

**Planbeskrivelse til:**  
**DETALJREGULERING FOR KIRKENÆR BRANNSTASJON**

**Plan-id 2020001**



**GRUES NYE BRANNSTASJON**



Illustrasjonen viser dagens situasjon og forslaget til disponering med ny brannstasjon

**INNHOLD:**

1 SAMMENDRAG	1
2 BAKGRUNN	2
3 PLANPROSESSEN	2
4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	3
5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	6
6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	12
7 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	17
8 INNKOMNE INNSPILL	20

**1 SAMMENDRAG**

Reguleringsplanen tilrettelegger for bygging av ny brannstasjon på Kirkenær. I planen inngår størstedelen av Grue kommunes eiendom Gressbanen gnr. 16 bnr. 77, dvs. den delen av eiendommen som ligger nord for tidligere regulert omkjøringsveg, øst for rv.2, sør for Gressbanevegen og vest for Solørbanen. I tillegg kommer den delen av gnr. 16 bnr. 6 tilhørende Skaslien Gjestgiveri som ligger nord for den samme regulerte vegen. I gjeldende kommuneplan er planområdet i sin helhet satt av til grønstruktur/friområde. Dette formålet bevares på den halvdelen som brannstasjonen ikke beslaglegger. Adkomst etableres innenfor den overnevnte områdereguleringen og øvrig infrastruktur ligger tilgjengelig på/ved eiendommen. Planområdet omfatter 12,9 daa. Reguleringsplanen kan ses på s. 12.

## **2 BAKGRUNN**

### **2.1 Hensikten med planen**

Hensikten med reguleringen er å legge til rette for ny brannstasjon til erstatning for dagens brannstasjon i Kirkenær sentrum, Brannstasjonsvegen 1. Det hviler et pålegg fra Statens Arbeidstilsyn med frist for oppføring av ny. Det er videre en intensjon å bevare så mye som mulig av Gressbanen til idrettsformål.

Planen fremmes som en offentlig detaljregulering iht. plan- og bygningslovens kap. § 12.

### **2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold**

Forslagsstiller/tiltakshaver er Grue kommune. Plankonsulent er siv. ing. Halvor Tangen. Eiendommen Gressbanen, gnr. 16 bnr. 77, eies av Grue kommune. En mindre trekant i det sørøstre hjørnet hører inn under gnr. 16 bnr. 6 og eies av Skaslien Gjestgiveri.

### **2.3 Tidligere vedtak i saken**

Bortsett fra vedtak av kommuneplanen der eiendommen inngår, er det ikke kjente vedtak som berører planområdet direkte.

### **2.4 Utbyggingsavtaler**

Det er ingen kjente former for utbyggingsavtaler som berører eiendommen og det er i oppstartmøtet ikke framsatt krav om utbyggingsavtale.

### **2.5 Krav til konsekvensutredning**

Arealet som den nye brannstasjonen skal anlegges på, er i gjeldende kommuneplan avsatt til grønnstruktur/friområde. Regulering til «Offentlig eller privat tjenesteyting/brannstasjon» for ca. halvdel av arealet er dermed i strid med kommuneplanens formål. Grue kommune anser det ikke nødvendig med en egen konsekvensutredning iht. Forskrift om konsekvensutredninger (av 01.07.2017, sist endret 01.01.2019). Formålsendringen anses begrenset hva nye konsekvenser angår og det er truffet tiltak for å redusere disse. I denne planbeskrivelsen er det i kap. 7 gitt en utførlig redegjørelse om formålsendringens konsekvenser og de tiltakene som er truffet for å bøte på disse.

## **3 PLANPROSESSEN**

### **3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, m.v. – oppstartmøte og innkomne merknader etter varsling med kommentarer**

#### **3.1.1 Oppstartmøte**

Oppstartmøte ble holdt i Grue rådhus 11.05.2020. Fra Grue kommune/tiltakshaver deltok Johny Solvang og Sigbjørn Sæther samt plankonsulent/siv. ing. Halvor Tangen.

#### **3.1.2. Varsling av oppstart**

Vilkårene for igangsettingen av regulering ble funnet å være til stede. Forslag til varslingsbrev, kunngjøring mv. ble utarbeidet i samråd med Grue kommune. Melding om oppstart av planarbeid skjedde i regi av Grue kommune ved brev til offentlige instanser, naboer mv. og kunngjøring i Glåmdalen 01.07.2020. Informasjonsmaterialet var i tillegg å finne på Grue kommunes hjemmeside. Frist for merknader var 28.08.2020.

### **3.1.3 Merknadene som kom inn ved varslingen**

1. Fylkesmannen i Innlandet, 03.07.2020
2. Innlandet fylkeskommune Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan, 26.08.2020
3. Bane NOR, 26.08.2020
4. Statens vegvesen, 27.08.2020
5. Knut Arne Sætre/Per Sætre, 18.08.2020.

Innholdet i merknadene gjengitt i kap. 8 på s. 20-28 og det er knyttet kommentarer til hver av dem med redegjørelse om hvordan de enkelte spørsmålene er fulgt opp i planen.

### **3.1.4 Møter som er holdt**

Gjennom planprosessen har det blitt holdt to dialogmøter med Grue kommune, henholdsvis 13.10. og 04.11.2020. I det sistnevnte møtet deltok brannsjef Per Ivar Bekk i Glåmdal brannvesen IKS. Det er ut over dette holdt løpende kontakt med Grue kommunes saksbehandlere og brannsjefen.

Her er det grunn til å nevne at det 28.08.2019, før reguleringsprosessen startet, ble holdt møte mellom Grue kommune, Grue idrettslag, Skaslien Gjestgiveri og andre naboer, mer om dette i pkt. 7.15 s. 19.

## **4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER**

### **4.1 Overordnede planer**

Forholdet til overordnede retningslinjer og rammebetingelser:

Planen og utbyggingen skal så langt mulig tilfredsstillende nasjonale føringer, regionale og lokale planer. Nedenfor er det gitt enkle resyméer fra de viktigste overordnede føringene. Ikke alle er like relevante i hva angår denne plansaken, men det gis likevel en samlet oversikt:

>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023:

Dokumentet er vedtatt ved kongelig resolusjon 14.05.2019. Det trekker fram fire store utfordringer, det å skape et: Bærekraftig velferdssamfunn, økologisk bærekraftig samfunn gjennom offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning, sosialt bærekraftig samfunn og trygt samfunn for alle.

>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Planretningslinjene er vedtatt 26.09.2014. Hensikten med dem er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Målet er at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

>Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2016:

Hovedformålet med «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Forebygging gjennom riktig arealbruk er sannsynligvis det mest kostnadseffektive tiltaket i forhold til støy. Gjennom å synliggjøre områder med potensielle støyproblemer, vil utbyggere og arealplanleggere bevisstgjøres på at spesielle hensyn til støy kan være nødvendig. Bruk av støysoner som virkemiddel er derfor et viktig element i retningslinjen.

> Rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging, datert 12.06.2008:

Rundskrivet presiserer kommunens ansvar for at all plan- og byggesaksbehandling ivaretar hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø. Det er kommunens ansvar uavhengig av hvem som initierer og utfører planleggingen. Regjeringen har i rundskrivet uttrykt ønske om at Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal håndheves strengere med større vekt på behov for aktivitetsfremmende arealer i tilfeller av interessekonflikter.

> Veileder om barn og unge i plan og byggesak fra januar 2020:

God og gjennomtenkt planlegging er grunnleggende for at barn får trygge oppvekstvilkår og et godt utgangspunkt for god helse. Det må være enkelt og trygt å gå og sykle til skole, venner og fritidsaktiviteter, og det må finnes områder for fysisk utfoldelse. Det innebærer blant annet å legge til rette for gode utearealer på egne tomter, trygge møteplasser og aktivitetsfremmende omgivelser som gir varierte muligheter for sosialt samvær, lek og utfoldelse.

> Fylkesmannens forventningsbrev (15.03.2019):

Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene lister opp aktuelle overordnede føringer for kommunal planlegging som skal vurderes og ivaretas.

> Universell utforming og folkehelse:

I følge plan- og bygningsloven skal prinsippet om universell utforming ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Lov om folkehelsearbeid (Folkehelseloven) har som formål bl.a. å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold. Planer skal underbygge kommunens strategi og tiltak for å fremme fysisk aktivitet og redusere bilkjøring.

> Regional samferdselsplan 2012-2021

Hovedmålet er å ha en effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningens behov for transport og kommunikasjon. To av delmålene er: God framkommelighet og sikkerhet på hele vegnettet slik at næringslivets og den enkeltes transportbehov kan løses på en trygg, effektiv og miljøvennlig måte. Økt kollektivtransportandel på strekninger hvor privat biltrafikk og kollektivtransport konkurrerer.

Av andre planer og overordnede strategier nevnes:

> Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer

> Energi- og klimaplan for Hedmark

> Folkehelsestrategi 2018-2022

> Plan for fysisk aktivitet 2018-2020

> Innlandet universelt utformet 2025 – felles strategi for Hedmark og Oppland

> Trafikksikkerhetsplan for Hedmark fylke 2018-2021.

