



Skredsikring E16 Nærøydalen

Vurdering av innkomne merknader ved planoppstart



Forord

Dette dokumentet er utarbeida av Statens vegvesen region vest.

I dette dokumentet omtaler vi planprosessen som har vore gjennomført ved oppstart av reguleringsplan for E16 Nærøydalen. Planområdet går frå Hylland i Aurland kommune til Sleen i Voss kommune. Som ledd i planprosessen har det vore utarbeidd forprosjekt for val av løysing i Voss kommune.

Merknader vi har fått inn både ved planoppstart og om forprosjektet i Voss kommune er kort oppsummert og vi har gitt vår merknad til dei. Vi har gitt vår tilråding for vidare planlegging.

Saka går no til Aurland og Voss kommunar som skal vedta planprogrammet. I Voss kommune skal dei og ta stilling til val av alternativ i området Fyre-Sleen. Jfr. kap. 4 skal Aurland kommune og ta stilling til løysing på Hylland.

Utkast til reguleringsplan vil bli utarbeida ut frå vedtaka i kommunane og vil truleg vere klart seint på hausten.

Materiale om planarbeidet er tilgjengeleg på våre nettsider;
<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e16neroydalen> .

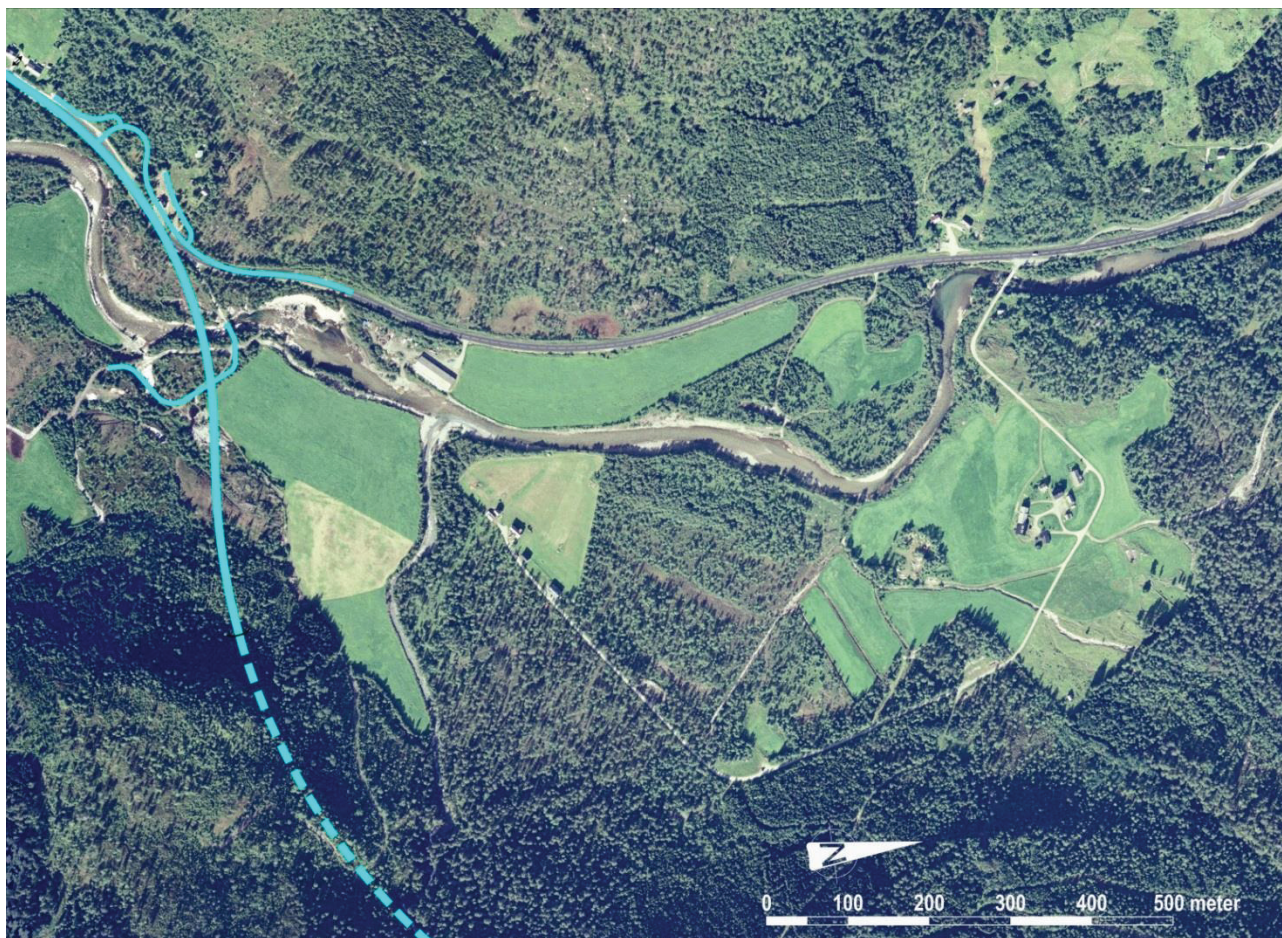
Innhold

0. SAMANDRAG	3
1. OMTALE AV PLANPROSESSEN.....	5
2. INNKOMNE MERKNADER VED PLANOPPSTART	6
2.1. OFFENTLEGE ETATAR	6
2.2. PRIVATE, AURLAND KOMMUNE	8
2.3. PRIVATE VOSS	10
3. MERKNADER TIL FORPROSJEKT FYRE.....	15
4. VURDERINGAR HYLLAND.....	18
4.1. SAMANLIKNING AV LØYSINGANE	19
4.2. TILRÅDING.....	20
5. ANDRE OVERORDNA LØYSINGAR	21
6. OPPSUMMERING	23
6.1. PLANPROGRAMMET.....	23
6.2. FORPROSJEKT FYRE.....	23

0. Samandrag

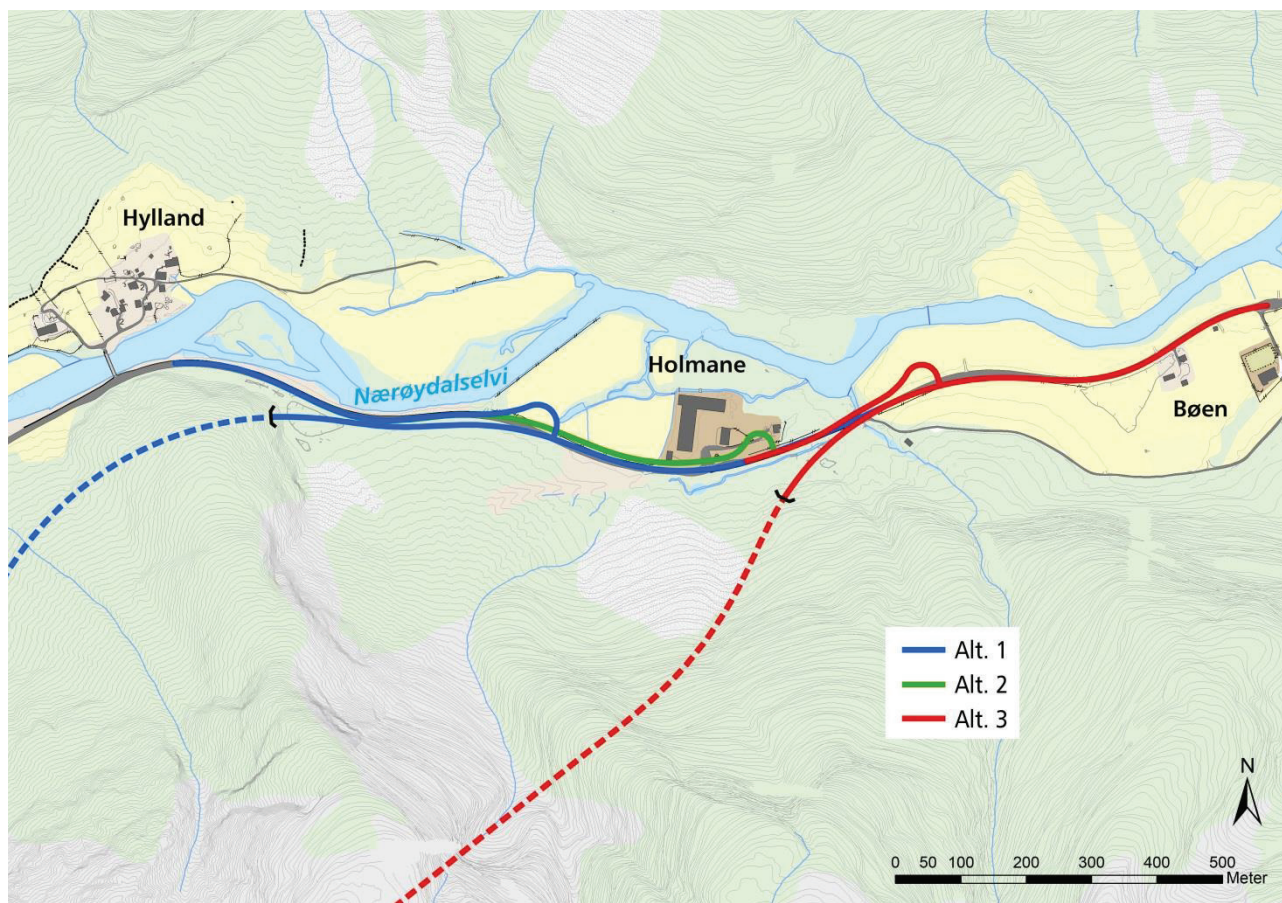
Dette dokumentet oppsummerer merknader ved oppstart av planprosjektet E16 Skredsikring Nærøydalen og Statens vegvesen sine kommentarar til dei. På grunnlag av innkomne merknader vil vi ikkje tilrå endringar i sjølve planprogrammet.

