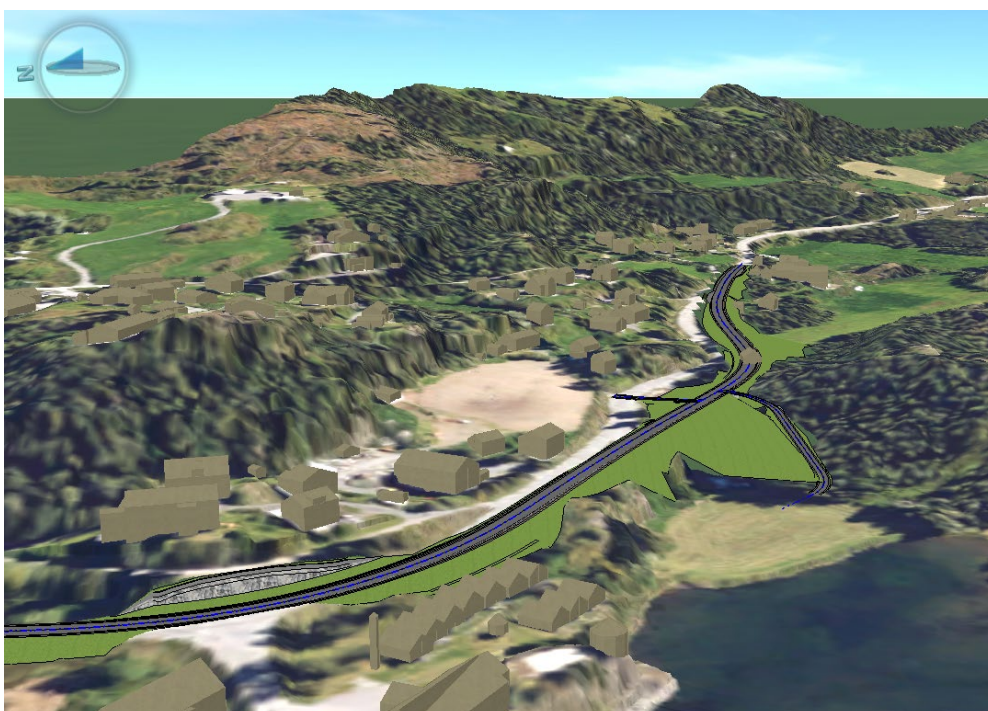




Statens vegvesen

E16 Utbedringsstrekning Ulness til Einang

Sammendrag av merknader etter offentlig ettersyn av
planforslaget



Dato: 20.02.2020

Forord

Statens vegvesen Region øst la den 08.11.2019 fram planforslag for utbedring av E16 mellom Ulnes til Einang.

Det har kommet inn til sammen 15 merknader til de tre reguleringsplanforslagene. Statens vegvesen har laget et sammendrag av merknadene, og kommentert hver merknad.

Statens vegvesen Region Øst

Februar 2020

Innhold

Forord	2
1 Merknader	4
1.1 Vestre Slidre kommune	4
1.2 NVE	9
1.3 Fylkesmannen i Innlandet	14
1.4 Innlandet fylkeskommune.....	29
1.5 Valdres Natur- og Kulturpark.....	30
1.6 Norges Lastebileier-forbund	31
1.7 Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap (JVB).....	32
1.8 Ragnhild Sundheim (47/1 Vestre Slidre) P5300	33
1.9 Harald Tildheim (48/10 Vestre Slidre) P5300	35
1.10 Leif Tvenge (48/32 Vestre Slidre, Reien).....	36
1.11 Åshild Reien (51/1 Vestre Slidre, Reien) P26400	37
1.12 Rolf Egil Stange (51/31 Vestre Slidre, Reien) P26750.....	42
1.13 Interessegruppa for E16 gjennom Røn	43
1.14 Røn Bygdekvinnelag.....	46
1.15 Hilde Storhaug (75/3 Vestre Slidre, Røn) P30400	48
1.16 Tor Magne Vidste (74/10 Vestre Slidre, Røn) P30900	49
2 Konklusjon	51

1 Merknader

1.1 Vestre Slidre kommune

Sammendrag kommunestyresak 13.12.2019

Fra saksframlegg:

Det ligg inne mange gode vurderingar i både planskildding, analyser samt motteke plankart. Administrasjonen ser ikkje grunnlag for å gå gjennom alle detaljar i planframlegget, men vil konsentere seg om einskilde punkt i planutkastet: Ein legg opp til vurderingar knytt til den einskilde plan, og vurderinga vert difor delt opp i 3 deler – ein for kvar reguleringsplan.

E16 RØN: Rønsvegen – Kongevegen

Det synes noko uavklara kvar grense skal gå mellom privat veg og offentleg veg ved tilkopling til Kongevegen. Dette er dog noko ein kan ta opp i fremtidig sak om nedklassifisering.

Administrasjonen har forespurt SVV v/ Westerbø om det kjem endringar gjennom denne planprosessen på dei 2 etablerte fotgjengar-overgangane som er i Røn. Det er bekrefta at planprosessen ikkje skal endre på dette.

Gjennom dialog med SVV har administrasjonen og fått bekrefta at høgde profilen på Fosheimvegen sin tilkopling til E16 ikkje skal verte meir bratt enn det som finst i dag.

Når det gjeld praktisk gjennomføring av gangveg frå Bensinstasjonen i Røn (BP) frem til Rønsvegen, er det uheldig at det er regulert inn såpass stor «anna vegareal» mellom E16 og bustadhuset på G/Bnr 85/24 (Totlandsdal). Administrasjonen har tidlegare vore i dialog med grunneigarar her, og det er ei viss vilje til å kunne akseptere tiltaket med gangveg dersom det ikkje kjem for nære huset. Sidan SVV i utgangspunktet ikkje skal byggje denne gangvegen, er det viktig å kunne få ein plan som ein lokalt aksepterar sidan det er vanskeleg for kommunen i ettertid å kunne komme til einigheit med grunneigarar om det vert regulert inn for stor skulder mot bilveg/kjem for nære huset.

Med det som utgangspunkt ynskjer administrasjonen å stille krav til SVV om ein omregulering slik at verknaden vert redusert for G/Bnr 85/24. Dette er det einaste huset som vert såpass påverka av næringføring, og det burde kunne gjerast ein tilpassing her som gjer at ein får til å byggje denne gang- og sykkelvegen etter plangodkjenning.

Alternativet her er at kommunen og SVV finn ein samordna løysing som ivaretek at det faktisk vert bygd ein gangveg frå BP til Rønsvegen, eventuelt med eit kommunalt tilskott.

E16 Einang – Reiesvingen

Her synes det som om det meste er løyst i forhold til dei problemstillingar som kommunen er oppteke av. Det kunne kanskje vore sett av fleire moglegheiter for utvida skulder tilknytta nokre av busslommene, men då busetnaden er såpass oppdelt og langstrakt langs vegen ser ein kvifor SVV har valgt å ikkje regulera dette inn.

E16 Hålimoen – Hausåker

Her er det lagt opp til fleire strekningar med utvida skulder. Ein voner dette har ein samanheng med at terrenget er såpass side-hellande her at det uansett er vanskeleg å komme i ettertid med ein separat gang- og sykkelveg. Då må ein freiste å løyse deler av utfordringa med mjuke trafikantar med alternative løysingar. Ein skjønner SVV sitt syn på at dette ikkje er optimalt i høve til trafikktryggleik, men er uansett noko betre enn alternativet med inga fremtidig løysing.

Ein registrerer at det er ein del manglar ved definisjon av avkjørsle-piler, som t.d. berre ein avkjørsle ved rasteplassen ved Kvåle, inga avkjørsle til garden som Kjøs-Egge har kjøpt osv.

Dette er mindre endringar som betyr lite i høyringsprosessen, og ein ber SVV rydde opp i dette.

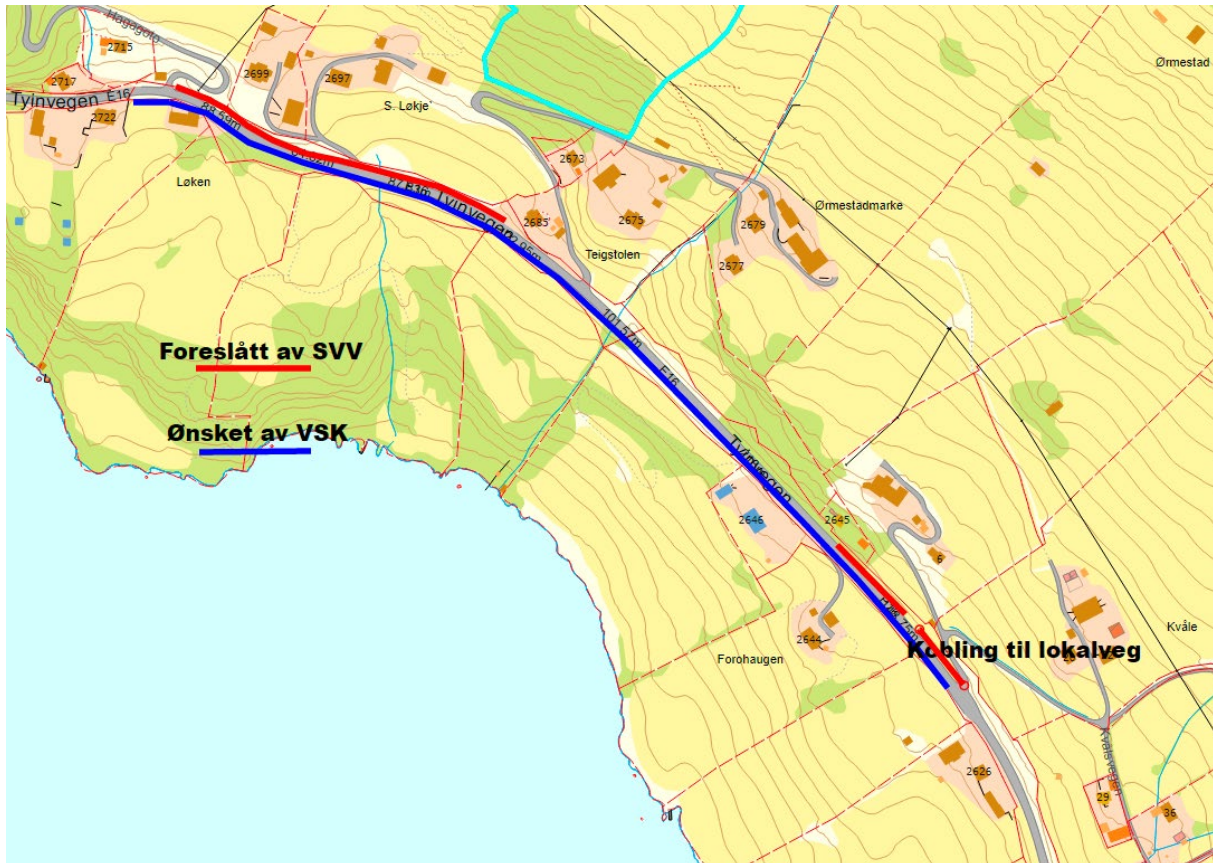
Vidare legges det opp til einsidig busslomme på E16 ved Lomen Stavkyrkje. Her er det sett av eit større trafikkareal /anna veggrunn som kan nyttas til fleire tiltak – rasteplass/areal for buss som venter på vidaregåande elevar som skal opp Ellestadvegen osv. Enn så lenge det ikkje føreligg ei detaljskisse som definerar nøyaktig korleis dette skal løysast, avventer ein difor denne delen. Dette er noko ein kan diskutere med SVV i byggefasen.

For Kvålsgrenda sin del hadde det vore ynskjeleg med ein meir gjennomgåande einsidig skulder – slik det er teikna inn ved Lomen Auto. Her ved Kvålsgrenda er den strekninga i Vestre Slidre med mest sideskrått terreng, som i praksis gjer det nær sagt umogleg å komme attende med gangvegtiltak i ettertid. Dette grunna praktiske og økonomiske omsyn. Det hadde vore ein betre samfunnsmessig løysing å ta dette grepet her no medan ein held på. Ein tilrår difor ei uttale frå kommunestyret som presiserar sterke ynskje om meir utvida skulder her.

Blå strek på vedlagt skisse syner ein naturleg kopling frå Løkje til næraste lokalveg som kopler seg til gangvenettet mot Slidre. Dei røde strekane er forslaget til utvida

skulder frå SVV. Ein har då utelatt ynskje om utvida skulder ved Løkjesberget grunna for store økonomiske verknader, sjølv om det hadde gjeve ei god kopling til Ellestadvegen.

Dette gjev og ein god kopling til busslommer ved Kvåle.



Skisse 1: foreslege utviding av utvida skulder i tråd med tilsvarande ved Lomen Auto.

Frå SVV sin side har dei hevda at alle fordyrande tiltak er med på å redusere den strekningen som evt kan byggast, då øvre ramme er uansett 500 mill. kr.

Prioritering satt i prosjektet er følgjande:

1. Utbedring av kurvene Reiensvingen, Røn og Ulnes nord.
2. Strekningsvis utbedring av delstrekningene Øylo – Ryfoss og Ryfoss – Hande. Dersom midlene ikke strekker til for utbedring av hele strekningen, prioriteres tilstrekkelig standard fremfor fullføring av hele strekningen.

Det er av SVV lagt inn ca 350 m med utvida skulder på Kvåle. Forslaget frå administrasjonen i Kvåle inneber ein auke på ca 400–450 m. Ein kan vanskeleg se for seg at denne auka er sær s vesentleg, og om den i så fall er det kan det faktisk vere betre å utsette deler av strekninga slik at når det faktisk vert gjennomført vegutbetring vert dette gjennomført på ein sånn måte at dette er framtidsretta.

Generelt:

Følgjande er henta frå planskildring:

2.4 Tiltak for kollektivreisende

Holdeplasser som er mye brukt vil i byggeplanfasen bli vurdert oppgradert med

leskur og universell utforming etter konkrete vurderinger av nytte opp mot kostnader.

For Vestre Slidre sin del er det nokre få busshaldeplassar som skiljer seg ut med mange born. Følgjande skisse syner fremskreve tal på born ved busshaldeplass:

Busshaldeplassar langs E-16						
Stad	Tal på elevar		2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024
	2018/2019	2019/2020				
Vistelund	2	2	1	0	0	0
Fjordheim	4	4	4	2	2	2
Storhaug	1	1	1	0	0	0
Røn Samfunn	21	25	25	24	21	20
Hagali	1	0	0	0	0	0
Reie	4	3	2	2	1	0
Hande	4	3	3	3	2	2
Jarstad	3	3	2	2	0	0
Hjelle	6	6	5	4	3	3
Olstad	5	5	5	5	5	4
Kvåle	3	3	3	3	3	2
Løkje	1	1	1	0	0	0
Kvamshall	4	4	3	3	2	2
Lomen stavkyrkje			1	1	1	2
Lomen kyrkje	4	3	3	3	3	3
Stee Lomen	14	12	12	11	11	9
Riste bru E-1	1	0	0	0	0	0

Her skiljer Røn samfunnshus og Lomen Auto seg ut som 2 busslommer med særskildt mange born. Ein bør i byggefasen prøve å få til leskur på desse angitte stedene.

Oppsummert:

Det er eit godt og gjennomarbeida planutkast frå SVV, men administrasjonen tilrår at kommunestyret stiller krav til SVV om ein omregulering slik at verknaden av nærføring vert redusert for G/Bnr 85/24. Ny tilpassing må gjere at ein i praksis får til å byggje denne gang- og sykkelvegen etter plangodkjenning (ein så liten endring krev neppe nytt ettersyn så lenge det kjem som ein fordel til eigedommen).

Alternativet her er at kommunen og SVV finn ein samordna løysing som ivaretek at det faktisk vert bygd ein gangveg frå BP til Rønsvegen, eventuelt med eit kommunalt tilskott.

Kommunestyret bør og stille sterkare krav til meir utvida skulder i Kvålsgrenda, jfr skisse 1.

KS- 100/19 Vedtak:

Kommunestyret i Vestre Slidre kommune gjev følgjande uttale til reguleringsforslag for E16 for strekningane: Rønsvegen–Kongevegen, Einang – Reiesvingen samt Hålimoen – Hausåker:

- 1) Kommunestyret stiller krav til SVV om ein tilpasning av reguleringsforslaget slik at verknaden av nærføring vert redusert for G/Bnr 85/24. Ny tilpassing må gjere at ein i praksis får til å byggje denne gang- og sykkelvegen etter plangodkjenning. Alternativet her er at kommunen og SVV finn ein samordna løysing som ivaretek at det faktisk vert bygd ein gangveg frå BP til Rønsvegen, eventuelt med eit kommunalt tilskott.
- 2) Kommunestyret stiller krav til meir utvida skulder i Kvålsgrenda. Kommunestyret ber om at det blir ei avslutning av gangveg/ tilførselsveg ved Kvåle E16 på ein god og trafikksikker måte nede ved E16 og at det ikkje blir færre meter med gangveg ved Kvåle etter utbygginga. Kommunestyret ber i tillegg om ei løysing med utvida skulder fram til og med eksisterande gang- og sykkelveg.
- 3) For å unngå at elevar kryssar veg ved overføring av elevar mellom skulebussar i kryss E16/ Ellestadvegen må det finnast løysing slik at to bussar kan stå trafikksikkert på einseitig busshaldeplass ved krysset.
- 4) Ber SVV planlegge/legge til rette for 3–5 parkeringsplasser for busspassasjerer ved den nye bussholdeplassen sør for gnr/bnr 74/10.
- 5) Kommunestyret stiller krav til at det etableres leskur i byggjefasa på busshaldeplassane ved Røn Samfunnshus og Lomen Auto.

Kommentar SVV:

- 1) E16 har i dag ikke en optimal kurvatur og linjeføring forbi gnr 85/24 og nordover til Rønsvegen. Ny GS-veg i planforslaget har tatt høyde for en framtidig utbedring av E16. Hvis plankartet endres ved å trekke gs-vegen nærmere E16 og la den følge kurvaturen til E16, vil det bli nødvendig å bygge om gs-vegen ved en framtidig utbedring av E15. Det anbefales derfor å ikke endre gs-vegen forbi gnr 85/24. SVV har påtatt seg grunnervervet for ny GS-veg.*
- 2) Merknaden gjelder ikke for de tre sørlige reguleringsplanene.*
- 3) Merknaden gjelder ikke for de tre sørlige reguleringsplanene.*
- 4) Planbestemmelsene åpner for dette.*

- 5) Dette er noe som ikke reguleringsplanen tar stilling til. Røn samfunnshus er utenfor planområdet.

1.2 NVE

Sammendrag brev datert 20.01.2020

Øddeberget – Stavenjord



Reguleringsareal med aktsomhetsområder skred og flom, samt 20 meter buffersone langs vassdrag, hentet fra InnlandsGIS: Delstrekke Øddeberget – Stavejord.

Vassdragskryssinger, vassdragsinngrep og flom

Planområdet omfatter flere mindre vassdrag og disse skal krysses. Det fremgår ikke av planen hvilke av vassdragene som er fiskeførende, og det er ikke angitt andre miljøinteresser i tilknytning til vassdraget som kan bli berørt av tiltak. Vassdragene er ikke regulert med eget arealformål, og det er lagt både arealformål LNF oppå vassdragene, samt angitt bestemmelsesområder for anleggs- og riggområde uten at bestemmelsene for dette arealformålet med bestemmelsesområde, gir føringer for håndtering av vassdraget. Anleggs- og riggbeltet er lagt ekstra langt ut fra vegformålene på de punktene der vassdrag skal krysses.

Det er imidlertid gitt generelle bestemmelser for dimensjonering og utforming av vassdragskryssinger som skal hindre oppstuvning (§ 2.9). Og det skal ikke etableres vandringshinder i fiskeførende vassdrag (§ 2.4). § 2.2. omhandler overvann fra anleggsområdet, og setter krav til at dette ikke skal gå direkte ut i vassdrag, men fordrøyes. Men det er ikke gitt konkrete mål om å hindre suspensjon. Vi finner ikke bestemmelser som omhandler i hvilken tidsperiode vassdragstiltak skal kunne gjennomføres.

Skredfare

Innenfor denne delstrekningen mangler hensynssone skred med bestemmelser som svarer ut sikkerhetskrav gitt i byggteknisk forskrift for aktsomhetsområdene som berører regulert sideareal. Skredfarerapporten svarer ut kun sikkerhetskrav gjeldende for vegareal og ikke konkret ut sikkerhetskrav gitt i forhold til plan- og bygningsloven § 28-1 og byggteknisk forskrift. Sikkerhetskrav knytta til byggteknisk forskrift og plan- og bygningsloven § 28-1 er relevant for næringsrelatert bebyggelse i LNF områder. Se figur 1.

Konklusjon

NVE mener planene for denne delstrekningen ikke svarer ut vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til NVEs ansvarsområder. Vassdragsinngrep er ikke tilstrekkelig dokumentert til at NVE kan vurdere om tiltakene påvirker allmenne interesser i vesentlig, negativ grad, jf. vrl § 8. Det mangler dokumentasjon på hvilke vassdrag som er fiskeførende og ev. hvilke miljøverdier som finnes i vassdragene. Det er ikke tilstrekkelig avklart hva som skal kunne gjennomføres av vassdragstiltak innenfor bestemmelsesområdet anlegg- og riggområder. I tillegg mangler delstrekningen tilstrekkelig dokumentasjon av sikkerhet, jf. byggteknisk forskrift. Planen må ikke nødvendigvis utrede reell fare, men man kan benytte aktsomhetsområder som grunnlag for å vise hensynssoner skred (slik man har gjort for flom), og gi disse hensynssonene gode nok bestemmelser slik at sikkerhetskravet er ivaretatt.

Rønsvegen – Kongevegen

Planområdet omfatter verken aktsomhetsområder for skred eller flom, og ut fra plankartet går det ikke fram at det er vassdragskryssinger. Her er det kun endra avrenningsforhold for overvann fra vegbana som er relevant med tanke på NVEs ansvarsområder, og dette skal være ivaretatt i planbestemmelsen § 2.9 om sikring mot flom og skred. Men denne planbestemmelsen er ikke helt dekkende, fordi det her også kan være snakk om økt ansamling av overvann utenfor vassdrag som kan gi fare for skade. NVE anbefaler at man lager en ny bestemmelse som omhandler

overvann, der man gir føringer for at økt og endret avrenning som en følge av tiltak i planen, ikke skal gi økte utfordringer nedstrøms tiltaket.

Konklusjon

NVE har ikke innsigelse til denne delstrekningen, kun faglige råd knytta til overvann, som også gjelder begge de 2 andre delstrekningene.

Einang – Reiensvingen



Reguleringsareal med aktsomhetsområder skred og flom, samt 20 meter buffersone langs vassdrag, hentet fra InnlandsGIS: Delstrekke Einang – Reiensvingen.

Vassdragskryssinger, vassdragsinngrep og flom

På dette delstrekket er det flere vassdragskryssinger, og til dels store anleggsbelter som omfatter LNF areal, men som også inneholder vassdrag. Som på delstrekket Øddeberget – Stavenjord er ikke verdier i vassdraget og konsekvenser av tiltak beskrevet i planen. Og det er heller ikke her konkrete bestemmelser som omhandler vassdrag og vassdragsinngrep knytta til anleggs- og riggfasen.

Flom er vurdert i forbindelse med vassdragskryssinger, og det er regulert inn en hensynssone flom med bestemmelser i en del av planområdet som omfattes av et aktsomhetsområde for flom.

Overvann

Endringer i påslipp skråning er relevant på strekningen da det er bebyggelse nedstrøms vegarealet. Endra avrenningsforhold for overvann fra vegbana er relevant med tanke på NVEs ansvarsområder og dette skal være ivarettatt i

planbestemmelsenes § 2.9 om sikring mot flom og skred. Men dette er ikke helt dekkende fordi det her også kan være snakk om økt ansamling av overvann utenfor vassdrag som kan gi skade. NVE anbefaler at man lager en ny bestemmelse som omhandler overvann, der man gir føringer for at økt og endret avrenning som en følge av tiltak i planen, ikke skal gi økte utfordringer nedstrøms tiltaket.

Skredfare

Det er flere aktsomhetsområder for skred i den sørligste delen av planområdet, og disse er ikke skredfaglig utredet med tanke på sikkerhetskrav gitt i byggteknisk forskrift, og tilstrekkelig ivaretagelse av skredfaren er heller ikke gjort gjennom bruk av hensynssone skred med tilhørende bestemmelser. Skredfarerapporten svarer ut kun sikkerhetskrav gjeldende for vegareal og svarer ikke konkret ut sikkerhetskrav gitt i forhold til plan- og bygningsloven § 28-1 og byggteknisk forskrift. Sikkerhetskrav knytta til byggteknisk forskrift og plan- og bygningsloven § 28-1 er relevant for næringsrelatert bebyggelse i LNF områder.

Konklusjon

NVE mener planene for denne delstrekningen ikke svarer ut vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til NVEs ansvarsområder. Vassdragsinngrep er ikke tilstrekkelig dokumentert til at NVE kan vurdere om tiltakene påvirker allmenne interesser i nevneverdig, negativ grad, jf. vannressursloven § 8. Det mangler dokumentasjon på hvilke vassdrag som er fiskeførende og ev hvilke miljøverdier som finnes i vassdragene. Det er ikke tilstrekkelig avklart hva som skal kunne gjennomføres av vassdragstiltak innenfor bestemmelsesområdet for anlegg- og riggområder. I tillegg mangler delstrekningen tilstrekkelig dokumentasjon av sikkerhet mot skredfare, jf. byggteknisk forskrift. Planen må ikke nødvendigvis utrede reell fare, men man kan benytte aktsomhetsområder som grunnlag for å vise hensynssoner skred (slik man har gjort for flom), og gi disse hensynssone gode nok bestemmelser, slik at sikkerhetskravet er ivaretatt.

Konklusjon

NVE mener planene for utbedringer på strekningen Einang – Ulnes ikke ivaretar vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til NVEs ansvarsområder, og vi fremmer derfor innsigelse til 2 av delstrekningene, Øddeberget – Stavenjord og Einang – Reiensvingen. Innsigelsen er knyttet til følgende forhold:

- Vassdragsinngrep er ikke tilstrekkelig dokumentert på de to delstrekninger til at NVE kan vurdere om tiltakene påvirker allmenne interesser i nevneverdig negativ grad, jf. vannressursloven §§ 8 og 11. Det mangler dokumentasjon på hvilke vassdrag som er fiskeførende og ev. hvilke miljøverdier som finnes i vassdragene. Det er ikke tilstrekkelig avklart hva som skal kunne gjennomføres av vassdragstiltak innenfor

bestemmelsesområdet for anlegg- og riggområder, og det er heller ikke angitt tidsperiode for når vassdragstiltak kan gjennomføres.

- De to delstrekningen mangler tilstrekkelig dokumentasjon av sikkerhet mot naturfare, jf. byggeteknisk forskrift kap. 7. Planen må ikke nødvendigvis utrede reell skredfare, men man kan benytte aktsomhetsområder som grunnlag for å vise hensynssoner skred (slik man har gjort for flom), og gi disse hensynssonene gode nok bestemmelser, slik at sikkerhetskravet for nye byggetiltak, jf. plan- og bygningsloven §§ 1–6 og 28–1 og byggeteknisk forskrift, er ivaretatt. Dette gjelder uavhengig av søknadsplikt, jf. plan- og bygningsloven § 20–1.

Faglig råd:

Planbestemmelsenes § 2.9 om sikring mot flom og skred. Denne er ikke helt dekkende for overvann, fordi det her også kan være snakk om økt ansamling av overvann utenfor vassdrag som kan gi skade ved uheldig oppsamling og påslipp. NVE anbefaler at man lager en ny bestemmelse som omhandler overvann, der man gir føringer for at økt og endret avrenning som en følge av tiltak i planen, ikke skal gi økte utfordringer knyttet til overvann nedstrøms tiltaket.

Kommentar SVV:

Innsigelsene fra NVE imøtekommes ved følgende endringer i planforslaget:

- For de tre planområdene i den sørlige del av utbedringsstrekningen, er det kun kryssing av mindre bekker (noen uten årssikker vannføring) med utskifting av dagens kulverter eller etablering av nye ved litt justering av veglinja. Dette er tiltak som erfaringsmessig ikke er regnet som vassdragstiltak etter vrl. § 3, og dermed ikke har utløst krav om konsesjon etter § 8. De tiltak som ligger i planen skal ikke medføre vesentlige endringer fra dagens tilstand. NVE har tidligere opplyst at tiltakshaver skal vurdere om tiltaket er av et slikt omfang at det kan utløse krav om konsesjon. Dette kunne ha vært omtalt i planbeskrivelsen og blir tatt inn nå ettersom NVE ikke krever konsesjonsbehandling etter § 18 i sin høringsuttalelse. Virkninger på fisk og andre miljøhensyn blir regulert etter annet regelverk, jf. vrl. § 20 og ikke via vannressursloven slik vi forstår avgrensningen av loven.
- beskrivelser av tiltak i planbeskrivelsen vedrørende vassdrag tas inn i planbestemmelsene
- Fellesbestemmelser for vassdrag omformuleres og knyttes opp mot egne formål og hensynssoner for bekker og vassdrag.
 - Samtlige helårsbekker gis en hensynssone med tilhørende bestemmelse: *For sidevassdrag der flom er en utfordring, skal det vurderes tiltak oppstrøms og nedstrøms E16 for å forebygge oppstuvning, erosjon, suspensjon og skred. Det skal vektlegges åpne løsninger. Sprengstein brukt til plastring av bekker må være vasket slik at de er fri for kjemikalier og sprengstoffrester og ikke*

inneholde steinnåler. Det skal legges til rette for reetablering av kantsone med høyere vegetasjon i fylling mot fiskeførende vassdrag. Dette gjelder der avstanden overskrider sikkerhetsavstanden fra E16.

- Alle aktsomhetsområder for flom og ras vises som fareområde der det er utbyggingsformål (for eksempel LNF) med følgende tilhørende bestemmelse: *Byggetiltak jf PBL § 1-6, §20-1, §20-6 og §28-1 kan bare gjennomføres dersom tilstrekkelig sikkerhet jf sikkerhetskrav gitt i TEK 17 er dokumentert ivaretatt før byggetiltaket kan starte.*
- Planbeskrivelsen oppdateres med en beskrivelse av hvilke vassdrag som er fiskeførende og ev. hvilke miljøverdier som finnes i vassdragene.
 - o Fiskeførende vassdrag og bekker vises med eget formål med tilhørende bestemmelser om blant annet tidsbegrensning for inngrep: *I områder regulert til naturområde i sjø og vassdrag, skal inngrep utføres på en skånsom måte. Vassdragskryssinger og stikkrenner må dimensjoneres og utformes slik at de ikke fører til økt fare for oppstuvning, erosjon, suspensjon og skred, og at de kan ta unna for 200-års flommer/100-års nedbørintensiteter inkludert et klimapåslag på 1,4. Anlegget skal utformes og bygges slik at sikkerheten mot flom og skred ikke forringes for eksisterende omkringliggende bebyggelse. Fysiske inngrep i fiskeførende vassdrag og bekker kan kun gjennomføres i perioden 15. juni – 15. september, grunnet hensynet til gyttende fisk. Det gis kun adgang til å jobbe i hovedvassdraget gjennom én vintersesong/gyteperiode i forbindelse med bygging av utfylling sør for Vangsnes i Vang kommune.*
- Planbeskrivelsen beskriver hvordan vi har tenkt å håndtere overvann og tiltak i bekker, og hvordan eksisterende bekker skal håndteres der vi legger opp til å fylle opp mellom ny og gammel veg i kurver. Dette følges opp i plankart og bestemmelser:
 - o Det innarbeides egne fellesbestemmelser for sikring mot overvann: *Anlegget skal utformes og bygges slik at økt og endret avrenning som en følge av tiltak i planen, ikke skal gi økte utfordringer nedstrøms tiltaket. Vannveger skal ikke endres ved at man samler flere eksisterende bekkeløp til ett. Man skal i minst mulig grad lede vann langs vegen eller på annen måte samle overvann oppstrøms veg, men i stor grad lede vann direkte igjennom stikkrenne og videre i eksisterende vannveg nedstrøms. Energidrepere og andre tiltak vurderes på hver enkelt vannveg, for å redusere farten på vannet oppstrøms og nedstrøms stikkrenner. Dette sees da i sammenheng med punkt 4 i bestemmelsene. Eksisterende stikkrenner opprettholder sin posisjon og funksjon, men oppdimensjoneres iht. forutsetninger gitt i prosjektet. Det skal legges vekt på minst mulig lukking av vannsystemer, men bygges åpne, robuste og vedlikeholdsvennlige løsninger.*

1.3 Fylkesmannen i Innlandet

Sammendrag brev datert 20.01.2020

Konklusjon:

Fylkesmannen ser positivt på målsettingen om økt trafiksikkerhet og kortere kjøretid for gods- og persontrafikken langs E16. Det kan likevel ikke være slik at stramme økonomiske rammer og stram framdriftsplan er et argument for lavt ambisjonsnivå når det gjelder å ivareta hensynet til viktige nasjonale interesser. Fylkesmannen har innsigelse til planforslaget ut fra hensynet til barn og unge, støy, jordvern, samfunnssikkerhet og vassdrag.

Fylkesmannen viser til vurderingene over og har innsigelse til reguleringsplan for utbedring av E16 Øddeberget – Stavenjord på grunn av manglende ivaretagelse av følgende hensyn:

1. Barn og unge: Det må gjennomføres en nærmere utredning av behovet for gang- og sykkelvei langs E16-traseen med utgangspunkt i blant annet bosetting, bussholdeplasser og barnetråkk. Eventuelle funn i utredningene som viser behov for gang- og sykkelvei må innarbeides i reguleringsplanen.
2. Støy: Innsigelsen gjelder planbestemmelser med krav om tiltak på støyfølsom bebyggelse som er berørt av gul og rød støysone. Ordlyden i planbestemmelsene pkt 2.3 varetar ikke hensynet til støy på en tilfredsstillende måte.
3. Jordvern: Nødvendig areal til annen veggrunn på dyrka mark langs vegen må utredes nærmere. Når det gjelder veiareal tilbakeført til LNF-formål, må planbestemmelsene omfatte krav om opparbeiding til dyrka areal og tidspunkt for opparbeiding.
4. Samfunnssikkerhet og beredskap: Risiko- og sårbarhetsanalysen er ikke tilstrekkelig.
5. Vassdrag: Manglende kunnskapsgrunnlag og manglende konkretisering av avbøtende tiltak.

Hensynet til myke trafikanter og barn og unge

Ved varsel om oppstart av planarbeidet presiserte Fylkesmannen at hensynet til myke trafikanter er et sentralt element i en helhetlig vurdering av trafiksikkerhet. Vi mente derfor at tiltak for å sikre myke trafikanter, samt bedre tilrettelegging for gange og sykling, burde utredes og innarbeides i planarbeidet.

Planområdet er preget av spredt boligbebyggelse, og mange boliger er direkte eller indirekte berørt av tiltaket. Samtidig har Statens vegvesen definert formålet med planarbeidet til ikke å omfatte vurdering av trafiksikre løsninger for myke trafikanter langs E16. Fylkesmannen mener dette er en betydelig mangel ved planarbeidet.

I planforslaget blir det vist til at stram økonomisk ramme og ønske om å nå mål for høy trafiksikkerhet og framkommelighet ved tiltak som forsterka midtoppmerking, sikring av sideterreng og utbedring av kurver, gjør at det ikke blir lagt opp til

helhetlige og gode løsninger for myke trafikanter langs E16. E16 er heller ikke i dag egnet for myke trafikanter. Planlagt breddeutvidelse og utretting av kurver gjør E16 mindre uegna for myke trafikanter, men kun separat gang- og sykkelvei langs veien vil kunne gi en helhetlig løsning for de som går og sykler.

Planforslaget legger i utgangspunktet ikke opp til at gang- og sykkelveier er del av tiltaket. Det blir likevel lagt til rette for myke trafikanter i dagens E16 på delstrekninger der E16 får ny veilinje (Røn og Tveit innenfor delstrekninger i Vestre Slidre), og det blir etablert utvidet skulder i tilknytning til bussholdeplasser. Det blir pekt på at det ikke ligger skoler eller andre viktige målepunkt som utløser krav om separat gang- og sykkelvei innenfor planområdet.

Planmaterialet omtaler også andre forhold som er argumenter mot å regulere inn gang- og sykkelveier. Dette omfatter at avsetting av areal til gang- og sykkelvei vil komme i konflikt med boliger, avkjøringer, gårdsbruk, dyrka mark og kulturminner. Videre er det lagt opp til stram framdriftsplan og innregulering av gang- og sykkelveg vil kreve innløsning av flere bolighus.

Fylkesmannen viser til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen som blant annet har som formål å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging etter plan- og bygningsloven. I kap. 4 bokstav a. blir det sagt at: Kommunen skal vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen mener at hensynet til myke trafikanter/barn og unge i større grad skulle vært utredet som del av planarbeidet knyttet til reguleringsplanene for utbedring av E16 i Valdres. Det kan ikke være slik at stramme økonomiske rammer og stram framdriftsplan er argument for lavt ambisjonsnivå når det gjelder å ivareta barn og unges interesser i større veiprosjekt. Fylkesmannen har med bakgrunn i Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen innsigelse til reguleringsplanen inntil det er gjort en nærmere utredning av behovet for gang- og sykkelveg langs E16-traseen med utgangspunkt i blant annet bosetting, bussholdeplasser og barnetråkk. Eventuelle funn i utredningene som viser behov for gang- og sykkelvei må innarbeides i planen.

Arealbruk og arealregnskap

Forslag til reguleringsplan for strekningen E16 Øddeberget – Stavenjord har et samlet areal til diverse vegformål på ca. 32 daa. Av dette utgjør eksisterende vegformål 6,4 daa, fulldyrka jord 14,1 daa, skog 0,5 daa og åpen fastmark 10 daa.

Midlertidige anleggsområder

I plankartet er det vist arealformål LNF med striperegulering midlertidige anleggs- og riggområde til gjennomføring av vegbyggingen. Planbestemmelsene kap. 5 Bestemmelsesområde sier at midlertidige anleggsområder kan brukes til riggplass, lagerplass for materialer, anleggsvei og anleggsområde, mellomlagring av masser, sortering av masser, støyvoll, landskapstilpasning og masseuttak, samt parkering av anleggsmaskiner. Når det gjelder midlertidige anleggsområder på dyrka mark, blir det sagt at dette primært skal brukes til mellomlagring av matjord. Det blir videre sagt at for disse områdene skal det ikke graves under de øverste 20 cm av matjordlaget. Det er krav om at anleggsområdene blir tilbakeført til gjeldende arealbruksformål ved ferdigstilt veianlegg.

Fylkesmannen ser positivt på at anleggsområde på dyrka mark primært skal brukes til mellomlagring av matjord. Vi vil allikevel peke på at det er viktig å kartlegge områdene med dyrka mark før tiltak igangsettes, og utarbeide plan for hvordan området skal ivaretas både som midlertidig anleggsområde og ved tilbakeføring. Det er viktig å planlegge for å avgrense jordpakking og reparere eventuelle jordpakkingsskader, ivareta dreneringssystem, sikre mot spredning av uønskede arter og planteskadegjørere m.m. Det er positivt at planbestemmelsene i kap. 2.11 Behandling av jordbruksareal stiller krav om at Statens vegvesen i forbindelse med anleggsarbeidet skal utarbeide særskilt plan for avtaking, mellomlagring og transport, og eventuell tilbakeføring av jord til dyrka mark.

Annen veigrunn på dyrka mark

Delstrekningen i Nord-Aurdal er den med høyest andel beslag av fulldyrka jord, sett i forhold til totalbeslaget (14,1 daa permanent beslag og 10,9 daa midlertidig). Det aller meste av dyrkajorda som beslaglegges er regulert til annen veggrunn/grøntareal.

Planbeskrivelsen sier at det er lagt opp til smale anleggsbelter for å minimere beslag/berøring av dyrka mark, og nye fyllinger ut mot dyrka mark er i all hovedsak planlagt med så bratt helling som mulig (1:1,5). Ut fra det Fylkesmannen kan se, er areal regulert til formålet «Annen veggrunn – gröntareal» langt bredere enn dagens

veikanter langs delstrekningen. Fylkesmannen savner en begrunnelse for det forholdsvis store beslaget av dyrka areal til annen veggrunn.

I dag er jordbruksarealene langs E16 på denne delstrekningen dyrket inn til en smal kantsone langs veien. Fylkesmannen kan ikke se at det er gjort vurderinger av alternative løsninger eller avbøtende tiltak for å redusere arealbeslag av dyrka jord. Blant annet savner vi en vurdering av om det kan legges til rette for slake skråninger med mulighet for dyrking inntil veien, slik at det permanente beslaget kan reduseres. Vi savner også en vurdering av om bruk av rekkverk i grensa mot dyrka areal ville medført mindre beslag av dyrka mark.

Fylkesmannen har med henvisning til Nasjonal jordvernstrategi innsigelse til planen inntil det er gjort nærmere rede for nødvendig areal til annen veggrunn på dyrka mark langs vegen.

Tilbakeføring av vei til LNF-formål

Fylkesmannen ser positivt på at eksisterende veg som blir erstattet av ny veg skal tilbakeføres til LNF-formål der den ikke blir nedklassifisert til kommunal vei eller avsatt til gang- og sykkelvei.

Det går fram av planmaterialet/plankart at noen eksisterende atkomstveger er vist med LNF-formål uten at atkomstveien etter omlegging av veien er tatt inn i planen. Vi vil peke på at omlegging av atkomstvei/ny atkomstvei også tar dyrka jord. Videre må plankartet vise omlagte/nye atkomstveier med veiformål for hele strekningen dersom man skal ha lovlig grunnlag for å flytte dem. Flere av disse flyttingene medfører beslag av dyrka jord, og dette må da tas inn i en oppdatert arealoppgave.

Når det gjelder tilbakeføring av vei til LNF-formål, mener Fylkesmannen at veisløyfer inntil dyrka mark som blir tilbakeført til LNF-formål må opparbeides til dyrka mark samtidig som veganlegget ferdigstilles. Dette er viktig ut fra hensynet til jordvern og god arrondering av jordbruksarealene. I planbestemmelsene kap. 3.2 Landbruks- natur – og friluftsområder blir det blant annet forutsatt at annen gammel veggrunn som ikke benyttes til veiformål blir opparbeidet som tilgrensende formål. Slik ordlyden i planbestemmelsene er utformet, blir hverken opparbeiding til dyrka areal eller tidspunkt for opparbeiding sikret. Fylkesmannen forutsetter at dette er et tiltak som inngår i utbyggingsprosjektet, og ber om at det innarbeides rekkefølgebestemmelser knyttet til tilbakeføring av dette arealet. En slik bestemmelse skal sikre at arealet tilbakeføres til landbruk, og innen en rimelig frist.

Fylkesmannen har med bakgrunn i Nasjonal jordvernstrategi innsigelse til planen inntil det er utarbeidet planbestemmelser som sikrer tilbakeføring av tidligere veiareal til dyrka jord.

Støy

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført støyberegninger for bebyggelse som ligger langs E16. Grunnlag for beregningene er prognoser for trafikkutvikling og økt fartsgrense fra 70 til 80 km/t på de deler av strekningen der det er aktuelt.

Støyberegningene viser at et betydelig antall bygninger for støyfølsom bruk (boliger) ligger i gul og rød støyzone, og har støyverdier på fasade som overskrider grenseverdier i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).

Støyutredningen anbefaler at det gjennomføres lokale tiltak på støyfølsom bebyggelse i rød sone, og i gul sone der økning i støynivå er over 3 dB. Det er ikke foreslått tiltak på øvrig støyfølsom bebyggelse i gul støyzone. Dette er begrunnet med en henvisning til at støyretningslinjen åpner for avvik fra anbefalte grenseverdier ved gjennomføring av miljø- og sikkerhetstiltak, eller der kostnader med støytiltak ikke står i rimelig forhold til de støymessige fordelene som kan oppnås.

Miljø- og trafikksikkerhetstiltak

I støyutredningene har Statens vegvesen definert de tiltak som skal gjennomføres på E16 som miljø- og sikkerhetstiltak, og lagt til grunn at prosjektet ikke utløser krav om støytiltak dersom økning i støynivå er under 3 dB.

Støyretningslinjen sier blant annet at: Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene. Det anbefales likevel at støytiltak utredes og kostnadsvurderes i større saker, og der boliger og institusjoner ligger i rød sone.

Dette er utdypet i Veileder til støyretningslinjen (M-128/2014), kap. 3.5.2 som sier at: Som hovedregel skal retningslinjen legges til grunn for gjennomføring av avbøtende tiltak i alle prosjekter der det kreves ny plan etter pbl, eller der eksisterende plan må endres.

Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene. Dette gjelder blant annet bygging av gang- og sykkelveg. Men i noen situasjoner kan det likevel være nødvendig å utrede støy og vurdere støytiltak. Dette gjelder eksempelvis for miljø og trafiksikkerhetstiltak som innebærer flytting av kjørebanen eller fjerning av eksisterende terrengskjerming.

Veilederen til støyretningslinjen sier videre at når en utbedring gir merkbart økt støynivå (større økning enn 3 dB) og medfører at anbefalte grenser overskrides, bør det alltid gjennomføres avbøtende tiltak. Der utbedringen ikke gir merkbar støyøkning, men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak (M-128, kap. 7.1.5). For rene miljøtiltak og gang-/sykkelvegtiltak som ikke endrer støyforholdene, bør det godtas at utbygger slipper avbøtende tiltak. Imidlertid bør det alltid gjøres støyutredning og avbøtende tiltak når støyfølsom bebyggelse ligger i rød sone.

Fylkesmannen mener at de fem reguleringsplanene for utbedring av E16 gjennom Valdres legger til rette for tiltak som er så omfattende at dette prosjektet ikke kan defineres som et miljø- og sikkerhetstiltak slik dette er definert i støyretningslinjen. Tiltakene omfatter justering og flytting av veilinen parallelt med dagens trase, og omlegging av veien på deler av strekningen. Tilrettelegging for økt fartsgrense vil i tillegg medføre økt støybelastning på deler av strekningen.

Fylkesmannen mener med henvisning til de føringer som ligger i veilederen til støyretningslinjen, at planforslagene med de tiltak disse legger til rette for gir grunnlag for å kreve gjennomføring av støytiltak for å oppnå anbefalte grenseverdier for all støyfølsom bebyggelse innenfor gul og rød sone.

Forholdet mellom kostnader og støymessige fordeler

I brev fra Statens vegvesen datert 27.12.2019 er vurderinger knyttet til støytiltak utdypet, og her er det lagt vekt på at gjennomføring av tiltak for å tilfredsstille anbefalte grenseverdier for støy på alle eiendommen langs E16 vil medføre for store praktiske og økonomiske konsekvenser.

Veilederen til støyretningslinjen sier at forslagsstiller må begrunne hvorfor anbefalte støygrenser ikke kan innfris. Dette kan være en avveining mot andre planhensyn

og/eller at kostnader med å overholde anbefalte grenseverdier ikke står i rimelig forhold til de støymessige fordeler som kan oppnås.

Innenfor de tre sørlige reguleringsplanene (Einang – Ulnes) er totalt 169 boliger registrert som støyutsatt (27 i rød og 142 i gul sone). Det er gjort tilsvarende støyutredning også for de to nordligste reguleringsplanene (Øylo – Hausåker). På denne strekningen er totalt 126 boliger registrert som støyutsatt (18 i rød og 108 i gul sone).

Fylkesmannen vil påpeke at antallet boliger som etter utbygging vil være utsatt for støy over anbefalte grenseverdier er høyt. Vi mener at det er hensiktsmessig å vurdere hele strekningen under ett også når det gjelder fordeler knyttet til gjennomføring av støytiltak.

Fylkesmannen viser til de nasjonale miljømålene som er fastsatt av Stortinget. Miljømål 4.5 sier at støyplager skal reduseres med 10% innen 2020, sammenlignet med 1990. Dette er i samsvar med målsettinger om reduksjon av støyplager i St.meld. nr. 26 (2006–2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand. Bakgrunnen for denne nasjonale målsettingen er at støy er et alvorlig folkehelseproblem.

Hovedårsaken til at svært mange mennesker er plaget av støy er befolkningsvekst i støyutsatte områder og trafikkvekst på vei. Utbedringstiltakene som skal gjennomføres på E16 vil bekrefte denne veistrekningen for svært mange år framover. Tilsvarende gjelder også for støyforhold og dermed for helsemessige forhold og bokvalitet for de som er bosatt langs veistrekningen.

Det totale antallet bygninger for støyfølsom bruk (boliger) i gul og rød støysone er 295. I de fem reguleringsplanene er det stilt krav om støytiltak på 59 bygninger. Fylkesmannen mener at fordelene med gjennomføring av støytiltak på totalt 295 boliger er store, både for de som blir direkte berørt, men også som et bidrag for å nå nasjonale målsettinger om reduksjon av støyplager.

Konklusjon om støy

Fylkesmannen fremmer innsigelse til planbestemmelser om gjennomføring av støytiltak i reguleringsplan for E16 Øddeberget – Stavenjord. Innsigelsen gjelder bestemmelser med krav om tiltak for støyfølsom bebyggelse som er berørt av gul og rød støysone for den delstrekningen av E16 som omfattes av reguleringsplanen.

Fylkesmannen viser til at de forutsetninger som er lagt til grunn for krav om gjennomføring av støytiltak, og ordlyden i planbestemmelsene pkt 2.3, ikke ivaretar hensynet til støy på en tilfredsstillende måte. Planforslaget er i strid med Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016, med tilhørende veileder M-128/2014. Fylkesmannen finner ikke at begrunnelsen for avvik fra anbefalinger i støyretningslinjen kan forsvare avvikets omfang.

Vi viser til rundskriv T-2/16, Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, som blant annet sier at vesentlige avvik fra støyretningslinjen kan gi grunnlag for innsigelse. Støyretningslinjen gir kommunene en betydelig frihet, og det bør føres en streng praksis i forhold til å fravike de vilkår som er satt, jfr Veileder til støyretningslinjen, M128/2014.

Innsigelsen kan imøtekommes gjennom at det innarbeides planbestemmelser med krav om gjennomføring av støyskjermingstiltak for å sikre at grenseverdier i tabell 3 i støyretningslinjen ivaretas for støyfølsom bebyggelse.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Analysen er utarbeidet for følgende tre reguleringsplaner som gjelder utbedring av deler av E16 i Vestre Slidre og Nord-Aurdal:

- E16 Stavenjord – Øddeberget i Nord-Aurdal kommune
- E16 Kongevegen – Rønsvegen i Vestre Slidre kommune
- E16 Reien – Einang i Vestre Slidre kommune

Fylkesmannens uttalelse om samfunnssikkerhet er likelydende for disse tre planene.

Fylkesmannen kan ikke se at planforslaget inneholder en risiko- og sårbarhetsanalyse som dekker krav satt i plan- og bygningslovens § 4-3. Dette begrunnes med manglende systematisk gjennomgang av risiko- og sårbarhetsforhold for reguleringsplanen. Metode, kilder og grunnlag for vurderingskriterier kommer ikke frem av analysen.

Det opplyses i risiko- og sårbarhetsanalysen den er utarbeidet i henhold til veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging som ble utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap i 2017. Analysen følger imidlertid ikke alle trinnene i en ROS-analyse slik disse er beskrevet i veilederen. Det er ikke gitt

forklaring på hvorfor hendelser er valgt ut, eller hvorfor andre hendelser er uaktuelle, jfr. Kap. 4 Identifiserte uønskede hendelser i ROS-analysen. Vi viser for øvrig til vedlegg nr. 5 Eksempler på uønskede hendelser i DSBs veileder.

Risiko- og sårbarhetsanalysen omfatter ikke vurderinger av tiltakets påvirkning utenfor planområdet, det vil for eksempel være betydning for flomforhold nedenfor veien.

Det må framgå av analysen og planen for øvrig hvordan det er tatt hensyn til relevante utredninger om skredfare og flomfare. Fylkesmannen legger til grunn at det innhentes uttalelse fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) slik at faglige vurderinger som gjelder flom- og skredfare blir ivaretatt i planen.

Av planbeskrivelsen går det fram at planforslaget ikke legger opp til helhetlige og gode løsninger for mjuke trafikanter langs E16. Det tilrettelegges i stedet for mjuke trafikanter i dagens E16 på delstrekninger hvor E16 får en ny veglinje og etableres utvidet skulder i tilknytning til bussholdeplasser. Fylkesmannen ber om at trafikksikkerhet for myke trafikanter blir nærmere utredet i risiko- og sårbarhetsanalysen og at det framlegges beslutningsgrunnlag som er bedre egnet til å ivareta myke trafikanter i planen. Konsekvensene av økt bruk av denne vegskulderen må også vurderes om tiltaket blir gjennomført. Fylkesmannen ber kommunen og Statens vegvesen vurdere om det er mer hensiktsmessig å gjennomføre analyser for hvert planområde adskilt.

Utarbeidelse av likelydende analyse for de tre planene kan medføre at den blir for generell, og at den ikke i tilstrekkelig grad sikrer at den ivaretar risiko- og sårbarhetsutfordringer som er spesielle i den enkelte planen. Det må sikres at innarbeidelse av nødvendige risikoreduserende tiltak blir ivaretatt i hver enkelt av reguleringsplanene.

Fylkesmannen fremmer med henvisning til ovennevnte innsigelse på grunn av utilstrekkelig gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget som sendt på høring, jf. plan- og bygningsloven § 4-3. Vi viser i tillegg til DSBs retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen.

Vassdrag/forurensning

Planen har entydige planbestemmelser knyttet til riggområder (§ 2.6), med føringer for tiltak for å forhindre forurensning fra riggområdet til omkringliggende arealer og vassdrag. Dette er bra, og vi har ingen ytterligere kommentarer til dette.

Tiltakene som planen tilrettelegger for, innbefatter inngrep i eller i tilknytning til mindre bekker og bekkedrag. Ett av formålene med dette arbeidet er å bedre flomkapasiteten på kryssingene. I planbestemmelsene er det innarbeidet krav om at der overvann fra anleggsområdet går direkte til vassdrag, skal vannet fordrøyes slik at suspendert stoff sedimenterer før utløp i vassdrag (§ 2.2). Vi savner en beskrivelse av hvor dette i tilfelle anses som nødvendig, og det er ikke regulert inn eget areal til fordrøynings- eller sedimenteringsbasseng i plankartet.

Det er også satt krav i bestemmelsene om at tiltak i fiskeførende vassdrag skal skje på en slik måte at det ikke etableres vandringshindre for fisk. Dette er positivt. Men Fylkesmannen mener kunnskapsgrunnlaget om miljøkvalitetene i bekkene er mangelfulle. Det foreligger ingen beskrivelse av de enkelte bekkene, med vurderinger hvorvidt de er fiskeførende eller på annen måte inneholder lokale miljøkvaliteter. Vi har ingen indikasjoner på at det er knyttet nasjonale eller vesentlige regionale interesser til noen av bekkene i planområdet, men det er en mangel ved planarbeidet at dette ikke er belyst.

I planbeskrivelsen vises det til at arbeid med kulverter og nye bruer over sidevassdrag skal skje i periode med lav vannføring, som gir mulighet for å redusere tilslamming av vassdraget. Erfaringsvis er det lavest vannføring om vinteren. For å sikre at det ikke gjøres inngrep i vassdrag som får uheldige konsekvenser for gyttende fisk eller gir sedimentasjon/tilslamming av rogn, mener vi at det må innarbeides i planbestemmelsen at fysiske inngrep gjennomføres i perioden 15. juni – 15. september.

Fylkesmannen vil også påpeke det plantekniske grepet med at betydelige strekninger av enkelte bekker oppstrøms og nedstrøms vegtraseen i plankartet er vist som kombinert formål LNF og midlertidige rigg- og anleggsområder. Det er vår vurdering at en slik generell åpning for omfattende tiltak i og langs bekkene ikke ivaretar hensynet til allmenne interesser knyttet til bekkene på en tilfredsstillende måte.

Fylkesmannen mener at planen, slik den fremstår, ikke ivaretar hensynet til allmenne verdier knyttet til vassdrag på en tilfredsstillende måte. Vi fremmer derfor

innsigelse til planforslaget. Innsigelsen er begrunnet i naturmangfoldloven §§ 8 (kunnskapsgrunnlaget), 9 (føre-var-prinsippet) og 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder).

Utfyllende merknader omkring vassdragslovgivning og saksbehandling:

NVE er forvaltningsmyndighet for vannressursloven, og skal vurdere hvorvidt inngrep i vassdrag berører allmenne interesser i så stor grad at det utløser konsesjonsplikt etter denne loven. Detaljreguleringsplan etter plan- og bygningsloven kan erstatte behandling etter vannressursloven, forutsatt at reguleringsplanarbeidet innarbeider faglige vurderinger, avveininger og avbøtende tiltak som er forutsatt for behandling etter vannressursloven.

Inngrep i vassdrag krever også avklaring etter «Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag». Det er Fylkeskommunen som er forvaltningsmyndighet for denne. NVE kan etter en behandling etter "Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag" velge å unnta tiltaket fra konsesjonsbehandling etter vannressursloven dersom de finner saken tilstrekkelig opplyst og avveid gjennom behandlingen etter den nevnte forskriften.

Konklusjon:

Fylkesmannen viser til vurderingene over og har innsigelse til reguleringsplanene for utbedring av E16 på grunn av manglende ivaretagelse av følgende hensyn:

1. Barn og unge: Det må gjennomføres en nærmere utredning av behovet for gang- og sykkelvei langs E16-traseen med utgangspunkt i blant annet bosetting, bussholdeplasser og barnetråkk. Eventuelle funn i utredningene som viser behov for gang- og sykkelvei må innarbeides i reguleringsplanen.
2. Støy: Innsigelsen gjelder planbestemmelser med krav om tiltak på støyfølsom bebyggelse som er berørt av gul og rød støysoner. Ordlyden i planbestemmelsene pkt 2.3 varetar ikke hensynet til støy på en tilfredsstillende måte.
3. Jordvern: Nødvendig areal til annen veggrunn på dyrka mark langs vegen må utredes nærmere. Når det gjelder veiareal tilbakeført til LNF-formål, må planbestemmelsene omfatte krav om opparbeiding til dyrka areal og tidspunkt for opparbeiding.
4. Samfunnssikkerhet og beredskap: Risiko- og sårbarhetsanalysen er ikke tilstrekkelig.

5. Vassdrag: Manglende kunnskapsgrunnlag og manglende konkretisering av avbøtende tiltak.

Kommentar SVV:

1. Innsigelse, Barn og unge

SVV stiller seg undrende til at fylkesmannen har fremmet innsigelse til Røn-planen angående mjuke trafikanter, siden planforslaget her legger opp til en sammenhengende løsning for mjuke trafikanter.

Det er i planbeskrivelsen foretatt supplerende utredning av behovet for gang- og sykkelvei langs E16-traseen med utgangspunkt i blant annet bosetting, bussholdeplasser og konkrete innspill fra Vestre Slidre kommune.

Utredningene viser ikke nye funn som medfører at det aktuelt å regulere inn mer g/s-veg, da vi allerede har regulert inn g/s-veg i Røn og har lagt E16 i egen trase forbi Tveit (steder hvor det er bosetting og målpunkter med et visst potensial for mjuke trafikanter).

Innenfor planområdet er det ikke skoler eller andre viktige målpunkter som utløser krav om separat gang- og sykkelveg. Håndbok N100 skriver at «Dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn, eller strekningen er skoleveg, bør det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg. Alternativt bør gang- og sykkeltrafikken avvikles på lokalt vegnett.»

Røn er et imidlertid et mindre tettsted hvor det er en del boligbebyggelse i kombinasjon med butikker, idrettsbane og forsamlingslokale. Kommunen har i forslag til ny kommuneplan lagt opp til mer næringsvirksomhet på vestsiden E16 mens boligfeltene ligger på østsiden av E16. Det er derfor her et visst potensial for gående og syklende. For å imøtekomme innsigelsen fra fylkesmannen og et framtidig behov for trygg kryssing av E16 for mjuke trafikanter, er det i revidert plankart åpnet for at det kan etableres en gangkulvert under E16 rett nord for Fosheimkrysset.

For reguleringsplanen i Ulnes, Stavenjord-Øddeberget og reguleringsplanen Einang-Reien, er det konkludert med at her vil ikke nytten av gs-tiltak overstige ulempene (kostbart, beslag av dyrka mark, innløsning av bebyggelse, konflikter med kulturminner og naturverdier). Det har heller ikke kommet merknad fra planmyndigheten (kommunene) om at det er behov for ytterligere tiltak (g/s-veg) for mjuke trafikanter for reguleringsplanen i Ulnes og reguleringsplanen Einang-Reien.

2. Innsigelse, Støy

Det er ikke aktuelt å utføre støytiltak for samtlige bygg i gul støysone, da dette vil medføre for liten måloppnåelse opp mot trafikksikkerhet og framkommelighet, jfr føringer fra Stortinget.

En uheldig konsekvens av å stille krav om støytiltak for samtlige bygg i gul støysone (142 boliger) er at vi da må kutte ut utbedring av enkelte parseller, og at boliger som i disse parsellene ligger i rød støysone ikke får støytiltak (det utføres kun støytiltak der E16 utbedres).

T-1442 åpner for at grenseverdiene kan fravikes dersom det medfører for store praktiske og økonomiske konsekvenser å overholde dem.

Det er et nasjonalt mål om at innvendig støynivå i boliger skal være under $L_{den}=38\text{dB(A)}$. Ved at prosjektet vil gjøre støytiltak på alle boliger i rød støysone (utendørs støynivå på over 65 dB(A)) vil dette målet blir oppfylt. Dette fordi en normal fasade demper $27\text{--}30\text{ dB(A)}$. Ved å gjøre tiltak på alle boliger som har utendørs støy over 65dB(A) , vil man i teorien ha støyisolert samtlige boliger som har innendørs støynivå over 38 dB(A) .

Innsigelsen fra fylkesmannen imøtekommes ved at klasse D i NS8175 legges til grunn for prosjektet. Klasse D opererer med innendørs støykrav på 35 dB(A) . Tiltaksgrensen bør imidlertid settes for utendørs støy i tråd med anbefalinger i T-1442. Siden en normal fasade demper $27\text{--}30\text{ dB(A)}$, antas det at dagens fasader gir en støydemping på ca 28 dB(A) . $35+28=63\text{ dB(A)}$.

SVV har sett på hvor mange boliger som omfattes hvis vi setter støygrensen til $L_{den}=63\text{dB(A)}$ (rød støysone er 65dB(A)). Da havner vi på 43 boliger – en økning på 14 boliger.

Forslag til nye bestemmelser som imøtekommer innsigelsen fra fylkesmannen:

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) gjelder for planområdet. Ut i fra at T-1442 åpner for at grenseverdiene kan fravikes dersom det medfører for store praktiske og økonomiske konsekvenser å overholde dem, gjelder følgende støygrenser for utbedring av E16:

- Støygrensen er $L_{den} = 63\text{ dB(A)}$ ved uteplass til bolig og fritidsbolig, samt utenfor rom med støyfølsom bruk til bolig.*
- Boliger i støysone $55\text{--}63\text{ dB(A)}$ som får en økning i støy på mer enn 3dB(A) ved uteplass til bolig, samt utenfor rom med støyfølsom bruk.*

For eiendommer som får et støynivå som overskrider grensene over, skal det gis tilbud om lokal skjerm og/eller fasadetiltak dersom dette er nødvendig for å tilfredsstille kravene til støynivå på uteplass eller for å oppnå et innendørs støynivå i

tråd med klasse D i NS8175 for rom med støyfølsom bruk. Klasse D innebærer innendørs støygrense på 35 dBA. En oversikt over hvilke eiendommer dette gjelder, framgår av planbeskrivelsen.

Alle støyskjermingstiltak skal ferdigstilles sammen med resten av anlegget.

3. Innsigelse, Jordvern

Innsigelsen er imøtekommet ved at planbeskrivelsen har i større grad utredet hvorfor bredding av E16 og utbedring av grøfter nødvendigvis vil medføre beslag av dyrka mark. Det er også lagt inn en utvidet omtale i planbeskrivelsen av valg av hellingsgrad på skjæringer og fyllinger i tilknytning til dyrka mark. Det er i reviderte bestemmelser bakt inn følgende krav:

Vegsløyfer regulert til LNF som ligger inntil eksisterende dyrka mark, og som ikke inngår som atkomstveger, skal graves vekk og tilføres egnede løsmasser og et matjordlag på minimum 20 cm. Dette skal utføres senest 1 år etter ferdig veganlegg.

4. Innsigelse, Samfunnssikkerhet og beredskap

ROS-analysen er oppdatert i tråd med tiltak, nye bestemmelser og har svart ut momentene som fylkesmannen tar opp i innsigelsen. Revidert ROS-analyse har i større grad vurdert risiko for mjuke trafikanter. ROS-analysen har blitt enda tydeligere på at prosjektet med de krav og føringer som framgår av oppdatert planforslag, ikke vil medføre økt risiko for uønskede hendelser utenfor planområdet (for eksempel flom og ras)

5. Innsigelse, Vassdrag

Innsigelsen er imøtekommet ved at revidert planbeskrivelse har svart ut det manglende kunnskapsgrunnlaget som fylkesmannen etterlyser. Dette har blitt fulgt opp i utfyllende krav i bestemmelsene. Det vises for øvrig til kommentarene til innsigelsene fra NVE.

Når det gjelder andre kommentarer til vassdrag, så er planbeskrivelsen og bestemmelser pkt. 2.2 justert. Tiltaket med restriksjoner på at overvann fra anleggsområdet ikke skal gå direkte til vassdrag, er modifisert til fiskeførende vassdrag med gytetrekninger. Dette er kun midlertidige tiltak under anleggsfasen og slike tiltak blir ikke synliggjort i plankart. I samarbeid med lokale fiskeinteresser, så kartlegger SVV nå de enkelte bekkekryssingene. For den sørlige planen så er det kun korte bekkestrekninger i ganske bratt terreng. Flere av dem regnes ikke som vassdrag med årssikker vannføring og flere er enten lukket over jordbruksareal nedstrøms E16 eller de er sterkt rettet ut med virkninger det har for fisk.

1.4 Innlandet fylkeskommune

Sammendrag fylkesutvalgsak 18.02.2019

1. Hovedmålet med prosjektet er å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten for person- og godstrafikken på E16. Antallet drepte og hardt skadde skal reduseres samtidig som hastigheten skal økes til 80 km/t. Fylkesutvalget mener planforslaget i hovedsak legger godt til rette for å nå disse målsettingene.

2. Trafikksikkerhet for vegtrafikken er omfattende utredet i planforslaget. Likevel mener Fylkesutvalget planforslaget i begrenset grad omhandler trafikksikkerhet for gående og syklende. Konsekvensene for gående og syklende ved økning av fartsgrensen er ikke godt nok belyst. Utfordringene innbyggere som bor langs vegen har i dag, og vil få ved ny veg er ikke tilstrekkelig utredet utfra Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Fylkesutvalget anbefaler at konsekvensene av tiltaket for gående og syklende utredes grundigere i det videre planarbeidet.

3. Fylkesutvalget mener det er mangelfulle utredninger av mulighetene for å begrense arealbeslaget av dyrket mark. Dette er i strid med Nasjonal jordvernstrategi (Prop. 127 S (2014–2015)) og fylkesutvalget anmoder forslagstiller om å se på alternativer som medfører mindre beslag av dyrka mark.

4. Slik fylkesutvalget forstår støyretningslinjen kreves det i denne saken støytiltak for å oppnå anbefalte grenseverdier for all støyfølsom bebyggelse innenfor både gul og rød sone.

Formuleringen i planbestemmelsen (§ 2.3) tar ikke høyde for dette, og er slik sett i strid med Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 med tilhørende veileder M-128/2014. Fylkesutvalget finner ikke at begrunnelsen for å avvike støyretningslinjen kan forsvare omfanget på avviket. Planbestemmelsen bør omformuleres slik at den entydig sikrer gjennomføring av støyskjermingstiltak for de som er berettiget dette ut fra grenseverdiene gitt i støyforskriften.

5. Veganlegget vil påvirke landskapsbildet i et verdifullt kulturlandskap. Fylkesutvalget mener avbøtende tiltak for landskapsbildet må sikres gjennom juridisk bindende planbestemmelser. Det forventes at det knyttes bestemmelser til utforming av sideterreng, bevaring av eksisterende vegetasjon samt etablering av ny, og utforming av bergskjæringer.

6. Fylkesutvalget mener planforslaget ikke ivaretar hensynet til vassdragsmiljøet i tilstrekkelig grad, og fremmer **innsigelse** til planen på grunnlag av dette. Fylkesutvalget oppfordrer tiltakshaver til å ha dialog med relevante myndigheter, både i forhold til hvilke særlover tiltakene skal behandles etter, hva som kreves av

utredninger og dokumentasjon for å kunne behandle tiltakene etter lakse- og innlandsfiskeloven, og eventuelt hva som skal til for at reguleringsplanen kan erstatte særlovsbehandling av vassdragstiltakene.

7. Fylkesutvalget fremmer generell innsigelse til planforslaget oversendt den 08.11.2019 på grunn av manglende avklaring av forholdet til kulturminner og manglende oppfylling av undersøkelsesplikten jf. Lov om kulturminner § 9. Innsigelsen frafalles hvis revidert forslag av 02.01.2020 benyttes og legges til grunn.

Kommentar SVV:

Angående pkt. 2 – 4 så henvises det til kommentarer til merknaden fra Fylkesmannen og NVE.

Angående pkt. 5 så vil landskapstilpasning vektlegges ved utbedring av E16, da vegen er en del av et verdifullt kulturlandskap. Det er i bestemmelsene stilt krav om at for alle tiltak i planområdet skal det legges vekt på å få en god landskapstilpasning, og at terrengbehandling skal ferdigstilles samtidig med resten av vegaanlegget.

Pkt 6 er delvis overlappende med innsigelsen fra NVE og Fylkesmannen. Det henvises til kommentarer til merknaden fra Fylkesmannen og NVE. Tiltakene og endringene som er beskrevet for å imøtekomme innsigelsene fra Fylkesmannen og NVE vil også imøtekomme innsigelsen fra fylkeskommunen.

Pkt 7 – innsigelsen frafalles da revidert forslag av 02.01.2020 benyttes og legges til grunn angående forholdet til kulturminner.

1.5 Valdres Natur- og Kulturpark

Sammendrag brev datert 18.12.2019

Regionstyret vil fokusere på overordnede mål og ser viktigheten av god sammenhengende vegstandard med 8,5 meter og at mest mulig av strekningen bygges for min 80 km/t. Dette slik E16 videreutvikles som en forutsigbar, sikker og effektiv transportåre mellom øst og vest, og der kortere reisetid øker nytteverdiene av så vel de foretatte som de foreslåtte investeringer på E16. Nærmere argumentasjon om viktigheten av god standard er gitt i vår uttalelse til planprogrammet den 5/12-2018, som er inntatt på sidene 66-68 i den utsendte planbeskrivelsen, og i vår vedlagte «Fullføringsplan for E16 gjennom Valdres». Regionstyret er forøvrig enige med Statens vegvesen om innen den økonomiske ramme å prioritere god standard framfor fullføring av hele strekningen.

Regionstyret er i tillegg til å planlegge en effektiv transportåre også opptatt av den lokale trafikken og tilrettelegging for våre myke trafikanter. Når det gjelder hensyn til myke trafikanter er planen mangelfull, noe regionalt planforum også sterkt bemerket på sitt møte den 10-12-2019. Vi registrerer at det er en økonomisk begrenset ramme og ser utfordringen med å prioritere, men trygghet for våre fastboende er noe vi setter høyt, og ber om en ny vurdering av trafikksikkerheten for denne gruppen etter høringsrunden.

Kommentar SVV:

Det vises til kommentarer til merknader fra Vestre Slidre kommune og Fylkesmannen angående tiltak for mjuke trafikanter.

1.6 Norges Lastebileier-forbund

Sammendrag brev datert 23.12.2019

NLF er positive til utbedringstiltakene som er foreslått på strekningen.

Vi ønsker å presisere at vedtaket om 8,5 meters vegbredde under noen omstendigheter ikke kan fravikes.

Det er også et ønske om opparbeidelse av en omlastingsplass for tømmerbiler/plass for 45 minutters pauser på strekningen Fagernes – Vang. Det kan enkelt lages ved å benytte areal der vegen blir lagt utenom eksisterende veg.

NLF vil gi honnør til Statens vegvesen for E16-prosjektet med navnet «Valdresmodellen». Dette er et smart grep i en tid der det er tøff konkurranse om veg-pengene.

Hovedmålsettingen for prosjektet er å redusere antall drepte og hardt skadde i forhold til dagens situasjon, og øke framkommelighet for person- og godstransporten. Filefjell er den mest vintersikre fjellovergangen øst-vest. Det er viktig at E16 i Valdres også kan ta imot økt trafikk under vanskelige værforhold når andre fjelloverganger er stengt, slik at en unngår kaos og ulykker.

Kommentar SVV:

Planforslaget åpner for at vegsløyfer kan benyttes til omlastingsplass for tømmerbiler, men dette vil bli private områder.

Det blir døgnhvileplass på Bøaflata i Vang – det er inngått avtale mellom SVV og Mjøsvang Eiendom AS – oppstart seinest september 2020.

1.7 Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap (JVB)

Sammendrag epost av 18.12.2019

AS Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap (JVB) kjører alle de 40 ukentlige kommersielle og fylkeskryssende ekspressbussavgangene som kjører E16 mellom Fagernes og Tyinkrysset.

I dag har NW162 Øst–Vest Xpressen en rutetid (unntatt matpause) mellom Lillehammer og Bergen via Gjøvik på opp over åtte timer (470 km, 58,7 km/t) og NW160 Valdresekspressen har en rutetid Oslo–Årdalstangen på ca. 4,5 timer (315 km, 57,2 km/t).

Google maps beregner en kjøretid på disse to strekningene på hhv. 6:55 og 4:38 (hhv. 67,9 km/t og 68 km/t i snittfart).

Strekningen vi kjører Lillehammer–Gjøvik–Bergen betjener i dag over 250 bussholdeplasser i hver retning (ca. 500 tur/retur) og Oslo–Årdalstangen inkluderer ca. 190 stopp i hver retning. En ensidig holdeplass tar svært sjelden mindre enn to minutter og i «rushtrafikk» med hyttefolk fredag og søndag har vi opplevd å stå opp mot 7–8 minutter å vente på klar veg for å komme ut igjen fra ensidige holdeplasser.

Bussene kjører like fort som bilene mellom holdeplassene og vi stopper kun der vi har på- eller avstigning. Det er tidsbruken til og fra holdeplasser som er det største tidstyven til ekspressbussene i dag. Vi slipper uansett ikke utenom noen større tettstedssentre.

Skal ekspressbussen ha noen som helst mulighet til å konkurrere med personbilen er vi helt avhengige av raske og effektive stopp. Ensidige holdeplasser kan aldri bli et raskt og effektivt stopp for ekspressbusser.

Et annet uheldig aspekt med ensidige holdeplasser er at de krever særdeles god belysning på holdeplassen. Vi har en ensidig holdeplass Briskebyen ved Langedrag i Sør–Aurdal som vi stadig opplever frakjøringer på. Det er svært vanskelig for sjåføren å se passasjerer inne i leskuret når det er mørkt, dugg/is på lehusets vinduer, tåke og gjerne møtende trafikk, særlig tungtrafikk. Ingen billys lyser opp leskurene/ventearealet slik som en vanlig holdeplass normalt blir belyst av bussens eget lys og belysningen på holdeplassen er svak.

Fra tidligere har vi en særdeles ukomfortabel og tidkrevende ensidig holdeplass i Ryfoss, som vi ønsker ombygd. I tillegg er vi kjent med at det planlegges ensidig holdeplass på ny E16 Kvamskleiva (i Hugavika/Norsvinsfjorden). I tillegg er vi nå kjent med at det planlegges ytterligere en ensidig holdeplass «Lome øst E16» (ved

Lomen stavkyrkje/Ellestadvegen). Vi kan ikke akseptere en stadig økning av ensidige holdeplasser og ber om at ekspressbussene får holdeplass på begge sider av vegen der det er ønskelig at ekspressbussene skal stoppe for å betjene lokalsamfunnet.

Vi foreslår primært at det bygges holdeplass også for sørgående retning ved Lome øst (Lomen stavkyrkje), sekundært at holdeplassene flyttes ca. 200 meter lenger sør til Ringestadvegen. Ser man bort fra alle boligene som naturlig sogner til holdeplassen «Lome vest» og deretter sammenligner alle boligene som naturlig sogner best til «Lome øst E16» er det ikke så mange flere enn antallet boliger som naturlig sogner best til en evt. holdeplass ved kryss Ringestadvegen. Her kan to holdeplasser anlegges uten konflikt med dyrket mark og det burde la seg gjøre å anlegge en snuplass for skolebuss her.

JVB vil alternativt i fremtiden være nødt til å kutte ut ensidige bussholdeplasser for å klare å tilby et produkt og en kvalitet som passasjerene krever. I så fall vil ekspressbusspassasjerer måtte gå langs E16 til nærmeste holdeplass som blir Lome vest (opp mot ca. 900 meter).

Kommentar SVV:

Løsning for kollektivreisende er en avveining mellom ulike hensyn. Ensidig løsning er gunstig for terrenginngrep og for skoleelever, mens tosidig er gunstig for ekspressbuss. For strekningen mellom Einang og Ulnes er det kun lagt opp til tosidig bussholdeplasser.

1.8 Ragnhild Sundheim (47/1 Vestre Slidre) P5300

Sammendrag epost av 14.11.2019

Som eier av g.nr 47 bnr 1, vil jeg ha en nærmere utredning av nedkjøring til egen eiendom på øversiden og nedsiden av veien. Dette er markert med blått slik avkjøringen er i dag.

Jeg vil også få avklart situasjonen med å flytte busslomme til min eiendom. Planlagte busslomme ved min gamle låvebru fører til at jeg mister muligheten til å kjøre mellom det gamle og nye tunet slik det er i dag – dette bør også kunne løses på en enkel måte.



Kommentar SVV:

Det legges opp til å videreføre landbruksavkjøringen på oversiden av E16. Avkjørselspil flyttes 5 meter sørover slik at den stemmer med dagens plassering.

På nedsiden av E16 legges det ikke opp til noen stor endring for 47/1, men at det blir felles avkjøring med naboeiendommen.

Det vil ikke bli inngrep på eksisterende landbruksveg som ligger parallelt med E16 ved gårdstunet, da dette området inngår i sikringssonen til fredet kulturminne.



Angående planlagte busslomme så vil ikke den kreve så mye areal at det ikke vil være mulig å kjøre mellom det gamle og nye tunet.

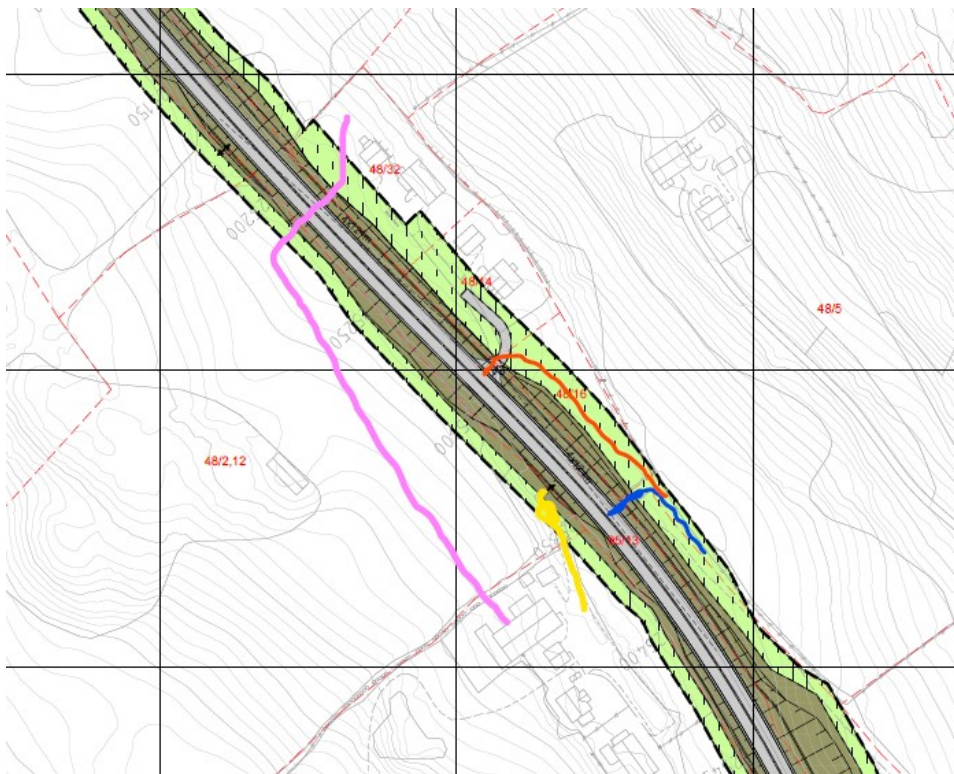
1.9 Harald Tildheim (48/10 Vestre Slidre) P5300

Sammendrag epost av 14.11.2019

Blå markering er ønske om avkjørsel til egen eiendom ovenfor veien. Orange merknad kan være en alternativ vei, om dette avklares med grunneiere.

Rosa merknad er vannledning ved stolpe, felles anlegg, som går gjennom E-16.

Gul merknad er avkjøring – bør være god nok plass til å svinge greit begge veier, selv for store kjøretøy. (slaktebil o.l)



Kommentar SVV:

Det legges opp til å videreføre eksisterende landbruksveg (orange). Skjæring fra utbedret E16 vil komme i berøring med landbruksvegen, så det vil bli behov for visse justeringer av landbruksvegen. Dette vil bli fulgt opp i byggeplanen.

1.10 Leif Tvenge (48/32 Vestre Slidre, Reien)

Sammendrag eposter av 21.01.2020 og 27.01.2020

Vi har to vasskjelder i nærleiken av E 16.

Det er også ein kumm (gråvatn) på utsida av flaggstonga.

Elles er vi svært plaga av støy frå E 16. Vi håpar det blir grundig undersøkt.

Kommentar SVV:

Vannkilder vil bli kartlagt i byggeplanfasen. Det vil bli tatt vannprøver før og etter tiltak for å dokumentere vannkvaliteten.

Det er utført støyberegninger av eiendommer langs E16. Beregningene har tatt høyde for en fartsgrense på 80km/t og framskrevet trafikk tall for år 2043. Beregningene viser at denne eiendommen har et støy nivå som vil ligge under fastsatt støygrense for tilbud om støytiltak.

1.11 Åshild Reien (51/1 Vestre Slidre, Reien) P26400

Sammendrag eposter av 21.01.2020 og 27.01.2020

Takk for samtalen i går – og ser frem til å få bekreftet siktlinje fra begge sider (fra avkjøringen der man kjører ned til Fjorden.)

Videre lurte jeg også på kulvert – hvor det vil være mest kost/nytte.

Arealet som nå er veg og skal tilbakeføres grunneier må settes i stand som ferdig dyrkbart jorde. Erfaringer etter i sommer tilsier at dette ikke skjedde, og vi fikk store ekstraavgifter med steinplukking, pløying, harving, såing osv. Vi vil ikke akseptere en kompensasjon for arbeidet, dette står ikke i forhold til jobben som faktisk må gjøres.

Vegen fra E16 opp til gården 51/1 er asfaltert. Vi forventer at det nye veien fra E16 og opp på gården også blir det.

Det er 2 bekkefar som skal gjennom nye E16 (de er der også i dag) Disse må legges i rør dimensjonert for alt vannet og sikret at det ikke kommer på jordene.

I forbindelse med bygging i Reiesvegen 61 ble det gitt dispensasjon om bygging basert på de planer som forelå da. Det vil si at en eventuell skade som oppsto på denne eiendommen ikke skulle erstattes dersom noe inntraff av disse tiltakene. Vi vil ha bekreftet at dette ikke gjelder for denne utbyggingen, heller ikke eventuelle fremtidige utbygginger.

Dette ble en oppramsing av momenter. Vi mener ikke å være vanskelige, vi vil bare ha alle ting skriftlig.

Kommentar SVV:

Dispensasjonen for Reiesvegen 61 gjelder dagens E16, dvs vilkårene i dispensasjonen gjelder bare for E16 i den formen den har i dag. Det kan derfor bekreftes at dette ikke gjelder for denne utbyggingen av E16 og heller ikke eventuelle framtidige utbygginger.

Det er i planbestemmelsene stilt krav om at restareal av E16 skal tilbakeføres og opparbeides som dyrkbart areal til grunneier:

- Statens vegvesen skal i forbindelse med detaljplan for anleggsvirksomheten utarbeide særskilt plan for avtaking, mellomlagring og transport, eventuell tilbakeføring, av jord til dyrka mark. Matjord (A-sjikt) som blir berørt skal tas av og mellomlagres separat. For områder som skal tilbakeføres til fulldyrka jord, skal rotsonelaget (B-sjiktet) behandles på samme måte. All matjord skal håndteres*

innenfor den enkelte eiendom. Jordbruksdrenering som blir berørt av anlegget skal reetableres.

- *Vegsløyfer regulert til LNF som ligger inntil eksisterende dyrka mark, og som ikke inngår som atkomstveger, skal graves vekk og tilføres egnede løsmasser og et matjordlag på minimum 20 cm. Dette skal utføres senest 1 år etter ferdig veganlegg.*

Ny veglinje i Reiensvingen vil medføre at bekken legges i rør under E16. Det er i bestemmelsene stilt krav om at «Vassdragskryssinger og stikkrenner må dimensjoneres og utformes slik at de ikke fører til økt fare for oppstuving, erosjon, suspensjon og skred, og at de kan ta unna for 200-års flommer/100-års nedbørintensiteter inkludert et klimapåslag på 1,4.»

Der eksisterende E16 graves vekk og tilbakeføres som dyrka mark, foreslås det å fjerne dagens stikkrenner og etablere en åpen løsning for bekkefar. Dette fordi de to bekkefarene ligger i et fareområde for flomskred, og åpne løsninger er bedre for å forebygge oppstuving, erosjon, suspensjon og skred.

Avkjøringer

Stoppsikt for en veg med fartsgrense 80km/t er på 115 m.

Forutsetninger som ligger til grunn for den beregnede verdien på 115m er:

- *Det er forutsatt en dimensjonerende reaksjonstid på 2 sekund*
- *Det er brukt et fartstillegg på 5 km/t utover fartsgrensen*
- *For bremsefriksjon er det brukt en sikkerhetsfaktor på 1,25*
- *Verdiene er beregnet for stigning lik 0*

Reiensvingen har i dag en uheldig radius på $R=145m$. Ny kurve vil få en kurveradius på $R=225m$. Dette vil i betydelig grad bedre siktforholdene og vil redusere risikoen for utforkjøringsulykker.

SVV har sett på flere alternative plasseringer av nye avkjøringer fra E16.

Anbefalt løsning:



De to avkjøringene i Reien-svingen legges ca 60 meter fra hverandre. Plasseringene er valgt med bakgrunn i blant annet siktkrav og hensynet til stigningsforhold for atkomstvegene.

Vi har sett på siktlinjer hvis du som fotgjenger står ved de to avkjøringene på hver sin side av ny E16.

- *Avkjøringen i P26400 vil ha sikt nordover på over 300 m og sikt sørover på ca 130 m*
- *Avkjøringen i P 26460 (ned mot fjorden) vil ha sikt nordover på over 360 m og sikt sørover på ca 150 m*

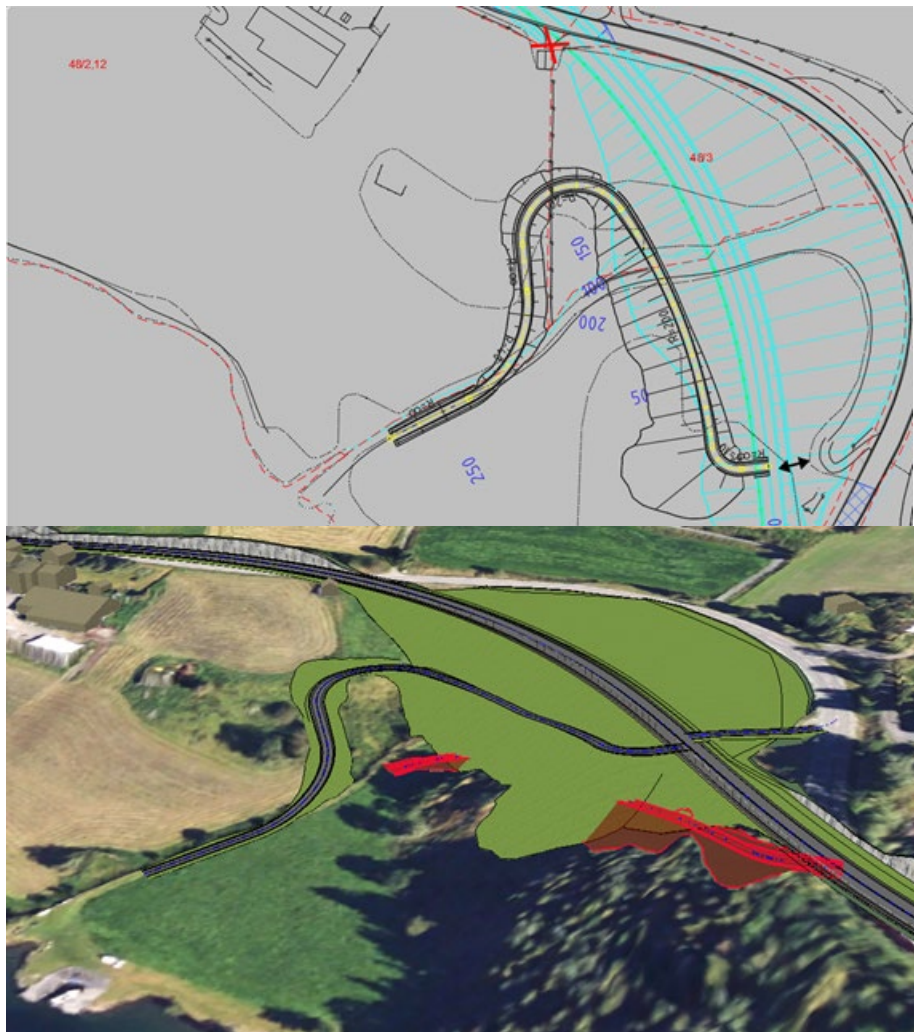
Fordeler/ulempes

- *Ligger pent i landskapet, jevn stigning hele veien, må ikke over bekk før en kommer ned. Krever lite masser for å fullføre.*
- *Har noe avstand til avkjøring overside, men kan justeres noe nordover (5–10 meter).*
- *Gode siktforhold i alle retninger, bredere skulder å bevege seg på enn dagens løsning.*
- *Atkomstvegen ned til fjorden vil få gode stigningsforhold og ha en god landskapstilpasning.*
- *Planforslaget legger opp til å tilbakeføre arealet av dagens E16 i Reiensvingen til grunneier. Hvis grunneier derfor velger å beholde deler av dagens E16 som gangveg inn mot grøfta til ny E16, vil det være mulig å komme seg til vegen ned til fjorden uten å måtte gå langs E16.*

Konklusjon: Løsningen SVV anser som den beste løsningen.

Det er mulig å imøtekomme ønsker fra grunneier om å samle avkjøringene, ved å flytte avkjøringen ned til fjorden 5–10 meter nordover. Da vil atkomstvegen bli noe brattere, men man vil til gjengjeld få enda bedre siktforhold sørover og mindre avstand mellom de to avkjøringene.

Løsning hvor avkjøring svinger av mot nord



Fordeler/ulempes

- *Beveger seg inn på nabo eiendom, skaper langt mer fylling/behov for masser enn andre løsninger. Med den masseballansen prosjektet ligger an til, er dette masser som da må tas fra opprinnelig plan om å lage dyrkbart areal i yttersving.*
- *Krysser bekken to ganger, som gjør den mer sårbar for flom.*
- *Vi er heller ikke sikre på at denne løsningen kan gjennomføres uten reguleringsendring (utvidet planområde) eller om Innlandet fylkeskommune vil akseptere større inngrep i kulturlandskapet, når det foreligger løsninger som i større grad ivaretar kulturlandskapet.*

Konklusjon: Ikke en løsning SVV anbefaler.

Løsning hvor avkjøring svinger av mot nord



Fordeler/ulemper

- *Avkjøringer rett ovenfor hverandre, stigningsforhold som i dag.*
- *Økt behov for fylling, noe som er uheldig for massebalansen i prosjektet. Løsningen vil imidlertid kreve mindre masser enn alternativ 2.*
- *Mulig behov for mur enkelte punkter*
- *Vi er heller ikke sikre på at denne løsningen kan gjennomføres uten reguleringsendring (utvidet planområde) eller om Innlandet fylkeskommune vil akseptere større inngrep i kulturlandskapet, når det foreligger løsninger som i større grad ivaretar kulturlandskapet.*

Konklusjon: Ikke en løsning SVV anbefaler.

Ikke aktuelt med en kulvert-løsning

Et alternativ med kulvert under E16 er kostbart – grovt anslått til 3–5 mill.kr. Vi har også mottatt flere andre ønsker fra gårdbrukere langs strekningen som ønsker kulvert for kryssing av dyr og landbrukskjøretøy. Prosjektet har dessverre en meget stram ramme på kun 500 mill.kr som skal dekke utbedring av over 25 km av E16. Vi har derfor ikke mulighet til å imøtekomme ønskene om ulike kulvert-løsninger under E16. Imidlertid har vi fokus på å utbedre eksisterende avkjøringer slik at de får en bedre utforming og god sikt.

1.12 Rolf Egil Stange (51 /31 Vestre Slidre, Reien) P26750

Sammendrag brev datert 16.12.2019

–Vi krever at det blir nytt busstopp lenger nord eller fjernet. Foreslår nytt busstopp nord for inn- og utkjørsel til Tynvegen 1750.

–Vi krever full erstatning for avståelse av grunn i forbindelse med prosjektet, i og med at ny E-16 vegkant blir nærmere bolig enn før. Det vil også være en merkbar verdiforringelse av boligen. Som vi også krever kompensasjon for.

– Vi krever at inn- og utkjørsel blir felles med hytteeiendommene nede ved fjorden så langt nord som mulig, samme med busstopp.

–Vi krever støv og støydempende skjerming langs E-16, da støy sannsynlig vil øke etter utbygging. I tillegg tiltak på bygning.

–Vi krever skjerming langs E-16 også for å hindre snø blir kastet inn på tomte ved snøbrøyting, da plassen mellom E-16 og bolig er beboeres parkeringsplass.

Våren 2019 ble det opplyst pr. e-post til Statens Vegvesen om lekkasje fra Vegvesenets kum og tilhørende rør (Diameter ca. 400mm –500mm) Kummen er å finne ved busstopp og røret ligger ca. 1 meter fra nordveggen. Enden på røret er synlig i skråningen på nedsiden, der vannet flommer ut. Spesielt mye ved nedbør og snøsmelting om våren. Leieboer meldte fra til oss nå i våres i mai 2019, da røret var mer enn 1 meter synlig. At det er så mye masse borte der nå må skylles lekkasje utenfor og langs Deres rør. Undertegnede sendte en e-post datert 17.05.2019 til Statens Vegvesen om lekkasjen. Fikk svar pr. telefon om at de mente at de ikke hadde noe stikkrenne der, men skulle se på det. Vi har ikke hørt noe mer fra Vegvesenet. Kummen fra en stikkrenne er i vertfall der.

–Vi krever at kummen og avløpet fra kummen blir flyttet til mer hensiktsmessig plass lenger nord eller syd for Tynvegen 1750.

Kommentar SVV:

Det legges opp til å videreføre dagens løsning med bussholdeplass og felles inn- og utkjørsel med hytteeiendommene nede ved fjorden avkjøring. Breddeutviding av E16 vil være på motsatt side av denne eiendommen.

Bygget ligger i rød støysone, noe som medfører tilbud om støytiltak. Type støytiltak vil bli avklart i byggeplanfasen i dialog med grunneier.

1.13 Interessegruppa for E16 gjennom Røn

Sammendrag brev datert 08.01.2020

Vi er en interessegruppe bestående fra næringslivet og privatpersoner som har jobbet med forslaget til ny E-16 mellom Hande - Fagernes. Vi har vært en aktiv gruppe i hele prosessen med trasevalg av E-16 gjennom Vestre Slidre og er opptatt av at vi får gjennomført planer som legger opp til en aktiv utvikling av næringslivet i bygda samt gode løsninger for de myke trafikantene. E-16 er en vei som veldig sterkt trafikkert og det er derfor svært viktig at en får gode løsninger gjennom Røn som handelssenter og det område i Vestre Slidre som har en betydelig tyngde av næringsetableringer. For å ivareta dette, vil vi som gruppering komme med følgende innspill:

Reguleringsplanens omfang:

Når det først blir laget en reguleringsplan gjennom Røn, så burde denne ha gått til krysse Viste-Hagabekk. Reguleringsplanen viser at denne omfatter fra Kongeveien til krysset på E-16 med avkjøring til Øvre Røn. Vi mener at reguleringsplanen bør gå videre fra krysset Røn krk. frem til eiendommen til Endre Røn. Det har vært planer og ønske fra kommunen om å etablere et nytt boligfelt i området og et av disse er et område på Endre Røn sin eiendom, som strekker seg ned til Slidrefjorden. For å ivareta avkjøring og gangvei for de myke trafikantene, burde reguleringsplanens omfang tatt med dette området. Det vil også i vareta de som bor langs Pjåtavegen på en bedre måte.

Endringer av tilkomstvei frem til Kongevegen samt ny adkomst til badeplass:

Slik vi har forstått det, så viser veien fra nytt kryss (ved gamle Hamrebyggget) og sørover kjørevei for de som sokner langs denne strekningen, samt avkjøring til Kongevegen. Denne må også være gang – og sykkelvei og dette må vise også i forhold til reguleringsplanen. Videre hadde det vært veldig fint å få løst ny adkomst til badeplassen. Ny vei viser adkomst til Storhaug sitt jordstykke, men det er og viktig at denne blir ny tilkomstvei til badeplassen. Vi viser på vedlagt skisse en anleggelse av en mulig parkeringsplass, eller at det kan anlegges ved ny avkjøring, på innsiden mellom E-16 og gangvei.

Forslag om ny gangvei/undergang v/ avkjøring til Fosheimvegen:

Vi mener at en ny reguleringsplan må omfatte et trafiksikringstiltak for kryssing av E-16 ved avkjøringen til Fosheimvegen. I dag er det håpløst for de myke trafikantene og krysse

E-16, dersom du skal til Røn Butikksenter. Dagens kryssing er svært farlig og det er vel bare et under at det ikke har skjedd en ulykke her. Derfor mener vi. Det bør reguleres inn en ny gangvei, fra krysset E-16 – Furulund, på den gamle veien som vist på kartet og som kommer ned til krysset E 16- Fosheimvegen. Her bør det reguleres inn en undergang og som viser videre adkomst frem til Røn Butikksenter og som videre kan knyttes sammen med en gang- og sykkelvei langs Fosheimvegen.

Avkjøring til Røn Bensinstasjon og Røneberg boligfelt:

Her viser reguleringsplanen ingen avkjøring. Denne avkjøringen er i dag meget trafikkfarlig og her må det gjennomføres trafiksikringstiltak og forbedringer:

- Nevnte vei må **heves** på samme nivå som E 16, for å gi de som skal inn på E 16, bedre oversikt. Denne innkjøringen er i dag meget uoversiktlig og det er bare et under at det ikke her har skjedd store ulykker.
- Gangveien langs E-16 her må også heves da den i dag ligger et godt under nivået til E-16. Her ligger det også en kommunal hovedledning for vann – og kloakk som kommunen bør gjøre noe med. Den ligger i et synkende område (Monsmyre) og det er vel et tidsspørsmål før det skjer noe her.

Avkjøring til Røn Samfunnshus og kryssing av E 16 for de myke trafikantene:

I dag er denne avkjøringen ikke helt god og bør utbedres sammen med løsningen for krysset E 16 – Røn krk. Det er mange barn som krysser veien her i forbindelse med deltakelse på aktiviteter på idrettsanlegget og samfunnshuset. En kryssing av veien her for gående, må markeres på en svært god måte.

Lys langs E-16 og gangveier:

Røn Vel bygget og kostet i sin tid et omfattende lys langs E-16 fra Haugsetplan til Vistelund og i den senere tid har SVV bekostet ny belysning gjennom krysset Fosheimvegen – Røn Bensinstasjon. Det er viktig at denne belysningen blir opprettholdt og tatt vare på i de endringer som nå blir gjennomført gjennom denne reguleringsplanen. Her ligger det et ansvar hos kommunen og SVV at dette blir ivaretatt.

Busslommer og avkjøringer:

Det er viktig at det blir opparbeidet gode og funksjonelle busslommer, både ved krysset E-16 – Røn Krk, samt syd for krysset E-16 – Fosheimvegen. Et sted i nærheten av den som ligger der i dag (gamle Lasskogentomta).

Oppsummering:

Vi mener at her har påvist endringer og tillegg som bør tas med i nevnte reguleringsplan:

- ✓ Reguleringsplanens omfang som bør ta inn et større område enn som vist i høringsutkastet.
- ✓ Gode gangveier med kryssing av E-16 med undergang ved krysset E-16 – Fosheimvegen og god belysning fra Kongevegen til krysset E 16 – Røn krk.
- ✓ Forbedret adkomst v/ innkjøring til Røn Bensinstasjon og Røneberg boligfelt.
- ✓ Parkeringsplass for besøkende til badeplassen på Bryggjenøbbe.
- ✓ Utvidelse av reguleringsplanen frem til Endre Røn sin eiendom, for mulig anleggelse av nytt boligområde.
- ✓ Reguleringsplanen må vise gang – og sykkelvei helt frem til Kongevegen.

Når har det skjedd store utbedringer med gang – og sykkelveier i kommuner som Ø.Slidre og Sør Aurdal. Noe av disse er etablert i områder med mye mindre befolkning og trafikk – belastning enn her i Røn.

Nå er det på tide at vi også blir hørt og at det nå må være vår tur for å få et løft år det gjelder veier og gang –og sykkelveier! Det synes vi at vi faktisk har fortjent!

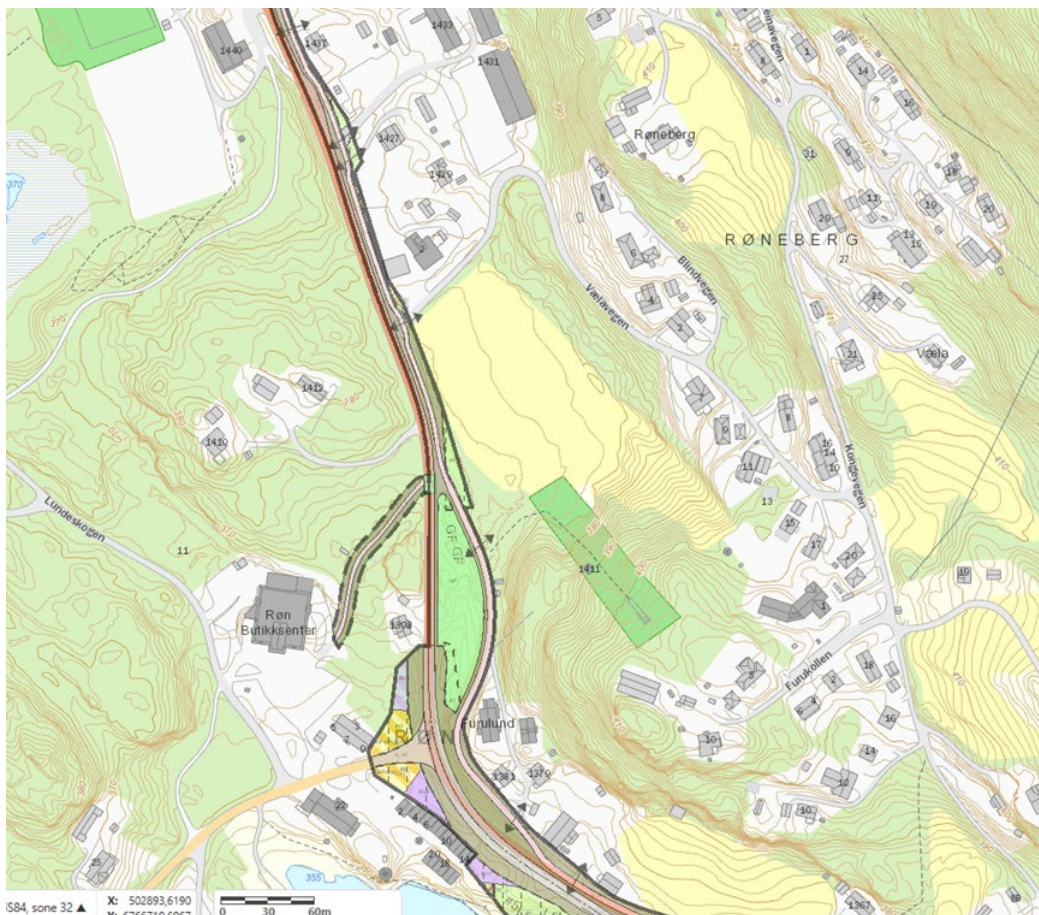
Vi håper på en god dialog med Statens Vegvesen og kommunen i det videre arbeid!

Kommentar SVV:

Mange av tiltakene som foreslås er gode tiltak, men de ligger utenfor planområdet og prosjektet har ikke en økonomisk ramme for å imøtekomme ønskene. Det er ikke aktuelt å utvide planområdet, da dette vil medføre store konsekvenser for omfanget og framdriften av prosjektet. Gjeldende framdriftsplan legger opp til byggestart våren 2020.

Ved utbedring av E16 er det lagt vekt på at E16 ikke skal heves i Fosheimkrysset.

Angående undergang i Røn, så tilsier terrenget og ikke minst dagens plassering av målpunkt (butikker, idrettsplass og forsamlingslokale) og boligfelt i Rønebergbegen og Vælavegen at en eventuell undergang bør plasseres nord for Fosheimkrysset. Kommunen har i forslag til ny kommuneplan lagt opp til mer næringsvirksomhet på vestsiden E16 mens boligfeltene ligger på østsiden av E16. Det er derfor her et visst potensial for gående og syklende. For å imøtekomme ønsker fra kommunen og merknaden fra interessegruppa i Røn, er det i revidert plankart åpnet for at det kan etableres en gangkulvert under E16 rett nord for Fosheimkrysset.



Prosjektet har strukket seg langt angående mjuke trafikanter i Røn; E16 i ny trase sør for Fosheimkrysset slik at dagens E16 kan brukes til gående/syklende/lokaltrafikk, p-plasser og gangforbindelse til nye og bedre bussholdeplasser, regulering av ny g/s-veg fra bensinstasjonen til Rønsvegen og regulering av eksisterende g/s-veg fra bensinstasjonen og ned til kjøpesenteret. SVV har også påtatt seg grunnervervet for den nye g/s-vegen til Rønsvegen. Det legges opp til å beholde dagens fartsgrenser og fotgjengeroverganger i Røn.

1.14 Røn Bygdekvinnelag

Sammendrag brev datert 10.12.2019

E16 i Røn prosjekteres noe bredere og ulykkespunktene utbedres, noe som oftes resulterer i at fartsgrenser økes. E16 i Røn er ikke trygg for myke trafikanter. Myke trafikanter har få ferdselsårer i Røn, ingen langs med E16. Veistrekningen er belastet med mye trafikk særlig av store vogntog som kun er på gjennomreise tur/retur Oslo – Vestlandet, men det er også mye pendlertrafikk til og fra Fagernes, hyttefolk og næringstransport i lokalområdet. Utbedring av vegene må ikke bare

legge til rette for at bilene skal kunne øke farten, da vil risikoen for myke trafikanter øke tilsvarende i trafikkbildet.

Innbyggerne i Røn trenger en trygg ferdselsåre for myke trafikanter som gir mulighet for å gå, sykle, mosjonere trygt i lokalsamfunnet. Ved å legge gang og sykkelvei langs traseen hvor E16 går fra Rønsvegen til Hagabekkevegen vil en sammen koble to mulige oppkjøringene til Øvre Røn, og slik vil en lage en naturlig tur-runde gi hele bygda en mulighet til trygt å kunne komme seg til og fra butikkssenteret/Samfunnshus/fotballbane uten å måtte være avhengig av privatbil. Barn og unge kan da selv sykle til trening og skolebuss, og vi kan vektlegge «folk i form» og fokusere på folkehelsa i bygda vår. E16 i Røn er skolebuss-veg. Skolebussen stopper flere steder og setter av barn som skal hjem. Det er ingen veiskulder, det er ingen plass for de å gå langsmed. Det er spesielt risikabelt i høstmørket, om vinteren med høye brøytekanter, i regn og tåke med dårlig sikt. Må det en ulykke til før at vi får gang og sykkelvei? Har vi råd til å miste noen?

Røn Bygdekvinnelag ber om iverksettelse av følgende tiltak for de myke trafikanter i Røn:

- ☐ Det prosjekteres og finansieres gang- og sykkelveg fra Rønsvegen til Hagabekkevegen i Røn langs E16
- ☐ Nåværende fartsgrenser opprettholdes i Røn selv om ulykkespunkter på E16 utbedres

Vi ber kommunen utrede mulige finansieringsløsninger for en totalløsning for gang- og sykkelveg i prosjektet (Rønsvegen – Hagabekkevegen) slik at når utbedringsarbeidet på E16 tas i gang, også kan tilrettelegges for gang- og sykkelveg som kommer beboerne i Røn tilgode. Kan midler til slike trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter søkes et annet sted? Kan en kronerulling i organisasjon og næringsliv være med å gjøre det mulig? Hvordan kan man kun utbedre vegen med tanke på bilene og ikke med tanke på menneskene som må fredes langs med?

Røn Bygdekvinnelag ber Vestre Slidre Kommune og Statens Vegvesen ta disse innspillene inn som strakstiltak, og kommunen må bruke tiden frem til prosjektstart til å finne midler til finansiering av gang – og sykkelveg for innbyggerne i hele Røn langs E16 traseen. Røn Bygdekvinnelag vil gjerne bidra med et beløp dersom kommunen innarbeider hele vårt forslag til gang og sykkelveg i dette prosjektet.

Kommentar SVV:

Det er ikke aktuelt å utvide planområdet sørover helt til Hagabekkevegen. Reguleringsplanen tar ikke stilling til framtidige fartsgrenser, men det legges opp til å beholde dagens fartsgrenser og fotgjengeroverganger i Røn. Reguleringsplanen åpner for at det kan

etableres en gangkulvert nord for Fosheimkrysset. Eksisterende fotgjengerovergang vil bli fjernet ved etablering av gangkulvert.

1.15 Hilde Storhaug (75/3 Vestre Slidre, Røn) P30400

Sammendrag epost av 19.12.2019

Rett sør for gammel vei ned til jordet ved fjorden ligger det en slange som blir brukt for å pumpe vann inn i møkkjeller, denne må passes på ved utbygging.

Hvorfor er RP grensen til min eiendom så nærme fjøset? Plassen ned for fjøs brukes til fylling av møkk tank fra fast pumpe i kjeller og kan ikke bli mindre. I bakken ned for fjøset er en pumpekum for septikk for 3 eiendommer.

Vil forsikre meg om at veien i innkjøringen opp til garden er langt nok ut mot ny E-16 så melkebil, kraftfor bil osv ikke får for brå sving opp til gardsrom.

Ny planlagt nedkjøring til jordet ved fjorden er vi veldig fornøyd med. Men vi er avhengig av å bruke det som beite og hadde håpet å få en undergang til storfe under ny E-16 trase. Den trenger ikke være høyere enn ca 2m. En fin plassering hadde vært rett nord for ny påkjøring til E-16. Ellers må vi krysse to veier med storfe.

Kommentar SVV:

Merknaden imøtekommes ved at vi i revidert plankart har strammet inn Annen veggrunn ved låven, da vi ikke skal bygge om g/s-vegen/atkomstvegen forbi denne eiendommen.



Utsnitt av opprinnelig planforslag og bilde fra dagens situasjon



Utsnitt av revidert planforslag

1.16 Tor Magne Vidste (74/10 Vestre Slidre, Røn) P30900

Sammendrag brev datert 01.01.2020

Støy: Vi ynskjer støydempende tiltak. Støynivået for garden er oppgitt til 58.6 db. Dette kan for oss ha skadeverknadar. Støydempende tiltak kan være gjerde, murblokker (i staden for autovern) e.l.

Stabbur: Ettersom vi forstår vil ikkje stabburet bli flytta på i denne omgang. Plassert rett kan stabburet fungere som støyvern. Vi anmodar om at dette blir hensyntatt ved seinare planer.

Adkomst: Teikningane visar at adkomst til låve vil bli svært vanskeleg. Ved utbreiing av veg blir det vanskeleg å kome på låven. Garden er heilt avhengig av adkomst til låve då denne er i bruk til silo og torking av for.

Det må vurderast ny avkjøring til gardstun. Noværande nedkjøring er for smal og ikkje trafiksikker. Det er svært uoversiktleg slik vegen er i dag. Ved ei utbreiing med meir trafikk og høgare hastighet vil dette bli forverra. Også mjøl- og mjølkebil er avhengig av adkomst til gardstun.

Avlingsforhold: Jorda overfor garden er på 4.2 da. i tillegg ti 1 jord i «Væla» på 7 da. Dette blir brukt til blant anna turrfor. Vi er avhengig av å koma over vegen og inn på laven med avling. Turrfor fra «Væla» og til garden blir i dag transportert via

Kongevegen. Jorda avlast to gonger kvar sumar og vi er heilt avhengige av enkel adkomst mellom jorde/Kongevegen og garden.

Myr, drenering: Parallelt med eksisterande trasse er det ein traktorveg for å kome til skogen og jorde nord for gardstun. Vi er avhengige av denne vegen då det er vanskeleg å kjøre over myrjord.

Teikningane visar at nordre del av jorde kjem i kontakt med vegskraningane. Jorda er mykje drenert både på høgre og venstre side. Ei utbreiing av E 16 kan medføre skadar og øydeleggingar av dette. Dreneringsrør går ut mot ein bekk som vidare går ut i «Strondafjorden».

Gult uthus: Det er ynskjeleg at uthus blir flytta. Dette skal brukast til kalvehus. Teikningane viser at vegskråninga kjem i kontakt med uthuset.

Jordmasse: Det er ynskjeleg at jordmasse blir brukt til å skape meir beite. Ettersom kyrne beitar langs E 16 og skogen i dag, vil noko av dette forsvinne til vegskulder.

Dersom utbygging av vegen byrjar tidleg i vår kan dette gå utover beiteressursane. Det kan bli nødvendig å kjøpe inn rundballar for å dekke dette behovet. Det kan også være nødvendig med ekstra hogst for å aplanere ut beitemark.

Det kan være nødvendig med midlar til gjerding då dette er beitemark. Godt gjerde mot E 16 er avgjerande.

Grunnvatn: Garden har eigen bryn nedanfor hovedhus. Meir trafikk og vegsalting kan påverke kvaliteten på vatnet.

Kommentar SVV:

Det er utført støyberegninger av eiendommer langs E16. Beregningene har tatt høyde for en fartsgrense på 80km/t og framskrevet trafikk tall for år 2043. Beregningene viser at denne eiendommen har et støynivå som vil ligge under fastsatt støygrense for tilbud om støytiltak.

Det stemmer at det ikke legges opp til å flytte stabburet.

Det legges opp til å flytte busslommen nordover, slik at utbedring av busslommen ikke vil skape utfordring for atkomst til låven.

Dagens avkjøring ligger utenfor planområdet, så det vil ikke i dette prosjektet utført utbedring av denne avkjøringen.

Angående kryssing fra gårdstunet og opp til Kongevegen, så vil ny grøft få en utforming som muliggjør dette for landbrukskjøretøy.

Nye vegfyllinger må ta hensyn til eksisterende dreneringsløsninger.

Gult uthus kommer i konflikt med ny E16 og er foreslått innløst. Hvorvidt huset flyttes eller rives må avklares under det kommende grunnervet i dialog med grunneier.

Entreprenør vil bli varslet om at grunneier er interessert i eventuelle overskuddsmasser egnet til beitemark.

Hvis anleggsbelter går utover beiteressurser vil det bli gitt en økonomisk kompensasjon for dette – erstatning for avlingstap. Det vil utbetalt erstatning for eksisterende gjerder som må flyttes som følge av anlegget.

Drikkevann: Det vil bli tatt vannprøver før og etter tiltak for å dokumentere vannkvaliteten.

2 Konklusjon

Planforslaget har blitt justert i tråd med kommentarene til merknadene.

Innsigelsene har blitt imøtekommet. Det har blitt foretatt justeringer av både plankart, bestemmelser, ROS–analysen og planbeskrivelsen. I samråd med planmyndighet har SVV vurdert at disse justeringene ikke utløser nytt offentlig ettersyn av planforslaget.

SVV vurderer at innsigelsene fra NVE, Fylkeskommunen og Fylkesmannen har blitt ivare tatt i revidert planforslag, og at det derfor ikke er grunnlag til å opprettholde innsigelsene. Det anmodes derfor om at NVE, Fylkeskommunen og Fylkesmannen trekker innsigelsene, slik at planforslaget kan oversendes planmyndighet for sluttbehandling.