



## Saksutskrift

Arkivsak-dok. 15/00586-4  
Arkivkode. 2013008  
Saksbehandler Kjersti Næss Finne

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utval for formannskap/plan og økonomi	23.06.2016	53/16

### **Detaljreguleringsplan E16 Nærøydalen, planid 2013008, - offentlig ettersyn**

**Utval for formannskap/plan og økonomi har behandlet saken i møte 23.06.2016 sak 53/16**

#### **Møtebehandling**

Repr. A. Jordalen kom med slikt tilleggsframlegg:

1. «For å unngå å bruka fulldyrka jord til deponi skal ein leggja masse på dyrka jord berre i tilfelle ein ikkje får plass på dei andre deponia.
2. Når arbeidet er ferdig skal det leggjast på minst 1 m jord der dyrka mark har vorte brukt til deponi.»

#### **Votering**

Tilleggsframlegget frå repr. A. Jordalen vart samrøystes vedteke.  
Administrasjonen si innstilling vart samrøystes vedteken.

#### **Vedtak**

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10 vedtek formannskap, plan og økonomi at detaljreguleringsplan for E16 – Nærøydalen, planid 2013008 slik det går fram av plankart, føresegner og planomtale datert 10.06.16 signert Statens vegvesen, vert lagt ut til offentlig ettersyn.

1. For å unngå å bruka fulldyrka jord til deponi skal ein leggja masse på dyrka jord berre i tilfelle ein ikkje får plass på dei andre deponia.
2. Når arbeidet er ferdig skal det leggjast på minst 1 m jord der dyrka mark har vorte brukt til deponi.

#### **Administrasjonen si innstilling:**

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10 vedtek formannskap, plan og økonomi at detaljreguleringsplan for E16 – Nærøydalen, planid 2013008 slik det går fram av plankart, føresegner og planomtale datert 10.06.16 signert Statens vegvesen, vert lagt ut til offentlig ettersyn.

**Vedlegg:**

1PLANRAPPORT-E16 Nærøydalen.pdf

2Føresegner E16 Nærøydalen Voss kommune.pdf

3LAY\_R\_VOSS3.pdf

4LAY\_B\_REG-PLAN\_VOSS.pdf

5LAY\_B2.pdf

6LAY\_C.pdf

7LAY\_D.pdf

8ROS-analyse.pdf

9KU\_Landskapsbilete.pdf

10KU\_kultuminne og kulturmiljø.pdf

11LAY\_X1-X2 STØY.pdf

12Innspele utvida planområde, 2015.pdf

13Notat, vurdering av innkomne merknader, februar 2014.pdf

14 KU\_Fagrapport-naturmangfold.pdf

## **Samandrag av saka:**

Statens vegvesen har starta eit reguleringsplanarbeid for skredsikring av E16 Nærøydalen, på strekninga frå Hylland i Aurland kommune til Slæn i Voss kommune.

I samband med oppstart av planarbeidet vart det utarbeidd eit planprogram og forprosjekt der fem ulike trasealternativ ved Slæn/Fyre vart vurdert. Planprogrammet vart godkjent i Voss kommunestyre 15.05.14, og samtidig vart det tilrådd å legge alternativ 5 i forprosjektet til grunn for det vidare planarbeidet.

Statens vegvesen har utarbeidd forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutgreiing, basert på alternativ 5 for strekninga i Voss. Planen er i hovudsak ein vegplan. I Voss kommune ligg det inne to større areal til plassering av overskotsmassar, i tillegg til ca 850 meter ny E16 i dagen og tunnel.

Saka no gjeld utlegging av detaljreguleringsplan for E16 Nærøydalen til offentlig ettersyn, for strekninga i Voss kommune.

## **Fakta om saka:**

### *Bakgrunn for saka og føremål med planarbeidet*

Statens vegvesen har utarbeidd detaljreguleringsplan for skredsikring av E16 Nærøydalen, på strekninga frå Hylland i Aurland kommune til Slæn i Voss kommune. Planarbeidet inneber bygging av ein ny tunnel på store deler av strekninga.

