



Statens vegvesen

Elverum kommune
Postboks 403
2406 ELVERUM

Behandlende enhet: Region øst
Saksbehandler/telefon: Anne Jorde / 95499742
Vår referanse: 18/234563-4
Deres referanse:
Vår dato: 13.12.2018

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av Byplan 2030 – kommunedelplan for Elverum byområde og kommunedelplan for Leiret – innsigelse

Det vises til høringsbrev fra kommunen, oversendt i epost den 25.10.2018, og til avtale om utsatt høringsfrist. Vi har gått inn i planmaterialet slik det foreligger ved utleggelse til offentlig ettersyn.

1. GENERELLE MERKNADER:

Statens vegvesen sine ansvarsområder i planarbeidet er først og fremst knyttet til arealbruken langs riks- og fylkesveg. Vi har også ansvar for å sørge 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. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen oppfatter planmaterialet som ryddig og oversiktlig. Byanalysen og planbeskrivelsen mener vi er gode. Vi vil også rose kommunen for å ha lagt opp til en god medvirkningsprosess. Av oversendelsesbrevet fremgår at arealdisponeringen og plankartet i all hovedsak er videreført fra gjeldende kommunedelplan, mens planbestemmelsene er endret bl.a. for parkering og fortetting. Statens vegvesen har ved tidligere anledninger kommunisert at det pågående byplanarbeidet må forholde seg til dagens overordna vegnett, noe kommunen har tatt hensyn til i det foreliggende planforslaget.

Elverum har en noe utflytende bosettingsstruktur, der transportavstand mellom viktige målpunkter medfører at bilen ofte foretrekkes som transportmiddel. Trafikkundersøkelser viser at andelen lokaltrafikk i byen er stor. Vi ser av planbeskrivelsen at mål og strategier bygger godt opp om nasjonale føringer, men mener det er en del mangler i koblingen til plankart og bestemmelser. Etter vår vurdering mangler byplanen en gjennomgående sammenheng mellom målsettinger, transportgrep, transportsystemer og fremtidig arealbruk. Dette mener vi er en forutsetning for samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, trafikkikkerhet, trafikkavvikling, samt redusert transportbehov og bilbruk.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 3000
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Kjær eng
2500 TYNSET

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

2. BYTRANSPORT OG LØSNINGER:

Byplanen setter de fysiske rammene for utviklingen i Elverum byområde frem mot 2030, og har som overordnet mål en bærekraftig byutvikling. Transport og tilgjengelighet er et av flere fokusområder som er knyttet opp mot dette målet. Byplanen tar utgangspunkt i dagens vegsystem og at forventet trafikkvekst skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Dette harmonerer med nullvekstmålet i NTP. På klima – og spesielt miljøområdet – utgjør transport en vesentlig faktor, der bl.a. lokal luftkvalitet avhenger av utslipp fra motorisert trafikk og endring av reisevaner. Transportanalyser i Elverum viser at tiltak i hovedvegnettet er en forutsetning for bedre prioritering av sykkel og kollektivtransport. Konkrete grep i byplanen er ny gang- og sykkelbru på nordsiden av Nybrua og en ny forbindelse på tvers av jernbanelinjen.

Elverum har relativt høy sykkelandel, ca. 9 %, med gunstige topografiske forhold og et omfattende sykkelvegnett. Det er positivt at det er utarbeidet nytt temakart for hovednettet for sykkel. Temakartet synliggjør sykkelens rolle og prioriteringer i transportnettet. Studier viser at måloppnåelse krever høy kvalitet i sykkelvegnettet og løsninger som oppleves som trygge. Statens vegvesen mener at det nye temakartet er et godt utgangspunkt for videre arbeid med sykkelvegnettet i Elverum. I dette arbeidet er det viktig med større grep i tillegg til mindre, enkle og effektive tiltak.

Gåing består av egne reiser eller deler av en reisekjede i kombinasjon med kollektivtransport. Gangtrafikk i byområder utgjør ofte en stor andel av reisene. Vi anbefaler at byplanen følges opp med et hovednett for gåing. Dette arbeidet bør sees i sammenheng med utvikling av linjenett for busstrafikk.