## 4.2 Gjeldende kommuneplan

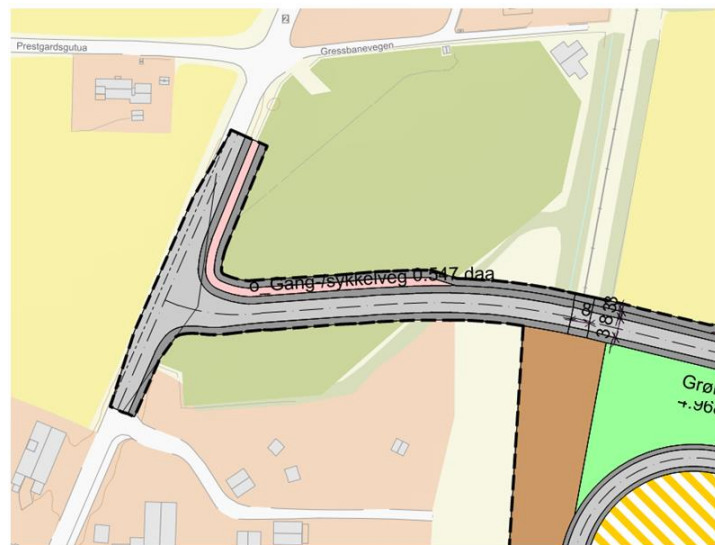
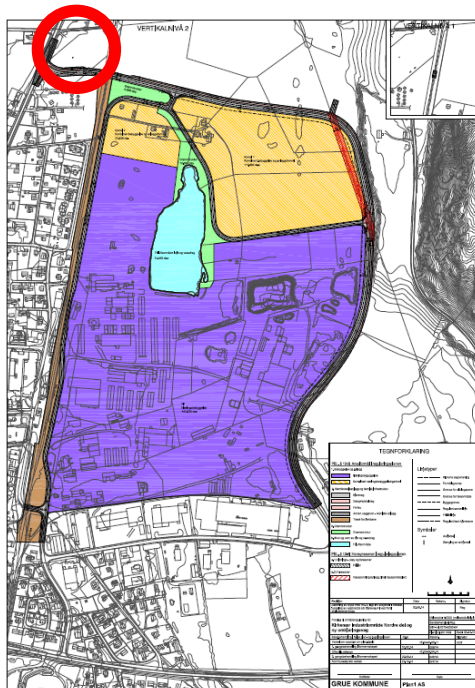
Detaljreguleringen er bare delvis i samsvar med Grues kommuneplan gjeldende fra 08.04.2013. Planområdet er i denne avsatt til grønnstruktur/friområde. Nedenfor er det vist et utsnitt av gjeldende kommuneplans kart for Kirkenær tettsted.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel gjeldende fra 08.04.2013 med avmerking av planområdet

## 4.3 Tilgrensende planer

Det foreligger en tilgrensende reguleringsplan: «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg» (denne omkjøringsvegen er i det etterfølgende kalt omkjøringsveg øst). Den er vedtatt av Grue kommunestyre 27.10.2014. Dette er en områdereguleringsplan som danner søndre og deler av vestre grense for denne detaljreguleringen.



Over ses områdereguleringen vist i sin helhet og i utsnitt der den grenser opp til detaljreguleringen

## 5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

### 5.1 Beliggenhet

#### Beliggenhet:

Planområdet ligger inntil rv. 2 og Skaslien Gjestgiveri helt nord i Kirkenær tettsted, som er kommunesenteret i Grue.

#### Avgrensning og størrelse:

Planområdet følger eiendomsgrensa mot Gressbanevegen i nord, jernbanens grense i øst, tidligere regulert vegformål i «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg» i sør og vest, og en liten stubb i nordvest langs eiendomsgrensa til rv. 2. Planområdet utgjør 12,9 daa.

### 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er lokalt benevnt som Gressbanen og nyttes til organisert og uorganisert fotball. Gressbanen er tilrettelagt for 11-er fotball og har en lang og tradisjonsrik historie. De senere årene har den i større og større grad blitt avløst av anleggene ved Finnskogvegen øst for Kirkenær sentrum, men har hvert år inngått i banereservene ved Grues store fotballturnering Grueturneringa (som er Norges nest største/arrangert i 40 år/for unger-ungdom inntil 14 år). Etter reguleringen og etableringen av brannstasjonen kan ca. halvdel av arealet fortsatt benyttes til ballspill med tilrettelegging f.eks. for 7-er fotball.



Bildene over er tatt fra sør og gir noen inntrykk av dagens situasjon, se også bildet på s. 1

### 5.3 Stedets karakter og eksisterende bebyggelse

Kommer man langs rv.2 fra sør danner stedet avslutningen på tettstedet Kirkenær og motsatt, fra nord er Gressbanen og Skaslien Gjestgiveri innfallsporten til kommunesenteret. Skaslien Gjestgiveri med sin tradisjonsrike bebyggelse, hytter og stabbur er nabo i sør, mens Gressbanevegen og noen boliger til denne danner planens ramme i nord. I planområdets nordøstre hjørne ligger det gamle klubbhuset – nå vurdert som nedslitt og verdiløst. En pumpestasjon for avløp ligger helt inntil Gressbanevegen i nord, ellers er det ingen bebyggelse innenfor planområdet. Til daglig ser det litt stille ut der med fotballmål plassert etter siste kamp.

### 5.4 Landskap

#### Topografi og landskap:

Planområdet er helt flatt med grasdekket ca. 1 m lavere enn kjørebane på rv.2. Litt tilsvarende er det også mot nord og øst der Gressbanevegen og jernbanelinja ligger noe høyere enn fotballsletta. Til Skaslien Gjestgiveri er det ikke noen nivåforskjell – Gressbanen ligger helt i flukt med terrenget derfra og sørover. Nærdistriktet er ellers som mye av Solørbygdenes kulturlandskap langs Glomma – preget av flate, åpne og fruktbare jorder. Gressbanen ligger på kote 157.

#### Solforhold:

Beliggenheten i det åpne landskapet gir gode solforhold og utsikt.

#### Lokalklima:

Distriktet har innlandsklima med relativt kalde, tørre vintre og rimelig varme somre. De framherskende vindretningene er nord-sør.

#### Estetisk og kulturell verdi:

Planområdet er del av et landsens kommunesenter som rommer alle lokale funksjoner med butikker, bedrifter, skoler og andre institusjoner, kornsilo, stasjonsområde, miljøgate m.v. Det ligger i overgangen til åpent kulturlandskap med frodig dyrket mark gjennomskåret av Glomma og med høye åser i horisonten. Planområdet må karakteriseres som del av et landskap med høy estetisk og kulturell verdi.

### **5.5 Kulturminner og kulturmiljø**

Gressbanen kan lokalt på bakgrunn av sin historie, vurderes som et kulturminne som sikkert har «huset» store begivenheter opp gjennom årene. Det er likevel tydelig at anleggets betydning lokalt var vesentlig større for noen ti-år siden enn det er i dag. Fra fylkeskommunens side er det ikke ventet å gjøre funn av noen art på stedet og det er derfra ikke ansett som nødvendig å gjøre nærmere undersøkelser.

### **5.6 Naturverdier**

Med den høye graden av opparbeidelse, ses det ikke å være naturverdier innenfor planområdet som burde skjermes ved etableringen av brannstasjonen. I den delen mot øst som opprettholdes som friområde, vil situasjonen i hovedsak bli uendret.

### **5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder**

Selve planområdet er relativt lite brukt til allmenn rekreasjon. Bruken som vanlig fotballbane er i ferd med å bli faset ut for å bli erstattet av flere anlegg i Kirkenær Øst. Men som nevnt foran, er det både en viss organisert og uorganisert aktivitet og da fortrinnsvis fotballsparking på Gressbanen i dag.

### **5.8 Landbruk**

Planen berører ikke dyrket mark og inngår som utbyggingsformål i kommuneplanen.

### **5.9 Trafikkforhold**

#### Kjøreadkomst:

Atkomsten til området skjer i dag fra rv.2 som en del av krysset mellom denne og Gressbanevegen. Denne atkomsten/avkjørselen skal stenges.

#### Vegsystem:

Systemet i distriktet er oversiktlig og godt «lesbart». Rv.2 er en hovedåre/nasjonal hovedveg mellom svenskegrensa/Kongsvinger og Elverum. I kommuneplanen (s. 7-9) ligger det inne en korridor for framtidig rv.2 som er reservert i en bue vest for Kirkenær (i det etterfølgende kalt omkjøringsveg vest). Tilsvarende er det lagt en korridor for ny «industriveg» øst for tettstedet fra tidligere bygd etappe av framtidig fv. 404 og nordover under jernbanen til området ved Skaslien/Gressbanen. Begge disse omkjøringsvegene er i kommuneplanen forutsatt føyd sammen med rv.2 i en rundkjøring vest for nåværende rv.2 og planområdet/Skaslien Gjestgiveri. Det vil ta en del tid før dette systemet er på plass og dagens ordning vil nødvendigvis måtte gjelde noen år framover. Fra avkjøringen til Skaslien og sørover er det etablert sammenhengende fortau på østsiden av rv.2 i hele tettstedets lengde, (i disse dager forbindes dette med gang-/sykkelvegssystemene sørover langs rv.2). I kommuneplanen er det forutsatt gang-/sykkelveg nordover fra avkjøringen til Skaslien. Skiltet fartsgrensa på rv.2 forbi planområdet er 60 km/t.

### Trafikkmengde:

På rv.2 forbi planområdet er det i henhold til vegdatabanken 4.700 kjt. ÅDT. Andel lange/tunge kjøretøy er 15 %.

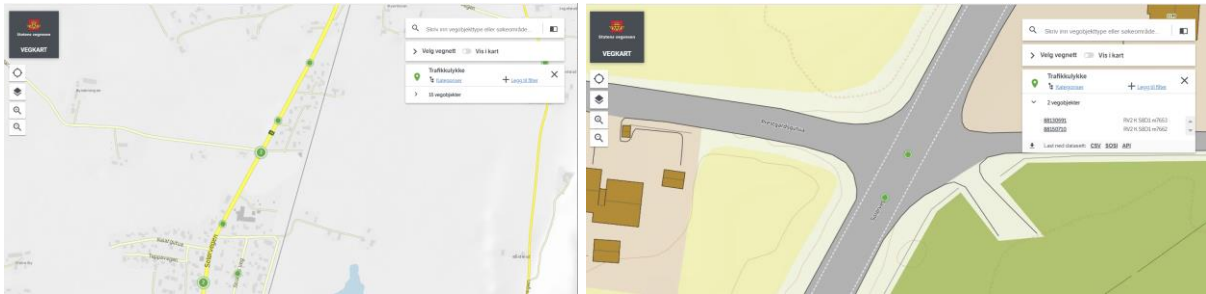
### Ulykkessituasjon:

Det er to registrerte ulykker i tilknytning til krysset rv.2 x Gressbanevegen. Det er ellers ikke registret ulykker på strekningen av rv.2 forbi området. De to registrerte ulykkene er:

01.04.1992 Høyresving foran kjørende i samme retning (den lengst nord)

21.02.2001 Påkjøring bakfra.

Det kan vanskelig leses av opplysningene at disse har noe med kryssets utførelse å gjøre.



Til venstre over ses ulykkene registrert i nærheten, mens bildet til høyre viser de to som er registrert i tilknytning til krysset rv.2/Gressbanevegen de siste 30 årene

### Trafikksikkerhet:

Trafikksikkerhetssituasjonen på stedet menes å være bra. Det er god oversikt i hele området og fartsbegrensning 60 km/t for de kjørende. Fotgjenger- og sykkeltrafikken forbi er begrenset, men det trengs utvilsomt et sikkert tilbud for denne utenom vegbanen. Det er et betydelig innslag av store kjøretøyer og kjørebanen ligger litt høyere enn terrenget på sidene. Det er dermed ingen grunn å søke til når det tilgjengelige arealet å gå eller sykle på virker for smalt.