Vi har og fått inn merknader til eit forprosjekt for val av alternativ i Voss kommune. Statens vegvesen meiner det er liten skilnad mellom alternativa, men kan ikkje sjå at vidare utgreiing og detaljering vil gi betre grunnlag for val. Vi vil derfor tilrå at reguleringsplan m/konsekvensutgreiing vert utarbeidd for berre eitt alternativ. Ut frå kostnader og transportfunksjon er alt. 2 det beste alternativet, men ut frå ei totalvurdering der vi og tek omsyn til landskapsinngrep og til jordbruk vil Statens vegvesen tilrå at alt. 5 blir valt.



Figur 0.1 Tiltrådd alt. 5, Tunnel sør for Flatland

Også i Aurland kommune har vi på grunnlag av innkomne merknader sett på alternative løysingar. Med atterhald om merknader vi får ved melding om utviding av planområdet vil vi tilrå ein lengre tunnel med påhogg i område ved den gamle kjøkenfabrikken, alt. 3 Denne vil gi redusert veglengde og mindre konflikt med omsyn til hjort. Dette fører til at vi må utvide planområdet.



Figur 0.2 Vurderte løysingar på Hylland. Alt. 3 er førebels tilrådd.

Med dei tilrådde løysingane i begge kommunar vil ein ny tunnel bli om lag 6,7 km lang.

Saka blir no sendt til kommunane. Dei skal vedta planprogram og løysing i sin kommune. Dette vil truleg skje i mars månad. I Aurland kommune vil vi ha fått inn merknader til utviding av planområdet og vurdert dei før endeleg vedtak. Etter vedtak av planprogram og om val av løysing vil det bli utarbeidd reguleringsplan m/konsekvensutgreiing. Utkast til plan vil truleg bli sendt på høyring seint på hausten, slik at endeleg plan kan vedtakast av kommunane vinteren 2015.

1. Omtale av planprosessen

Det vart meldt oppstart av planarbeid i juli 2013, og utkast til planprogram var på høyring i tida 15. juli – 13. september. I denne perioden var det ope møte på Haugsvik 29. august.

Som signalisert i planprogrammet har det vorte utarbeidd eit forprosjekt for val av løysing i området Fyre/Sleen i Voss kommune. På grunnlag av innspel ved planoppstart har 5 alternativ vore vurdert i dette forprosjektet. Forprosjektet har vore på høyring i perioden 19. desember – 17. januar, og i denne perioden var det ope møte på Haugsvik 8. januar 2014. Vår handtering av løysingane i Voss kommune vart diskutert i møte i Planforum i Hordaland 26. november.

Som følge av innspel frå grunneigarar ved planoppstart vart det halde ei synfaring på Hylland 31. oktober der grunneigarar, Aurland kommune, NVE og Fylkesmannen si Miljøvernabdeling var med i tillegg til Statens vegvesen. På grunnlag av dette har vi sett nærare på løysing på Hylland, dette er omtalt i kap. 4.

I samband med synfaringa 31. oktober var NVE med Statens vegvesen på synfaring ved alternative brukryssingar i Voss kommune.

Vidare prosess er at dette dokument blir sendt over til Voss og Aurland kommunar for handsaming. Dei skal vedta planprogrammet, og velje kva løysing det skal utarbeidast reguleringsplan for.

Utkast til reguleringsplan vil truleg bli sendt på høyring seint på hausten, slik at reguleringsplan kan vedtakast av kommunane vinteren 2015.

2. Innkomne merknader ved planoppstart

2.1. Offentlege etatar

2.1.1. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane

Dei meiner at planprogrammet i all hovudsak har med dei tema som er viktige og relevante å vurdere/utgreie nærare når det gjeld natur- og miljøfag. Dei ser det som svært viktig at overskotsmassane frå prosjektet vert handterte på ein plan- og miljømessig god måte, og støtter vurderinga av at det vil vere svært vanskeleg å deponere massar aust for tunnelen i Aurland. Prosjektet vil ikkje gi dei største inngrepa i Aurland, men det er likevel viktig at det vert lag vekt på god landskapstilpassing av inngrepa i Aurland.

Dei oppmodar om at ein unngår å bruke produktive jordbruksareal til permanent eller mellombels massedeponi, eller som riggområde. Planprogrammet har elles med dei problemstillingar som er viktige å vurdere i forhold til landbruksinteressene.

Dei minner om at det ved utarbeiding av plan skal gjennomførast ROS-analyse. Dette arbeidet skal gjerast systematisk og må ikkje vere for avgrensa. ROS-analysen må vurdere konsekvensar av klimaendringar, og funn og tilrådingar frå analysen skal bli innarbeidde i planen.

Dei vil ta nærare stilling til arealdisponeringa i samband med planframlegget med konsekvensutgreiing.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning, og skal prøve å følgje opp dette på best mogleg måte i vidare planlegging. Det vil ikkje vere mogleg å byggje tiltaket utan inngrep i dyrka mark, men vi har som mål å bruke overskotsmassar til m.a. å etablere ny dyrka mark.

2.1.2. Fylkesmannen i Hordaland

Frå deira side er ivaretaking av dyrka mark og val av område for massedeponi som vil få mest merksemd. Planane må sikre at minst mogleg dyrka mark vert nedbygd. Ved område for massedeponi må det takast stort omsyn til landskap og naturverdiar. Planane må og sikre mot forureining frå avrenning både i anleggsfasen og frå eit framtidig deponi.

Dei minner om at konsekvensane reguleringsplanen har for naturmangfaldet skal vurderast, og at dette må kome tydeleg fram i planarbeidet.

I ROS-analysen må ein nytte akseptkriterium som er i tråd med byggtknisk forskrift (TEK10). Ein må sjå på risiko både innanfor og utanfor planområdet.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning, og skal prøve å følgje opp dette på best mogleg måte i vidare planlegging. TEK10 har akseptkriterium for skredsikring av bygningar som vi vil følgje opp om det blir aktuelt. TEK10 har ikkje akseptkriterium for veganlegg.

2.1.3. Hordaland fylkeskommune

Dei har planfagleg innspel om at konsekvensutgreiinga bør vurdere alle alternativ ved Fyre og liggje til grunn for det endelege valet av trase.

Dei peiker på at Øvsthusdalen og området kring Stalheim er registrert som regionale friluftsområde med svært høg verdi. Det er viktig at inngrep ikkje stenger for friluftssinteresser eller gjer visuelle

landskapsmessige konsekvensar som minkar friluftssopplevinga. Landskapsomsyn må vege svært tungt i alle val i planprosessen. Det er ikkje kjente funn av automatisk freda kulturminne i planområdet. Men det er fleire kjente funn på gardane lenger inn, og dei stiller krav om arkeologisk registrering av vegalternativet. Landbruk og turisme er dei viktigaste næringane i planområdet. Tilkomst til Jordalen og Stalheim hotell, og om landskapsendringar gir konsekvensar for attraktiviteten til Stalheim hotell og Nærøydalen som turistdestinasjon må kome med i konsekvensutgreiinga.

Vidare planarbeid må ta omsyn til busstrafikken. Det er viktig å få tilrettelagt haldeplass ved tunnelpåhogga på begge sider for å sikre ein god overgang frå privatbil til kollektivtransport. Fylkeskommunen ser det som mest aktuelt å nytte ny E16 som kollektivtrase. Hordaland fylkeskommune ser det som utfordrande dersom dagens E16 blir nedklassifisert til fylkesveg, med tanke på at dagens utfordringar om tunnelsikkerheit og skredsikring framleis vil gjelde.

Dersom vesentlege regionale og nasjonale interesser som kulturminne, landskap og friluftsliv ikkje blir ivaretatt i planen kan Hordaland fylkeskommune vurdere å fremje motsegn.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning, og skal prøve å følgje opp dette på best mogleg måte i vidare planlegging.

Når det gjeld merknaden om konsekvensutgreiing for fleire alternativ på Fyre vil vi peike på tydelege signal frå både tidlegare og noverande regjering om at det er eit sterkt ønskje om å redusere tida ein bruker på planlegging. Vi har i dette prosjektet prøvd å følgje opp dette ved å leggje opp til å gå rett på reguleringsplan. Sjølv om det i planprosessen no har kome enda fleire alternativ i Voss kommune ønskjer vi framleis å gjere dette. Vi meiner at alternativa kan vurderast ut frå føreliggjande kunnskap og enklare vurderingar enn i ei full konsekvensutgreiing. Dette var og konklusjonen i møte med m.a. fylkeskommunen i Planforum 26.11.

