

Oppdragsgiver: **Lørenskog kommune**  
Oppdragsnr.: **5186459** Dokumentnr.: **2**

**Til:** Marit Liv Solbjørg  
**Fra:** Norconsult AS Ålesund  
**Dato** 2020-06-03

► **Losbyveien gang- og sykkelvei -  
vurdering av løsninger for å redusere inngrep i dyrka mark**  
**VEDLEGG TIL PLANOMTALE REG.PLAN LOSBYVEIEN**

## Innhold

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Planstrekning</b>                                                 | <b>3</b>  |
| <b>Vurdering av øst eller vestsiden av Losbyveien</b>                | <b>3</b>  |
| <b>Merknader knyttet til dyrka mark</b>                              | <b>3</b>  |
| <b>Ruudsvingene; alt. 1 og 2. etter off. ettersyn i 2017</b>         | <b>5</b>  |
| <b>Vurdering av andre tiltak for å begrense inngrep i dyrka mark</b> | <b>7</b>  |
| Redusere bredden på gang- og sykkelveg                               | 7         |
| Redusere bredden på trafikkskille                                    | 9         |
| Endre hellingen på sidearealet                                       | 11        |
| Fortausløsning forbi Ruudsvingene                                    | 11        |
| <b>Konklusjon</b>                                                    | <b>11</b> |
| <b>Vedlegg</b>                                                       | <b>13</b> |

## Planstrekning

Formålet med reguleringsplanarbeidet som ble satt i gang i år 2013 var i utgangspunktet å legge til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs Losbyveien. Vegen strekker seg fra Finstad i nord til Losby besøksgård i sør, total 3,8 km. Losbyveien er en fylkesveg med en bredde på mellom 5,5 - 6,5 meter, ÅDT 1620 og fartsgrense 50 km/t.

## Vurdering av øst eller vestsiden av Losbyveien

I 2013 utarbeidet COWI et notat som vurderte beliggenhet av ny gang- og sykkelveg på østsiden og vestsiden av Losbyveien opp mot hverandre. Notatet var ikke lagt ved i forbindelse med offentlig ettersyn i 2017, men var omtalt.

Tema som inngikk i vurderingen i 2013 var atkomst til eksisterende bebyggelse, nærføring til bebyggelse, universell utforming, beslagleggelse av dyrket mark, konflikt med eksisterende tekniske anlegg, geotekniske forhold og investeringskostnader. Rapporten konkluderte med en anbefaling av gang- og sykkelveg på vestsiden av Losbyveien, særlig på grunn av mindre nærføring til eksisterende bebyggelse, bedre vertikal linjeføring og mindre konflikt med eksisterende tekniske anlegg.

I 2015 ble det utarbeidet en forenklet konseptvalgutredning som vurderte konseptet med gang- og sykkelveg langs Losbyveien mot et alternativ langs Losbylinja og Feiringsveien. Rapporten var grunnlag for vedtak (KS-055/15) i kommunestyret 24.06.2015, hvor alternativ 1 (langs Losbyveien) ble anbefalt som konsept.

På bakgrunn av disse vurderingene gjort i 2013/2015 ble det østlige alternativet forkastet og det har heretter vært jobbet med optimalisering av en løsning på vestsiden av Losbyveien.

## Merknader knyttet til dyrka mark

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet (2013) samt offentlig ettersyn (2017) reagerte flere (bla. Regionskontoret Landbruk, Fylkesmannen samt flere grunneiere) på at planforslaget beslaglegger mye dyrka mark og at sidevalget (øst eller vest) ikke er begrunnet godt nok. Fylkesmannen skriver følgende i sin merknad (datert 02.06.17):