Til venstre over ses det hvordan fortuet er etablert sørover langs rv.2 fra Skaslien Gjestgiveri, mens bildet til høyre viser at det er lite plass for fotgjengere og syklister utenfor den hvite stripa

### Kollektivtilbud og busslommer:

Mellom Kongsvinger og Elverum er det bussforbindelser hver time. Det er ikke opparbeidet busslommer i nærheten av planområdet.

### **5.10 Barns interesser**

For de litt større barna og ungdommene som bor i nærheten, kan Gressbanen representere et tilbud for uteaktivitet. Det synes ikke å være mye brukt ut over enkelte organiserte arrangementer som fotballkamper og turneringer.



### 5.11 Sosial infrastruktur

Grue kommune har en godt utbygd sosial infrastruktur med tilfredsstillende situasjon på alle tjenesteområder.

### 5.12 Universell tilgjengelighet

Det ligger godt til rette for universell tilgjengelighet sett ut fra det flate terrenget og et vegnett uten stigninger.

### 5.13 Teknisk infrastruktur

#### Vann og avløp:

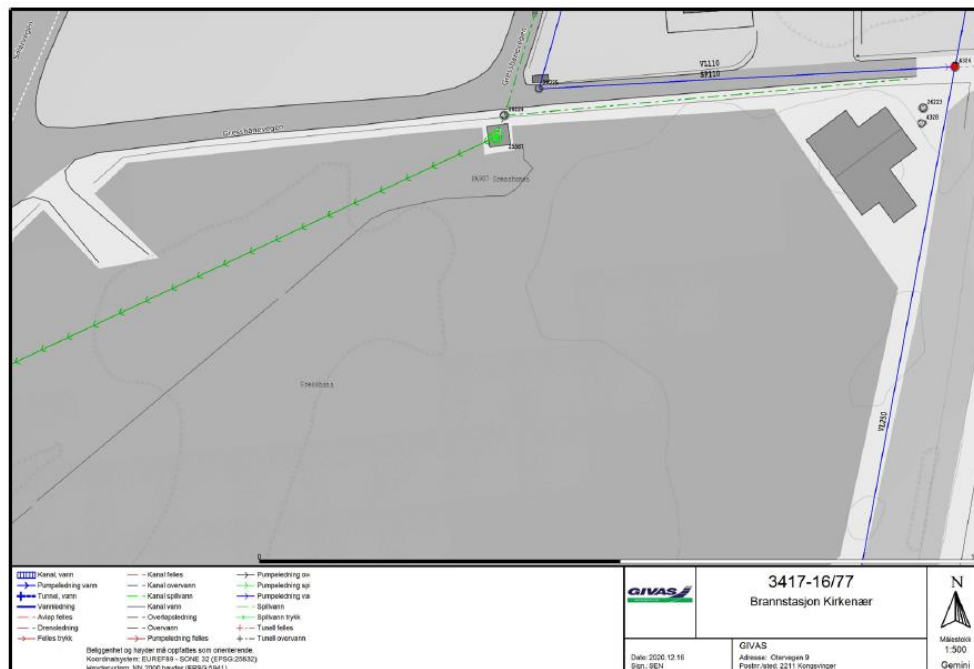
Fra GIVAS v/kvalitetsleder Stine Engen er det i epost av 16.12.2020 gitt følgende orientering om situasjonen når det gjelder forholdene på stedet:

*Avløp bør knyttes til utenfor avløpspumpe stasjon PA907 Gressbanen. Her er det usikkert om det blir nok fall på ledningen, så det må tas høyde for at det settes inn avløpspumpe for å pumpe inn til pumpe stasjonen.*

*Vann kan knyttes til 110 mm PVC vannledning i Gressbanevegen. Dersom vannuttaket blir stort er det mulig å knytte seg til 250 mm asbestsement vannledning som ligger langs jernbanen. Da må det settes ned en kum for påkobling. Vær oppmerksom på at denne ledningen inneholder asbest.*

*Overvann skal håndteres lokalt.*

*Se vedlagt kart (kartet er vist nedenfor) over ledningsnett i området. GIVAS tar forbehold om nøyaktigheten og kvaliteten på datagrunnlaget i kartet. Brukere må være oppmerksomme på at kart ikke alltid stemmer med terrenget, og bruken må skje på aktsomt vis. Spesielt for det private ledningsnett forekommer det store mangler. Beliggenhet og høyder må derfor oppfattes som veiledende, og det kan være eksisterende ledningsstrek som ikke er registrert i kartet.*



Dagens VA-nett i området

#### Strømforsyning:

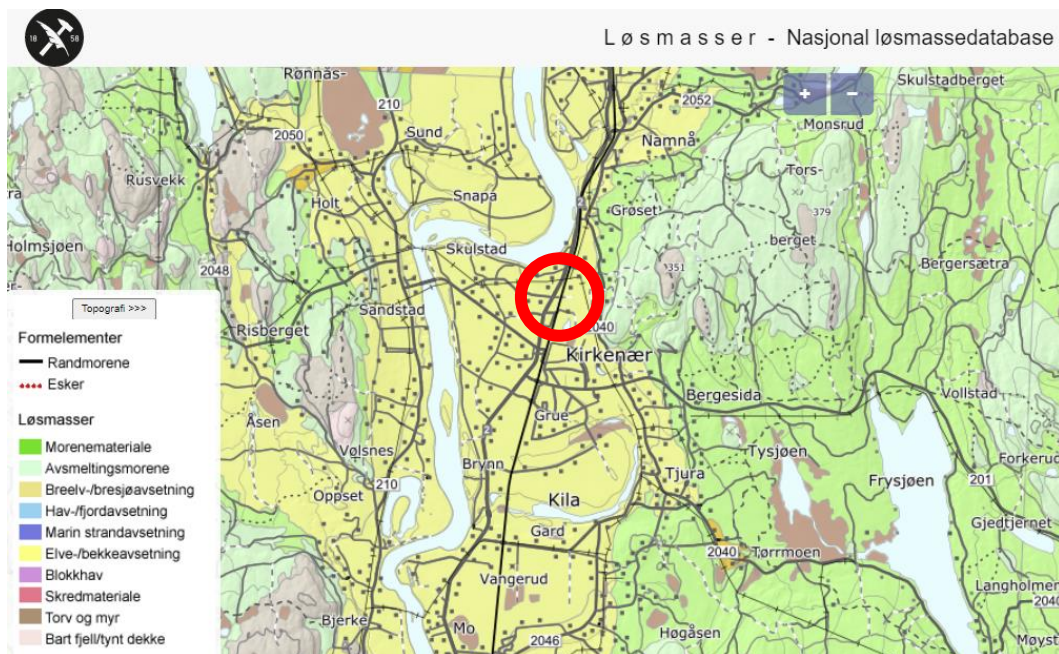
Elvia AS v/planingenør Jan Erik Engen har i epost av 09.12.2020 gitt tilbakemelding og opplyst at det ligger godt til rette for forsyning av den planlagte brannstasjonen med strøm. Det går i dag kabel via GIVAS' pumpe stasjon, videre langs Gressbanevegen og rv.2. Det

ventes fra Elvia's side at bestående nettstasjon inne på Skaslien Gjestegårds eiendom også kan dekke brannstasjonen. Elvia har lagt ved kart som følger saken, men dette blir av sikkerhetsmessige årsaker ikke offentliggjort.

### 5.14 Grunnforhold, flomfare m.v.

#### Grunnforhold:

Planområdet ligger 157 m.o.h. og faller i sin helhet innenfor den mektige breelvavsetningen som preger dette distriktet langs Glomma. Grunnforholdene i planområdet er svært stabile og godt egnet til byggeformål.



Utsnitt av NGU's løsmassekart med avmerking av planområdet

Det er i forbindelse med etableringen av brannstasjonen gravd 5 hull på Gressbanen. Det er et lag med kvabb med noe varierende dybde over et mektig sandlag. I det etterfølgende er det vist hvor det er tatt prøver og gitt nærmere spesifikasjoner for de funnene som er gjort i hvert hull:



Prøvehull på gressbane: HULL 1  
 Gps koordinater: N60.46411 E12.06224  
 1,6m med kvabb  
 1,4m med sand  
 3m til grunnvann



Prøvehull på gressbane: HULL 2

Gps koordinater: N60.46413 E12.06260

1,8m med kvabb  
1,2m sand  
3m ned til grunnvann



Prøvehull på gressbane: HULL 3

Gps koordinater: N60.46440 E12.06252

1,2m med kvabb  
1,8m med sand  
3m ned til grunnvann



Prøvehull på gressbane: HULL 4

Gps koordinater: N60.46422 E12.06273

1,3m med kvabb  
1,7m med sand  
3m ned til grunnvann



Prøvehull på gressbane: HULL 5

Gps koordinater: N60.46406 E12.06249

2,8m med kvabb  
0,2m sand  
3m ned til grunnvann



### Flomfare:

Iht. NVE's rapport 28/2018 «Kirkenær flomverk (VV9544), Grue kommune Status og vurdering av behovet for oppgradering» sies det (i kap.2.3, s. 10 av 37):

Etter flommen (i 1995) ble det vedtatt å heve og forsterke flomvernet rundt Kirkenær tettsted. Planleggingen ble gjort sommeren 1999, og anleggsarbeidet pågikk fra 2000-2002. På grunn av erfaringer fra 95-flommen og store verdier i området ble sikringsnivået hevet til flomnivå med 400-års gjentaksintervall. Generelt ble flomverket hevet med ca. 1 m i forhold til nivået før flommen, og flomkrona ble utvidet fra 4,0 til 5,0 m. Det ble også etablert drengroft på luftsiden av flomvollen og lagt membran for tetting av vannsiden.

Det er iht. til NVE's rapport fra 2018 etablert en situasjon der sikringsnivået på Kirkenær er hevet til flomnivå med 400-års gjentaksintervall.

### Radon:

Radonfaren er klassifisert som moderat til lav der planområdet ligger. Radon representerer dermed ikke noe problem ettersom det også treffes tiltak iht. Tek 17.

## **5.15 Støyforhold**

Planområdets beliggenhet inntil rv.2 innebærer utslag av støy fra biltrafikken. Iht. sjablonmetoden slår rød sone ut ca. 17 m fra senterlinja til rv.2, mens gul sone uten tiltak slår ca. 200 m ut.

## 5.16 Luftforurensning

Forholdene på stedet og i omgivelsene tilsier at det ikke er luftforurensning av noen art.

## 5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I eget vedlegg følger en ROS-analyse som beskriver dagens situasjon og relevante forhold under utbygging og etter utbygging.

# 6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

## 6.1 Planlagt arealbruk

### 6.1.1. Planområdets størrelse og reguleringsformål

Planområdet omfatter i alt 12,9 daa. Reguleringsformålene er som følger:

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5, nr. 1):

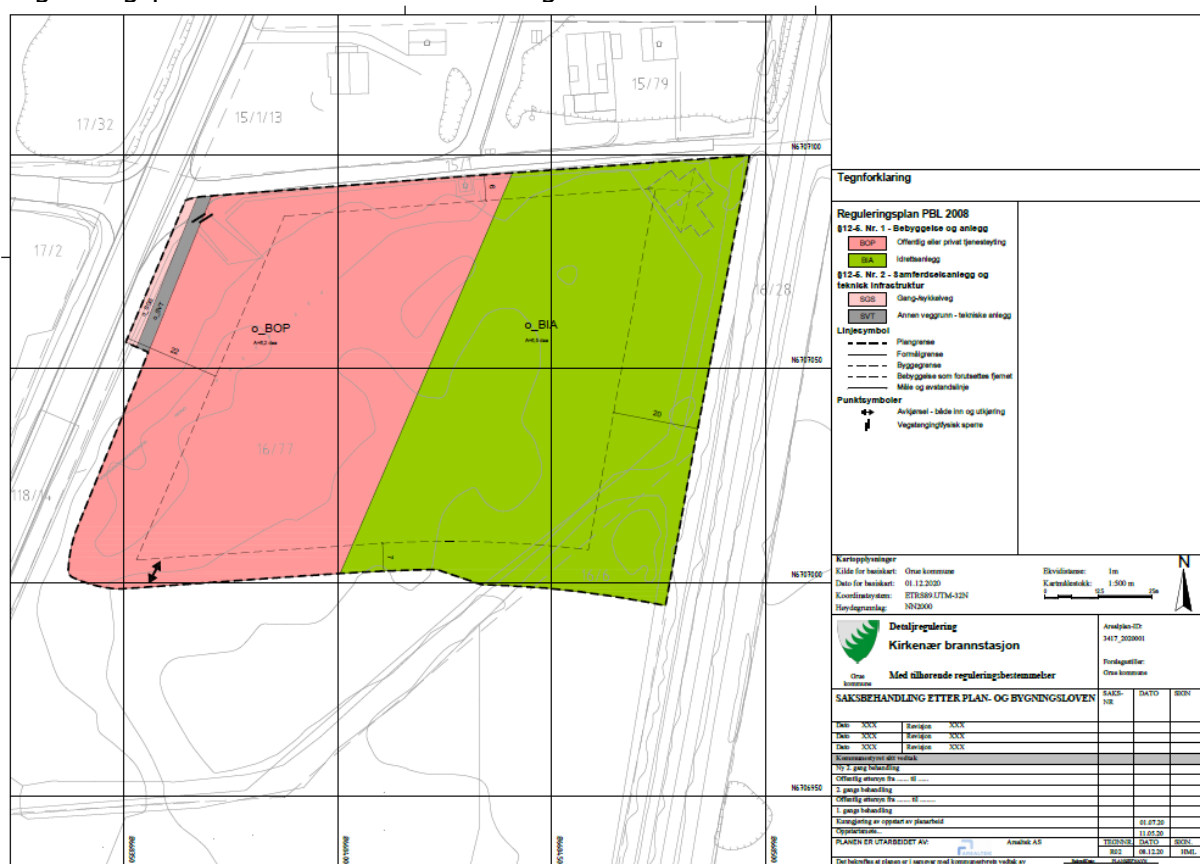
- Offentlig eller privat tjenesteyting, Brannstasjon o\_BOP, 1160
- Idrettsanlegg, o\_BIA, 1400

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, nr. 2):

- Gang-/sykkelveg o\_SGS, 2015
- Annen veggrunn-tekniske anlegg, o\_SVT, 2018

### 6.1.2 Reguleringsplanen

Reguleringsplanen er datert 08.12.2020 og ses nedenfor:



### 6.1.3 Arealtabell som viser størrelsen på de enkelte formålene:

<b>Arealtabell</b>	
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>	<b>Areal (daa)</b>
1160 - Offentlig eller privat tjenesteyting	6,2
1400 - Idrettsanlegg	6,5
<b>Sum areal denne kategori:</b>	12,7
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	<b>Areal (daa)</b>
2015 - Gang-/sykkelveg	0,1
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	0,1
<b>Sum areal denne kategori:</b>	0,2
<b>Totalt alle kategorier: 12,9</b>	
_x	

### 6.2 Om reguleringsformål og løsninger

Området er delt opp i to tilnærmet like felt: Arealet nærmest rv.2 reguleres til Offentlig eller privat tjenesteyting/brannstasjon/felt o\_BOP, mens den østre delen reguleres til Idrettsanlegg/felt o\_BIA. Størrelsen på det førstnevnte er 6,2 daa. Formen på dette arealet «styres» mye til dels av behovet for manøvrering ved utrykning og oppstilling ved drift og vedlikehold, m.a.o. byggets avstand til rv.2 med gang-/sykkelveg og den dybden som bygningen med tilhørende anlegg krever. Formålet Idrettsanlegg dekker det arealet på 6,5 daa som da er igjen i øst. Dette er fortsatt et velegnet areal for idrett og da kanskje mest aktuelt for ballspill. Det kan f.eks. oppnås plassering av en 7-er bane etter gjeldende mål. Inntil den tilstøtende reguleringsplanen med omkjøringsveg øst blir realisert, forventes det at en grensearronding kan gi noen tilleggsarealer som vil forbedre anvendeligheten av området ytterligere. (Grue kommune har vært i kontakt med Skaslien Gjestgiveri om dette). Trafikkarealene, o\_SGS med tilhørende o\_SVT, er en videreføring av gang-/sykkelvegen som er regulert i tilknytning til planen for omkjøringsvegen og dennes kryss med rv.2. Den går fram til krysset rv.2 x Gressbanevegen.

### 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

#### 6.3.1. Bebyggelsens høyde m.v.

Brannstasjonen forutsettes å bli bygd i to etasjer der første etasje, eneste etasje mot riksvegen, blir selve vognhallen med stor fri høyde for oppstalling, vedlikehold m.v. av biler og materiell. I bakkant blir det to mer «vanlige etasjer» for mannskapsrom, kontorer, kurslokaler, trimrom m.v. Høyden settes til maks. 6,5 m.

### 6.3.2 Grad av utnytting

Maks. %-BYA i felt o\_BOP er satt til 50 % for feltet regulert til brannstasjon. Det er da iberegnet parkeringsarealer, men ikke atkomstveger og manøvreringsarealer for brannbiler. Det er i reguleringsbestemmelsene tatt høyde for at den angitte maks. %-BYA kan økes i felt o\_BOP dersom det trengs flere parkeringsplasser for dette feltet eller for idrettsanlegget i felt o\_BIA.

### 6.4 Det foreløpige konseptet

#### 6.4.1. Området for offentlig eller privat tjenesteyting/brannstasjon, o\_BOP:

Så langt er det utviklet et foreløpig konsept som belyser brannstasjonens atkomst fra rv.2, plassering på tomte med grunnplan for bygningen, manøvreringsarealer, parkering m.v. Dette konseptet er lagt til grunn (med litt margin) for de avstandene/målene som framgår av reguleringsplanen, da først og fremst byggegrensa fra senterlinje rv.2 og avstanden fra senterlinje rv.2 til formålsgrensen mot idrettsområdet. Enkelte hovedtall fra konseptet i samsvar med illustrasjonen som er gjengitt nedenfor:

Byggegrense fra senterlinje rv.2: 30 m / i planen vist som 22 m fra reguleringsgrense som er vestre kant av regulert gang-/sykkelveg

Avstand fra senterlinje rv.2 til formålsgrense mot idrettsområdet: Min 71 m / i planen 75 m

Avstand fra vegareal (fra gang-/sykkelveg med grøft) til bygning: Min. 25 m

Lengde på bygningen mot rv. 2: 30,6 m / i bakkant: 43,25 m

Bredde på bygningen: 25,0 m

Antall parkeringsplasser vist i figuren: 17+20 p-plasser, med mulig utvidelse på 18 p-plasser



Det foreløpige konseptet med brannstasjonen og idrettsanlegget – vist for hele kommunens areal inkludert en del av Skaslien Gjestgiveris eiendom gnr. 16 bnr. 6 (i området for idrett er det her vist to baner på 30x50 m, disse er uaktuelle)

#### **6.4.2. Området for idrettsanlegg, o\_BIA:**

Konseptet på forrige side viser ikke formålsgrrensa, men den deler reguleringsområdet praktisk talt i to like deler, hvor området for idrettsanlegg, o\_BIA utgjør 6,5 daa. I illustrasjonen vises to baner hver på 30x50. Disse representerer ikke standardmål og synes samtidig å være en «trang» ordning. Et realistisk alternativ er en bane for 7-er fotball på 40x60 m som er standardmål for denne lagidretten. Alternativt kan nevnes at to håndballbaner med mål 20x40 m kan merkes opp med en viss margin innenfor det tilgjengelige arealet.

I området for idrettsanlegg ligger et gammelt garderobe-/klubbhus. Dette er kondemnabelt og forutsettes fjernet. Fra brannvesenets side er det signalisert at det i en del av 1. etasje er mulig å sette av plass til et garderobeanlegg som kan tilbys idrettslaget.

#### **6.5 Miljø/kvalitet**

Med sin beliggenhet vil stasjonen bli tydelig i miljøet og markere seg som del av «innfallsporten» for Kirkenær nordfra. Alt ligger til rette for at brannstasjonen kan framstå som et aktivum i tettstedet. Stasjonens form og størrelse vil kunne passe godt inn i nabolaget med Skaslien Gjestegård i sør og boligområdet med småhusbebyggelsen i nord. Det er i sakens innledende fase uttrykt at det gjerne ses brukt treverk i konstruksjon og fasader – noe som miljømessig samsvarer godt med hensyn til lokal forankring og dagens mål om bærekraft.

Det er under forberedelse en ny brannstasjon for Kongsvinger kommune som er medlem i samme interkommunale selskap – Glåmdal brannvesen IKS (eid av Kongsvinger, Grue og Eidskog kommuner). Dette prosjektet kan gi et visst inntrykk av god utførelse med utstrakt bruk av treverk i fasader, da gjerne kombinert med glass. Det gjøres oppmerksom på at dette dreier seg om en vesentlig større stasjon ved at det bl.a. er kasernerte mannskaper knyttet til stasjonen. Den nylig presenterte brannstasjonen på Kongsvinger vises nedenfor til orientering og inspirasjon.



Over vises et digitalt bilde av Kongsvingers nye brannstasjon

## 6.6 Parkering

I reguleringsbestemmelsene er det ikke angitt noe konkret krav til antall parkeringsplasser. Dette er da heller ikke helt relevant ettersom antallet må gjenspeile behovet og disponeringen må sikre muligheter for utvidelse. Ordningen må innebære at det ikke skjer parkering foran brannbilportene og det må være et klart skille mellom parkering for brannmannskaper som møter for utrykking og «private» som enten selv skal nytte idrettsanlegget eller skal dit som publikum. I det foreløpige konseptet som vist på s. 14 er dette i prinsippet illustrert. Som det framgår av dette, er det lagt inn reservearealer for mulig parkeringsbehov for besøkende til idrettsanlegget. Det er for øvrig også en tydelig separering av trafikken dit – alle skal ta av fra rv.2 og inn på samme sted, men all privat trafikk skal fortsette nordover øst for brannstasjonen. I pkt. 6.4.1. er det gitt en oppsummering av det foreløpige konseptets parkeringskapasitet:  $17+20+18 = 55$  p-plasser.

## 6.7 Tilknytning til infrastruktur – plan VAO

### Vann

I pkt. 5.13 er det godtgjort at brannstasjonen kan tilknyttes bestående vann- og avløpsledninger. Det er tatt et forbehold om at tilknytning til VL250-vannledningen langs jernbanen kan bli nødvendig dersom vannforbruket på stasjonen blir stort. Ettersom brannstasjonen ikke blir døgnbemannet og det blir få faste arbeidsplasser der, forventes det å bli et beskjedent vannforbruk på stedet. Vanntilførsel skjer derfor fra 110 mm PVC vannledning i Gressbanevegen.

### Avløp

Når det gjelder avløp, avklares det som beskrevet i pkt. 5.13, hvorvidt dette må pumpes til kum PA 907 Gressbanen gjennom byggesaken så snart fallforholdene er klarlagt.

### Overvann

Overvann blir håndtert på egen grunn helt innenfor felt o\_BOP eller med delvis bruk av grunn innenfor felt o\_BIA. Det etableres et magasin som fordrøyer og, hvis nødvendig, ledninger som sprer overflatevannet i grunnen. Infiltrasjonsforholdene i sandlaget er gode og detaljer med dimensjonering, utførelse, beliggenhet osv. fastlegges gjennom byggesaken når brannstasjonsprosjektet er tilstrekkelig avklart. Håndtering av overvann på egen grunn er sikret i reguleringsbestemmelsene.

## 6.8 Trafikkløsning

### 6.8.1 Kjøreatkomst

Atkomsten til brannstasjonen og parkeringen skjer via regulert kryss mellom omkjøringsveg øst og rv.2 i «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg», jf. kart i pkt. 4.3. For dette krysset foreligger det en teknisk plan utarbeidet av Statens Vegvesen, datert 22.01.2010, stemplet «Foreløpig 07.02.2011». Vegvesenet har i sin merknad til varslingen uttrykt at avkjørselen bygges i tråd med regulert kryss med atkomst videre inn i planområdet sørfra og bedt om at den utformes som kryss i henhold til vegnormalen. Som følge av plansituasjonen i området, at det ventelig vil ta lang tid før omkjøringsveg øst bygges og ikke minst at det blir liten biltrafikk ut og inn fra rv.2, ses det ikke grunn til å bygge krysset fullt ut iht. planen av 27.10.2014. Mer om dette i behandlingen av vegvesenets innspill kap. 8 s. 23-27. Det forutsettes etablert en avkjørsel med vegforbindelse inn til planområdet dimensjonert for lastebil (L) og fundamentert for tungtrafikk. Avkjørselens senter blir som tidligere regulert og frisikt ivaretatt.

Den direkte og rasjonelle tilgangen til overordnet og lokalt vegnett er meget viktig ved brannutrykninger, både for mannskapene som skal raskt på plass og for bemannede biler



som skal fort av gårde. Den planlagte løsningen sikrer dette.

Ved bruk av idrettsanlegget er det tilsvarende viktig at biler kan komme trygt og greit ut og inn såvel ved mindre samlinger som ved større arrangementer. Med begrenset fart på rv.2 og god oversikt på stedet ligger alt til rette for dette.

### **6.8.2 Tilgjengelighet for gående og syklende**

Fra sør ligger det fortau langs rv.2 gjennom hele Kirkenær og fram til avkjørselen til Skaslien. I «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg», er det regulert en gang-/sykkelveg fra enden av fortauet til krysset med omkjøringsveg øst og derfra nesten opp til riksvegens kryss med Gressbanevegen. Tilgjengeligheten for gående og syklistene fra sør og langs planområdet blir dermed bra, men fra nord og nordover savnes en trygg løsning for mjuke trafikanter. I gjeldende kommuneplan inngår en gang-/sykkelveg nordover helt til Namnå.

## **7 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET**

### **7.1 Overordnede planer**

Planforslaget er som beskrevet foran bare delvis i tråd med gjeldende kommuneplan. Det ses for øvrig ikke å stride mot noen overordnede planer og føringer, jf. kap. 4 foran. Fra overordnet hold har det da heller ikke kommet innvendinger til at deler av Gressbanen brukes til brannstasjon. Enkelte har derimot pekt på at lokaliseringen er god med tanke på nærheten til vegnett og bebyggelse.

Hensynet til idretten og de tiltakene som skjer i lys av kommuneplanen når det gjelder kompensasjon for idrettsarealet som utgår, er nærmere beskrevet i pkt. 7.15 og kap. 8.

### **7.2 Landskap og stedets karakter**

Den planlagte utbyggingen vil falle godt inn i landskapet og harmonere med stedets karakter. Brannstasjonen vil ligge mellom et boligområde med en- og halvannen etasjes eneboliger og Skaslien Gjestgiveri der deler av bebyggelsen har to etasjer. Det ventes at brannstasjonen får en fasade mot rv. 2 på ca. 30 m lengde og en høyde på opptil 6,5 m. Ved overgangen mellom det åpne landskapet i nord og tettstedet med Skaslien nærmest i sør, vil etableringen falle godt inn. Den vil etter bestemmelsene ikke på noen måte bryte med det bestående miljøet, landskapet eller stedets karakter. Det er for øvrig hensatt til Den europeiske landskapskonvensjonen av 07.05.2014 i denne sammenhengen.

### **7.3 Kulturminner og kulturmiljø**

Det er fra kulturminnemyndighetene bekreftet at det ikke påregnes funn av arkeologisk verdi. I bestemmelsen er det imidlertid tatt forbehold om varsel av myndighetene dersom det under arbeidene i marka oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke tidligere er kjent.

### **7.4 Naturverdier, naturmangfold**

Det er ikke gjort spesielle funn av noen art innenfor reguleringsområdet. I forhold til dagens situasjon ses ikke utfordringer vis-a-vis kap. II i Naturmangfoldloven, herunder: Naturverdier, biologisk mangfold, vegetasjon, viltinteresser, økologiske funksjoner osv.

### **7.5 Rekreasjonsinteresser**

Det er ikke registrert rekreasjonsinteresser fra utenforstående av særlig omfang ut over sporadisk ballspill – bortsett da fra den organiserte fotballen som tidvis har benyttet

Gressbanen. For tilfeldig og sporadisk rekreasjon og ballspill opprettholdes etter planen 6,5 daa grasdekke og kompensierende tiltak for den organiserte idretten er gjort, jf. kap. 7 og 8. Etableringen av brannstasjonen har dermed få eller ingen uheldige konsekvenser i så måte.

### **7.6 Trafikkforhold**

Den trafikkikkerhetsmessige situasjonen er godt ivaretatt gjennom reguleringen. Avkjørselen til planområdet ligger innenfor regulert kryss på rv.2 og får liten trafikk. Det er fartsgrense 60 km/t på stedet og meget gode siktforhold. Planens rekkefølgebestemmelser tilsier at gang-/sykkelvegen skal anlegges fram til Gressbanevegen i forbindelse med etableringen av brannstasjonen. Med planen og tiltakene som følger av den, blir det samlet sett en bedring av den trafikkikkerhetsmessige situasjonen på stedet. At kollektivtilbudet er begrenset og at det ikke finnes busslommer i nærområdet, representerer egentlig ikke noe problem – brannstasjonen og utrykningene som ledd i aktiviteten der, kan ikke baseres på bruk av kollektive transportmidler uansett. Ved bruken av idrettsanlegget vil det sikkert være gående og syklende sammen med kjørende som skal dit og det virker lite aktuelt for brukerne av dette anlegget å ta seg dit med kollektive midler.

### **7.7 Barns interesser**

Barns interesser kan ikke sies å bli særlig svekket av den delingen av Gressbanen som skjer med reguleringen. Det blir god anledning til lek, ballspill m.v. på de 6,5 daa som fortsatt blir tilgjengelig.

### **7.8 Universell tilgjengelighet**

Som nevnt i pkt. 5.12 så innebærer forholdene på stedet og planforslaget med bestemmelser god tilgjengelighet. Terrenget og løsningene innenfor planområdet muliggjør at bygningene og utearealene på enkelt vis får universell utforming der dette er aktuelt.

### **7.9 Energibehov – energiforbruk**

Det ventes ikke kapasitetsproblemer, og det er bekreftet fra Elvia AS at alt ligger til rette i nærområdet for strømbetjening. Effektbehovet vil foreligge når prosjekteringen av brannstasjonen er klar.

### **7.10 ROS**

Det utarbeidet en ROS-analyse. Denne følger som eget vedlegg og konklusjonen der er som følger:

ROS-analysen viser at det er liten sannsynlighet for uønskede hendelser og i tilfelle har disse etter tiltak begrensede konsekvenser. De trafikkmessige tiltakene kan gi gevinst hvis uhellet skulle være ute. Forholdene hvor det antas å foreligge en viss risiko, er omtalt over.

Hovedkonklusjonen er at utbyggingen innebærer liten potensiell risiko ved for mennesker, miljø og materielle verdier, men at tiltakene i tiknytning til utbyggingen kan gi ytterligere sikkerhet mot uheldige situasjoner.

### **7.11 Landbruksfaglige vurderinger**

Planområdet berører ikke dyrket/dyrkbar merk og har heller ingen negativ virkning på det tilliggende landbruksmiljøet.

### **7.12 Teknisk infrastruktur**

Alt ligger til rette for at den nye bebyggelsen kan tilknyttes offentlig nett, herunder vann og avløp, bestående el-nett osv.

### **7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Den nye brannstasjonen på Kirkenær må etableres etter pålegg fra Arbeidstilsynet. I Grue

kommunes økonomiplan settes det av årlige beløp fra og med 2021 som forberedelse av etableringen. For kommunen vil anlegget innebære en økonomisk belastning på årsbudsjettene i årene framover. Rent driftsmessig er det ikke fullt ut kjent hvordan brannvesenets virksomhet i «nytt hus» vil fortone seg, men det kan ventelig bli en del rasjonaliseringsgevinster og muligheter for sambruk/samlokalisering som kan gi økonomisk sett gunstige utslag. En del ikke-målbare positive utslag kan være bruk av møterom, kurslokaler, brannvesenets nye bygg kan romme garderober for idrettslaget osv.

#### **7.14 Konsekvenser for næringslivet**

Det tydeligste utslaget for næringslivet økonomisk sett er gjennomføringen av det konkrete byggeprosjektet og etter hvert en viss virkning av økt lokal aktivitet. En ny og moderne brannstasjon vil gi det lokale brannvesenet med mannskaper og materiell bedre forhold og dermed en rasjonaliserings- og effektiviseringsgevinst – dette igjen vil gi næringslivet med sin bebyggelse, samfunnet ellers med sine bygningsverdier økt trygghet.

#### **7.15 Interessesetninger eller ikke – om samspillet kommune ~ idrettslag**

Det kunne vært en interessesetning ved at Gressbanen blir delt i to med bebyggelse på den ene halvdel og fortsatt idrettsformål bare på den gjenstående andre halvdel, for så vidt også overfor Skaslien Gjestgiveri som nabo og delvis berørt, samt øvrige naboer. Her ble det tidlig i prosessen lagt opp til en god dialog mellom «prosjektgruppen» (v/kommunens administrasjon og Glåmdal brannvesen IKS) på den ene siden og Grue idrettslag, Skaslien og øvrige naboer på den andre. Fra informasjonsmøtet på Skaslien Gjestgiveri 28.08.2019 heter det i notatet fra Grue kommunes leder/Landbruk og teknikk Siv Thorshaug (der følgende var til stede: Fra fotballgruppa: Brede Bredesen Opseth/nabo: Margrethe Leikåsen/nabo: Morten og Elin Skaslien/Prosjektgruppen):

*Vi hadde et veldig positivt møte med Grue idrettslag, Skaslien og berørte naboer på Skaslien i går kveld.*

*Det var god stemning under hele møtet, og de syntes skissen som prosjektgruppen hadde kommet til var bra.*

*Selv fotballgruppa som i vår var noe skeptisk syntes dette var en bra plan.*

*Skaslien har i utgangspunktet vært positiv hele tiden, Elin Skaslien sa at utfra deres ståsted var det helt topp å få brannstasjonen så nære.*

*Det møtte to fra Grue idrettslag, to fra Skaslien og en nabo.*

*Fra prosjektgruppen møtte: Per Ivar, Roman og Siv*

*Vi understreket at dette var forslaget prosjektgruppen hadde jobbet seg frem til, men at det var politikerne som vedtok og hadde det siste ordet.*

*Vi pratet også om hvorfor vi hadde denne prosessen ( tilsyn fra Arbeidstilsynet i 2017), arbeidet inn mot Arbeidstilsynet for å få utsatt arbeidsfrist, arbeidet som ble gjort inn mot budsjettet høsten 2018, hvordan prosjektgruppen var sammensatt, litt om hvordan vi hadde arbeidet i prosjektgruppen, vedtaket i kommunestyret 8. april ( hvilke alternativer og vurderinger som hadde ligget til grunn i denne politiske saken) og at Grue kommune ønsket at dette skulle bli en positiv prosess, og at vi derfor ønsker dialog med naboer og involverte parter.*

*I tillegg pratet vi litt om prosessen fremover.*

Notatet viser at det ikke synes å være noen interessesetninger knyttet til omdisponeringen av halve Gressbanen og etableringen av ny brannstasjon. Dette inntrykket ble forsterket ved at det ved varslingen av oppstart ikke kom noen negative reaksjoner fra lokalt hold. Her hører det med at det de senere årene har skjedd en vesentlig oppgradering av idretts- og baneanleggene ved Finnskogvegen øst i Kirkenær tettsted. Det hører også med at Glåmdal brannvesen IKS, som en form for avbøtende tiltak, har foreslått å legge til

rette for garderobe-fasiliteter innenfor brannstasjonens vegger som kan stå til rådighet for Grue idrettslag.

### **7.16 Interessemotsetninger eller ikke – om forholdet mellom krav og løsning vis-a-vis Statens vegvesens merknad ved varslingen**

Planens utforming avviker noe fra kravene i Statens vegvesens merknad av 27.08.2020. Dette gjelder vegvesenets krav om byggegrense fra senter rv.2 som settes til 30 m istedenfor 50 m og bygging av avkjørsel for lastebiler (L) istedenfor å etablere krysset mellom rv.2 og omkjøringsveg øst i full skala som regulert før. I kap. 8 er det redegjort for hvilke hensyn som ligger til grunn for ikke etterkomme vegvesenets krav på de nevnte punktene og hvilke konsekvenser dette får.

### **7.17 Avveining av virkninger**

Virkningene av planen og etableringen av ny brannstasjon må anses som svært positive for Grue kommune og Kirkenær tettsted når alle forhold tas i betraktning.

## **8 INNKOMNE INNSPILL**

### **8.1 Innspillene som kom inn varslingen av oppstart:**

1. Fylkesmannen i Innlandet, 03.07.2020
2. Innlandet fylkeskommune Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan, 26.08.2020
3. Bane NOR, 26.08.2020
4. Statens vegvesen, 27.08.2020
5. Knut Arne Sætre/Per Sætre, 18.08.2020.

### **8.2 Om merknadene og hvordan de er fulgt opp i planen**

Nedenfor er hovedinnholdet i merknadene gjengitt (i kursiv) og det er for hver av dem redegjort for hvordan de er ivarettatt i planen med begrunnelser:

#### **1. Fylkesmannen i Innlandet, 03.07.2020:**

*Fylkesmannen refererer til at størstedelen av kommunens eiendom Gressbanen gnr. 16 bnr. 77 inngår i planen og at planområdet utgjør ca. 14 da. Fylkesmannen har notert at det kan bli aktuelt å opprettholde deler av arealet til mindre baneanlegg.*

*Fylkesmannens rolle:*

*Fylkesmannens rolle i plansaker er å se til at nasjonale føringer og forventninger legges til grunn for planleggingen. Det forutsettes at disse følges opp i det videre arbeidet med planen. Videre minnes det om at planforslaget må ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder:*

- *Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5-1 i plan- og bygningsloven*
- *Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven*
- *Reduksjon av klimagassutslipp, effektivisere og legge om bruken av energi*
- *Tilpasning til klimaendringer*
- *Vurdering av virkninger for naturmangfold, jf. §§ 8-12 i naturmangfoldloven*
- *Universell utforming av uteareal og bygninger*
- *Sikring av miljømessig forsvarlige fellesløsninger for avløp og vannforsyning*
- *Kartlegging og sikring mot støy, jf. T-1442/2016*
- *Vurdering av luftkvalitet og behov for avbøtende tiltak, jf. T-1520*
- *Utbygging tilpasset landskap og omgivelser, jf. den europeiske landskapskonvensjonen.*

#### *Universell utforming:*

*Fylkesmannen viser til plan- og bygningsloven § 1-1 femte ledd der det framkommer at prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og i kravene til det enkelte byggetiltak. Det påpekes at prinsippet om universell utforming gjelder for områder som er tiltenkt publikum og servicefunksjoner, samt kontorarbeidsplasser bl.a. for å sikre et inkluderende arbeidsliv.*

#### *Samfunnssikkerhet og beredskap:*

*Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger av risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Dette skal også omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer. Det forutsettes at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18-Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling blir lagt til grunn. Risiko- og sårbarhetsanalyser skal utformes i tråd med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017).*

*Kommunen må videre sørge for at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jf. plan- og bygningsloven § 28-1. Fylkesmannen forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.*

#### *Annen informasjon:*

*Ved behov for mer informasjon finnes dette på Regjeringens nettside «Fagtema planlegging».*

*Fylkesmannen avslutter med å legge til grunn at det gis anledning til å komme med uttalelse til et planforslag når dette legges ut til offentlig ettersyn. Det oppfordres videre til å ta kontakt med Fylkesmannen dersom det ønskes opplysninger eller diskusjon om aktuelle temaer.*

#### Kommentar og oppfølging:

Fylkesmannens henvisning til de nasjonale målene og overordnede føringene er ivaretatt i planen og bestemmelsene. Det er positivt at Fylkesmannen ikke har funnet grunn til å be om en konsekvensutredning (KU) på bakgrunn av at planområdet i kommuneplanen er avsatt til grønnstruktur. Det er som nevnt over, registrert av Fylkesmannen at deler av planområdet inntil videre kan beholdes som areal for ballspill (mulig 7-er bane). I planbeskrivelsen er det utredet hva konsekvensene kan innebære i forhold til dagens bruk og for framtidig situasjon. Gjennom bestemmelsene sikres kravene til universell utforming. Med planen følger det en egen ROS-analyse basert på KMD's rundskriv og DSB's veileder. Det er for øvrig ikke fare for flom eller spesielle forhold knyttet til grunnforholdene. Øvrige anførsler er tatt til etterretning og fulgt opp ved reguleringen.

## **2. Innlandet fylkeskommune Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan, 26.08.2020:**

#### *Planfaglige forhold:*

*Fylkeskommunen refererer til at formålet med det varslede planarbeidet er å legge til rette for ny brannstasjon på Kirkenær. Planområdet er på ca. 14 da, omfatter Gressbanevegen i nord, og grenser til jernbanen i øst, samt regulerte vegformål sør og vest. Ny avkjørsel for brannstasjonen og Gressbanevegen innebærer at halve rv. 2 inngår i planen. Reguleringsformålet registreres å være offentlig eller privat tjenesteyting/brannstasjon og*

*Samferdselsanlegg/vegformål. Fylkeskommunen forutsetter at planarbeidet foregår i henhold til overordnet lov- og planverk og i god dialog med kommunen og øvrige berørte parter. Ut over dette har ikke fylkeskommunen vesentlige planfaglige merknader til det varslede reguleringsplanarbeidet.*

*Kulturvern faglige forhold – Nyere tids kulturminner:  
Det er ingen merknader ut fra hensynet til nyere tids kulturminner.*

*Automatisk fredete kulturminner:  
I henhold til fylkeskommunens arkivopplysninger er det ikke kjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet og det ses ikke som nødvendig med arkeologisk registrering i saken. Fylkeskommunen har dermed ingen merknader til planarbeidet ut fra hensynet til automatisk fredete kulturminner. Det tas likevel forbehold om funn av eventuelle ikke-registrerte kulturminner og fylkeskommunen oppgir derfor en tekst som bes tatt inn i reguleringsbestemmelsene som skal sikre tilbørlig hensyn til slike.*

*Samferdselsfaglige forhold:  
Fra 01.01.2020 ble drift, utbygging, planlegging og forvaltning av fylkesvegene overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. I tillegg til at fylkeskommunen uttaler seg som forvalter av fylkesveger, har den også samferdselsfaglig ansvar for å sørge for at regionale føringer innenfor trafikksikkerhet, samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, miljø og klima, samt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk, blir ivaretatt i planleggingen.  
Fylkeskommunen har ingen samferdselsfaglige merknader til varsel om planoppstart.  
Eventuelle merknader til adkomstforhold knyttet til rv.2 ivaretas av Statens vegvesen.*

#### Kommentar og oppfølging:

Fylkeskommunens tilbakemelding er tatt til etterretning og føringene derfra er fulgt opp gjennom reguleringen.

### **3. Bane NOR, 26.08.2020:**

*Bane NOR innleder som de øvrige foran. Planområdet grenser mot Solørbanen i øst. Dette er en enkeltsporet, ikke elektrifisert godsbaner og er i hovedsak knyttet til tømmer- og flistransport til/fra bedrifter langs banen eller i transitt retning Sverige. Godstrafikken for tømmer og flis er på grunn av markedssituasjonen nesten tredoblet siden 2010.*

*Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader til planstart:  
Det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 foreslått å elektrifisere banen, men det er ikke igangsatt planarbeid for dette tiltaket. Solørbanens manuelle sikringssystem vil bli erstattet av et moderne sikrings- og signalsystem, ERTMS. I Nasjonal signalplan er dette foreslått gjennomført i 2024.*

*Bane NOR har under planlegging anlegg av kryssingsspor i Grue kommune slik at 750 meter lange godstog kan krysse hverandre samt at det legges til rette for samtidig innkjør. Formålet med planene er å oppnå økt godstransportkapasitet på banen som igjen gir reduserte transportkostnader, bedre utnyttelse av skogressurser i Innlandet, redusert klimagassutslipp, og at jernbanenettet gjøres mer fleksibelt. Hvorvidt planene vil kunne berøre den varslede reguleringsplanen for Kirkenær brannstasjon, er på nåværende tidspunkt uavklart. Realisering av planene er avhengig av statlige investeringsbeslutninger.*

*Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og viser til sin veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging og sitt tekniske regelverk. Det forventes at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan. Bane NOR signaliserer at sikkerheten prioriteres høyt. Det kreves normalt 30 m byggegrense samt sikkerhetsgjerde mot jernbanen. Det tillates ikke utbygginger langs banen som kan gi økt avrenning mot deres linjegrøfter, da dette kan medføre økt fare for erosjon og utgraving, jf. overnevnte veileder og tekniske regelverk. Bane NOR krever at reguleringsplaner nær jernbanen skal ha en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som skal vurdere hvordan framtidig bruk av planområdet kan påvirke sikkerheten mot jernbanen.*

*Bane NOR viser til at den planlagte brannstasjonen vil få regulert atkomst direkte fra rv.2. Det vil derfor ikke bli bruk av planovergang. Det vises til reguleringsplanen for bl.a. ny omkjøringsveg og forutsetningen om at denne skal krysse Solørbanen i kulvert. Det foreligger ikke konkrete planer for gjennomføringen av denne omkjøringsvegen, men Bane NOR viser til hvilke fordeler denne vil ha med flere adkomstmuligheter til/fra brannstasjonen og med åpning for sanering av planoverganger i Kirkenær.*

#### Kommentar og oppfølging:

Bane NOR gir interessante perspektiver for hva som skal skje med Solørbanen framover i tid. Det er imidlertid ikke grunn til å forvente at utviklingen vil innebære virkninger av betydning for plasseringen av den nye brannstasjonen eller reguleringen for øvrig. Byggegrensa på 30 m er lagt inn i planen. Arealet mot jernbanen i øst kan fortsatt disponeres som idrettsanlegg for ballspill, f.eks. med en 7-er bane. I lys av at bestående situasjon opprettholdes mot jernbanen i øst, antas at det ikke utløses noe krav om nye gjerder, men et nett for å fange opp baller kan vise seg nødvendig. Det kan umiddelbart ikke ses å være noen fare for økt avrenning mot Bane NORs linjegrøfter. Med reguleringsplanen følger det en ROS-analyse der forholdet til Solørbanen blir belyst.

#### **4. Statens vegvesen, 27.08.2020:**

*Statens vegvesens rolle i planleggingen:*

*Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vegvesenet uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Det har videre generelt ansvar for å påse at trafiksikkerhet og framkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir vegvesenet rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale vegger, gater og løsninger for gående og syklende.*

*Vegvesenets innspill til planarbeidet:*

*Brannstasjonen tenkes plassert i utkanten av sentrum og nær rv.2. Vegvesenet finner plasseringen fornuftig med tanke på behovet for å komme raskt ut på rv.2.*

*Vegvesenet viser til at planområdet i kommuneplanen er avsatt til grønnstruktur og at formålet brannstasjon vil være i strid med overordnet plan. Det henvises videre til at oppstartvarselet ikke sier noen ting om konsekvensutredning, og vegvesenet ber derfor om at den endrede arealbruken utredes og beskrives i planbeskrivelsen. Antatt trafikk inn og ut av brannstasjonen bes beskrevet.*

*Vegvesenet bemerker at adkomsten inn til brannstasjonsområdet er antydnet i nordvestre hjørne der Gressbanevegen tar av til boligområde og til gressbanen. På motsatt side går Prestgardsvegen inn. Et X-kryss på riksveg utenom tettsted er ingen ønsket løsning. Det aksepteres derfor ikke atkomst til brannstasjonsområdet i den plasseringen.*

*Vegvesenet viser til den tidligere regulerte omkjøringsvegen for industri- og næringsområdet som berører det gjeldende planområdet. Vegvesenet sier at vegen forutsetter planfri kryssing av jernbanen og at det er uvisst når prosjektet kan bli realisert. Vegvesenet mener at atkomst inn til brannstasjonen må være i regulert kryss sør for brannstasjonstomta og at avkjørsel her bør bygges i tråd med regulert kryss med atkomst videre inn i planområdet sørfra. Avkjørsel utformes som kryss i henhold til vegnormalen og påføres frisiktsone med tilhørende bestemmelser.*

*Det anføres videre at det i kommuneplanen er lagt inn en mulig framtidig veglinje for rv.2 utenom sentrum i Kirkenær. Vegvesenet sier det er uvisst når denne blir realisert da den avhenger av Nasjonal Transportplan, handlingsprogram for riksveger og de årlige statsbudsjettene.*

*Vegvesenet påpeker at byggegrense langs riksveger etter vegloven er 50 meter. Den må påføres kartet. I tettbygde strøk tillates ofte mindre byggegrense, men her menes mulig konflikt med kryssområde for ny rv.2 å være grunn til å holde på veglovens byggegrense.*

*Vegvesenet ber om at trafikksikkerhet vektlegges i den videre planleggingen og at det reguleres anlegg for gående og syklende og at det settes krav til sykkelparkering.*

#### Kommentar og oppfølging:

Vegvesenets generelle informasjon om rolle og ansvar tas til orientering.

Når det gjelder de enkelte momentene i vegvesenets merknad blir det nedenfor redegjort for hvordan de er fulgt opp eller ikke fulgt opp og årsakene som ligger bak. Først må det orienteres om virkningene av gjeldende kommuneplan og «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg» samt øvrige forhold av betydning for planens utforming.

Om virkningen av kommuneplanen:

Grues gjeldende kommuneplan ble vedtatt 08.04.2013. Et utsnitt av denne med planområdets beliggenhet er vist i pkt. 4.2 på s. 5. På neste side er det samme utsnittet lagt inn, men som et forstørret bilde av nær-området der fokus er satt på koblingen av ny rv.2/ omkjøringsveg vest, nåværende rv.2/Solørvegen, omkjøringsveg øst og Prestgardsvegen. Kommuneplanen har ingen klar føring på hvordan denne koblingen kan utformes i praksis og det er derfor vist to varianter i skissene A og B. Skisse A er et forsøk på å gjengi kommuneplanens løsning i prinsipp med regulert kryss, mens skisse B viser en stilisert og stor 5-armet rundkjøring som kobler alle de involverte vegene sammen, også der med regulert kryss i kartgrunnlaget. (I parentes nevnes at skisse B er samme løsning som inngikk i forrige kommuneplan for Grue 1999-2009 gjeldende fram til 2013).

Utsnittet av gjeldende kommuneplan og de to skissene A og B på neste side viser med tydelighet at nåværende rv.2 over tid vil forskyves vestover enten det blir en miks av X- og T-kryss eller det blir en løsning med rundkjøring.





Fra gjeldende kommuneplan - i prinsipp som kommuneplanen - mulig stor 5-armet rundkjøring

Om virkningen av «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg»:

I skissene A og B over ligger «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg» i kartgrunnlaget. Områdereguleringen er vedtatt 27.10.2014, men den gjenspeiler ikke kommuneplanens løsning. Dette har sin forklaring i at hverken omkjøringsveg vest eller omkjøringsveg øst på det tidspunktet hadde noen sikker plass i statens eller fylkets budsjetter. Det har de heller ikke nå, eneste formelle vedtak som er gjort er Grue kommunes prioritering av omkjøringsveg øst foran omkjøringsveg vest. De to skissene A og B viser at det regulerte krysset i «Områderegulering for Kirkenær Industriområde Nordre del og ny omkjøringsveg» over tid blir forskjøvet vestover og at den regulerte løsningen i gjeldende områderegulering har en midlertidig karakter.

Om virkningen av andre forhold:

Omkjøringsveg øst skal i henhold til den vedtatte områdereguleringen krysse jernbanen planfritt og under denne. Det betyr at den for å få nødvendig fri høyde på 4,5 m må ligge 5-6 m under terreng. En viktig funksjon for omkjøringsveg øst er å avlaste rv.2/Solørvegen gjennom Kirkenær sentrum for tungtrafikk til og fra Kirkenær industriområde i østre del av tettstedet. Den skal m.a.o. tilrettelegges for en stor andel tunge kjøretøyer og modulvogntog. Avstanden mellom jernbanen og selve krysset med rv.2/Solørvegen er relativt kort og det blir dermed forholdsvis krevende stigningsforhold og begrenset mulighet for flat ventestrekning på østsiden av krysset. I lys av usikkerheten om krysset i det hele tatt blir liggende der det nå er regulert, er det meget uhensiktsmessig å bygge dette i full skala nå, for siden å flytte dette vestover eller legge det helt ned.

Et annet utslag av en fullskala bygging av krysset, er kostnadene. Som nevnt skal omkjøringsveg øst ha en viktig funksjon som krever standard for vegtrafikkens største og tyngste kjøretøyer. For betjeningen av brannstasjonen og brukere/publikum til idrettsanlegget, er det tilstrekkelig med bygging av avkjørsel dimensjonert for lastebil (L). Trafikken blir svært begrenset til og fra reguleringsområdet, bare unntaksvis – ved f.eks. den årlige Grueturneringen – kan det bli en del personbiltrafikk til og fra idrettsanlegget. På det jevne vil det dreie seg om daglige besøk av to-tre tjenestepersoner til brannstasjonen og et fåtall utrykninger med brannbilene på stedet. Det er dag 4 biler hvorav 2 er av typen (L). Kostnadene ved en fullskala utbygging av krysset er meget store og det kan vise seg at det meste må bygges om – ut fra en kost/nytte-betraktning er dette galt og det kan true hele brannstasjonsprosjektet økonomisk. Ved å legge avkjørselen med senterlinje i den regulerte

vegens senterlinje, bygge den for lastebil (L) og fundamentere den for tungtrafikk, menes de rette forholdsreglene å være truffet, slik at det som etableres nå, kommer til nytte i et endelig prosjekt.

Med forskyvingen av rv.2/Solørvegen vestover av det regulerte krysset følger byggegrensa med. Som skissene A og B viser, så vil senterlinja for en ny rv.2 flytte seg mellom 0 og 40 m vestover regnet fra nord til sør forbi Gressbanen/brannstasjonstomta og byggegrensa vil dermed «avlaste» reguleringsområdet tilsvarende.

Konkret til punktene i vegvesenets merknad av 27.08.2020:

*Til: Konsekvensene for endret arealbruk må utredes og beskrives i planbeskrivelsen –*

Konsekvensene er beskrevet foran. Det er avklart med idrettsorganisasjonene at brannstasjonen kan bygges på Gressbanen og bruke ca. halvparten av det tilgjengelige arealet. Som avbøtende tiltak er løsningen tilrettelagt slik at det kan opprettholdes en 7-er bane mellom jernbanen og brannstasjonen. For å oppnå denne muligheten er det avgjørende at byggegrensa langs rv. 2 settes til 30 m og ikke 50. Det er dessuten opprettet kontakt mellom Skaslien Gjestgiveri og Grue kommune om midlertid skifte av grunn for å få til et så stort og velarrondert idrettsområde som mulig. Fra brannvesenet er det videre signalisert at det kan bli aktuelt for idrettslaget å få tilgang til garderobe/dusj innenfor bygningens vegger.

*Til: Antatt trafikk inn og ut av brannstasjonen bør beskrives –*

Brannvesenet i Grue har ikke kasenerte mannskaper og det vil derfor være få som har stasjonen som fast arbeidssted. Så langt ser det ut til at det kan bli to personer som vil ha base der – feiervesenet med en mann og brannvesenet med en mann. Brannvesenet i Grue har i størrelsesorden 100 utrykninger i året (i 2019 var det 96 og i 2018 110). I gjennomsnitt dreier det seg om 2 i uka med noen sesongvariasjoner. Antatt trafikk ut og inn blir dermed meget beskjeden.

*Til: Vi vil derfor ikke akseptere atkomst til brannstasjonsområdet i denne plasseringen –*

I et tidlig konsept var det vist en brannstasjon med atkomst fra nord, i den bestående innkjørselen fra krysset rv.2 x Gressbanevegen. Dette ble lagt inn som en mulig løsning ved varslingen av oppstart. Vegvesenet aksepterte ikke denne plasseringen og dette er etterkommet i planen. Atkomsten til brannstasjonen er i tråd med vegvesenets føringer lagt via det regulerte krysset mellom omkjøringsveg øst og rv.2.

*Til: Her bør avkjørsel bygges i tråd med regulert kryss –*

Avkjørselen forutsettes lagt innenfor regulert kryss med adkomst videre i regulert vegbane inn i planområdet sørfra. Som det er redegjort for over og som vegvesenet skriver, så er det uvisst når begge omkjøringsvegene kommer. Kommuneplanens føringer tilsier imidlertid at krysset blir forskjøvet vestover. Med den begrensede trafikken som skal benytte adkomsten til planområdet, er det både unødvendig, svært kostbart og over tid bortkastet å bygge det regulerte krysset i full skala nå. Når det gjelder byggingen av avkjørselen, så sier vegvesenet også bør og ikke skal, slik at det her er rom for vurdering. Det forutsettes derfor bygd en avkjørsel dimensjonert og fundamentert for lastebil (L) med videreføring inn i planområdet. Plan for denne avkjørselen skal iht. rekkefølgebestemmelsene være godkjent av vegvesenet før opparbeidelsen skjer.

Til: *Byggegrense langs riksveger er etter vegloven 50 meter –*

Vegvesenet sier videre at det i *tettbygd strøk tillates ofte mindre byggegrense, men her er mulig konflikt med kryssområde for rv.2 grunn til å holde veglovens byggegrense*. Planen forutsetter en byggegrense på 30 m, fordi:

- Kryssområdet vil over tid flyttes vestover og mulig grad av konflikt vil avta i forhold til omgivelsene/bebyggelsen øst for nåværende rv.2, jf. skissene A og B foran. (I parentes bemerkes at det ikke ligger an til noen konflikt med regulert løsning heller, ettersom stigningsforholdene må ivaretas fra omkjøringsvegens kryssing av jernbanen, kan ikke det regulerte krysset skyves mot øst).
- Stedet ligger i tettbygd strøk og dette kan tale for en reduksjon av byggegrensa. Øvrig bebyggelse i nærområdet ligger vesentlig nærmere enn 30 m fra senter rv. 2.
- Ei byggegrense på 30 m istedenfor 50 m har stor betydning for idrettsanlegget mellom brannstasjonen og jernbanen. Det blir f.eks. umulig å merke opp og spille 7-er fotball der, dersom byggegrensa settes til 50 m.

Til: *Vi ber om at trafiksikkerheten vektlegges i videre planlegging –*

Trafiksikkerheten er ivaretatt og menes å bli forbedret etter gjennomføringen av utbyggingen. I planen er det tatt med videreføring av tidligere regulert gang-/sykkelveg slik at denne nå går fram til Gressbanevegn. Det er i rekkefølgebestemmelsen forutsatt at denne skal etableres samtidig med etableringen av brannstasjonen. I bestemmelsene er det ikke satt noe spesifikt krav til sykkelparkering. Dette er da også irrelevant, men det er meget god plass til hensetting av sykler både ved brannstasjonen og i tilknytning til idrettsanlegget.

## **5. Knut Arne Sætre/Per Sætre, 18.08.2020:**

*Knut Arne Sætre skriver på vegne av sin far, Per Sætre og Byermoen DA som har et jorde på østsiden av jernbanen. De bruker Gressbanevegen som atkomstveg til og fra dette jordet. De registrerer forslaget om å knytte avkjøringen til brannstasjonen til Gressbanevegens kryss med rv. 2 som en forbedring med hensyn til sikt ved påkjøring til rv. 2. De ønsker å komme med en merknad vedr. tilkomsten til jordet, både under anleggsperioden og etter ferdigstilling:*

*«Tilkomst til og fra selve Gressbanevegen må kunne håndtere kjøring med traktor og landbruksredskap både under og etter anleggsperioden. Noe som innbefatter traktor med stor tilhenger og skurtresker med stor bredde.*

*Traktor og henger med total vekt på ca. 18 tonn.*

*Skurtreskeren har en transport bredde på 3,8 m.*

*Per i dag kommer treskeren frem med et minimum av klaringer.»*

### Kommentar og oppfølging:

Reguleringsplanen innebærer at forholdene blir uendret i selve krysset rv.2 x Gressbanevegen. Ved varslingen av oppstart var det antydning av avkjørsel til brannstasjonen via dette krysset, men planen er nå et den skal ligge innenfor regulert kryss sør på Gressbanen. Krysset rv.2 x Gressbanevegen blir opprettholdt som nå. I planen er det åpning for en mindre utvidelse av Gressbanevegen på sørsiden ved at det er satt en noe større avstand til et eventuelt nytt gjerde (i parentes nevnes at erstatning av det nåværende flettverksgjerdet med et nytt, er noe som kan bli diskutert i forbindelse med utbyggingen).

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Halvor Tangen', written in a cursive style.

Halvor Tangen  
Siv. ing.