Merknadene elles meiner vi er ivaretatt i kap. 4 i utkast til planprogram, og vil følgje desse opp. Vi vil ha dialog med fylkeskommunen om arkeologiske registreringar i løpet av neste vår/sommar.

2.1.4. NVE

Dei peiker på at planområdet i stor grad ligg innanfor nedslagsfeltet til det verna vassdraget Nærøydalselvi. I planen sin tekstdel skal det gå fram korleis dei rikspolitiske retningslinjene for verna vassdrag er følgt opp i planen.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning, og skal prøve å følgje opp dette på best mogleg måte i vidare planlegging.

2.1.5. Direktoratet for mineralforvaltning

Planforslaget sine ulike trasear råkar anortosittførekomstene i området. Desse er av Norges geologiske undersøkelse (NGU) karakterisert som industrimineralførekomster av nasjonal verdi. Dei meiner at tunnelmassar frå førekomsten bør nyttast i pågåande industrimineralproduksjon i Jordalsnuten og ikkje leggjast i permanent deponi. Det er viktig at ein vurderer prosjektet sin vurdering på mineralførekomsten.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning, og skal prøve å følgje opp dette på best mogleg måte i vidare planlegging. Vi meiner merknaden er ivaretatt i kap. 4 i utkast til planprogram.

2.1.6. Forsvarsbygg

Planområdet ligg til dels innanfor Forsvaret sitt skyte- og øvingsfelt. Massedeponi eller andre tiltak innanfor skyte- og øvingsfeltet vil vere utfordrande med tanke på operativ bruk av området. Forsvaret har og klare bruksrettar til feltet, og kan setje avgrensingar til kva ein kan tillate i området. Dei er i utgangspunktet negative til plassering av eit massedeponi innanfor grensene til skyte- og øvingsfeltet.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Om vi, av andre omsyn, vurderer at deponi innanfor skyte- og øvingsfeltet kan vere aktuelt vil vi ta kontakt med Forsvaret for å avklare dette før vi utarbeider eit planutkast.

2.1.7. Nordfjella og Fjelheimen villreinnemnd

Vegtrase kjem ikkje innom villreinområdet, og ligg i god avstand til reinen sitt leveområde.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning.

2.1.8. Voss kommune, brannvernet

Brannvernet føreset at retningslinjer for saksbehandling av brann- og elsikkerheit i vegtunnelar utarbeidd av DSB og Vegdirektoratet vert lagt til grunn for planprosessen, dei viser spesielt til kap. 3 om samarbeid mellom tunneleigar og brannmyndighet.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Dette vil bli følgt opp i vidare arbeid med ROS-analyse.

2.2. Private, Aurland kommune

2.2.1. Nærøy Vel

Dei peiker på at det er mye hjort i området der tunnelmunningen er tenkt plassert, og at det er viktig at minst mogleg matjord blir bygd ned.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Vi vil følgje opp opplysningane om hjort, og har som mål å unngå unødige inngrep i dyrka mark. Vi viser og til kap. 4.

2.2.2. Luna Industri

Dei peiker på at det planlagde tunnelpåslaget ved Hylland er i same område som Luna Mineral AS og Luna Industri AS har rettigheter til uttak av anortositt. Planen må ta omsyn til at det kan kome underjordisk gruvedrift i fjellet her.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. I tråd med planprogrammet vil vi vurdere korleis tiltaket råkar anortosittførekomen i fjellet.

2.2.3. Nils Hylland, 61/2 og 3 i Aurland

Det planlagde tunnelpåhogget er på hans eigedom, på Grisavodlen. Han meiner at planområdet må utvidast ned mot Skjerping, og at ein bør vurdere å flytte tunnelpåhogget til eit bergområde aust for fabrikk. Om ein går med tunnel frå Fyre til Flåm vil ein og spare det vesle arealet som er att i Nærøydalen for fleire inngrep.

Slik planane er no må ein fjerne store mengder lausmassar for å få plass veg frå tunnelmunningen, og det må og lagast tilkomst til skogteigane sør for ny veg. Ved tunnelmunningen er det fare for skred. Vegstrekninga mellom tunnelen og fabrikkjen er svært utsett for ising vinterstid, det er oftare glatt her enn i resten av dalen. Det har vore mange alvorlege utforkøyringar her. Det er mye hjort ved Grisavodlen.

Han peiker og på at ei oppfylling på sørsida av elva vil redusere flaummagasinet der. Da vil flaumvatn bli pressa over elva over på hans eigedom.

Han ønskjer ei felles synfaring på staden for grunneigarar, vegvesen og vassdragsvesen.

Statens vegvesen sin kommentar

Merknaden er følgt opp med ei synfaring i området 31. oktober, der både grunneigarar, Aurland kommune, NVE og Miljøvernavingdelinga hos Fylkesmannen var med i tillegg til Statens vegvesen. På grunnlag av denne synfaringa har vi sett på alternative løysingar, jfr. kap. 4.

2.2.4. Gjermund Teigen, 61/5 i Aurland

Det planlagde tunnelpåhogget i Hyllandshovden kjem i nærområdet til hans eigedom, der han har slåttemark, beite, hjortejakt og laksefiske. Tunneldriving og omlegging av veg vil gi ei stor forringelse av desse aktivitetane, og han ønskjer det ikkje der. Han peiker og på skredfare rett ved påhogget, og at plasseringa vil øydelegge eit flott område i verdsarvområdet. Det bør vere eit fellesmøte med grunneigar, verdsarvparke, landsbruksetat, NVE og geologar for å sjå på dette.

Han er og eigar av eigedomen 60/3, som opp gjennom tida har mista mye areal til Statens vegvesen og Aurland kommune. Dette gir ei utarming av garden, han har ikkje råd til å miste meir i næring der marginane er veldig små for å overleve.

Statens vegvesen sin kommentar

Jfr. vår kommentar til merknad frå Nils Hylland har vi sett nærare på løysingar i dette området i kap. 4.

2.2.5. Nils Oskar Fardal, 61/1 i Aurland

Tilkomsten til eigedomen blir øydelagt av tunnelinnslaget. Det må lagast ny tilkomstveg som må vere framkomeleg for lastebil/stor traktor m/hengar slik eksisterande veg er.

Om det blir fylt massar på på elvesida av vegen eller vegen blir flytta mot elva, må det plastrast vidare på begge sider av elva mot Hylland bru, fordi området er eit vannmagasin, og utfylling vil endre retning for elva. Planområdet bør utvidast ned til Hylland bru.

Det er mange halvferdige jobbar mellom fabrikkjen og grensa Hordaland/Sogn og Fjordane som vonleg blir tatt med i planane, t.d stikkrenne som er mur att og grensekuler som er fjerna. Grensemerker her må sikrast før oppstart, og eigedomsopplysningar i eks. kart er sannsynlegvis ikkje rett.

Han ønskjer felles synfaring med grunneigarar, vegvesen og NVE.

Statens vegvesen sin kommentar

Jfr. vår kommentar til merknad frå Nils Hylland har vi sett nærare på løysingar i dette området i kap. 4.

2.3. Private Voss

2.3.1. Voss bonde- og småbrukarlag

Dei har eit landsbrukspolitisk mål om at dyrka og dyrkbare areal må vernast mot utbygging. Dei viser til at Fylkesmannen i Hordaland og har eit mål om at ein bør unngå utbygging av m.a. vegar på dyrka mark, og at dette er nedfelt i St.meld. 9 (2011-12) Landbruks- og matpolitikken. Vern av dyrka og dyrkbar jord må derfor vege tyngst ved val av trase og planlegging av tiltak.

Ut frå dette meiner dei at framlagte alt. 1 og 2 er uaktuelle. Dei meiner at ei linje tilnærma alt. 3 er betre.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi har og som mål å forbruke så lite dyrka mark som mogleg. Jfr. planprogrammet håper vi å bruke overskotsmassar slik at vi kan erstatte evt. areal som vil gå i samband med utbygginga.

Merknaden om alt 1 og 2 blir teke til etterretning. Pga. standardkrav vil ei utbygging i samsvar med alt. 3 og ta ein del dyrka mark, da eks. E16 vil bli heva og retta ut, og det må byggjast ein del parallelle vegar for å redusere talet på avkjørsler.

2.3.2. Stalheim Landskapsark

Stalheim landskapsark er ein samanslutnad av lag, organisasjonar og næringsliv i området Stalheim/Haugsvik. Punktvis har dei følgjande merknader:

1. Planområdet bør utvidast til Oppheimsvatnet. I samarbeid med Voss kommune er det opparbeida ei flott badestrand i enden av vatnet. For å gjere området enda betre trengst det stein. Det er og ønskjeleg å binde saman badestranda med vegvesenet sin rasteplass på Kvamme, og få laga til eit felles toalett ved bade plass/rasteplass.
2. Overskotsmassar kan og nyttast til å byggje gang-/sykkelveg fram til Oppheimsvatnet.
3. Ny E16 bør gå heilt fram til Brandsetkrysset. Vegen er svingete og dårleg frå Sleen, og det er ei farleg avkjøring til Haugsvik camping.
4. Stalheim landskapsark meiner at ein framtidig veg frå Stalheim til Oppheim bør liggje sør for Haugsvik og Oppheimsvatnet. Tunnel no må ta omsyn til dette.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi kommenterer merknaden punkt for punkt.

1. I samband med vurdering av massedeponi vil vi sjå om det kan vere aktuelt å nytte massar til bade plass. Vi vil i så fall melde planstart for det aktuelle området.
2. Vi vurderer det slik at å byggje g/s-veg er lite aktuelt som massedeponi. Det vil gå med lite massar til ein høg kostnad.
3. Da dette er eit skredsikringsprosjekt ønskjer vi å avgrense strekninga der vi byggjer ny veg så mye som mogleg. Ut frå at det er ein skarp sving aust for Sleen der det har skjedd fleire ulykker vil vi likevel byggje ny veg fram til Slænsvegen, uavhengig av val av alternativ. Det er ikkje registrert ulykker med personskade vidare mot Brandsetvegen, og vi ønskjer ikkje å byggje ny veg på denne strekninga.
4. Vi har som klar føring for vårt planarbeide at det allereie er ein vedteken kommunedelplan frå Skulstadmo til Vinje som har avklart at E16 skal gå fram til nordsida av Oppheimsvatnet i Oppheim. I samband med planarbeidet vurderte ein grovt ein framtidig trase på sørsida av Oppheimsvatnet, men valet vart altså at E16 skal gå på nordsida av Oppheimsvatnet.

2.3.3. Anne-Marie Algaard, 338/5 i Voss

Ho viser til ope møte i Haugsvik ungdomshus. Ho ønskjer at tunnelmunningen kjem så nær Stalheimstunnelen som mogleg. Av alternativa som var presentert på møtet er da alt. 3 det beste.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning.

2.3.4. Inger K Fyrde/Terje Nilsen, 338/7 i Voss

Dei viser til ope møte i Haugsvik ungdomshus. Alt. 1 som var framlagt der går gjennom deira hytteeigedom, og dei kan ikkje akseptere dette alternativet. Dei ønskjer heller ikkje ei evt. justering der vegen kjem svært nær hytta.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Vi er samde i at ei justering for å unngå hytta fysisk ikkje er aktuelt. Om dette alternativet blir valt vil konsekvensen vere ein innløyning av hytteeigedomen. Dette momentet vil vere med i vurderingane ved val av alternativ.

2.3.5. Annlaug Berit Fyrde og Morten Samskott, 338/1 i Voss

Dei har og merknader ut frå alternativ som vart presentert på ope møte på Haugsvik.

Dei ser alt. 1 og 2 som uaktuelle av jordvernsyn. Alt. 4 tar og ein del dyrka mark, og det er mange hjortetrakk på tvers av ny veg. Alt. 3 med påhogg nær Stalheimtunnelen er etter deira meining det beste alternativet.

Dei kan ta i mot tunnelmassar.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Når det gjeld deponi av tunnelmassar kan dette vere aktuelt, og vi vil ta kontakt med grunneigar for meir avklaring og detaljering av kor dette er tenkt.

2.3.6. Leif Inge Hauge, 327/2 i Voss

Han har ca. 40 dekar dyrka mark (myr) på begge sider av eks. E16. Han har ønskje om å heve dyrka mark, og kan ta i mot tunnelstein.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Eigedomen ligg noko vest for vegtiltaket. Vi vil ta kontakt om vi vurderer området som aktuelt for massedeponi.

2.3.7. Felles merknad; Per-Ove Pedersen (331/5), Odd-Jan Møen-Stalheim (331/8), Thor Åge Stenestø (331/12), Ritwa og Ronny Utne (331/14)

Merknaden er felles for 3 hytteeigedomer og ein eigedom med eit nedbrent gardshus. Det er søkt om ny oppføring av gardshus, og løyve er gitt 50 m frå eks. E16. Statens vegvesen må ta omsyn til dette i planane.

Ny veg vil gi inngrep inn mot eigedomane. Dei meiner det finst alternativ som ikkje råker hytter/bustader, t.d å leggje vegen inn mot foten av fjellet mot vegen til Brandsetdalen. Av dei aktuelle alternativa ser dei på eit alternativ som kryssar elva rett sør for hyttene som det beste. Krysset må da flyttast til vest for hyttene, helst til der Slænsvegen kjem inn på E16 i dag. E16 må trekkast så nær elva som mogleg.

Det er og avløpskum og brønn som ein må ta omsyn til ved bygging av ny E16. Det må byggast ny tilførselsveg og parkering om eks. anlegg blir råka. Som støyskjerming kan dei ønskje seg ein voll mellom ny E16 og eigedomane.

Statens vegvesen sin kommentar

Når det gjeld veglinje ønskjer vi å avgrense tiltaket mot vest da dette er eit skredsikringsprosjekt. Andre linjer sør for elva vil gi lengre ny E16, og ved tilknytning til eks. E16 lengre vest er det og svært vanskeleg å unngå bustad- eller hytteeigedomar eller store areal med dyrka mark. Vi ser ikkje på eit nytt kryss ved Slænsvegen som ei god løysing. Eit slik kryss vil ta ein del dyrka mark og krevje breiare veg med meir trafikk svært nært eit bustadhus.

Vi tek merknaden elles til etterretning, og vil følge opp innspela i vidare planlegging.

2.3.8. Thor Åge Stenestø, 331/12 i Voss

I samband med ny E16 kan det vere aktuelt med tiltak inn til om lag 5 til 10 m frå gjerdet inn mot uteområdet på hytteeigedommen. Dette vil øydelegge hytteidyllen fullstendig. Dei har nyleg investert i eit kostbart tilbygg på hytta. Dei ønskjer at det blir vurdert å løyse inn eigedommen.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi vil i det vidare planarbeid prøve å tilpasse planane slik at dei negative konsekvensane for eigedommen blir redusert. Vi har som mål å kunne få til ei bra løysing der innløyising ikkje er nødvendig.

2.3.9. Lars Steinarsson Sleén, 331/1 i Voss

Av dei framlagde alternativa på ope møte på Haugsvik ser han på alt. 4 som det beste, om ein flytter tunnelpåhogget mot syd. Det viktigaste er å skåne mest mogleg av dyrka mark. Vinelva som ligg i traseen for alt. 4 flaumar vår og haust og, kan ha med seg mye lausmassar frå Øvsthusdalen. Han kan tilby areal til massedeponi/riggområde vest for eks. E16 på sin eigedom.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden om linjeval til etterretning. Det skisserte alternativet er no med i forprosjektet som alt. 5.

Areal for massedeponi/riggområde kan vere aktuelt, vi vil i så fall kontakte grunneigar. Deponi i området sør for elva må og avklarast med Forsvaret.

2.3.10. Asbjørn Lunde, 329/1 i Voss

Han tar gjerne i mot tunnelmassar om det er aktuelt.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Eigedommen ligg litt vest for vegtiltaket, men om vi vurderer dette som eit interessant område vil vi ta kontakt med grunneigar.

2.3.11. Ivar Rokne, 331/9 i Voss

Han har ein hytteeigedom i området der vi avsluttar vegtiltaket ved Sleén. Sjølv om hytta er utbetra dei siste åra er han villig til å avstå eigedommen, slik at inngrepa til bustad på andre sida av vegen blir mindre.

Statens vegvesen sin kommentar

På grunn av omsynet til elva er det avgrensa kor langt inn i eigedommen 331/9 vi kan leggje ny E16. Vi vil vurdere dette nærare i planarbeidet, men slik vi ser det no er ikkje innløyising av eigedommen aktuelt.

2.3.12. Adv. Sjur Vinje på vegne av Reidar Sleen, 331/3 i Voss

Adv. Sjur Vinje har sendt merknad på vegne av Reidar Sleen, eigar av 331/3.

Ei utviding av vegen oppover forbi eigedommen vil ha negative verknader, bustad er allereie nær vegen. Ei utviding mot elva vil kunne øydeleggje vassforsyning for tre eigedomar, det går vassleidning under vegen i området. Det er nødvendig å ha kjøretilkomst til pumpehus ved elva.

Støy vil vere over dei vanlege grensene, og han meiner at støytiltak er nødvendig. Vedlagt er brev til grunneigar i ein tidlegare sak i 2011 om støytiltak på eigedomen.

Statens vegvesen sin kommentar

Vegen vil bli utvida forbi eigedomen. Vi vil prøve å leggje vegen så nær elva som mogleg, men ein del av utvidinga vil bli på oppsida mot bustad. Vi vil kartlegge vassforsyning nærare før bygging, og vil vurdere tilkomst til denne.

Vi vil gi tilbod om støytiltak i tråd med gitte reglar. Ved vurderinga i 2011 vart tiltak vurdert ut frå Forureiningslova, som har strengare krav for tiltak enn reglane når vi byggjer ny veg. Det er sannsynleg at vi vil tilby støytiltak som følgje av vegtiltaket.

2.3.13. Bjarne Skjervheim

Han har nokre punktvis merknader.

1. Statens vegvesen driver ei uheldig bit for bit planlegging. Strekninga frå Haugsvik til Oppheim på 4 km er ikkje med i planprogrammet.
2. For eit område i Oppheim vart det meldt planarbeid i 2011, men dette blir ikkje gjennomført på normal måte med konsekvensutgreiing.
3. Han ber om at eit brev til planarbeidet i Oppheim med krav om at planarbeidet skal gå heilt til Nærøydalen blir handsama som merknad til denne planen.
4. Oppheim og Haugsvik er to små bygdentra basert på jordbruk, handel og turisme. Om ny gjennomfartsveg blir lagt parallelt med noverande E16 vil desse grendene vere øydelagt for all framtid.

Han meiner og at ein tunnel frå Nærøydalen til Vinje bør vurderast.

Statens vegvesen sin kommentar

Merknaden går på overordna planlegging og omsyn utanfor det området der vi har meldt planstart. Vi vil kort kommentere merknaden.

Det er mogleg at planlegginga i dag blir bit for bit. Men vi må styre knappe planressursar inn på dei prosjekta som har løyvingar. Denne planen gjeld eit skredsikringsprosjekt i Nærøydalen. Det er noko over 6 km frå der vi avsluttar vegtiltaket ved Sleen til Oppheim. Det er pr. i dag ikkje signal om løyvingar dei næraste åra på strekninga frå Skulestadmo mot Vinje, og vi kan derfor ikkje prioritere planlegging på strekninga. Samtidig er det, jfr. vår kommentar til merknad frå Stalheim landskapspark, vedteken kommunedelplan som klargjør at vegen skal gå fram til nordsida av Oppheimsvatnet i Oppheim. Det vart gjort ei grov vurdering av veg på sørsida av Oppheimsvatnet, men valet var at vegen skal liggje på nordsida.

Det er ikkje rett at det er normalt med konsekvensutgreiing for reguleringsplanar. Konsekvensutgreiing skal berre gjennomførast for særskilte tiltak som ikkje er klarlagt i kommuneplan, og, ut frå gitte kriterier, har ein særskilt stor verknad på samfunn og miljø.

Vi ser på ein tunnel frå Nærøydalen til Vinje som lite aktuell. Denne vil bli om lag 17 – 18 km og gi vesentleg høgare investerings- og driftskostnader enn det prosjektet vi no planlegg, jfr og kap. 5.

2.3.14. Per Anders Tveite, 330 1 og 3 i Voss

Han eig m.a. eit område som grensar inn til E16 på sørsida rett vest for Sleen. Dette arealet er eigna til deponi av massar. Massar kan evt. mellomagrast over eit lengre tidsrom til bruk i andre prosjekt, men han er og interessert i utbetring av eigedomen til landsbruksfremål.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Dette kan truleg vere eit interessant område for oss, og vi vil i så fall ta kontakt med grunneigar for å avklare detaljar. Deponi i området må og avklarast med Forsvaret.

2.3.15. Roger Olav Stalheim, 332 1-3 i Voss

Han peiker på at det er kvit anortositt i fjellet, dette er ein verdifull ressurs. Han foreslår derfor at overskot av stein som vegvesenet ikkje nyttar blir kjørt til Gudvangen Stein, og at grunneigarane får inntekt av dette, heilt eller delvis.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Vi er merksame på at det er anortositt i fjellet, og har i planprogrammet teke inn at det skal gjerast ei utgreiing rundt dette. Dette gjeld både rettar til massane og bruk av dei.

2.3.16. Anders Handal Tveite, 330 2 i Voss

Han eig m.a. eit område som grensar inn til E16 på sørsida rett vest for Sleen. Dette arealet er eigna til deponi av massar.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Dette kan truleg vere eit interessant område for oss, og vi vil i så fall ta kontakt med grunneigar for å avklare detaljar. Deponi i området må og avklarast med Forsvaret.

3. Merknader til forprosjekt Fyre

Etter at forprosjektet for løysing på Fyre vart sendt på høyring har vi fått inn nokre supplerande merknader.

3.1.1. Svein, Knut, Ivar og Knut-Arne Rokne, 331/9 og 10 i Voss

Dei peiker på at tilkomst til eigedomane ikkje er viste i forprosjektet, dei ønskjer at same tilkomst skal nyttast etter at E16 er utvida. Utviding av E16 kan kome i konflikt med eks. brønnen til 331/10, dette må bli erstatta. For 331/9 vil det bli auka støy. Dei ønskjer derfor innløysing av eigedomen, evt. flytting av bygning. Utvidinga av E16 vil gi redusert bruks- og marknadsverdi. Overskotsmassar bør brukast til å etablere ein støyreducerande voll forbi eigedomane.

Statens vegvesen sin kommentar

Tilkomstar til enkelteigedomar vil vi sjå nærare på i vidare planlegging. Vi legg til grunn at dei som har tilkomst i dag og skal ha ein tilkomst i framtida, men ikkje alltid på same stad. Støy vil bli handsama etter gjeldande reglar. Vi har som mål å lage ei løysing forbi desse eigedomane som ikkje gjer innløysing av bygning nødvendig. Støyvoll kan vere eit alternativ som må vurderast i samband med detaljering av evt. støytiltak.

3.1.2. Ritwa og Ronny Utne og Per Pedersen, 331/5 og 14 i Voss

I samband med planoppstart sendte dei felles merknad med dei andre eigarane i området, jfr. kap. 2.3.7, denne står fortsatt ved lag.

Alle 5 alternativ vil i større eller mindre grad gi konsekvensar for eigedomane. Alle alternativa vil ta areal frå 331/5, og låven og garasjen på eigedomen må rivast. Dette er ikkje nemnt i planmaterialet, men må takast omsyn til ved seinare utrekning av kompensasjon. Dei peiker på nytt på borehol i nordaustre del av 331/14 som dei er redd for at kan bli forringa ved sprengingsarbeid. Tilkomstveg og parkeringsplassar må bli erstatta.

Alt. 1-3 fører til at vegen kjem nærare eigedomane og truleg vil gi litt meir støy enn i dag. Desse alternativa vil gi minst konflikt mot deira eigedomar. Alt. 4 og 5 vil gi eit kryss nært eigedomane. Krysset må nyttast av alle som skal til Stalheim hotell, eit stort tal bussar i sommarhalvåret. Akselerasjon frå bussane vil gi auka støy. Dette vil for deira eigedomar truleg vere litt mindre merkbar i alt. 4 med kryss litt lengre nord i enn alt. 5. Ved val av alt. 5 vil nytt kryss vere mest synleg frå eigedomane. Dei ønskjer at krysset blir flytta lengre mot Slænsvegen, men er klar over at dette vil gi ulempe for bustad i det området. Alt. 4 og 5 vil og gi tunnelmunning retta mot eigedomane, som kan gi ekstra støy.

Samla meiner dei at alt. 4 er noko betre for deira eigedomar enn alt. 5, men dei er klar over at alt. 4 er det verste for eigedomen 331/12. Ved val av alt. 4 og 5 er det viktig med tett dialog med grunneigarar ved utforming av detaljar.

Huset på 331/5 skal byggjast opp etter brann, og det er gitt løyve til oppføring 50 m frå midtlinja på eks. E16. Dei lurar på om det er krav om 50 m avstand og frå vegen til Stalheim. Huset har dei siste åra vore fritidsbustad, men har i alle år tidlegare vore bustad. Dagens eigar har planar om å bruke det som bustad når dei blir pensjonistar, og vil derfor byggje bustad. Dei skjønner at det er andre krav til støyskjerming for bustader enn for hytter. Når huset skal byggjast til våren ønskjer dei at støyskjerming kan kome på plass med ein gong. Tidlegare hus hadde reinseanlegg med slamkum som no vil bli øydelagd av ny veg. Planen var å nytte denne og for ny bustad. Det er ein fordel at dette og kan vere på plass når ein byggjer ny bustad. Dei ønskjer dialog om støy og slamkum så raskt som mogleg.

Når det gjeld støyskjerming ønskjer dei at overskotsmassar kan nyttast til ein støyvoll på framsida av eigedomane.

Dei ber om at det blir teke mest mogleg omsyn til deira eigedomar i vidare planlegging.

Statens vegvesen sin kommentar

Merknader rundt val av alternativ tek vi til etterretning. Vår tilråding ut frå ei total vurdering av alle konsekvensar er omtalt i kap. 6.2. Vi er samde i at det, uansett val av alternativ, vil vere detaljar ved desse eigedomane som må løysast i nærare dialog når alternativ er valt. Tilkomst, parkering og utforming av støytiltak vil vere nokre tema ein må sjå på.

Når det gjeld nytt hus på eigedomen 331/5 er byggjeløyve gitt 50 m frå eks. veg, og dette må vi forhalde oss til ved utforming av nytt anlegg, og vi må akseptere at huset blir liggjande innanfor nye byggjegranser. Ved oppføring av huset må ein følgje retningslinjene og ha nødvendige støytiltak for situasjonen i dag. Vi ser at det kan vere nyttig å ha dialog mellom mogleg skilnad til støykrav ved ny situasjon og til avløp, og vil ta initiativ til dialog om dette når alternativ er valt.

3.1.3. Lars S Sleen, 331/1 i Voss

Han har ein stor landbrukseigedom på begge sider av dagens E16, som vil bli råka uavhengig av alternativ. For drifta av eigedomen vil alt. 5 vere det beste. Det går vekk lite jord og transportlengda blir som i dag. Alt. 1,2 og 3 vil gi lengre transportveg internt på eigedomen.

Forsvaret si avtale om skytefelt på eigedomen går ut i mars 2018.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Vi viser til kap. 6.2 for vår tilråding av alternativ ut frå ei totalvurdering.