*Fylkesmannen er kritisk til omdisponeringen av dyrket mark som følge av utbygging av gang- og sykkelvei på vestsiden av Losbyveien. Vi mener valg av trase er gjort på bakgrunn av en konsekvensutredning som, i strid med nasjonale føringer, i for liten grad vektlegger hensynet til jordvern. Videre er hensynet til jordvern og ivaretagelse av matjordressursene ikke innarbeidet på en tilfredsstillende måte. Ifølge PBLs § 3-1 skal jordressurser sikres. Vi anser det som en alvorlig mangel at hensynet til jordvern og matproduksjon ikke er innarbeidet som føringer i planforslaget. Videre mener vi at alternativer som minimaliserer omdisponering av dyrket jord er for dårlig utredet og vurdert. Planforslaget medfører omdisponering av 13,7 dekar dyrket jord, mens det anslås at en trase på østsiden bare vil medføre omdisponering av ca. 4 dekar. Valget av trase er etter vår vurdering gjort på et for svakt grunnlag.*

I plandokumentet som var på offentlig ettersyn i 2017 var forholdet til dyrka mark omtalt på følgende måte:

*Slik gang-/sykkelveien ligger i planforslaget er det 2 100 meter som blir liggende på dyrka mark. Regner man en snittbredde på 6,5 meter, blir totalbeslag dyrket mark 13,65 dekar. Dersom gang-/sykkelveien hadde blitt lagt øst for Losbyveien, ville det vært ca. 600 meter som ble liggende på dyrka mark, og den ville da beslaglagt ca. 3,9 dekar.*

*Det har ikke blitt tegnet et alternativt prosjekt på østsiden, men det er gjort en generell vurdering. Ulempene ved å legge gang-/sykkelveien øst for Losbyveien er følgende:*

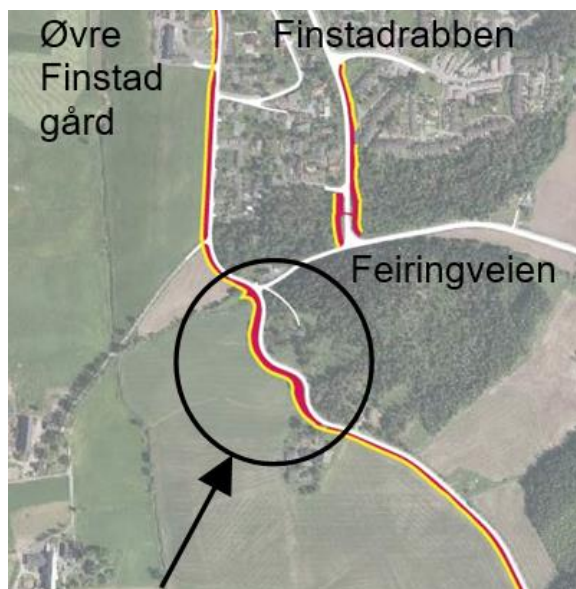
- *Mer krevende nærføring mot bebyggelsen på den første delen av strekningen, samt utfordring med flere hus som ligger nære langs strekningen for øvrig.*
- *Dårligere vertikal linjeføring der det i dag er brattere enn ønskelig.*
- *Skjæringer i terrenget som medfører at landskapsrommet endres.*
- *Mer krevende overvannshåndtering.*
- *Behov for flytting av belysning og kabler for lavspent, tele mv.*

Lørenskog kommune har ønsket å fastholde tidligere vurderinger av øst- og vestsiden av Losbyveien, og har derfor fokusert på å finne løsninger som reduserer inngrepet i dyrka mark innenfor valgt konsept (vestsiden av Losbyveien).

Kommunen satte etter offentlig ettersyn i første omgang i gang et arbeid med å vurdere ulike løsninger for en 350 meter lang strekning ved Ruud gård (kalt Ruudsvingene) samt deretter å vurdere andre tiltak som kan redusere inngrep i dyrka mark på vestsiden av Losbyveien.

Dette notatet beskriver vurderte tiltak for å redusere inngrep i dyrka mark på vestsiden av Losbyveien; både ved Ruudsvingene og generelt for resten av strekningen.

## Ruudsvingene; alt. 1 og 2. etter off. ettersyn i 2017



Figur 1: Ruudsvingene

Ved Ruudsvingene har det for kommunen vært et mål å prøve å bevare en trerekke med osp fordi den blir vurdert som et viktig element i landskapet. Ved offentlig ettersyn var g/s-vegen derfor lagt på utsiden av trerekken, hvilket resulterte i et ekstra stort inngrep i dyrka mark på denne strekningen.

Etter offentlig ettersyn ble det tegnet en alternativ løsning (alt.2) hvor kjørevegen ble trukket inn i terrenget mot øst, og g/s-vegen lagt i dagens kjøreveg. Hele veglegemet, både kjøreveg og g/s-veg, ble altså forskjøvet østover, hvilket medførte fjellskjæring i to punkt (se visualiseringer på neste side). I alternativ 2 er omdisponeringen av dyrka mark, ifølge opplysninger fra Lørenskog kommune, anslagsvis 1000 m<sup>2</sup> mindre enn i alternativ 1.



Figur 2: Første alternativ 1 (til venstre) og alternativ 2 (til høyre) ved Rudsvingene. (Illustrasjoner fra Cowi)

| Alternativ 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Alternativ 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Norconsult </p> <p>Figur 3: Første sving i Ruudsvingene. Illustrasjonen viser sørgående kjøre retning. G/S-vegn er lagt på utsiden av trekken og tar dermed mye landbruksjord.</p>     |  <p>Norconsult </p> <p>Figur 4: Første sving i Ruudsvingene. Illustrasjonen viser sørgående kjøreretning. G/s-vegen er lagt i dagens kjørebane, og ny kjørebane er trukket inn i terrenget og medfører fjellskjæring.</p>     |
|  <p>Norconsult </p> <p>Figur 5: Andre sving i Ruudsvingene. Illustrasjonen viser sørgående kjøre retning. G/S-vegn er lagt på utsiden av trekken og tar dermed mye landbruksjord.</p>   |  <p>Norconsult </p> <p>Figur 6: Andre sving i Ruudsvingene. Illustrasjonen viser sørgående kjøreretning. G/s-vegen er lagt i dagens kjørebane, og ny kjørebane er trukket inn i terrenget og medfører fjellskjæring.</p>   |
|  <p>Norconsult </p> <p>Figur 7: Andre sving i Ruudsvingene. Illustrasjonen viser nordgående kjøre retning. G/S-vegn er lagt på utsiden av trekken og tar dermed mye landbruksjord.</p> |  <p>Norconsult </p> <p>Figur 8: Andre sving i Ruudsvingene. Illustrasjonen viser nordgående kjøreretning. G/s-vegen er lagt i dagens kjørebane, og ny kjørebane er trukket inn i terrenget og medfører fjellskjæring.</p> |

Lørenskog kommune har vurdert det slik at fjellskjæringene i Ruudsvingene ikke er ønskelig av hensyn til landskapsbildet. Kommunen har derfor ønsket en vurdering av hvilke andre grep som kan gjøres på strekningen for å redusere inngrep i dyrka mark.

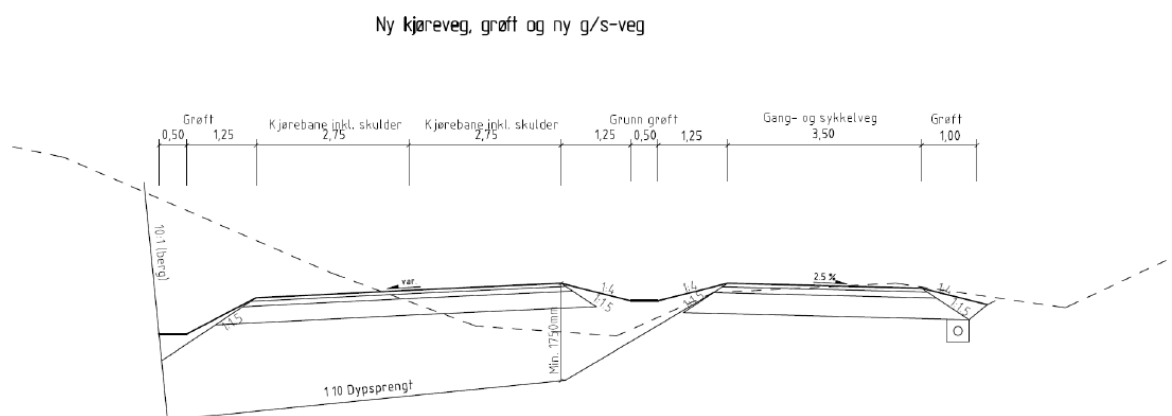
## Vurdering av andre tiltak for å begrense inngrep i dyrka mark

I 2018 fikk Norconsult i oppdrag fra Lørenskog kommune å se på hvilke andre tiltak (enn å justere veglinje i Ruudsvingene) som kan gjøres for å begrense inngrep i dyrka mark uten å gå på kompromiss med krav i håndbøker og trafikksikkerhet generelt. Norconsult foreslo i notat, levert til kommunen november 2018, tre hovedgrep:

- Redusere bredden på gang- og sykkelvegen
- Redusere bredden på trafikkskillet
- Endre hellingen på sidearealet

### Redusere bredden på gang- og sykkelveg

Profilen på gang- og sykkelvegen er i planforslaget som har vært på offentlig ettersyn tegnet med en bredde på 3,5 meter (inkl. skulder):



Figur 9: Vegprofil fra reguleringsplan som har vært på offentlig ettersyn.

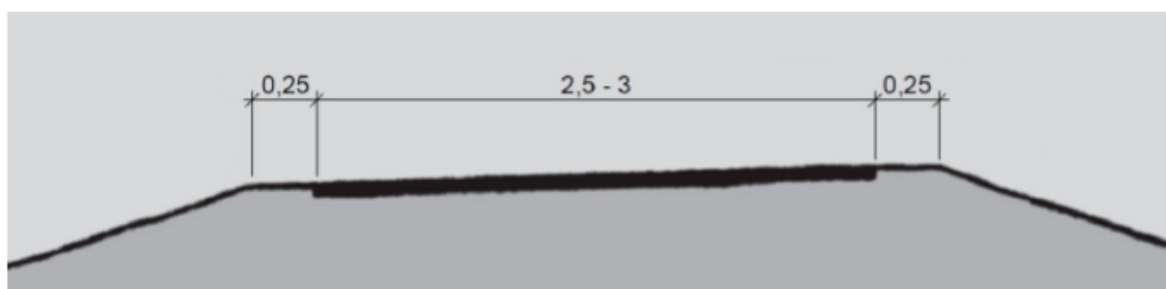
I tabell D7 i N100 (se figur 10) er bredden på gang- og sykkelvegen gitt etter antall gående og syklende i maksimaltiden i et normaldøgn. Hvis det ikke er over 15 gående OG 15 syklende i makstimen i et normalt døgn, kan gang- og sykkelvegen planlegges med bredde 2,5 meter + skulder 0,25 + 0,25 meter, i alt 3 meter, se figur D26 i figur 10.

Lørenskog kommune vurderer det slik at det i en normal time på Losbyveien trolig ikke vil være over 15 gående og 15 syklende. Det vil derfor være mulig å gå ned en halv meter på bredden og fremdeles være innenfor kravene i Håndbok N100.

**Tabell D.7: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)**

| Gående pr time/<br>Syklende pr time | <15                        | 15-100                       | 100-200 | >200                       |
|-------------------------------------|----------------------------|------------------------------|---------|----------------------------|
| <15                                 | Gang- og<br>sykkelveg=2,5  | Gang- og sykkelveg=3         |         |                            |
| 15-300                              | Gang- og<br>sykkelveg=3    | Sykkelveg=2,5<br>Fortau= 1,5 |         | Sykkelveg=2,5<br>Fortau= 2 |
| 300-1500                            | Sykkelveg=3<br>Fortau= 1,5 | Sykkelveg=3<br>Fortau= 2     |         |                            |
| > 1500                              | Sykkelveg=4<br>Fortau=1.5  | Sykkelveg=4<br>Fortau= 2     |         | Sykkelveg=4<br>Fortau= 2.5 |

Gang- og sykkelveg bør bygges med tverrprofil som vist i Figur D.26.

**Figur D.26: Gang- og sykkelveg (mål i m)**

Gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene kan brukes som adkomstveg for inntil ca. 10 boliger. Gang- og sykkelvegen bør da ha bredde 3 m og skuldrene bør asfalteres.

Figur 10: I tabell D7 i N100 er bredden på gang- og sykkelvegen gitt etter antall gående og syklende i maksimaltiden i et normaldøgn. Hvis det ikke er over 15 gående og 15 syklende i maksimaltiden i et normalt døgn, kan gang- og sykkelvegen planlegges med bredde 2,5 meter + skulder 0,25 + 0,25 meter, i alt 3 meter, se figur D26.

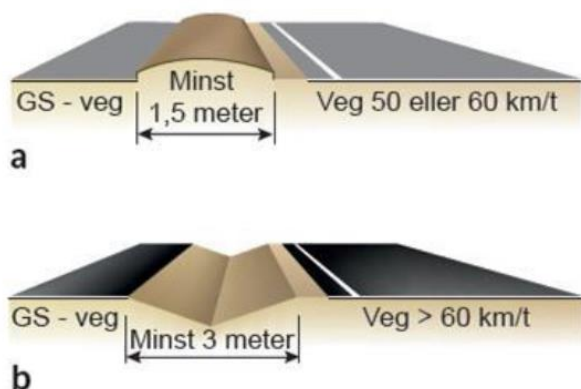
Lørensskog kommune avholdte 02.11.18 et møte med Statens vegvesen Region øst hvor blant dette forslaget ble diskutert.

Det er for Lørenskog kommune et mål og et håp at mengden myke trafikanter på strekningen i fremtiden vil ta seg betydelig opp, og kommunen ønsker å tilby en god og attraktiv løsning. Dersom løsningen blir smal, opplever man ofte konflikt mellom gående og syklende. Videre er det med hensyn til drift og vedlikehold lite ønskelig med smalere løsninger der det kreves spesialutstyr for å vedlikeholde. Basert på disse erfaringene har Statens vegvesen Region øst en praksis der de bygger gang- og sykkelveger med 3,5 meters bredde.

**Lørenskog kommune konkluderer på bakgrunn av dette med at bredden på gang- og sykkelvegen på 3,5 meter opprettholdes.**

### Redusere bredden på trafikkskille

Krav til avstand mellom gang- og sykkelveg øker med økt fartsgrense. Figuren under (figur 11) er hentet fra Statens vegvesen sin *håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder* (figur 3.12 i N101).



I håndboka står det: «Der anlegg for gående og syklende går langs veg med fartsgrense 50 eller 60 km/t bør det være en trafikkdel på minst 1,5 m mellom veg og anlegg for gående og syklende (vegkant til vegkant). Se figur 3.13a.»

Figur 11: Krav til trafikkdel ved fartsgrense 50 eller 69 km/t (figur a) og ved fartsgrense over 60 km/t (figur b).

Løsninger for myke trafikanter må velges ut fra fartsgrense og generell risikovurdering.

Ved fartsgrense 50 eller 60 km/t skal bredden av trafikkskille (grøften) være minst 1,5 meter, og ved 70 km/t eller mer minst 3 meter. I planforslaget som har vært på offentlig ettersyn er det lagt inn en grøftebredde på 3 meter mellom kjørebane og gang- og sykkelveg, og siden fartsgrensen på Losbyveien er 50 km/t er det dermed rom for å vurdere å redusere denne og fremdeles oppfylle krava i håndboka.

For veger med fartsgrense under 50 km/t er det ingen krav til trafikkdel mellom veg og anlegg for gående og syklende, men det er usannsynlig at strekningen tilfredsstiller kriteriene for å redusere farten til 40 km/t i dette området hvor man stort sett er utenfor boligområder og i mer landlige omgivelser. Ut fra samme begrunnelse vil en fortausløsning også virke fremmed på strekningen.

Det er vurdert at en løsning med separat gang- og sykkelveg, som opprinnelig planlagt, er den beste løsningen for strekningen, og det er derfor sett på hvor mye landbruksjord som spares ved å redusere grøftebredden/trafikkdeleeren. Trafikkdeleeren må ikke utformes slik som i figur 3.13a i HB N101. I et vedlegg til HB N101 «Ofte stilte spørsmål» er dette presisert med følgende svar:

|   |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Viser til kap. 3.7.3 «Trafikkskille mellom bilveg og gang- og sykkelveg». I figur 3.12 a) er det vist et eksempel på trafikkskille for fartsgrense 50 eller 60 km/t.<br><br>Er det krav om at deleren skal ha utforming med kantstein? | I håndboken N101 kap. 3.7.3 figur a) viser minimum krav til trafikkdeleer mellom g/s vei og bilvei ved fartsgrense 50 eller 60 km/t.<br><br>Kravet er at trafikklederen bør være på min. 1,5 m, men det er ikke krav om at trafikklederen skal ha utforming med kantstein som det ser ut på fig.a). Utforming av trafikklederen er veiledende. |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Figur 12: Utsnitt fra vedlegget «Ofte stilte spørsmål» til HB N101.

Det er beregnet hvor mye landbruksjord som spares ved å redusere grøftebredden fra 3 meter til minimumskravet på 1,5 meter, det vil si en reduksjon på i alt 1,5 meter på hele strekningen. NIBIO sin karttjeneste for inndeling i dyrka mark og dyrkbar mark er benyttet. Illustrasjoner fra beregningene er lagt ved som vedlegg 2-5 i notatet til Lørenskog kommune datert 28.11.19. Arealinngrepet er beregnet fra eiendomsgrense.

I planomtalen er det oppgitt at 2100 meter av g/s-vegen blir liggende på dyrka mark. I planforslaget som har vært på offentlig ettersyn var bredden på ny-anlegget 6,5 meter og totalbeslaget var beregnet til 13,65 dekar. Med utgangspunkt i NIBIO sine arealbrukskart finner man at ca. 1730 meter av strekningen vil bli liggende på dyrka mark. I vedlegget til notatet datert 28.11.18 ser man hvilke områder som er kategorisert som henholdsvis dyrka mark og dyrkbar mark. Resultatet er oppsummert i tabell 1.

Tabell 1: Inngrep i dyrka mark og dyrkbar mark ved opprinnelig planforslag og ved nytt forslag med redusert grøft. (NB: disse tall er ved g/s-veg og ikke fortausløsning forbi Ruudsvingene).

|                           | Løsning foreslått ved offentlig ettersyn                           | Foreslått ny løsning med smalere grøft                             |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Reduksjon i dyrka mark    | Permanent: 9710 m <sup>2</sup><br>Midlertidig: 8700 m <sup>2</sup> | Permanent: 7150 m <sup>2</sup><br>Midlertidig: 8670 m <sup>2</sup> |
| Reduksjon i dyrkbar mark  | Permanent: 130 m <sup>2</sup><br>Midlertidig: 170 m <sup>2</sup>   | Permanent: 84 m <sup>2</sup><br>Midlertidig: 164 m <sup>2</sup>    |
| I alt (permanent løsning) | 9840 m <sup>2</sup>                                                | 7234 m <sup>2</sup>                                                |

Man vil altså kunne spare  $9840 - 7234 \text{ m}^2 = 2606 \text{ m}^2$  dyrka/dyrkbar mark ved å redusere bredden på trafikkdeleeren mellom vegen og gang- og sykkelvegen.

**Lørenskog kommune ønsker å redusere trafikkdeleeren fra 3 meter til 1,5 meter, og dermed spare ca. 2,6 daa dyrka mark.**

### **Endre hellingen på sidearealet**

En annen måte å spare areal på hele strekningen er å endre skråningsutslaget fra slik det er tegnet i planforslaget med helling 1:2 til helling 1:1,5. Siden justert løsning ikke er tegnet ut, har man ikke eksakte tall på hvor mye dette utgjør, men det er laget et overslag på hvor mange kvadratmeter man kan spare ved en slik løsning. Ved å endre hellingen fra 1:2 til 1:1,5 er reduksjon i inngrep i dyrka mark beregnet å være 430 m<sup>2</sup> og reduksjon i dyrkbar mark er beregnet å være 8 m<sup>2</sup>.

Et slikt tiltak har få ulemper, så lenge man benytter masser som ikke er erosjonsutsatte i bratte skråninger. **Kommunen ønsker å endre skråningsutslag til 1:1,5** for å begrense inngrep i dyrka/dyrkbart areal.

### **Fortausløsning forbi Ruudsvingene**

11. april 2019 var det avholdt en befaring med hensikt å orientere grunneiere nær Ruudsvingene om status på planarbeidet, vurderinger gjort siden 1. gangs behandling og prosessen videre.

I tillegg var møtet en befaring etter ønske fra grunneiere, bedt om våren 2018. På befaringen deltok to grunneiere: Tore Ruud og Kjerst Rudd, samt to representanter fra Regionkontor Landbruk: Ida Marie Gjersem og Lisa Karine Haugland. Fra Lørenskog kommune deltok Liv-Marit Solbjørg og Andreas Fossnes. Det ble i forbindelse med denne befaringen besluttet å vurdere fortau forbi Ruudsvingene.

Norconsult har tegnet ut et forslag til fortausløsning på hele strekningen fra Finstad til sør for Ruud gård. Det er utført en trafikk-sikkerhets-revisjon (TS-revisjon) av planforslaget, se egen rapport, og løsningen har vært diskutert med Statens vegvesen.

Lørenskog kommune har på bakgrunn av dette konkludert med at det er forsvarlig med fortausløsning på den nevnte strekningen. Fortauet har bredde 3,5 meter slik som gang- og sykkelvegen, men istedenfor trafikkdel på 1,5 meter slik som ved g/s-veg, er det kantstein mellom kjørebane og fortau, og man sparer således en stripe på 1,5 meter av landbruksjorden mellom Finstad og til Ruud gård.

### **Konklusjon**

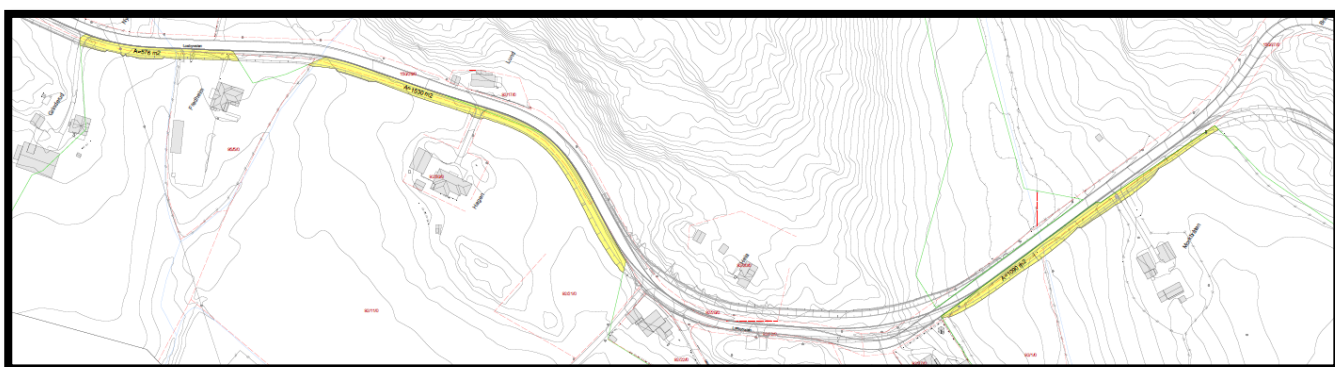
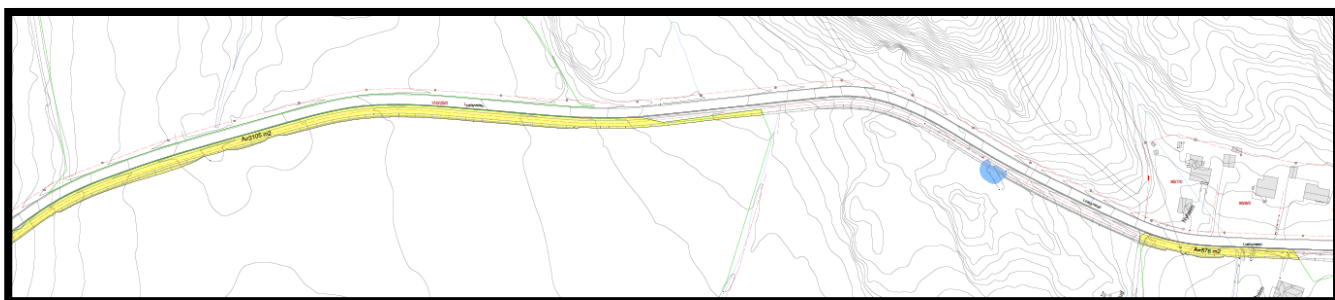
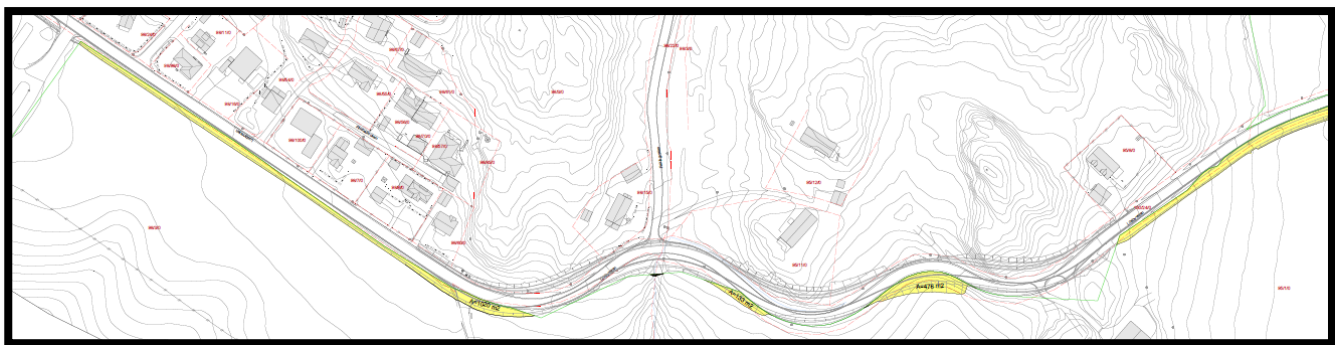
Lørenskog kommune har etter offentlig ettersyn av planforslaget gjort justeringer for å redusere inngrepet i dyrka mark langs Losbyveien. Endringene kan oppsummeres slik:

- Redusere trafikkskille mellom g/s-veg og vegbane til 1,5 meter
- Endre skråningsutslaget fra 1:2 til 1:1,5
- Ha fortausløsning fra Finstad til Ruud gård

Inngrep i dyrka mark på vestsiden av Losbyveien er vist strekningsvis i figurene på neste side.

**Samlet inngrep er på ca. 9700 m<sup>2</sup>, som er en reduksjon på ca. 4000 m<sup>2</sup> fra det tallet (13650 m<sup>2</sup>) som var opplyst ved offentlig ettersyn at planforslaget beslaglagte.**

Inngrep i dyrka mark langs vestsiden av Losbyveien (fra Finstad i nord til Losby gård i sør).  
Illustrasjonene er vedlagt i full størrelse.



## Vedlegg

- Illustrasjoner av inngrep i dyrka mark (juni 2020)
- Notat - *Vurdering av muligheten for å minimere inngrep i dyrka mark i forbindelse med etablering av en gang- og sykkelveg i Losbyveien i Lørenskog kommune*, Norconsult, november 2018.
- Notat - *Plassering av gang/sykkelveg i forhold til kjørevege*n, COWI 2013
- TS-revisjon, Norconsult AS 2020.

|         |            |                                                              |                       |                |                |
|---------|------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------|----------------|
| 02      | 2020-06-03 | Justert etter beslutning om fortau fra Finstad til Ruud gård | Pernille Ibsen Lervåg | Siv K. Sundgot | Siv K. Sundgot |
| 01      | 2020-01-27 | Vurdering av løsninger for å redusere inngrep i dyrka mark   | Pernille Ibsen Lervåg | Siv K. Sundgot | Siv K. Sundgot |
| Versjon | Dato       | Beskrivelse                                                  | Utarbeidet            | Fagkontrollert | Godkjent       |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.