Målet om økt miljøvennlig transport krever også at deler av veksten tas med busstransport. Vi anbefaler at det arbeides videre med å se på hvordan de ulike transportformene kan utfylle hverandre og med en plan for sammenhengende linjenett for busstrafikken. Linjenettet bør vurderes i sammenheng med etablerte og eventuelt nye arealstrukturer. Nettet bør utarbeides med bakgrunn i vanlige prinsipper som forenkler og samler linjenettet i få traseer, gir økt frekvens og fremkommelighet, samt tilgjengelighet i gangnettet og kollektivinfrastruktur med høy kvalitet og universell utforming.

Kollektivknutepunktet og stasjonsområdet på Vestad vil bli tema for en egen kommunedelplan. I et regionalt perspektiv er pågående strategiarbeid med «Mjøsbyen» relevant. Målsetningene i strategiarbeidet er kompakte knutepunkt slik at økt andel av den regionale transporten kan skje med kollektivtransport i form av tog og buss. Fremkommeligheten og arealbruken i kollektivknutepunktet er derfor viktig i arbeidet med ny kommunedelplan for Vestad.

Statens vegvesen etterlyser en ny parkeringsstrategi som bygger opp om transportmålene både med hensyn til å begrense bilbruken generelt, samt skape nye handlingsrom for omdisponering av arealer fra biler til gange- og sykkelinfrastruktur. Vi mener derfor at kommunen bør vurdere parkeringsbestemmelsene slik at de blir mer i tråd med målsettingene. Minimumskrav til parkeringsplasser i sentrumsområdet bør endres til maksimumbestemmelser.

3. PLANKART OG BESTEMMELSER:

3a. Handel:

I planbeskrivelsen til Byplan 2030 beskrives tanker om arealstrategi vi støtter vedrørende styrking av Leiret og framtidig utvikling av Vestad. Det er generelt viktig at de juridiske delene av planen – plankartet og bestemmelsene ivaretar intensjonene og strategiene som beskrives. Spesielt når det gjelder lokalisering av varehandel ser vi at den juridiske delen av planforslaget åpner for mye mer enn planbeskrivelsen sier.

Følgende fremgår av kommunens planbeskrivelse:

I kapittel 2.7 *Næring og attraktivitet* i planbeskrivelsen er et av målene som beskrives for Elverum i 2030: *En by hvor nye næringsetableringer lokaliseres på rett sted med hensyn til senterstruktur, transportbehov og tilgjengelig areal.* En av strategiene for å oppnå målene beskrives å være: *Utvikle Grindalsmoen som handelsområde for storhandel som et supplement til bykjernen.* Den gjennomførte handelsanalysen sier blant annet: *For å framstå som et attraktivt handelssted anbefales klart at tilbudene samlokaliseres. ... I handelsanalysen anbefales å videreutvikle kjøpesentrene i sentrum. ... Handelsanalysen anbefaler videre å fortette med arealkrevende næringsvirksomhet på Grindalsmoen, gjennom å sette krav til minimumsareal pr. butikkenhet og samtidig unngå servering, dagligvarer og utsalgsvarer som klær og sko.* Planbeskrivelsen viser videre til tidligere Rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre som opphørte 01.07.2018, og deretter til Kommunal- og moderniseringsdepartementet som i den forbindelse har uttalt: *KMD understreker at den nasjonale politikken ligger fast, og at de hensynene den rikspolitiske bestemmelsen ivaretok, nå dekkes av de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.* Om *Senterstruktur for handel* sier planbeskrivelsen at byplanen legger opp til at det kun vil være innenfor bykjernen det er tillatt med kjøpesenter. Jfr. de tidligere rikspolitiske bestemmelsenes definering av kjøpesenter som også sier at det kan være: *Detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesenter i den sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesenter regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.*

Statens vegvesen mener at det planbeskrivelsen sier om intensjoner, strategi og mål for nærings- og handelsområder og senterstruktur, inkludert utvikling av Grindalsmoen som handelsområde for storhandel, er gode. Vi forutsetter i denne forbindelse at det med begrepet «storhandel» menes «plass- og/eller transportkrevende varegrupper». Statens vegvesen støtter de mål og strategier som beskrives innledningsvis om *Næring og attraktivitet*, jfr. ovenfor. Vi mener at det beskrives et riktig fokus for Elverum byområde med hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging.