3.1.4. Inger Kirsten Fyrde og Terje Nilsen, 338/7 i Voss

Dei viser til tidlegare merknad, jfr. kap.2.3.4. Dei kan ikkje akseptere ein trase som gir innløyning av hytta (alt. 1).

Dei peiker på at det i planprogram og forprosjekt er gitt delmål:

- *Vegen skal utformast slik at det ikkje oppstår uakseptable konflikter i høve til verdsarvområde Vestnorsk Fjordlandskap, delområde Nærøyfjorden, og Nærøyfjorden landskapsvernområde.*
- *Valt trasé skal, så langt det er mogleg, ta omsyn til naturmiljø-, kulturmiljø-, nærmiljø/friluftslivs-, landbruks- og mineralressursinteressene i området.*

Val av alt. 1 vil gi inngrep like ved Nærøyfjorden landskapsvernområde, og stettar ikkje delmålet. Alt. 4 og 5 ligg lengre frå verdsarvommet og delar ikkje landskapsrommet slik som alt. 1 og 2. Alt. 4 og 5 oppfyller derfor delmåla som er gitt.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi er samde i vurderinga av at alt. 4 og 5 vil ha mindre konflikt i høve til verdsarvområde enn alt. 1, 2 og 3. Vi vurderer det slik at det er alt. 3 som har størst konflikt, men meiner at heller ikkje den er uakseptabel. Som det går fram av planprogram er det og gitt andre delmål, og for alt. 4 er det større konflikt opp mot naturmiljø enn for dei andre alternativa. Med sin lange tunnel er alt. 5 det alternativet som best oppfyller måla, men dette alternativet har truleg ein litt høgare kostnad enn dei fleste andre alternativa.

Vi tek elles merknaden til etterretning, og viser til kap. 6.2 for vår vurdering av alternativa.

3.1.5. Reidar Sleen, 331/3 og 16 i Voss

Han tek opp att tidlegare merknad om brønn på nedsida av eks. E16 som gir godt vatn til tre husstandar, denne kan bli øydelagt/reduert i kvalitet av ny veg. Dei har i dag ein liten traktorveg til eit pumpehus ved brønnen. Treng slik tilkomst og i framtida, både til drift av vassanlegg og for å hente ved på eigedomen. Eks. bustadhus ligg nært E16, og må støyskjermast som del av utbygginga.

Alt. 4 og 5 vil kunne gi størst inngrep på deira eigedom pga. kryss. Skogen som blir teke på eigedommen for krysset i alt. 5 vil dei ha til eigen bruk. Han fremjar forslag om å bruke stein frå anlegget til å byggje ny tilkomst til huset på 331/3. Det er ei grøft under E16 der krysset er planlagt som må oppgraderast for å ta unna vatn.

Det er ønskje om redusert fartsgrense forbi Sleenskrysset pga. mange stygge forbikøyringar.

Statens vegvesen sin kommentar

Vi tek merknaden til etterretning. Vi vil gå i dialog med grunneigar om både brønn, støy og tilkomst når alternativ er valt.

4. Vurderingar Hylland

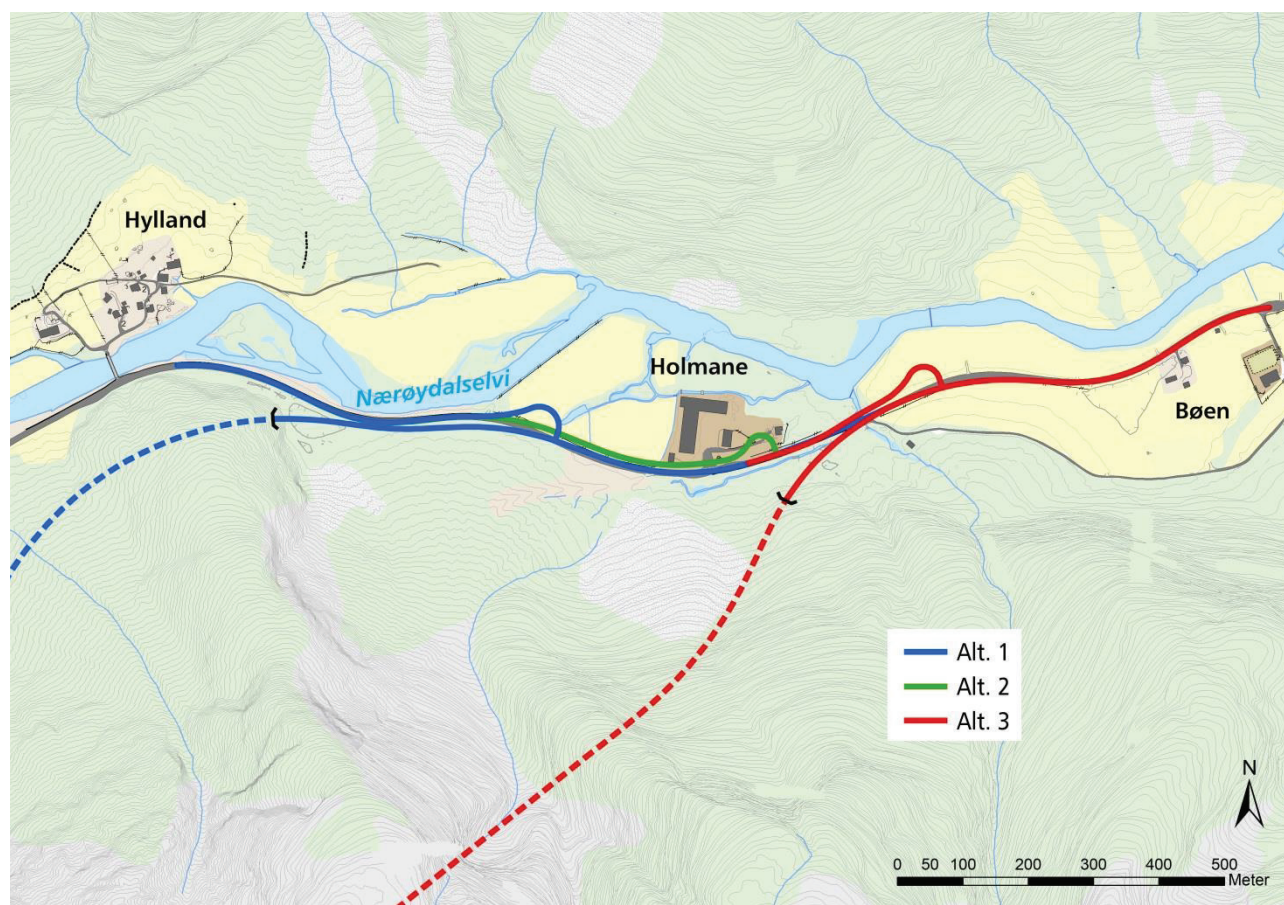
Ut frå merknader ved planoppstart vart det arrangert synfaring i planområdet 31. oktober 2013 der både grunneigarar, Aurland kommune, NVE og Fylkesmannen i Sogn og Fjordane var med i tillegg til Statens vegvesen. Ut frå synspunkt på synfaringa har vi vurdert løysinga i området.

Ved planoppstart hadde vi presentert ei løysing med tunnelpåhogg ved Hylland og kryss med eks. E16 på eit område med dyrka mark vest for den gamle kjøkenfabrikken.

Grunneigarane meiner løysinga er dårleg:

- Påhogg ligg i skredfarleg område
- Krysset tek dyrka mark og ligg i område som er flaummagasin for elva. Vil gje auka flaumfare mot deira dyrka mark på andre sida av elva
- E16 i området har mange påkjørsler av hjort
- E16 i området er spesielt utsett for ising om vinteren, det er mange utforkjøringar her

Dei ønskjer derfor ein lengre tunnel. Våre vurderingar er at påhogget ligg i eit område som er sikkert for skred og at det ikkje er spesielle problem med ising på E16 i dette området, og det er ikkje registrert fleire ulykker her enn elles i dalen. Når det gjeld hjort er det eit generelt problem i store delar av området Gudvangen/Nærøydalen, men opplysingar frå ettersøksringen i området som blir tilkalla ved påkjørsler har området frå planlagt påhogg til fabrikk i Holmane fleire påkjørsler enn elles. Ut frå dette og argumenta om dyrka mark og flaum har vi vurdert både ein lengre tunnel og ei løysing der vi held på vårt tunnelpåhogg, men flytter krysset med eks. E16 vekk frå dyrka mark og flaummagasin.



Figur 4.1 Vurderte løysingar ved Hylland

4.1. Samanlikning av løysingane

I tabellen under har vi samanlikna alternativa. For lengder og kostnader har vi ført opp forskjellen frå opprinneleg løysing for dei andre alternativa.

	Alt. 1 Opprinneleg løysing	Alt. 2 Flytting av kryss til aust for kjøkenfabrikk	Alt. 3 Lenger tunnel
Lengde tunnel		0	+ ca. 400 m*
Total lengde E16		0	- ca. 350 m*
Kostnader		+ ca. 6 – 7 mill. kr	+ ca. 65 – 70 mill. kr
Innløysingar	Ingen	1 hytte/bustad	Ingen
Dyrka mark (beslag ny E16)	Ca. 6 000 m ²	Ca. 3 500 m ²	Ca. 5 000 m ²
Flaum	Fylling ut i truleg flaummagasinet, kan gje ekstra flaum på dyrka mark	Mye mindre fylling i flaummagasinet, det beste alternativet	Fylling i flaummagasinet, men vil truleg ikkje gi flaum på dyrka mark
Landskapsvernområde	Nærføring, truleg mindre inngrep for å sikre påhogg	Nærføring, truleg mindre inngrep for å sikre påhogg	Tunnelpåhogg ligg så vidt i verneområdet
Skred	Fullgod løysing	Fullgod løysing	Fullgod løysing
Hjortefare			Vurdert som best av lokal ettersøksring**
Landskapsinngrep			Truleg dårlegast, størst fysisk/visuelt inngrep

* Kor mye lenger tunnelen blir, og kor stor innkortinga blir, vil variere litt ut frå løysinga på Fyre

** Ettersøksringen blir tilkalla ved påkjørsler av hjort. I Naturbase er det vist hjortetrekk over E16 i området ved påhogg for alt. 3, men ettersøksringen har registrert flest påkjørsler frå fabrikk bort mot påhogget for alt.1 og 2, og vurderer at alt. 3 er best.

Som nemnt reknar vi alt.1 som fullgodt med tanke på trafikktryggleik og skredfare. Inngrepa i dyrka mark og flaummagasinet kan i det alternativet truleg reduserast noko, men det vil uansett bli ein del utfylling i flaummagasinet som truleg vil gi auka flaumfare på dyrka mark på andre sida av elva. Derfor vil vi tilrå at ein legg kryss aust for kjøkenfabrikk (alt. 2) om ein held på opprinneleg tunnel-løysing. Og i det alternativet kan ein truleg redusere inngrep i dyrka mark ved seinare detaljering. Alternativet vil gi litt auka kostnader, m.a. innløysing av hytte/bustad. Vi ser likevel dette som ei betre løysing pga. mindre inngrep i dyrka mark og at ein unngår flaumproblem.

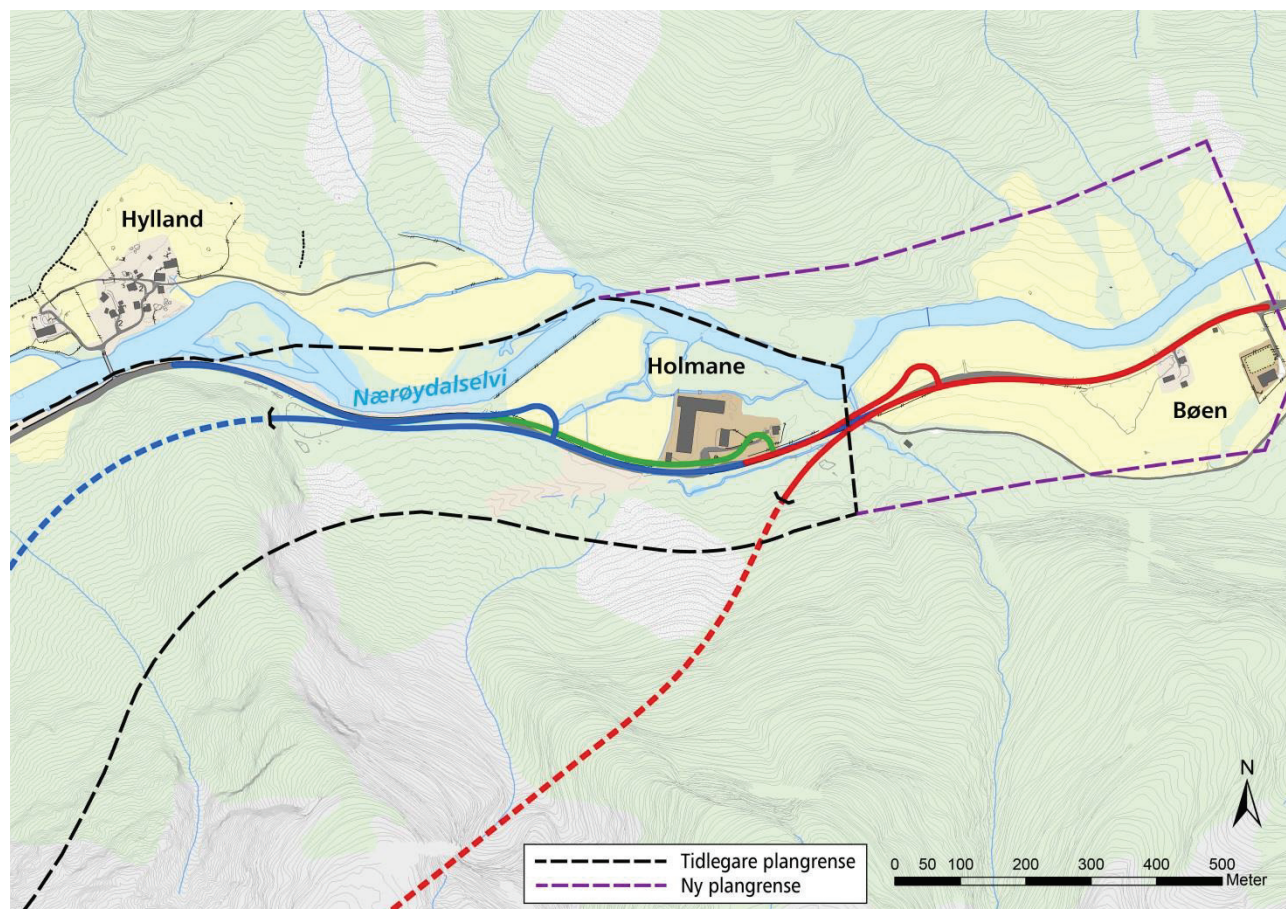
Ein lengre tunnel (alt. 3) må da samanliknast med alt. 2. Ei førebels analyse tyder på at innkortinga av E16 vil gi ein reduksjon i transportkostnader for trafikantane som er litt større enn dei ekstra investeringskostnadene. Sjølv om ein tek omsyn til auka driftskostnader kjem ein lengre tunnel like godt ut samfunnsøkonomisk. Påhogget vil gi litt større inngrep i landskapsvernområdet, men det er truleg ikkje konfliktfylt. Alternativet vil gi litt meir inngrep i dyrka mark, og det vil gi eit mindre inngrep i flaummagasinet enn alt. 1. Verknadene av dette må analyserast nærare, men ut frå terrenget i området bør dette ikkje vere så kritisk som i alt. 1. Problem grunneigarane peiker på med omsyn til hjort blir stadfesta av lokal ettersøksring, og alt.3 vil vere det beste alternativet.

Evt. nærare vurderingar av landskapsingrep vil ligge føre før endeleg handsaming i Aurland kommune.

4.2. Tiltråding

Slik vi ser det er det minst like gode argument for å forlengje tunnel her som det er ved Fyre/Sleen, jfr. kap. 6.2. Ein lengre tunnel er vurdert som like god med omsyn til skredfare, vil gi redusert lengde på E16 og mindre konflikt med omsyn til hjort. Med atterhald om merknader vi får inn ved melding om utviding av planområdet vil vi tilrå alt.3.

Alt. 3 vil gå litt ut over det tidlegare meldte planområdet. Vi vil derfor no sende ut melding om utviding av planområdet. Merknader vi får inn vil vere innkomne og vurderte før endeleg vedtak i Aurland kommune.



Figur 4.2 Utviding av planområdet på Hylland

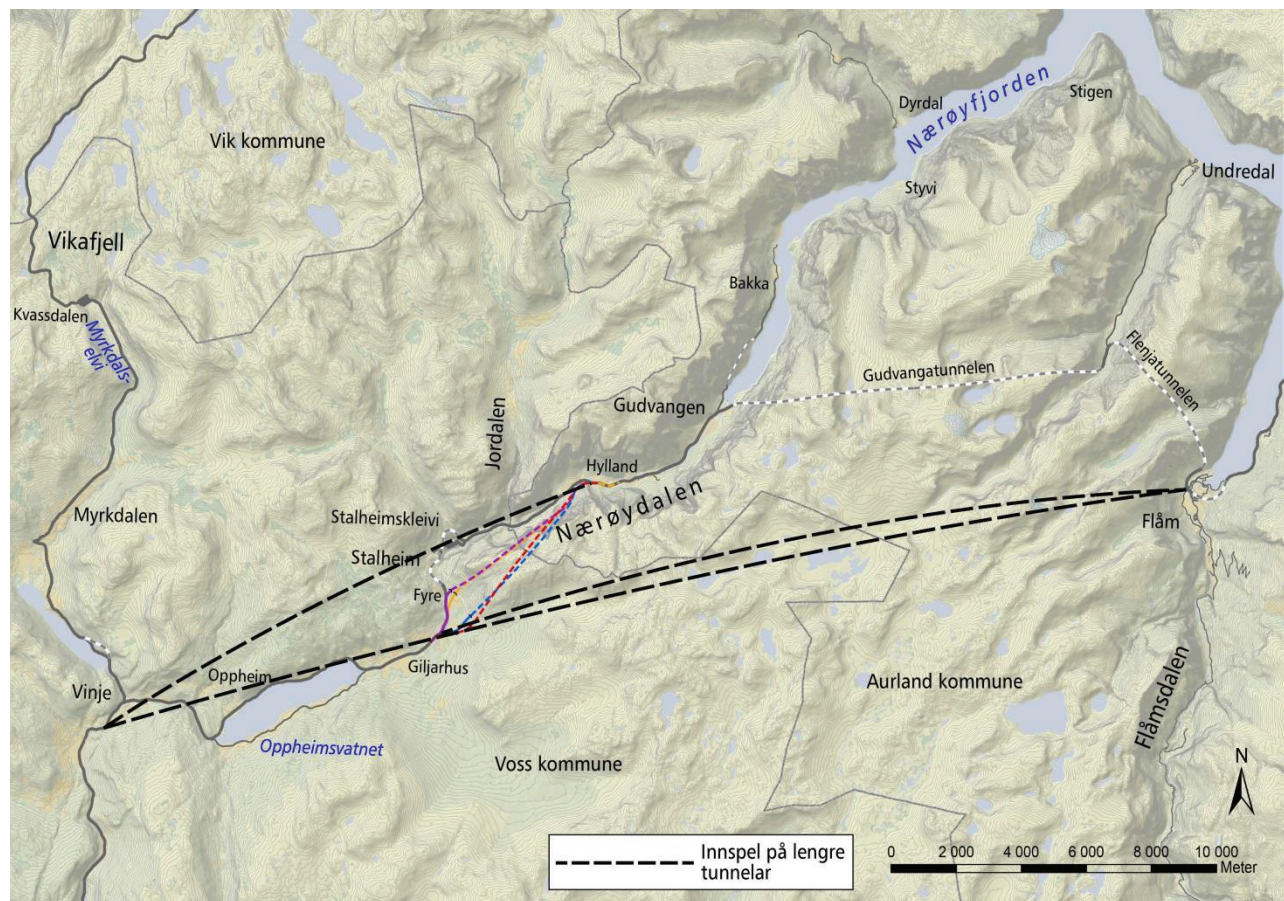
5. Andre overordna løysingar

I brev, møte og aviser er det kome innspel om andre løysingar som går langt ut over dette planområdet. Vi vil her kort kommentere slike.

Jfr. kap. 2.3.13 er det kome innspel om ein tunnel frå Nærøydalen til Vinje. I m.a. avisinnlegg og munnleg på ope møte er det kome innspel om at ein tunnel bør gå frå Flåm til Fyre pga. at det vil vere store kostnader med å få oppgradert Flenja- og Gudvangatunnelen til å stette krava i Tunnelsikkerheitsforskrifta. Ein lengre tunnel vil gi ei innkorting av E16 som vil gi reduserte transportkostnader, dette vil bli forsterka av at det er stor stigning i eks. tunnelar.

Lengre tunnelar i området vil gi om lag slike lengder:

- Flåm-Fyre, 23 km
- Nærøydalen – Vinje, 17 - 18 km
- Flåm – Vinje, 34 – 35 km



Figur 5.1 Innkomne innspel på lengre tunnelar

Vi har sett veldig grovt på løysinga med tunnel frå Flåm til Fyre. Ein slik tunnel vil som nemnt bli om lag 23 km lang og vil gi ei innkorting på E16 på om lag 9 km. Med dagens krav til slike tunnelar må ein truleg byggje ein så lang tunnel med rømingstunnel, dette vil truleg i praksis seie at ein byggjer to-løps tunnel. Meirkostnadene med ei slik løysing vil vere på min. 6 mrd. kr, vi har da ikkje teke omsyn til at det ut frå krav til kryss o.l. kan vere vanskeleg å avslutte tiltaket i Flåm. Sparte transportkostnader etc. for samfunnet vil vere om lag 2 mrd. kr. Slike lange tunnelloysingar er derfor dårleg samfunnsøkonomisk, ein kan investere for fleire mrd. kr. i eks. tunnelar og det vil vere ei betre løysing.

Slike løysingar ser vi derfor som uaktuelle:

- Dei er fagleg sett dårlege, dei er alt for kostbare samanlikna med nytten.
- Dei ligg i omfang langt ut over den politiske tinginga på eit skredsikringsprosjekt i Nærøydalen gitt i Nasjonal Transportplan.

6. Oppsummering

6.1. Planprogrammet

Ut frå merknadene ser vi ikkje behov for endringar i sjølve planprogrammet. Dette dokumentet vil vere eit tillegg til planprogrammet som vi vil bruke i vidare planlegging. Men pga. innspel på alternativ løysing på Hylland må vi utvide planområdet, jfr. Figur 4.2.

Vi vil i det vidare planarbeid ta omsyn til merknader ut frå kommentarar i kap. 2 og 3.

6.2. Forprosjekt Fyre

Vår vurdering i forprosjektet var:

Vurderingane vi har gjort no har avdekka at det er to potensielt store konflikhtar ved gjennomføring av prosjektet. Desse er med omsyn til Naturmiljø for alt. 4 og med omsyn til Landskapsbilete for alt. 3. Vi kan ikkje sjå at vidare detaljering og utgreiingar vil gi eit sikrere grunnlag for val av alternativ, og vil tilrå at det blir utarbeidd reguleringsplan m/konsekvensutgreiing i tråd med planprogrammet for eitt av dei fem alternativa.

Vurderingane viser at det er liten skilnad mellom alternativa. Vi ønskjer å få inn synspunkt frå Forsvaret med omsyn til Mjølfjell skyte- og øvingsfelt, synspunkt frå andre fagetatar i Planforum, og synspunkt frå befolkningen i ope møte før vi kjem med vår endelege tilråding.

I Planforum var oppsummeringa:

- **Alternativ 1 og 2** er uheldig for jordbruk og kulturmiljø
- **Alternativ 5** er betre enn alternativ 4.
- Analysar til no viser at **alternativ 3** har størst påverking på landskapet og kan ha jordbrukskonflikhtar, men er likevel interessant.
- Det er uklart kva konsekvensar **alternativ 5** får for fjernverknad.

Med atterhald om innspel frå Forsvarsbygg, fleire framstillingar av landskapspåverknad og annan ny informasjon, verkar det som alternativ 5 har minst konflikhtar med regionale interesser.

Etter dette har vi hatt kontakt med Forsvaret, og vi har sett nærare på fjernverknad frå Stalheim med omsyn til landskapsinngrep. Forsvaret ser veglinjene i alt. 4 og 5 er ikkje spesielt konfliktfylte med omsyn til skytefeltet. dei ser større potensielle konflikt ved deponiområde. Dei har nettopp starta ein prosess for å regulere skytefeltet, planprosess for dette og E16 må samordnast. Gjeldande avtalar med grunneigarane om skytefeltet går ut i 2018.

Det er laga ein illustrasjon av vegalternativa sett frå Stalheim, jfr. Figur 6.1.



Figur 6.1 Illustrasjon sett frå Stalheim

Illustrasjonen viser at alle alternativa, med eit mogleg unntak for alt. 5, vil vere synleg frå Stalheim. Alternativ 3 vil vere mest synleg og ha størst fjernverknad. Dette forsterkar vurderingane i forprosjektet om alt. 3 har størst konflikt med omsyn til landskap, og at alt. 5 og 4 er dei beste. Ut frå dette er det alt. 5 som har minst konflikt med regionale interesser.

6.2.1. Statens vegvesen si tilråding

Vi held fast på vår vurdering av at reguleringsplan bør bli utarbeidd i berre eitt alternativ. Vi meiner at ei vidare detaljering ikkje vil gi eit betre grunnlag for val av alternativ.

Kortast mogleg tunnel vil vere best med tanke på kjøreoppleving og investerings- og driftskostnader. Om ein tek omsyn til dette og våre primære ansvarsområde (transport og trafikktryggleik) vil alt. 2 vere det beste alternativet. Alternativet har kortast tunnel, truleg lågast investeringskostnad og vil gi kortast E16. Tunnelen vil og vere slakare enn for ein del andre alternativ, noko som og vil vere gunstig for transportkostnader.

Alt. 4 har og kortare E16 enn dei andre alternativa, men her er det ein større konflikt med omsyn til Naturmiljø, og det vil bli større tiltak rundt påhogg enn for dei andre alternativa. Men alt. 4 er klart betre med omsyn på Landskap og omsyn til jordbruk, og vil truleg ha mindre investeringskostnader, enn alt. 1, slik at vi likevel vil rangere alt 4 føre alt. 1. Alt. 3 har stor konflikt med omsyn til Landskap og er dårleg av omsyn til jordbruksinteresser, og er derfor det dårlegaste alternativet.

Alternativ 5 blir vurdert som samla best med omsyn til dei måla som er sett i planprogrammet til dei ikkje prissette konsekvensane. Men med ca. 800 m lengre tunnel og truleg om lag 100 mill. kr. ekstra i investeringskostnader utan at E16 blir korta inn er det likevel tvil om alternativet samla sett er best. Under tvil har vi kome til at vi vil tilrå alt. 5.

Vår rangering av alternativa er:

1. Alt. 5
2. Alt. 2
3. Alt. 4
4. Alt. 1
5. Alt. 3



Statens vegvesen
Region vest
Ressursavdelinga
Askedalen 4 6863 LEIKANGER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen