



Statens vegvesen

Konsekvensutredning og kommunedelplan E16 Bagn - Bjørgo

Merknadsbehandling etter offentlig ettersyn

Region øst
Prosjektavdelingen øst
Prosjekt Vestoppland
Dato:23.02.2011

1.0 Bakgrunn

Kommunedelplan med konsekvensutredning for E16 Bagn – Bjørgo har ligget ute på høring i perioden 26.11.2010 til 23.01.2011 (Jfr. Plan- og bygningslovens § 11.14). Åpent informasjonsmøte ble avholdt 13. januar 2011 i Rådhuset i Sør-Aurdal kommune. Strekningen går både i Sør- og Nord-Aurdal kommune.

Konsekvensutredningen skal svare på planprogrammet for strekningen som Statens vegvesen som tiltakshaver, har utarbeidet etter forskrift om konsekvensutredninger. Planprogrammene ble vedtatt av Sør-Aurdal kommune 27.01.2009 og i Nord-Aurdal kommune 05.02.2009.

Konsekvensutredningen av alternativene danner grunnlag for valg av alternativ.

Formannskapene i både Sør-Aurdal kommune og Nord-Aurdal kommune har hatt saken til orientering. Behandlingen i Nord-Aurdal kommune ligger med som merknad. Administrasjonen i Sør-Aurdal kommune har orientert Statens vegvesen om resultatet av behandlingen muntlig.

Statens vegvesen anbefaler at kommunene godkjenner konsekvensutredningen og vedtar kommunedelplanen for alternativ 5d.

1.1 Generelt

I høringsuttalelsene er det en rekke temaer som gjentas i flere av merknadene. Nedenfor er gitt en generell beskrivelse av en del slike temaer.

1.1.1 En reguleringsplan er en detaljert utforming av veganlegget og skal bla annet vise foreslåtte adkomster, tømmervelter, støyskjermingstiltak, eiendomsinngrep etc. Reguleringsplanen vedtas av kommunene og gir hjemmel til grunnerverv. Forslag til reguleringsplan vil bli lagt ut på høring i minst 6 uker. I høringsperioden vil det bli mulighet til å komme med innspill til planforslaget.

1.1.2 Grunnerverv / erstatning

Flere merknader inneholder spørsmål og krav knyttet til grunnerverv. Planen som nå behandles er en kommunedelplan (overordnet plan) som skal legge grunnlag for valg av korridor for ny veg og rammer for det videre planarbeidet. Detaljert plassering og uttegning av ny veg vil bli gjort i reguleringsplanprosessen som følger etter at kommunedelplanen er ferdig behandlet.

Reguleringsplanen vil vise hvilke arealer som det vil være nødvendig å erverve for gjennomføring av veganlegget. Gjennom planleggingen forsøker Statens vegvesen å minimere inngrepene ved fremføringen av ny veg, samt gjøre sitt for å minimere ulemper og økte transportavstander ved nødvendige adkomstomlegginger.

Når reguleringsplanen er vedtatt vil hver enkelt berørt grunneier bli kontaktet med sikte på å inngå frivillig avtale om grunnavståelser. Hvis ikke enighet oppnås i første runde, følges fastsatt prosedyre med skjønn evt. overskjønn.

1.1.3 Adkomster

Adkomster til eiendommer vil bli vurdert i reguleringsplanfasen. Det vil bli lagt opp til at alle eiendommer også etter utbygging skal ha en adkomst. Det kan bli nødvendig å legge om enkelte adkomster. I samarbeid med grunneiere vil adkomster til skogs- og landbruksområder og plassering av tømmervelter bli fastlagt.

Det oppfordres til at berørte parter følger nøye med når reguleringsplanen legges ut til høring, spesielt med tanke på adkomster (både til privatboliger, skog og jord osv) for å sørge for at dette blir best mulig ivaretatt i planarbeidet.

1.1.4 Brønner

I reguleringsplanfasen/ byggeplanfasen vil brønner bli registrert. Tilstanden vil bli registrert før utbyggingen starter. Det blir gjort individuelle vurderinger av om det er behov for å registrere tilstanden på hus nær ny veglinje før anleggsstart.

1.1.5 Støy

I arbeidet med reguleringsplanen skal det gjøres en støykartlegging etter gjeldende retningslinjer. Prinsippene for støytiltak (ambisjonsnivå) skal fastsettes i reguleringsplanen ut ifra støykartleggingen og forslag til støytiltak. Reguleringsplanen skal vise hvor det er aktuelt å ha langsgående skjermer/voller og hvor det er aktuelt med lokale tiltak (fasadetiltak / lokal skjerming av uteplass).

Prosjektering og detaljering av støyskjermingstiltak og fasadetiltak skal utarbeides i byggeplanfasen.

2.0 Merknader til planen

Det er mottatt 26 merknader til planforslaget. Alle merknader er oppsummert og kommentert i dette dokumentet. Alle merknader følger som vedlegg. Det fremkommer at mange synes at alternativ 2 med lang tunnel er det beste alternativet, men de slutter seg allikevel til Statens vegvesens vurderinger og anbefalingen om at alternativ 5d bør vedtas.

NVE og Fylkesmannen i Oppland forbeholder seg retten til å komme med innsigelse dersom forholdet til naturmiljø og flom ikke utredes og ivaretas i reguleringsplanen. Statens vegvesen tar merknadene til etterretning og følger dette opp i arbeidet med reguleringsplanen.

Innkomne merknader har gitt grunnlag for noen mindre justeringer av veglinjen, i tillegg til at det er oppdaget mindre feil / mangler i rapportene tilhørende konsekvensutredningen. Rapportene vil ikke bli justert, men feil / mangler blir kommentert i punktlisten under:

- I temarapporten for Nærmiljø og friluftsliv (s 35) er det skrevet at adkomsten til Bergli stenges og legges om via Rosenlund for alternativ 5b, 5c og 5d. Dette er feil. I disse alternativene blir eksisterende E16 opprettholdt som lokalveg. Det er ikke behov for å legge om adkomster i dette området. Feilen går igjen i tabell på s. 9 og s. 49 i temarapporten Nærmiljø og friluftsliv. Det er også skrevet i oppsummeringen i hovedrapporten s. 16 og s. 71.
- Sør for Bjørgo har merknader medført justeringer på linjen forbi ridesenteret ved Midtre Bjørgo Gård for å unngå konflikt med eksisterende ridebane. Justeringer av linjen medfører at utvidelsen av E16 kommer noe nærmere adkomsten til eiendommen gnr 100 bnr 18. Tilpasninger av denne adkomsten vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

- Stasjonsvegen (veg opp til Bjørgo stasjon) var vist stengt i opprinnelige forslag. Statens vegvesen har vurdert at det er mest hensiktsmessig at dette beholdes åpen for ferdsel fra E16.
- I alternativ 5d er snuplass for busslomme innarbeidet ved adkomsten til Klosbøle.
- Det vil bli vurdert å innlemme gjenstående parsell av fv. 33 i planarbeidet.
- Revidert kommunedelplan for alternativ 5d og revidert C-tegning for justeringen av linjen vedlegges.

	Navn	Dokumentnr i SVEIS	Eiendom (gnr/bnr)
1	Anne Svenkerud Bjørgo	- 11 / -31	100/10
2	Rolf Bjørgo	- 12	100/18
3	Valdres Natur- og kulturpark	- 13	
4	Magnus Svenstad	- 14	36/21
5	Tove Koteng / Jan Egil Holmen	- 15	100/15
6	Meierifossen Kro	- 16	
7	Arne Haug	- 17	35/1
8	Inger Torunn Klosbøle og Kjell Ivar Kolstad	- 18	102/1
9	Jan Bjørgo	- 19	100/43
10	Valdres Næringsforum	- 20	
11	Bjørn Erik Haugrud	- 21	35/2 m fl
12	Per Inge Viken	- 23	102/11
13	Harald Stavdahl / Oddleiv Juvkam	- 24	36/1 og 36/4
14	Synnøve Maria Hovde	- 25	
15	Skagerak Energi	- 26	
16	Gerd Hansebråten	- 27	105 / 14
17	Naturvernforbundet i Valdres	- 28	
18	Bagn Idrettslag	- 29	
19	Mari Ann Ødegård	- 30	100/39
20	Svein Erik Wold	- 32	31/1
21	Nord-Aurdal kommune	- 33	
22	NVE	- 34	
23	Vegforum Innlandet	- 35	
24	Fylkesmannen i Oppland	- 37	
25	Tore Haugen	- 38	98/24
26	Oppland fylkeskommune	- 40	

1. Anne Svenkerud Bjørgo, gnr 100 bnr 10

Anne Svenkerud Bjørgo driver rideskole og gårdsdrift på Midtre Bjørgo Gård og mener at planforslaget viser dramatiske konsekvenser for rideskolen og gårdsdriften på Bjørgo. Planforslaget viser at ny E16 skal legges østover i forhold til dagens veg, svært nær eksisterende ridebane (fullverdig idrettsanlegg) og at adkomsten mot E16 vises stengt. Stasjonsvegen benyttes tidvis av skolebuss, i tillegg til adkomst til hestesenteret, kontorvirksomhet, jernbanestasjonen (turister) og forsamlingslokale. Den benyttes også som

omkjøringsmulighet ved hendelser sør for Bjørgokrysset. Statens vegvesen bes vurdere flytting av E16 vestover og at adkomsten opprettholdtes. Det er mange som stopper langs E16 i dette området, slik at dersom vegen flyttes vestover vil det ligge godt til rette for å etablere en rasteplass i området.

I dag krysser Anne Svenkerud Bjørge E16 både med traktor og med rideskoleelever med hest. For å kunne opprettholde en slik kryssing vil det være behov for en undergang. Det bør også tilrettelegges for henting av tømmer for fremtidig tømmerdrift.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet er vurdert. Veglinjen forbi eiendommen er justert. Justeringen av linjen medfører at adkomsten til eiendommen gnr 100 bnr 18 (merknad nr 2) blir noe mer berørt. For denne adkomsten vil det uansett bli behov for justeringer. Dette vil bli ivare tatt i reguleringsplanfasen.

Ny linje viser at vegen ikke vil komme i ytterligere konflikt med ridebanen enn det dagens E16 gjør. Stasjonvegen er en viktig forbindelse inn til område, slik at det er vurdert som fornuftig at denne holdes åpen for ferdsel fra E16 som i dag.

Statens vegvesen tar innspillet vedrørende undergang til orientering. Behovet vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

2. Rolf Bjørge, gnr 100 bnr 18

Det bemerkes at eiendommen gnr 100 bnr 80 ikke er avmerket på kartgrunnlaget (dødsbo).

Ved omlegging av adkomst inn til eiendommen gnr 100 bnr 18 vil denne eiendommen bli berørt. (Se kommentar til merknad nr. 1). Ved adkomsten inn til gnr 100 bnr 18 viser planforslaget en fylling som vil komme i konflikt med eksisterende adkomstveg. Rolf Bjørge forslår å anlegge ny adkomstveg (skisse vedlagt innspillet).

Rolf Bjørge påpeker at det ikke er laget ferdigvegstegninger etter skjønnet i 1964, og at dette bør gjøres nå.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har ikke vært oppmerksom på eiendommen gnr 100 bnr 80 siden eiendommen ikke fremgår av kartgrunnlaget og det er heller ikke vist adkomst til eiendommen. Innspillet tas til orientering. Forholdet vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

For fastsettelse av gamle / gjeldende eiendomsgrenser som grunnlag for areal og erstatningsberegningen tas det utgangspunkt i det som er kjent, for eksempel skjønnet fra 1964.

Adkomsten inn til eiendommen gnr 100 bnr 18 vil bli fastlagt i reguleringsplanfasen.

3. Valdres Natur- og kulturpark

Valdres Natur- og kulturpark er positiv til at Statens vegvesen følger opp NTP med konkret planlegging. De mener at trafikkhensyn tilsier at alternativ 2 er det beste. Allikevel støttes Statens vegvesens samlede vurdering om at alternativ 5d er det mest aktuelle, på grunn av økonomi. Kommunestyrene har i tidligere vedtak klart signalisert at bompenger aksepteres som en del av finansieringen. Foreslått nivå på bompenger synes høyere enn det en antar trafikantene vil akseptere. Valdres Natur- og kulturpark vil jobbe aktivt med sikte på økt statsandel.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering.

4. Magnus Svenstad, gnr 36 bnr 21

Alternativ 2 med lang tunnel foretrekkes.

I forhold til alternativ 5b, 5c og 5d kommer ikke Hølvegen så galt ut, med unntak av vannåren til brønnen (spesielt for alternativene med tunnelpåhugg ved Kleiven). For Solbakken (3 bolighus) vil vannet bli borte dersom alt 5b blir valgt.

Magnus Svenstad ønsker at dagens E16 opprettholdes for turgåere og syklende. Dette gjelder også for dagstrekningen mellom tunnelene.

I tillegg kan dagens E16 benyttes for traktortransport f eks til setrene på Veståsen.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet vedrørende vannårer og brønner tas til orientering og vurderes i reguleringsplanfasen / byggeplanfasen.

Dagens E16 vil bli holdt åpen på de strekningene hvor vegen har en funksjon som adkomstveg for eksisterende bebyggelse (søndre tunnel). Trafikken på vegen vil bli vesentlig redusert.

Forholdet til gående og syklende og mulighet for avkjøringen nord for søndre tunnel (Bergli) vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

Dagens E16 vil trolig måtte opprettholdes som omkjøringsveg ved stengt tunnel.

Vegsløyfen utenom den nordre tunnelen vil trolig bli stengt for kjørende, men vil tilrettelegges slik at den kan benyttes av gående og syklende.

5. Tove Koteng og Jan Egil Holmen, gnr 100 bnr 15

Eiere av eiendommen krever at det blir satt opp støyskjerm fra innkjørsel og så langt opp mot krysset som mulig.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet vedrørende støyskjerming tas til orientering. Nødvendige støyskjermingstiltak vil bli fastlagt i reguleringsplanfasen / byggeplanfasen.

6. Meierifossen Kro v/ Synnøve og Gunnar Hansebakken

Synnøve og Gunnar Hansebakken går i mot alternativ 5d fordi gamle Bagn sentrum da vil bli liggende øde. De mener at adkomsten inn til Bagn sentrum nord blir stengt. Dette vil medføre at de må legge ned Meierifossen kro og bensinstasjonen. Hansebakken ber om at dette bli tatt med i vurderingene.

Statens vegvesens kommentar

Alle alternativene vil få konsekvenser for adkomsten inn til Bagn nord, enten ved at adkomsten stenges på grunn av krav om minsteavstand mellom kryss og tunnelpåhugg (alt 1, 3, 4, 5b) eller at vegen legges om ved at det bygges ny bro over Begna (alt 2, 5c og 5d).

Lokaltrafikken fra bebyggelsen i Bagnskleiva vil fremdeles kunne benytte krysset Bagn nord for alle alternativene.

Vegomlegging som fører til tap av omsetning utløser ikke krav om erstatning.

7. Arne Haug, gnr 35 bnr 1

Arne Haug er positiv til at det er igangsatt planarbeid for strekningen. Arne Haugs eiendom har 2 adkomster fra dagens E16 (begge sider av vegen) og er bekymret for at disse kommer i konflikt med tunnelpåhugget nord for Bergli.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har vært i telefonisk kontakt med Arne Haug vedrørende problemstillingen. Det er mottatt kartgrunnlag som viser eksisterende adkomster fra E16. Det er viktig for Arne Haug at det blir mulig å komme til eiendommen på begge sider av vegen for å kunne ta ut virke. Statens vegvesen tar innspillet vedrørende adkomstene til orientering. Plassering av adkomster vil bli fastlagt i reguleringsplanen.

8. Inger Torun Klosbøle og Kjell Ivar Kolstad, gnr 102 bnr 1

Inger Torun Klosbøle og Kjell Ivar Kolstad mener at alternativ 2 bør prioriteres fremfor alternativ 5d.

Alternativ 5d vil påføre eiendommen inngrep i forbindelse med utvidelse av vegen og ved etablering av massedeponi i Kjerringsvingen.

Videre fremføres det at skogsbilvegen ned til Klosbøldalen / Aurlandsfjorden, eksisterende veg med mulighet for gjennomkjøring med traktor fra Pisla og ut til utsikten for uttak av tømmer og tømmervelte ved Klosbøle og Kjerringsvingen må opprettholdes. Det må sikres ny adkomst til Klosbøle – Hauglund – Myren – Brenningen.

Dagens bussholdeplasser må opprettholdes, i tillegg til at det må legges tilrette for snuplass for skolebuss ved Klosbøle.

Støyskjerming i området må vurderes, i tillegg til at skjæringer må sikres.

Det er ønskelig at eksisterende veg kan benyttes som lokalveg. Det er også av stor viktighet at en kan kjøre mellom gårdene Klosbøle, Bergli og Juvkam med traktor.

Videre er det ønskelig med oppgraderte rasteplasser, spesielt ved Kjerringsvingen.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet vedrørende adkomstene, sikring av skjæringer, støyskjerming, rasteplasser og behovet for bussholdeplasser tas til orientering og vil bli vurdert og fastlagt i reguleringsplanfasen / byggeplanfasen. (Mer om adkomster og støyskjerming – se kapittel 1.1)

Etablering av snuplass for skolebuss er innarbeidet i planen.

Dagens E16 vil bli holdt åpen på de strekningene hvor vegen har en funksjon som adkomstveg for eksisterende bebyggelse (søndre tunnel). Trafikken på vegen vil bli vesentlig redusert. Forholdet til gående og syklende og mulighet for avkjøringen nord for søndre tunnel (Bergli) vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

Dagens E16 vil trolig måtte opprettholdes som omkjøringsveg ved stengt tunnel.

Vegsløyfen utenom den nordre tunnelen vil trolig bli stengt for kjørende, men vil tilrettelegges slik at den kan benyttes av gående og syklende.

9. Jan Bjørgo, gnr 100 bnr 43

Planforslaget medfører at adkomsten til Stasjonsvegen fra E16 blir stengt. Stasjonsvegen er en viktig tverrforbindelse mellom E16 og fv. 33 både for kjørende og gående / syklende.

E16 i full bredde medfører tap av dyrket mark. Utvidelse av E16 mot sør vil medføre mindre tap av dyrket mark (vist grovt på vedlegg til merknad). Omkjøringsmuligheter via Stasjonsvegen er lagt inn på kartet.

Statens vegvesens kommentar

Veglinjen er justert i området. Stasjonsvegen foreslås holdt åpen. (se kommentar til merknad nr 1).

Omkjøringsmuligheter i forbindelse med anleggsgjennomføringen vil bli vurdert i forbindelse med gjennomføringen av tiltaket.

10. Valdres Næringsforum BA

Valdres Næringsforum BA synes anbefalt alternativ er et godt alternativ som gir et kompromiss mellom kravene til best mulig vegstandard og lavest mulig utbyggingskostnad. I informasjonsmøtet fremkom en del påstander som må utredes / besvares før endelig avgjørelse kan tas.

Det påstås at den lange tunnelen i alternativ 5d vil bli en varm tunnel og at kjøretøy vil trekke med seg smeltevann ut av tunnelen. Dette kan medføre glatt vegbane vinterstid så lenge vegen ikke saltes. Dagstrekningen mellom tunnelene er bratt og det stilles spørsmål om dette vil kunne medføre en del problemer vinterstid.

Næringsforumet forventer gode løsninger for adkomster slik at lokal bosetting og næringslivet ikke blir skadelidende.

I forbindelse med kostnadsøkningen i forhold til gjeldende NTP ber Næringsforumet om at det i forberedelsene til neste NTP gjøres krav om en større andel offentlig finansiering.

Statens vegvesens kommentar

I utgangspunktet vil tunnelene ha samme temperatur som luften utenfor. Det vil derfor være behov for at tunnelen isoleres slik at vannet i fjellet ikke fryser ved lave temperaturer.

Naturlig gjennomstrømning av luft vil være med på å redusere eventuelle temperaturforskjellene. Spesielt vil den søndre tunnelen ha god luftgjennomstrømning som følge av at den ligger i dalens fremherskende vindretning og har naturlig oppdrift. Det vil bli montert vifter i begge tunnelene.

Dugg forekommer i noen tunneler. Dette gjelder først og fremst tunneler i områder med forholdsvis høy luftfuktighet samt andre forverrende lokale klimaforhold. I Valdres er det forholdsvis tørt klima. Tunneler med stor trafikk i begge retninger kan være vanskelig å ventilere fordi de store trafikkstrømmene kan motvirke viftene. Trafikkmengden er moderat og stigningsforholdet sammen med vifter gjør at det skal være mulig å ventilere tunnelen. Statens vegvesen mener derfor at dugg i tunnel neppe er en reell problemstilling i dette tilfellet.

Temperaturforskjellene som eventuelt vil kunne oppstå ved tunnelportalene vil i de fleste tilfeller ikke ha særlig betydning for isdannelse og glatt vegbane. Eventuell glatt vegbane må her som ved bruer, skyggepartier etc løses ved drift og vedlikehold samt nødvendig overvåkning fra trafikantenes side.

Adkomster til eiendommer vil bli vurdert i reguleringsplanfasen og det vil bli lagt opp til at alle eiendommer også etter utbygging skal ha en adkomst, men det kan bli nødvendig å legge om enkelte adkomster - se kapittel 1.1 Generelt.

I handlingsprogrammet til stortingsmelding nr 16 (2008 - 2009) Nasjonal transportplan (NTP) er det avsatt tilsammen 800 mill kr i statsmidler og bompenger til strekningen E16 Fønhus - Bagn - Bjørge.

Ved neste revisjon av NTP som dekker perioden 2014 - 2023, vil staten gjennomgå investeringsbehovet for alle foreslåtte prosjekt på nytt.

11. Bjørn Erik Haugrud, gnr 35 bnr 2 m fl

Bjørn Erik Haugrud mener alternativ 2 er det beste alternativet. Når problemene i Bagnskeiva først skal løses mener han at man ikke skal være så opptatt av tilleggskostnader, men heller tenke mer fremtidsrettet. Alternativ 2 legger til rette for at gamlevegen kan benyttes som lokalveg og ha funksjon som omkjøringsveg ved stengt tunnel.

Bjørn Erik Haugrud hevder at det anbefalte alternativ 5d på kort sikt kanskje kan medføre sparte kostnader både i bygging og drift, men at det vil bli en dårligere løsning på sikt.

Alternativ 2 vil løse problemet for en av de verste og dyreste partiene på E16 for alltid.

Dersom alternativ 5d blir valgt hevder Bjørn Erik Haugrud at den 2,7 km lange tunnelen blir lagt i det minst farlige terrenget på strekningen.

Det hevdes at dagstrekningen mellom tunnelene er det mest rasutsatte partiet på strekningen, og at det for noen år tilbake raste ut en 50 tonn tung steinblokk der. For å få fremført vegen i dette området må det sprenges fjell i en lengde på 900 m, noe som meget sannsynlig vil ende i nye rasproblemer og medfølgende ekstrakostnader.

Stigningsforholdet på dagstrekningen kan medføre ytterligere problemer for tunge kjøretøy grunnet glatt vegbane når kjøretøyene kommer ut av den 2,7 km lange tunnelen.

Bjørn Erik Haugrud påpeker at 4 fastboende og 7 helårsbrukte hytter vil miste sin adkomst, noe som vil medføre store kostnader knyttet til reetablering av disse i et vanskelig terreng. (vedlegg hvor forslag til ny adkomst til Kyrkjebjørgo er vedlagt merknaden)

Statens vegvesens kommentar

Vedrørende valg av alternativ vises det til begrunnelse i Statens vegvesen sin anbefaling.

På dagstrekningen mellom tunnelene er det utviklet en løsning som skal ivareta trafikantenes sikkerhet og det omkringliggende miljøet på en god måte. Dagstrekningen er nøye befart og løsningen er utviklet i nært samarbeid med geologer. Folasjonen i området er ugunstig, men det forventes ikke at den ugunstige sprekkeretningen vil innvirke vesentlig. Foreslåtte alternativ vil bli sikret etter gjeldende retningslinjer.

Statens vegvesen har ikke registrert ras på strekningen etter 2002. Strekningen står ikke på Region øst sin rassikringsplan.

Statens vegvesen tar innspillet vedrørende adkomstene til orientering. Dette vil bli fastlagt i reguleringsplanen.

12. Mona og Per Inge Viken, gnr 102 bnr 11

Mona og Per Inge Viken mener at alternativ 2 med lang tunnel er den beste løsningen.

Dersom alternativ 5d vedtas må vegen mellom Bergli og Bagn være åpen for lokaltrafikk (traktor, gående, syklende etc). Behovet for lokalveg er spesielt stort dersom det ikke vil være tillatt med saktegående kjøretøy i tunnelen.

Alternativ 5d har sitt nordre påhugg ved Pislabekken, noe som vil medføre inngrep på Mona og Per Inge Vikens eiendom. Det kreves erstatning for grunnverv. Der finnes også en traktorveg som må reetableres på egnet sted.

Snuplass for skolebuss må etableres.

(Det er avklart mer Per Inge Viken at det henvises til alternativ 5d der det i merknaden skrives 2d).

Statens vegvesens kommentar

Dagens E16 vil bli holdt åpen på de strekningene hvor vegen har en funksjon som adkomstveg for eksisterende bebyggelse (søndre tunnel). Trafikken på vegen vil bli vesentlig redusert.

Forholdet til gående og syklende og mulighet for avkjøringen til eksisterende veg nord for søndre tunnel (Bergli) vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

Dagens E16 vil trolig måtte opprettholdes som omkjøringsveg ved stengt tunnel.

Vegsløyfen utenom den nordre tunnelen vil trolig bli stengt for kjørende, men vil tilrettelegges slik at den kan benyttes av gående og syklende. Det vil ikke forbud mot ferdsel med saktegående kjøretøy i tunnelene.

Etablering av snuplass for skolebuss er innarbeidet i alternativ 5d

Vedrørende grunnverv, adkomster og traktorveg se kapittel 1.1 Generelt.

13. Harald Stavdahl, gnr 36 bnr 1 og Oddleiv Juvkam, gnr 36 bnr 4

Harald Stavdahl og Oddleiv Juvkam ønsker alternativ 2 med lang tunnel.

Dagstrekningen mellom tunnelene i alternativ 5d kan medføre problematiske forhold vinterstid pga stigningen på ca 5%. Videre påpekes krevende byggeforhold for dagstrekningen i og med at terrenget her er svært sidebratt, noe som vil medføre høye skjæringer.

Lokalbefolkningen ønsker å kunne benytte eksisterende E16 som lokalveg. Med redusert trafikk vil denne gi et godt tilbud for gående og syklende. Dersom alternativ 5d vedtas vil det bli vanskelig å fremføre en separat lokalveg på hele strekningen. Harald Stavdahl og Oddleiv Juvkam ønsker at det legges til rette for et sammenhengende tilbud til gående og syklende langs hele strekningen.

I dokumentene som er lagt ut på høring beskrives det for alternativ 5d at adkomsten til Bergli må legges om til adkomsten inn til Rosenlund. Dette virker noe unødvendig i det eksisterende E16 her ville ligge uberørt.

Adkomsten til Kyrkjebjørge må endres. Det foreslås at denne legges i bro over E16 fra eksisterende veg.

For å kunne drifte jorda i Klosbøle er det behov for å kjøre strekningen Juvkam-Klosbøle, helst uten å kjøre ned til Bagn sentrum og tunnelen opp igjen.

Ellers nevnes problematikken omkring endringer i grunnvannstanden og kapasiteten i brønner/borehull.

Dersom alternativ 1 blir valgt vil dette skape store endringer for Harald Stavdahl og Oddleiv Juvkam i form av at det da vil bli behov for et større arealinngrep. Dette må i tilfelle erstattes. Videre må en like god adkomst til eiendommene og adkomst ned til 'tippen' for kraftverkstunnelen opprettholdes.

Statens vegvesens kommentar

Foreslåtte løsninger tilfredsstillende krav som settes til stigning og kurver for denne type veg. Gjennomføring av veganlegget er vurdert i samarbeid med geologer. For ytterligere vurderinger se kommentar til merknad nr 11.

Dagens E16 vil bli holdt åpen på de strekningene hvor vegen har en funksjon som adkomstveg for eksisterende bebyggelse (søndre tunnel). Trafikken på vegen vil bli vesentlig redusert. Forholdet til gående og syklende og mulighet for avkjøringen til eksisterende veg nord for søndre tunnel (Bergli) vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

Dagens E16 vil trolig måtte opprettholdes som omkjøringsveg ved stengt tunnel.

Vegsløyfen utenom den nordre tunnel vil trolig bli stengt for kjørende, men vil tilrettelegges slik at den kan benyttes av gående og syklende. Det vil ikke forbud mot ferdsel med saktegående kjøretøy i tunnelene.

Statens vegvesen tar innspillet vedrørende erstatning, adkomst, behov for lett tilkomst mellom gårdsbrukene og eventuelle endringer i grunnvannstanden / borebrønner til orientering. Dette vil bli vurdert i reguleringsplanfasen / byggeplanfasen.

Beskrivelsen i hovedrapporten om omlegging av adkomsten til Bergli via Rosenlund er feil. Eksisterende adkomster kan benyttes slik som i dag i dette området.

14. Synnøve Maria Hovde

Synnøve Maria Hovde er opptatt av at det skal etableres busslomme som et trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med hennes eiendom.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet om behovet for bussholdeplasser tas til orientering. Plassering av busslommer vil bli fastlagt i reguleringsplanen.

15. Skagerak Energi

Skagerak Energi har vurdert alle alternativene i forhold til nærføring til kraftverkstunnelen. Det er konkludert med at alternativ 3, 4 og 5d vil kunne medføre konsekvenser i form av innlekkasjer (og nedfall for alternativ 5b) i veggstunnelen. Det kommenteres at vurdering av risiko og konsekvenser bør foretas av ingeniørgeolog. Det opplyses om at vanttunnelen ble sprengt ut i perioden 1961-63. Det er ikke utført vesentlige utstøpninger og kun moderate sikringsarbeider ved etableringen.

Statens vegvesens kommentar

Merknaden tas til orientering.

16. Gerd Hansebråten, gnr 105 bnr 14

Gerd Hansebråten håper at støyskjerming blir tatt opp til vurdering.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet om støyskjerming tas til orientering. Nødvendig støyskjermingstiltak vil bli fastlagt i reguleringsplanen.

17. Naturvernforbundet i Valdres

Naturvernforbundet i Valdres ber om at alternativ 3 som de mener gir minst konsekvenser for naturmangfoldet i planområdet må velges. Et valg av alternativ uten betydelige inngrep gir en mer bærekraftig fremtidsløsning enn å beslaglegge viktige naturverdier.

Naturvernforbundet i Valdres vil fraråde det anbefalte alternativ 5d som vil kunne gi negative konsekvenser for naturtypelokalitet nr 1/viltområde I ved Bagn. Om det velges et alternativ som er i konflikt med påviste naturverdier vil dette kunne komme i strid med målsetningene i naturmangfoldloven.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering. Se forøvrig kommentar til merknad nr. 24 fra Fylkesmannen i Oppland.

18. Bagn Idrettslag

Bagn Idrettslag har ingen innvendinger mot alternativene da disse ikke vil påvirke deres anlegg. Bagn Idrettslag forbeholder seg retten til å komme med innvendinger dersom alternativene skulle endre seg slik at de berører idrettslagets anlegg.

Statens vegvesens kommentar
Merknaden tas til orientering.

19. Mari Ann Ødegård, gnr 100 bnr 39

I reguleringsplanen for området er det regulert et kryss ved eiendommen. Krysset har aldri blitt realisert. Eiendommen benyttes i dag delvis som offentlig parkeringsplanen og biler kjører over eiendommen og ut på fv. 33. Mari Anne Ødegård lurer på hva en kan gjøre for å øke trafikksikkerheten for eiendommen.

Statens vegvesens kommentar
Dersom vegen foreslås benyttet som omkjøringsveg i anleggsperioden vil behovet for trafikksikkerhetstiltak måtte bli vurdert i reguleringsplanfasen / byggeplanfasen.

20. Svein Erik Wold, gnr 31 bnr 1

Svein Erik Wold fremmer alternative løsninger til de alternativene som allerede er utredet i kommunedelplanarbeidet. Alternativene er vist på kart i vedlegg til merknaden. Disse går i hovedsak ut på:

4b) tunnel fra Kleiven til Rosenlund og tunnel fra Bergli til sør for Klosbøle

4c) tunnel fra Kleiven til Rosenlund og tunnel fra Bergli til Kyrkjebjørge.

Det anføres at alternativene medfører minimale ulemper for grunneiere og lite beslag av dyrket mark. Løsningene er gode for massedeponi og effektiv tunneldrift, i tillegg til at lokale veger og adkomster kan brukes som de er, evt også benyttes i anleggsperioden og ved omkjøring ved stengt tunnel.

Videre oppfatter Svein Erik Wold at krysset Bagn nord blir stengt, noe som vil medføre at beboerne i Bagnskeiva vil bli påført en ulempe ved å måtte ned til krysset Bagn sør for å komme nordover langs E16. Alternativ 4c vil legge til rette for kryss mellom Rosenlund og Bergli, noe som da vil kunne fungere som adkomst til Bagn nord.

Svein Erik Wold mener det er sløsing med samfunnets midler å rive eksisterende bro ved Bagn sentrum. Svingen og broen som ligger der i dag er bra nok. Målet er å få til mest mulig veg for pengene.

Dersom alternativ 5d blir vedtatt vil dette medføre betydelige konsekvenser for Svein Erik Wolds næringsvirksomhet og eiendom (gnr 31 bnr 1). Eiendommen har vært utsatt for press både fra stat og kommune igjennom flere tiår, og det offentlige har beslaglagt 70-80 % av den opprinnelige eiendommen, senest 25 daa i 1987 da E16 ble lagt utenom Bagn sentrum. Ved ny bro over Begna vil ytterligere dyrket mark gå tapt, noe som vil påvirke driften på eiendommen betydelig. Svein Erik Wold mener at eneste aktuelle erstatning for tap av dyrket mark er erstatning i form av nytt dyrkbart areal.

Bygninger på eiendommen er i bra stand og gårdsdriften tilsvarer ca 3 årsverk i følge NILFs beregninger.

Svein Erik Wold hevder at det er grunn til å tro at tungbiltrafikken mellom øst og vest ikke vil komme til å gå igjennom Valdres, slik at noen stor økning i trafikkmengdene kan ikke forventes.

Statens vegvesen kommentar

Alternativene som er utredet i kommunedelplanprosessen er fastsatt igjennom det vedtatte planprogrammet. Hensikten med arbeidet med et planprogram er blant annet å begrense og fastsatte hvilke alternativer som skal utredes. Planprogrammet har ligget ute til høring. Innspill om alternativ 4b og 4c ble ikke mottatt i denne prosessen og er av den grunn ikke vurdert.

Når det gjelder alternativ 4c er dette svært likt alternativ 5a og alternativ 1. Alternativ 5a ble tidlig i utredningsfasen silt ut til fordel for alternativ 5b (se Arbeidsnotat forsiling alternativ 5). Alternativ 1 er utredet og vurdert i konsekvensutredningen. Ihht hovedrapporten er alternativet vurdert til ikke å anbefales videreført grunnet ugunstig geologi, minimumskurvatur på store deler av dagstrekningen, betydelige inngrep i landskapet, utfordrende anleggsteknisk gjennomføring, trafikksikkerhet knyttet til mange tunnelpåhugg og at kurven i forbindelse med broen nede ved Bagn sentrum er under minimumskravene i vegnormalen. Dette vil også gjelde for alternativ 4b.

Broen ved Bagn sentrum har en krappere sving enn gjeldende retningslinjer foreskriver. En slik kurvatur på strekningen vil være avhengig av at en søknad om fravik fra vegnormalen godkjennes. Dersom man vedtar et alternativ hvor linjeføringen videre nordover er jevn og tilfredsstillende vil svingen ved broen oppfattes som spesielt krapp. Det er derfor vurdert som uheldig. I dag har vegen i Bagnskleivene svært dårlig linjeføring. Dette medfører at svingen i forbindelse med broen ikke oppfattes som spesielt dårlig sett i forhold til resten av strekningen nordover. Statens vegvesen fraråder at alternativer som inneholder eksisterende bro videreføres til reguleringsplanfasen.

Alternativene 1, 3, 4 og 5b stenger adkomsten inn til Bagn nord. Dagens E16 vil bli holdt åpen på de strekningene hvor vegen har en funksjon som adkomstveg for eksisterende bebyggelse (søndre tunnel). Trafikken på vegen vil bli vesentlig redusert. Forholdet til gående og syklende og mulighet for avkjøringen til eksisterende veg nord for søndre tunnel (Bergli) vil bli detaljert i reguleringsplanfasen.

Dagens E16 vil trolig måtte opprettholdes som omkjøringsveg ved stengt tunnel. Vegsløyfen utenom den nordre tunnelen vil trolig bli stengt for kjørende, men vil tilrettelegges slik at den kan benyttes av gående og syklende. Det vil ikke forbud mot ferdsel med saktegående kjøretøy i tunnelene.

I kommuneplanen for Bagn sentrum, vedtatt i september 2010, er området på elvesletta ved Bagn sentrum avsatt til bygeområde - sentrumsformål. Se ytterligere vurderinger i kommentar til merknad nr. 24.

Erstatning for arealinngrep vil bli gjennomført etter vanlige erstatningsmessige regler i form av en pengesum. Konkrete løsninger for den enkelte eiendom vil bli diskutert når reguleringsplanen er vedtatt.

E16 er av Stortinget utpekt til å være stamveg mellom øst- og vestlandet bl.a. fordi denne ruten har best regularitet i vinterhalvåret. I tillegg til å ha en nasjonal funksjon har vegen også en viktig funksjon regionalt og lokalt. Med den forventete utvikling av bl.a. turist- og hyttetraffikk gjennom dalføret, synes det riktig å legge en viss trafikkøkning til grunn når man skal i gang med å utbedre dagens veg.

21. Nord-Aurdal kommune v / formannskapet

Formannskapet slutter seg til vurderingene fra Statens vegvesen og anbefaler at alternativ 5d legges til grunn for det videre planarbeidet (vedtak).

Statens vegvesens kommentar
Vedtaket tas til orientering.

22. NVE

I forbindelse med ny bro over Begna ved Bagn sentrum er det ikke fremlagt detaljert beskrivelse av inngrepet / tiltaket. Elvesletta ved Bagn er foreslått benyttet som massedeponi (heving av sletta med 2-3 m) samtidig som det foreslås etablert en flomvoll innenfor planområdet. Dette i tillegg til at det skal etableres ny veg på elvesletta.

NVE varsler at det vil fremmes innsigelse dersom konsekvensene i forhold til inngrep knyttet til vassdrag ikke utredes fullstendig i reguleringsplanen. (oppstuvning, vannhastighet, erosjon, elvemusling, storørret).

For foreslått massedeponi i Kjerringsvingen er ikke avrenning til vassdrag, utforming av sedimentasjonsbasseng og omlegging av bekken i Kjerringsvingen beskrevet i planen. NVE vil derfor vurdere dette nærmere i neste planfase, og forbeholder seg retten til å komme med innsigelse dersom reguleringsplanen ikke utformes på en vassdragsteknisk forsvarlig måte og at krav om å unngå utslipp av partikler til Begna ikke er tilfredsstillende ivaretatt.

I kommunedelplanen er det beskrevet et behov for riggområder i forbindelse med gjennomføringen av veganlegget, men det er ikke tatt endelig stilling til plassering, utforming og størrelse på slike områder. NVE minner om at også midlertidige anleggsområder som plasseres i nærføring til vassdrag, inkl. flomutsatt areal, må utredes nærmere. NVE forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til reguleringsplanen dersom midlertidige anleggsområder ikke er tilstrekkelig ivaretatt.

NVE forutsetter at Statens vegvesen ivaretar sikkerhet mot skred på de skredutsatte strekningene og at det gjøres tilstrekkelige vurderinger / dokumentasjon i forhold til kartlegging av brønner og grunnvannsressurser innenfor planområdet.

I forbindelse med forslag om å heve eksisterende kraftverkstipp ber NVE om å bli holdt løpende orientert om dette tiltaket slik at de kan ta stilling til hvordan saken skal behandles i forhold til gjeldende konsesjon. Dersom alternativene kommer i konflikt med selve kraftproduksjonsanlegget i området må dette avklares med konsesjonæren og netteier.

Statens vegvesens kommentar
Innspillene tas til etterretning. I det videre planleggingsarbeidet vil de forhold som er beskrevet vil bli utredet.

Behovet for massedeponi blir vurdert i reguleringsplanfasen og konsekvensene av foreslåtte deponi vil bli belyst i henhold til NVEs innspill/kommentarer. NVE vil bli orientert om omfanget dersom det innvirke på NVEs ansvarsområde .

Detaljering omkring fyllingen i Kjerringsvingen vil bli fastlagt i reguleringsplanen. (utforming, omlegging av bekken, evt. øvrige konsekvenser og avbøtende tiltak for å redusere omfanget)

Gjennom reguleringsplanarbeidet vil man forsøke å finne løsninger som minimerer inngrepene i Begna i forbindelse med etablering av ny bro. Dersom det skulle bli valgt en løsning som medfører inngrep i Begna vil konsekvensene av dette og avbøtende tiltak bli utredet i reguleringsplanarbeidet (oppstuvning, vannhastighet, erosjon, elvemusling, storørret etc).

Statens vegvesen tar innspillet vedrørende riggområder til etterretning. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil plassering, utforming, konsekvensene av og evt avbøtende tiltak for riggområder og midlertidig anleggsbelte bli vurdert.

Videre vil utarbeidelse av en ytre miljø-plan (YM-plan) ivareta hensynet til miljø i planleggingsfasen, anleggsfasen og driftsfasen (natur, støyende arbeider, avrenning, utvasking etc).

23. Vegforum Innlandet

Vegforum Innlandet mener det er helt nødvendig at den mest driftssikre vintervegen mellom Oslo og Bergen utbedres. Standarden i dag er for dårlig, spesielt for tunge kjøretøy vinterstid. Det er derfor viktig at strekningen Bagn – Bjørgo blir prioritert.

Statens vegvesen har lagt ut alternativ 5d til høring, og varslet innsigelse dersom andre alternativer blir foretrukket. Vegforum Innlandet mener at den mest fremtidsrettede løsningen for stamvegen mellom landets to største byer er alternativ 2 med lang tunnel. Dette begrunnes i effektiv og uforstyrret anleggsperiode, trafikksikkerhet og lave drivstoffkostnader for trafikantene.

Likevel vil Vegforum Innlandet støtte alternativ 5d pga lavere investerings- og driftskostnader for Statens vegvesen.

Statens vegvesen må vurdere faren for smeltevann ut igjennom tunnelåpningen og problemstilling knyttet til om en lang tunnel kan være bedre enn 2 tunneler med tanke på det vinterklimaet i Valdres og faren for glatte veger.

Vegforum Innlandet mener det er riktig å bruke eksisterende veg nordover, forutsatt at man bygger en kort tunnel og at vege utbedres ved Skolehussvingen hvor det er mange trafikkulykker i dag.

Vegforum Innlandet er bekymret for at strekningen Fønhus bru – Bagn ser ut til å bli vesentlig dyrere enn forutsatt. Det aksepteres bruk av bompenger fordi det gir en raskere og bedre veg, men mener at utgangspunktet for fordelingen mellom statlige midler og annen finansiering bør være 50/50.

Statens vegvesens kommentar

Merknaden tas til orientering. Vedr finansiering – se kommentar til merknad nr. 10.

24. Fylkesmannen i Oppland

Fylkesmannen i Opplands merknader til planforslaget knytter seg til virkninger for naturmiljø / landskap og jordvern hensyn. Øvrige fagområder ansees tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget og forskjellen mellom alternativene for disse fagområdene er ikke avgjørende for Fylkesmannens oppsummering og konklusjon.

Fylkesmannen anbefaler at man velger en løsning ved Bagn sentrum hvor dagens bro inngår av hensyn til naturmiljøet (spesielt fugleliv og elvemusling). Alternativet med ny bro

forutsettes gjennomført med minst mulig inngrep i vassdraget. I anleggsperioden vil det bli stilt krav slik at konsekvensene for fuglelivet og vassdraget i området blir minst mulig. Fylkesmannen ber om at broløsning uten pillarer i elveløpet utredes.

Fylkesmannen anbefaler at elvesletta ved Bagn sentrum ikke benyttes til massedeponi eller at det etableres flomvoll der. Dersom det allikevel gjennomføres forutsettes det at en slik oppfylling utføres uten at det medfører uheldige konsekvenser for naturverdiene i området (avrenning av finmateriale og næringsstoffer som kan være uheldig for fisk og elvemusling). En evt etablering av flomvoll vil kunne medføre ødeleggelse av kantvegetasjon, noe som vil være uheldig med tanke på avrenning fra området og for dyre- og fugleliv.

Fylkesmannen anbefaler at alternativ plassering av riggområde på elvesletta blir vurdert, da menneskelig aktivitet og støy vil ha uheldige konsekvenser for fuglelivet i området. De forutsetter videre at en eventuell riggplass ved Skolehus-svingen plasseres slik at den ikke kommer i konflikt med viktige naturtyper.

Fylkesmannen viser videre til at en utretting av E 16 fram til ny bro vil beslaglegge jordbruksareal. De krever at dette utføres på en slik måte at minst mulig dyrka jord beslaglegges samt at det sikres tilgang til restarealet slik at jordbruksproduksjonen her kan opprettholdes. Matjord som fjernes må tas vare på og bruken av denne må reguleres i planbestemmelsene i forbindelse med detaljplanleggingen.

Det forutsettes fra Fylkesmannen at eksisterende bro og dagens vegtrasé fjernes og at disse arealene istandsettes på en god måte. Dette skal fremkomme av detaljplanleggingen.

For strekningen mellom Bagn og Kjerringsvingen fraråder Fylkesmannen at alternativ 1 vedtas. Bakgrunnen for dette er de store konsekvensene alternativet vil få for viktige naturverdier i området. De øvrige alternativene med lengre tunnelstrekninger gir mindre negative konsekvenser for viktige natur- og landskapsmessige verdier. Fylkesmannen anbefaler at man velger bruk av lengst mulig tunnel på strekningen, og forutsetter at videre detaljering ivaretar viktige naturtyper. De anbefaler videre at utvidelse av eksisterende veg i minst mulig grad skjer med fylling ned i bekkedalen for å redusere inngrepene i viktige naturtyper.

Fylkesmannen ber om at alle nye registreringer videreformidles til Direktoratet for naturforvaltning for å tilgjengeliggjøre disse i Naturbasen.

For strekningen mellom Kjerringsvingen og Bjørgo forutsetter Fylkesmannen at ny veglinje tilpasses slik at den i minst mulig grad berører nasjonalt viktige naturtyper, at anleggsvirksomhet gjennomføres slik at den virker minst mulig forstyrrende for evt hekkende rovfugler i området og at omdisponeringen av dyrket jord blir minst mulig.

Fylkesmannen anbefaler at området ved kraftverkstippen ikke benyttes til massedeponi, da dette kan være en uheldig aktivitet innenfor et viktig viltområde (hekkeområde for rovfugler og innslag av rødlistede lavarter).

Fylkesmannen forutsetter at det lages en detaljert plan for massedeponiet i Kjerringsvingen som inkluderer utforming, avbøtende tiltak for å unngå utvasking og avrenning som kan få uheldige konsekvenser for vassdraget.

*Statens vegvesens kommentar
Innspillet tas til etterretning.*

I reguleringsplanarbeidet vil man forsøke å finne løsninger som minimerer inngrepene i Begna i forbindelse med etablering av ny bro. Dersom det skulle bli valgt en løsning som medfører inngrep i Begna vil konsekvensene av dette og avbøtende tiltak bli utredet (oppstuvning, vannhastighet, erosjon, elvemusling, storørret etc).

Behovet for massedeponi blir vurdert i reguleringsplanfasen og konsekvensene av foreslåtte deponi vil bli belyst i henhold til Fylkesmannens og NVEs innspill/kommentarer. Fylkesmannen og NVE vil bli orientert om omfanget dersom det innvirker på deres ansvarsområde .

Detaljering omkring fyllingen i Kjerringsvingen vil bli fastlagt i reguleringsplanen. (utforming, omlegging av bekken, evt øvrige konsekvenser og avbøtende tiltak for å redusere omfanget)

Statens vegvesen tar innspillet vedr riggområder til etterretning. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil plassering, utforming, konsekvensene av og evt avbøtende tiltak for riggområder og midlertidig anleggsbelte bli vurdert.

Parallelt med reguleringsplanen vil det bli utarbeidet en grov ytre miljøplan (YM-plan). Denne skal vise hvordan hensynet til miljø i planleggingsfasen, anleggsfasen og driftsfasen ivaretas (natur, støyende arbeider, avrenning, utvasking etc).

Alternativ 5d innebærer at ca 5 daa jordbruksareal omdisponeres ved Bagn sentrum. Arealet er imidlertid avsatt til byggeområde – sentrumsformål med krav om regulering i kommuneplanen for Sør-Aurdal kommune vedtatt i september 2010. Statens vegvesen vurderer derfor at det gjennom den vedtatte kommuneplanen for Sør-Aurdal kommune er tatt stilling til at området på sikt vil inngå som en del av Bagn sentrum. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil Statens vegvesen tilstrebe minst mulig avgang av dyrket jord.

25. Tore Haugen, gnr 98 bnr 24

Tore Haugen eier eiendommen Gullhaug nord for Bjørgokrysset. I omtalen i temarapporten Kulturminner-Kulturmiljø står det beskrevet at gårdene Haugerstuen og Gullhaug blir mye berørt av tiltaket da de blir liggende tett inntil og nærmere vegtraseen enn før. Tore Haugens håp og ønske er at vegen ikke legges nærmere enn i dag og at den skogkledde knausen mellom E16 og Gullhaug beholdes. Utover dette er det ønskelig med støyskjerm.

Statens vegvesens kommentar

Eiendommen Gullhaug er i temarapporten omtalt som om den blir mye berørt. Selve bebyggelsen på eiendommen Gullhaug ligger nord for parselldelet. Dette betyr at vegen som ligger der i dag ikke er vist endret i planen.

Statens vegvesen tar innspillet om støyskjerming til orientering. Behovet for støyskjerming vil bli fastsatt i reguleringsplan.

26. Oppland fylkeskommune

Fylkesutvalget behandlet saken i møte 01.02.2011. Fylkesutvalget fattet følgende vedtak:

1. Fylkesutvalget slutter seg til Statens vegvesens innstilling når det gjelder valg av alternativ for ny E16 på strekningen Bagn – Bjørge og vil tilrå at alternativ 5d legges til grunn for den videre planleggingen. Fylkesutvalget vil fraråde alternativ 1 av hensyn til landskap og naturverdier.

2. Fylkesutvalget vil tilrå at det i reguleringsplanarbeidet innlemmes en utbedring av gjenstående parsell av fv. 33 planarbeidet i Nord-Aurdal kommune, og evt vurdere en mulig finansiering av dette prosjektet som en del av E16-utbyggingen.

3. Fylkesutvalget vil oppfordre vegvesenet til, i den videre planleggingen, å legge til rette for gang- og sykkeltrafikk på strekningen, herunder vurdere utvidet skulder for gående og syklende på dagstrekningen der ny veg er sammenfallende med eksisterende veg.

4. Fylkesutvalget vil oppfordre de ansvarlige myndigheter til å minimalisere bompengesatsene og øke Statens anleggsbidrag. Bompengesatsene må vurderes i forhold til beregnet avvisningseffekt, og slik at denne blir på et akseptabelt nivå.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til etterretning. Det vil bli vurdert å innlemme gjenstående parsell av fv. 33 i reguleringsplanen.



Statens vegvesen

Region øst
Adressefelt
Postnummer
81522000
firmapost-ost@vegvesen.no