Kommentarer til planbestemmelsene 2.5 Handel/forretning, Elverum byområde:

Generelt mener vi at de foreslåtte reguleringsbestemmelsene for handel/forretning framstår uklare og til dels vanskelige å forstå. Som nevnt ovenfor mener Statens vegvesen at intensjoner, strategi og mål i planbeskrivelsen om handelsområder er gode, men vi mener videre at dette ikke sikres i forslaget til reguleringsbestemmelsene *2.5 Handel/forretning*. Deler av bestemmelsene åpner tydelig for detaljvarehandel utenfor sentrum, mens andre deler av bestemmelsene kan tolkes til å åpne for detaljvarehandel. Dersom man summerer alle bestemmelser som åpner for detaljvarehandel, vil man til sammen kunne etablere en betydelig mengde detaljvarehandel innenfor utbyggingsområdene avstatt som eksisterende og foreslått nye forretningsområder utenfor Leiret og sentrumsområdet.

Statens vegvesen mener at omfanget av foreslåtte områder for detaljvarehandel utenfor sentrum er av en slik grad at det vil gå ut over handelen i sentrum, bidra til å utarme sentrum og gi en utflytende og

bilbasert by. Spesielt problematisk mener vi det er å åpne for detaljvarehandel på Grindalsmoen- og Nordmo-området. Boligområdene i Elverum byområde ligger i hovedsak langt unna Grindalsmoen, og på andre siden av Glomma, noe som ville kunne bidra til kapasitetsmessige utfordringer på vegnettet over Glomma. Selv om Grindalsmoen ligger ved rv. 3 og rv. 25 som er gjennomfartsveger, tilsier all erfaring at også lokalbefolkningen vil handle på slike handelssteder. Lokaltrafikken vil kunne øke vesentlig, noe som vil gi store trafikale konsekvenser for hele byområdet.

- Grindalsmoen og Nordmo (F7, F8, F9 og F10):

Vi mener at disse områdene må ses på helhetlig, da de i praksis henger sammen. Vurderinger og bestemmelser for hva som skal kunne tillates må gjelde for hele området sett under ett, og ikke for hvert F-/delområde.

For framtidig handelsområde F10 på Grindalsmoen sier bestemmelsene blant annet: *Det tillates inntil 7.000m² butikkareal for detaljvarehandel.*

For områdene Grindalsmoen F10 og Nordmo F7-8 sier bestemmelsene blant annet: *Det kan i tillegg tillates annen detaljvarevirksomhet som av arealmessige grunner ikke bør lokaliseres innen bykjernen.* Vi er usikre på hva som menes med denne bestemmelsen, og hva som faktisk er tillatt/ikke tillatt i områdene. Slik bestemmelsen er utformet mener vi den gir mulighet for flere typer handel som man bruker til daglig, og dermed økt lokaltrafikk og i strid med statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging. Vi viser i denne forbindelse til vår uttalelse med innsigelse, datert 25.05.2018, til endringsforslag for Nordmokvartalet, som fremlegger et forslag om å åpne opp for annen type handel enn hva som er tillatt i dag. Det er allerede åpnet for etablering av 2.000m² detaljvarehandel inne på Nordmokvartalet, noe som burde være dekkende for det lokale behovet.

I bestemmelsene for eksisterende handelsområde F9 på Grindalsmoen er ovenfor nevnte bestemmelse fått følgende tilføyelse: *Det kan i tillegg tillates annen detaljhandelsvirksomhet som av arealmessige grunner ikke bør lokaliseres innen bykjernen, forutsatt at minste tillatte bruksareal pr. virksomhet er 1.000 m².* Vi viser til kommentar i avsnittet ovenfor.

Videre sier bestemmelsene for Grindalsmoen F9: *Det er ikke tillatt å etablere forretning/kjøpesenter med over 3.000 m² bruksareal eller å utvide eksisterende senter slik at det samlede bruksareal overstiger denne grensen. Arealgrensene gjelder ikke for plass- og/eller transportkrevende varegrupper.* Vi tolker at dette åpner for kjøpesenter opp til 3.000 m² på området.

Nordmo (F7) kommer også inn under forslag til bestemmelse 2.5.1 *Forretning - lokalsenter*, hvor bestemmelsen blant annet sier: *Det tillates etablert handelsvirksomhet (dagligvare pluss eksempelvis frisør, kafe, bakeri og blomster) med maks. utnyttelse på 3.000m² BRA.*

Vår vurdering og konklusjon – Grindalsmoen og Nordmo (F7-10):

De foreslåtte planbestemmelsene åpner til sammen opp for en betydelig mengde detaljvarehandel, og er dermed i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging; sentrum står i fare for å bli utarmet, byen blir utflytende og lokaltrafikken vil som følge av dette øke betraktelig.

Statens vegvesen mener at planbeskrivelsen i utgangspunktet omtaler en handelsstruktur som er i tråd med de statlige planretningslinjene. Eksisterende kommuneplans arealdel og gjeldende reguleringsplaner for forretningsområdene ivaretar også i hovedsak dette. Imidlertid innebærer de foreslåtte reguleringsbestemmelsene i planforslaget for kommunedelplan for Elverum byområde, at det åpner opp for detaljvarehandel. Statens vegvesen mener at bestemmelsene i kommunedelplanen for

Elverum byområde ikke skal kunne åpne opp for mer detaljvarehandel enn det som allerede er etablert/tilrettelagt for innenfor områdene Grindalsmoen og Nordmo. **Det fremmes innsigelse mot bestemmelsen pkt. 2.5.1, 2.5.3 og 2.5.4 som for handels-/forretningsområdene F 7, 8, 9, 10 på Grindalsmoen og Nordmo åpner for detaljvarehandel.**

Begrunnelsen for å vår innsigelse er at vi mener planen er i strid med statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging. Planforslaget legger til rette for økt bilbasert transport og bidrar ikke til utvikling av en kompakt by. For mer utdypende argumentasjon og begrunnelse, viser vi til vår omtale av handel i kapittel 2.7 *Næring og attraktivitet* innledningsvis.

- *Prestmyrbakken og Elverum Handespark (F 13, 14, 15, 16):*

Vi mener at disse områdene må ses på helhetlig, da de i praksis henger sammen. Vurderinger og bestemmelser for hva som skal kunne tillates må gjelde for hele området sett under ett, og ikke for hvert F-/delområde.

For Prestmyrbakken (F13 – 14) sier bestemmelsen 2.5.1 *Forretning – lokalsenter: Det tillates etablert handelsvirksomhet (dagligvare pluss eksempelvis frisør, kafe, bakeri og blomster) med maks. utnyttelse på 3.000m² BRA.* Vi tolker at dette betyr at Prestmyrbakken defineres som et lokalsenter, og at bestemmelsen med størrelsesbegrensning gjelder for de to F-områdene til sammen.

For Elverum Handespark (Prestmyrbakken) (F14 – 16) sier bestemmelsen 2.5.3 *Forretning*, i tillegg til tillatelse for *plass- og/eller transportkrevende varegrupper: Det kan i tillegg tillates annen detaljhandelsvirksomhet som av arealmessige grunner ikke bør lokaliseres innen bykjernen.* Se vår kommentar til Grindalsmoen og Nordmo vedrørende denne type bestemmelse.

- *Vår vurdering og konklusjon – Prestmyrbakken og Elverum Handespark (F 13, 14, 15, 16):*

De foreslåtte planbestemmelsene åpner opp for mer detaljvarehandel enn hva det allerede er regulert for. Samlet sett er det allerede tilrettelagt for en betydelig andel detaljvarehandel i området som vi mener er tilstrekkelig for å dekke opp under det lokale behovet, inkludert for planlagte utbygging på og omkring Ydalir. En ytterligere detaljvareetablering i Prestmyrbakken-/Elverum Handesparkområdet mener vi er i strid med statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging.

Eksisterende reguleringsplaner for områdene F 13, 14 og 16 skal fortsatt gjelde etter vedtatt kommunedelplan for Elverum byområde. Område F 15 er i dag regulert for «industri og industrirelatert forretningsvirksomhet» i eldre planer. Som nevnt over mener vi at andel detaljvarehandelsvirksomhet som det er tilrettelagt for i området er tilstrekkelig for det lokale behovet. Statens vegvesen mener at område F 15 ikke må åpnes for detaljvarehandel. **Det fremmes innsigelse mot den delen av bestemmelse 2.5.3 som gjelder område F15. Innsigelsen fremmes mot formuleringen: *Det kan i tillegg tillates annen detaljhandelsvirksomhet som av arealmessige grunner ikke bør lokaliseres innen bykjernen.*** Innsigelsen fremmes med bakgrunn i samme argumentasjon som ved vår innsigelse til Nordmo: Vi er usikre på hva som menes med denne bestemmelsen, og hva som faktisk er tillatt/ikke tillatt i områdene. Slik bestemmelsen er utformet mener vi den gir mulighet for flere typer handel som man bruker til daglig, og dermed økt lokaltrafikk og i strid med statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging. Planforslaget legger til rette for økt bilbasert transport og bidrar ikke til utvikling av en kompakt by. For mer utdypende argumentasjon og begrunnelse, viser vi til vår omtale av handel i kapittel 2.7 *Næring og attraktivitet* innledningsvis.

- *Forretning – lokalsenter:*

Alle de 8 definerte lokalsentrene har følgende bestemmelse: *Det tillates etablert handelsvirksomhet (dagligvare pluss eksempelvis frisør, kafe, bakeri og blomster) med maks. utnyttelse på 3.000m² BRA.*

Vi mener at 3.000m² er areal av betydelig størrelse for et lokalsenter. Statens vegvesen mener at de fleste lokalsentrene bør vurderes å kunne ha en lavere m²-grense enn 3.000.

Prestmyrbakken (F13 – 14) – se over.

For Hanstad (F 3 og 4) sier bestemmelsen 2.5.1 *Forretning – lokalsenter: Det tillates etablert handelsvirksomhet (dagligvare pluss eksempelvis frisør, kafe, bakeri og blomster) med maks. utnyttelse på 3.000m² BRA.* Vi tolker at dette betyr at Hanstad defineres som et lokalsenter, og at bestemmelsen med størrelsesbegrensning gjelder for de to F-områdene til sammen.

3 b. Bolig og fortetting:

Statens vegvesen registrerer at kommunedelplanen er foreslått å gjelde foran eldre planer ved motstrid. Kommunedelplanen skal overstyre eldre planer i forhold til bl.a. bestemmelser om utnyttelsesgrad og fortetting. Disse eldre planene er for øvrig gjeldende.

I bestemmelsene pkt. 2.1, Elverum byområde, åpnes det opp for inntil 4 nye boenheter uten at det kreves plan. Vi stiller spørsmål om antallet boenheter gjelder pr. tomt eller hvert enkelt område for de gamle reguleringsplanene. Dette må komme tydeligere fram.

Det er et grunnleggende prinsipp å legge til rette for fortetting, slik at det totale transportbehovet kan reduseres. Ideelt sett bør dette skje gjennom endring av tidligere vedtatte reguleringsplaner, slik at det kan gjøres en konkret vurdering av konsekvensene bl.a. for trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Der reguleringsplaner overstyres av kommunedelplanen og i uregulerte områder, foreslås det i bestemmelse pkt. 2.1 tillatt fortettet med inntil 2 boenheter pr. hus uten dispensasjons- eller planbehandling. I teorien vil det kunne bli en dobling av antall boenheter, noe som kan gi konsekvenser for vegnettet også i en større sammenheng. Statens vegvesen er enig i prinsippet for fortetting, men er usikre på om bestemmelsenes pkt. 2.1 gir et hensiktsmessig styringsverktøy for å kunne prioritere områder som av ulike hensyn er mer egnet til fortetting enn andre. Vi antar dette i hovedsak vil gjelde eksisterende og utbygde områder, men savner en vurdering av mulig omfang og trafikale konsekvenser for bl.a. avkjørsler og kryssløsninger ut på det offentlige vegnettet. Vi ber om en dialog for å videreutvikle bestemmelsene. **Statens vegvesen har innsigelse til bestemmelsenes pkt. 2.1 for Elverum byområde slik de i dag fremstår. Vi kan ikke se at bestemmelse pkt. 2.1. for Elverum byområde sikrer at konsekvensene for trafikale løsninger blir belyst, vurdert eller fulgt opp.**

Av nye boligområder som er lagt inn, vil vi fraråde at områdene betegnet som Vestad, Grundset og område mellom rv. 25 og gamle Trysilveg i konsekvensutredningen – (B20, B21, B22 og B24) – legges inn i planen som fremtidig boligbebyggelse. Vi støtter de vurderinger som er gjort i konsekvensutredningen, og spesielt at «spredt» boligbygging nordover langs eksisterende rv. 3 ikke er en ønsket utvikling. Hovedtyngden av befolkningen bor på østsiden av Glomma, og en fortetting på vestsiden bør konsentreres mot knutepunktet Vestad – ikke nordover langs rv. 3. Dette med tanke på å redusere det totale transportbehovet. Dersom områdene vest for Elverum folkehøgskole skal bygges ut (B23), utfordres behovet for å ivareta avkjørselsspørsmålet i det videre planarbeidet. Atkomsten til fv. 535, Strandbygdvegen er utfordrende og må, slik kommunen også vurderer det, samle all adkomst til én.

3 c. Parkering:

Til planbestemmelsene pkt. 1.11, Leiret, mener vi at det bør vurderes maksimumskrav til parkering i sentrumsområdet. Se kommentarer under kapitlet om bytransport og løsninger.

3 d. Byggegrenser:

I planbestemmelsene pkt. 2.4 for Elverum byområde, er byggegrenser i boligområder langs offentlig veg omtalt. Bestemmelsen fastsetter at i uregulerte områder vil byggegrensen i boligområder være 10 meter, og 5 meter i regulerte områder der annet ikke er angitt. Slik vi leser bestemmelsen vil disse gjelde også for boligområder som grenser mot riks- og fylkesveg. Miljøverndepartementet har ved flere anledninger uttalt at byggegrenser mot veg skal tolkes inn i reguleringsplanen der den ikke vises, se bl.a. Planjuss 1/2002 og 1/2003. Den byggegrensa som i vegloven var gjeldende på tidspunktet for vedtak av den aktuelle planen, er gjeldende byggegrense.

Byggegrenser i uregulerte områder, må forholde seg til veglovens bestemmelser. Vegnettsplan for Hedmark (vedtatt 28.10.2018) differensierer de generelle byggegrenser for fylkesveg, jf. vegloven § 29. Byggegrensen er vurdert bl.a. i forhold til trafikksikkerhet og fremtidig arealbehov. Som følge av fylkestingets vedtak vil eventuelle fravik kreve dispensasjonsbehandling etter vegloven § 30. Dette gjelder dersom annet ikke er fastsatt gjennom vedtatte arealplaner etter plan- og bygningslovens bestemmelser, da kommunen i slike tilfeller vil være dispensasjonsmyndighet. Langs riksvegene gjelder i utgangspunktet en byggegrense på 50 meter, dersom plan ikke sier noe annet.

Bestemmelse pkt. 2.4 slik den er formulert, avviker fra vegloven, vegnettsplanen og reguleringsplaner. Statens vegvesen kan ikke akseptere at det i bestemmelsen angis byggegrenser uten nærmere begrunnelse, og mener dette må gjøres etter en konkret vurdering i de enkelte tilfeller. **Statens vegvesen har innsigelse mot bestemmelsen dersom denne er ment å omfatte boligområder som grenser inntil riks- og fylkesveger. Dersom den kun er ment å gjelde kommunale veger må dette fremkomme av bestemmelsen. Planbestemmelse pkt. 2.4, Elverum byområde avviker fra vegloven, vegnettsplanen og reguleringsplaner, og Statens vegvesen forutsetter at bestemmelsen endres.**

3 e. Avkjørsler:

Vegnettsplan for Hedmark er vedtatt i fylkestinget 23.10.2018, <https://www.hedmark.org/meny/vare-tjenester/samferdsel/fylkesveger/>. Rammeplan for avkjørsler inngår i vegnettsplanen som et verktøy for behandling av enkeltsaker om avkjørsel etter vegloven § 40 og høringer til reguleringsplaner som omfatter avkjørselsspørsmål. Det er positivt at kommunedelplanen i bestemmelsenes pkt. 3.1. for Elverum byområde viser til rammeplan for avkjørsler, men vi presiserer at det må fremgå som en retningslinje og ikke som en bestemmelse i arealdelen. Rammeplan for avkjørsler er ikke et juridisk bindende dokument. Kommuner og søkere skal kunne benytte seg av planen for å finne ut hvilken holdning de kan forvente ved etablering av ulike tiltak langs vegnettet. Vi presiserer at ny eller endret bruk av avkjøringer til riks- eller fylkesveg skal behandles av vegeier i uregulerte områder eller dersom planen ikke omfatter slik avkjørsel. Planbestemmelse pkt. 3.1 Elverum byområde fremstår for oss uklart på dette punktet. Statens vegvesen forutsetter at dette klargjøres i bestemmelsen og i dialog med oss, i motsatt fall har vi **innsigelse til planbestemmelsenes pkt. 3.1 for Elverum byområde. Rammeplan for avkjørsler må inngå som en retningslinje og ikke en bestemmelse.**

3 f. Illustrasjon av veglinjer:

Vi registrerer at planforslaget inneholder illustrasjonslinjer for bl.a. mulig fremtidig hovedveg, og at enkelte linjer er flyttet i forhold til dagens kommunedelplan. Videre vises det fremtidige gang- og sykkelveger i kartet som avviker fra temakart for hovednettet. Vi vil presisere at illustrasjonslinjene er retningsgivende – og ikke juridisk bindende – og at dette ikke er tatt stilling til av Statens vegvesen. Når det gjelder riksvegnettet vil planarbeid skje i regi av Statens vegvesen.

3 g. Kommunedelplan for overordnet vegnett:

Forholdet mellom foreliggende planforslag og kommunedelplan for overordnet vegnett går ikke klart frem av planbestemmelsenes pkt. 1.1, som omhandler forholdet til gjeldende planer. Vi ber om at

dette klargjøres. Der plankart og planbestemmelser ikke er fullt ut i samsvar mellom de ulike planene, må dette klargjøres i forbindelse med sluttbehandling av planforslaget.

4. KONKLUSJON:

Statens vegvesen fremmer innsigelse med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 til arealplanforslaget. Grunnlaget for innsigelsen er:

- ✓ *Planbestemmelsenes pkt. 2.5.1, 2.5.3 og 2.5.4, Elverum byområde, som for handels- /forretningsområdene F 7, 8, 9, 10 på Grindalsmoen og Nordmo åpner for detaljvarehandel. En slik arealbruk strider mot prinsippene i statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging og mot målene i planforslaget.*
- ✓ *Planbestemmelse 2.5.3, Elverum byområde, den delen som gjelder område F15 – Elverum Handelsområde (Prestmyrbakken). Innsigelsen fremmes mot formuleringen: Det kan i tillegg tillates annen detaljhandelsvirksomhet som av arealmessige grunner ikke bør lokaliseres innen bykjernen. Slik bestemmelsen er utformet forstår vi den slik at den gir mulighet for flere typer handel som man bruker til daglig, og dermed økt lokaltrafikk og i strid med statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging.*
- ✓ *Planbestemmelsen pkt. 2.1, Elverum byområde. Statens vegvesen har innsigelse til bestemmelsenes pkt. 2.1 for Elverum byområde slik de i dag fremstår. Dette med bakgrunn i vårt ansvar for forvaltning av riks- og fylkesveg. Vi kan ikke se at bestemmelse pkt. 2.1. for Elverum byområde sikrer at konsekvensene for trafikale løsninger blir belyst, vurdert eller fulgt opp.*
- ✓ *Planbestemmelsen pkt. 2.4, Elverum byområde. Statens vegvesen har innsigelse mot bestemmelsen dersom denne er ment å omfatte boligområder som grenser inntil riks- og fylkesveger. Dette med bakgrunn i vårt ansvar for forvaltning av riks- og fylkesveg. Dersom den kun er ment å gjelde kommunale veger må dette fremkomme av bestemmelsen. Vi forutsetter at bestemmelsen klargjøres og endres tilsvarende.*
- ✓ *Planbestemmelsen pkt. 3.1, Elverum byområde. Det er positivt at kommuneplanen viser til rammeplan for avkjørsler, men dette må være som en retningslinje. Forholdet til hjemmelsgrunnlag og myndighet for avkjørselsbehandling må klargjøres.*

Vår innsigelse vil være til hinder for kommunal egengodkjenning av kommunedelplan for Elverum byområde. Våre øvrige merknader til kommunedelplan for Elverum byområde og til kommunedelplan for Leiret er å oppfatte som faglige råd.

Statens vegvesen stiller gjerne i et møte for å diskutere uklarheter og klargjøre våre synspunkter. Vi ser fram til et samarbeid for nærmere avklaringer i det videre planarbeidet.

Vegavdeling Hedmark
Med hilsen

Aud M. Riseng
Avdelingsdirektør

Hanne Finstad
Seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Fylkesmannen i Hedmark, Postboks 4034, 2306 HAMAR

Hedmark fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR