Takvann og overvann bør føres til infiltrasjon i grøntområder på egen grunn. Der dette ikke har tilstrekkelig kapasitet skal vann føres via fordrøyningsbasseng og infiltrasjonsanlegg til bekk.

16 § 3 Bebyggelse og anlegg (PBL. § 12-5, punkt 1)

17 Fellesbestemmelser bolig/ forretning/ kontor/ tjenesteyting BFKT1 (1900) og offentlig og privat tjenesteyting T1-T2 (1160)

## **3.1 Parkering**

Det skal anlegges parkeringsplasser etter følgende normer:

1 biloppstillingsplass pr. 40 m<sup>2</sup> gulvflate forretning

1 biloppstillingsplass pr. 125 m<sup>2</sup> gulvflate kontor offentlig virksomhet.

1,5 plasser pr. boenhet for bolig.

## **3.2 Uteoppholdsareal**

For boligbebyggelse skal det avsettes minimum 25 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr. boenhet, inkludert terrasser og balkonger.

Det skal opparbeides minimum 1 sandlekeplass på 100 m<sup>2</sup>.

## **3.3 Utomhusplan**

Sammen med søknad om tillatelse for byggetiltak skal det innsendes detaljert utomhusplan for den ubebygde delen av planområdet i målestokk 1:500/1:200. Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng, vegetasjon som skal bevares, leke- og oppholdsareal med utstyr, kjøreveier, gangveier og parkeringsareal, murer, gjerder m.m. Planen skal godkjennes samtidig med at rammetillatelse gis. Utearealene skal være ferdig opparbeidet i henhold til planen før midlertidig brukstillatelse kan gis for første boenhet.

## 18 Bolig/ forretning/ kontor/ tjenesteyting BFKT1 (1900)

### 3.4 Grad av utnyttelse

Største gesimshøyde kote 110, største mønehøyde inntil kote 113,5.  
Saltak skal ha takvinkel mellom 18 og 36°. Andre takformer kan benyttes.  
% BYA = 50 %.

## 19 Offentlig eller privat tjenesteyting T1

### 3.5 Grad av utnyttelse

Største gesimshøyde kote 109, største mønehøyde inntil kote 112,5.  
% BYA = 30 %.

## 20 Offentlig eller privat tjenesteyting T2

### 3.6 Grad av utnyttelse

Største gesimshøyde kote 108, største mønehøyde inntil kote 111,5. Ved flatt tak kan gesimshøyde tilsvare største mønehøyde.  
% BYA = 50 %.

### 3.7 Arealbruk

Arealer på bakkeplan (underetasje, bakkeplan) skal benyttes til tjenesteyting. Øvre etasjeplan kan benyttes til bolig.

## 21 § 4 Samferdsel og teknisk infrastruktur (Pbl § 12-5, punkt 2)

### 4.1 Kjøreveg, offentlig, o\_V1

Området omfatter arealer til offentlig kjøreveg, vegkryss og av- og påstigningsområde for «kiss and ride».

### 4.2 Parkering, offentlig, 0\_HCP

I området skal det opparbeides 2 HC-plasser med minimumsstørrelse 4,5 x 6 m. Arealet skal være asfaltert.

### 4.3 Fortau, offentlig, o\_F1-2

Fortau skal opparbeides med minste bredde 2,5 meter. Det skal være høydeforskjell og kantstein mellom fortau og kjøreveg. Kantstein skal senkes ned til 2cm ved fotgjengerkryssing og ved innkjørsler.

### 4.4 Gang- og sykkelveg, offentlig, o\_GV1

Arealet skal benyttes til gangsti/snarveg mellom skolegård og o-F3. Minste opparbeidete gredde 2 m. I traséen kan det benyttes trappetrinn.

### 4.5 Gang- og sykkelveg, offentlig, o\_GV2

Arealet skal benyttes til fortau og gangveg. Minste opparbeidete bredde 2,5 m. største tillatte stigning 1:15.

### 4.6 Annen veggrunn – grøntareal, offentlig, o\_AVG1 og o\_AVG2

Områdene skal benyttes til støttemurer, terrengtilpasning og beplantning. Støttemurer med høyde over 1 m skal sikres med gjerde/rekkverk.

22 § 5 Grønnstruktur (Pbl, § 12-5, nr. 3)

**5.1 Terrengforming og beplantning**

Terrengform skal tilpasses nye traséer for o-F2 og 3. Arealene skal være grønne og skal opparbeides med robust marksjikt som tåler lek. Det skal plantes løvfellende trevegetasjon.

23 § 6 Hensynssoner og sikringssoner (Pbl. § 12 – 6)

**6.1 Sikringssone – Frisikt, H140**

I frisiktsonene skal det være fri sikt 0,5 meter over nivået til de tilstøtende vegene. Enkeltrær med diameter under 30 cm og stolper kan etableres.

24 § 7 Bestemmelsesområder (PBL §12-7)

**7.1 Midlertidige anleggsområder #1**

Området tillates brukt til rigg- og anleggsområde i forbindelse med gjennomføring av planen. Når arbeidet er avsluttet skal området ryddes, istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig bruk; alternativt tilrettelegges eller opparbeides til ny bruk i samsvar med regulert formål.

Reguleringsformålet midlertidig rigg- og anleggsområde opphører når kommunen har fått melding om at anlegget eller deler av dette er ferdigstilt og det deretter er truffet vedtak om opphør av den midlertidige reguleringen.



Statens vegvesen  
Region øst  
Prosjektavdeling øst  
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-ost@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**