Nærøydalen er utsett for skred og steinsprang, og i perioden 2000-2015 har det gått nær 40 skred på strekninga. Forbi Stalheimskleivi er det i dag to tunnelar med dårleg geometri, og som er ikkje i samsvar med tunnelsikkerheitsforskrifta etter 2019.

Skredsikringsplanen for region vest har gitt prosjektet høg prioritet. I Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 er E16 Nærøydalen vurdert som eit skredsikringsprosjekt med oppstart i perioden 2018-2023. Prosjektet er òg vidareført i «*Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029*» frå Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen.

Sidan vegprosjektet er definert og planlagt som eit skredsikringstiltak skal det koplast til eksisterande vegnett så raskt som råd. Avgrensinga i planframlegget har tatt utgangspunkt i dette.

Viktige føresetnader for planarbeidet har vore at vegen skal utformast slik at det ikkje oppstår uakseptable konflikter i høve til verdsarvområde Vestnorsk Fjordlandskap, delområde Nærøyfjorden, og Nærøyfjorden landskapsvernområde. Vegtrasé skal også så langt det er mogleg ta omsyn til naturmiljø-, kulturmiljø-, nærmiljø/friluftslivs-, landbruks- og mineralressursinteressene i området. Desse tema er omhandla i konsekvensutgreiinga.

### *Grunneigarar, tiltakshavar og planleggjar*

Det er Statens vegvesen som er tiltakshavar for planarbeidet, og utarbeider planen i eigen regi. I underkant av 30 privatpersonar vert berørt i Voss kommune, enten som grunneigarar innafør planområdet, eller som eigarar av tilgrensande bustadhus eller fritidsbustader.

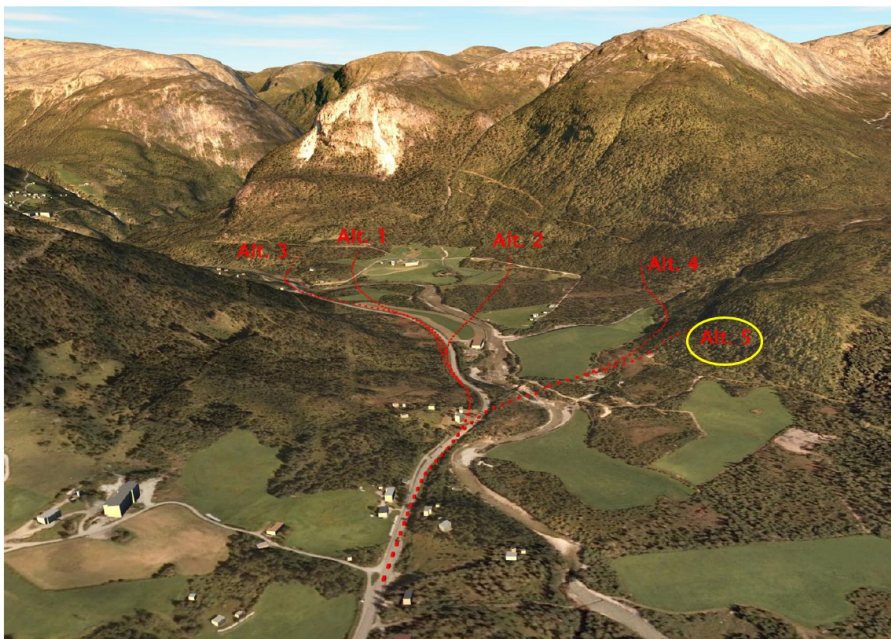
### *Planprosess og medverknad*

- Statens vegvesen meldte oppstart av planarbeidet i brev 11.07.13, i samsvar med § 3-7 i plan- og bygningslova
- Det kom til saman 8 merknader frå offentlege instansar og 21 frå private, der 16 av dei private gjaldt strekninga i Voss kommune
- Det vart gjennomført eit ope informasjonsmøte den 29.08.13



Planområdet går frå Slæn i Voss kommune til Hylland i Aurland kommune. Vegen går gjennom indre delar av det vestnorske fjordlandskapet som er eit unikt naturområde. Ved Slæn er landskapet relativt ope, medan området ved Stalheim markerer innfallsporren til Nærøydalen og fjordlandskapet. Nærøyfjorden inngår i verdsarvområdet Vestnorsk fjordlandskap, og store deler er verna gjennom Nærøyfjorden landskapsvernområde som også ligg i Voss kommune.

Ny veg vert kopla til eksisterande E16 ved Slæn. Dalføret ved Slæn ligg omlag 300 meter over havet og er prega av jordbruk, spreidd busetnad, og nokre fritidseigedomar. Dalsidene er skogkledde. Vidare går vegen i tunnel gjennom Øvsthusnipa. I aust vert ny veg kopla til eksisterande E16 nær Hylland.



*Illustrasjon utarbeidd av Statens vegvesen.*

*Viser landskapet i området Slæn-Fyre, og utgreidde vegtrasear inkludert alternativ 5 (markert m/gul ring) som vart tilrådd av Voss kommunestyre.*

### ***Plandokument***

Det er utarbeidd planomtale med konsekvensutgreiing (KU) og risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for forslag til ny vegløyising og plassering av massar i området.

### **Konsekvensutgreiing**

I tillegg til omtale av bakgrunn og føringar, planprosess m.m., inneheld planomtalen eit eige kapittel om konsekvensutgreiingar og verknader av tiltaket, sjå kapittel 4. Det er gjennomført KU for både prissette og ikkje-prissette konsekvensar sett opp mot 0-alternativet (dagen situasjon, framskriven).

Dei prissette konsekvensane er dei som kan kvantifiserast og verdsetjast i kroner, t.d. investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehald, tids- og kjøretøykostnader og ulukkeskostnader.

Ikkje prissette konsekvensar er vurdert for landskapsbilete, nærmiljø- og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressursar. Vurdering av dei ikkje prissette konsekvensane skjer ved ein systematisk gjennomgang av verdi i området, omfang dvs. kor store endringar vegtiltaket vil føre til, og konsekvensen dette vil få for området sin verdi etter at tiltaket er gjennomført.

I kapittel 4.4 i planomtalen er det laga ei samanstilling av samla konsekvensar. Avbøtande tiltak er fulgt opp i planforslaget, og er lagt inn i føringar for utarbeiding av ytre miljøplan, jf. tabell 4.15 i kapittel 4.7. Utarbeidde KU-rapportar ligg vedlagt saka.



### ROS-analyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen omfattar både anleggsperioden og driftsperioden for veganlegget. Det er avdekkja mogleg risiko knytt til Nærøyvassdraget som verna vassdrag/nasjonalt laksevassdrag, kulturminneinteresser, skred og flaum, omsyn til naboar og grunneigarar, forureining, ulukker under anleggsdrift, og generelt trafikkulykker og uhell i driftsfasen. Risikoreduserande tiltak er sikra oppfølging gjennom omsynssoner og føresegner, og vidare gjennom byggeplan, ytre- miljøplan og rigg- og marksikringsplan, jf. kapittel 4.7 i planomtalen.

Det vert konkludert med at reguleringsplanen kan gjennomførast utan uakseptabel risiko i anleggsfasen, og vegsystemet kan takast i bruk utan uakseptabel risiko for brukarane av vegsystemet så lenge tiltak avdekkja gjennom arbeidet med ROS-analysen vert gjennomført. Planen er også eit skredsikringsprosjekt som i seg sjølv vil redusere risiko.

### Omklassifisering av veg

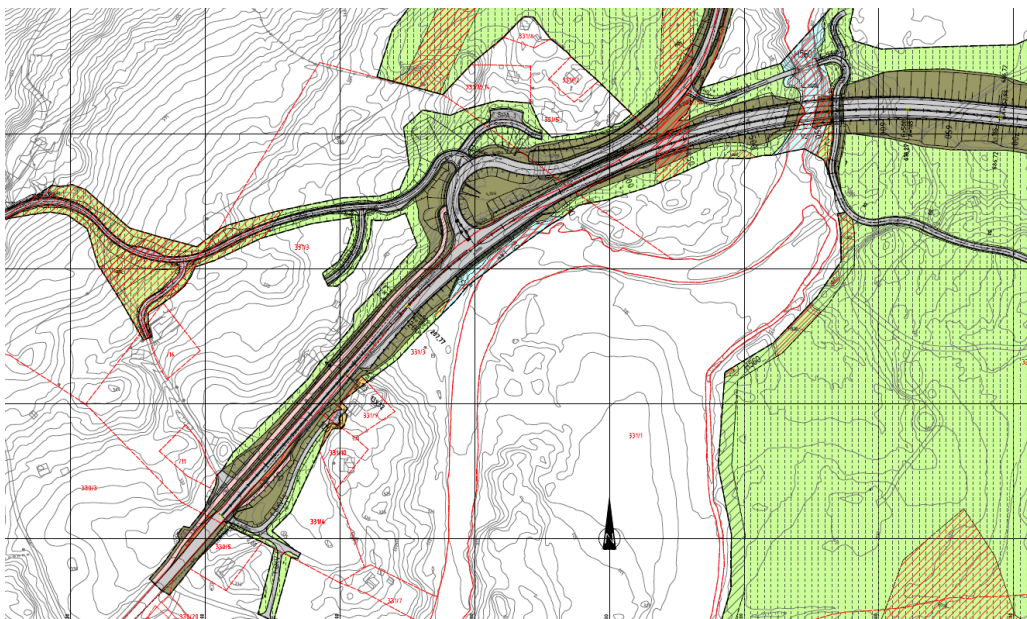
Statens vegvesen foreslår å omklassifisere dagens E16 som vert erstatta av ny veg, til kommunal veg, jf kapittel 4.10 i planomtalen. Dette vil bli omhandla i eit eige brev frå Statens vegvesen.

### Forslag til nye namn

Forslag til namn på ny tunnel er Nærøydalstunnelen, og nytt brunamn ved Slæn er forslått til Slænsbrui. Administrativt har kommunen gitt tilslutning til desse namna.

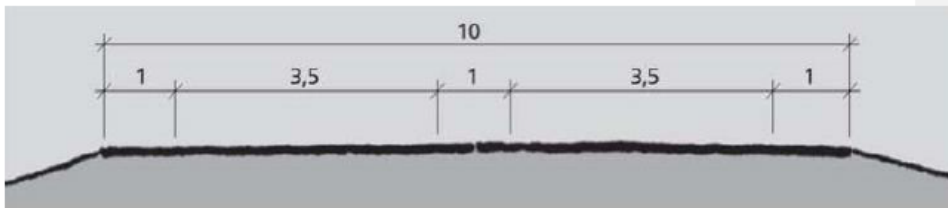
### Føresegner og plankart

*Utsnitt av plankart som viser ny vegløyning v/Slæn, tunnelinnslaget er 100 meter lenger aust.*

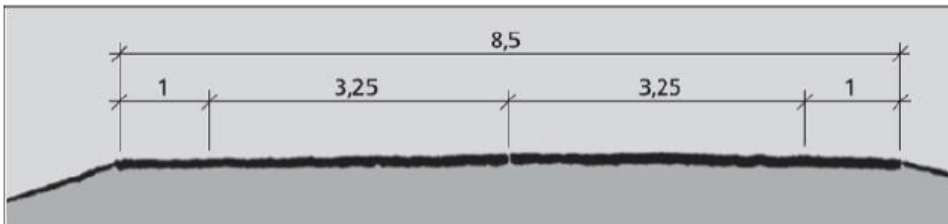


- Vegnett

Den planlagte nye traseen møter eksisterende E16 ved Slæn, kryssar Ljoselvi, før den går inn i tunell. Strekning i dagen er ca 850 meter lang. Frå krysset vest for ny tunnel ved Slæn er det nytta dimensjoneringsklasse H4 (ÅDT 4000 – 6000, fartsgrense 80 km/t) for å ta omsyn til aukande trafikk for ny E16. Dette er ein 10 m brei veg med midtfelt utan avkøyrslar. Aust for dette krysset er det planlagt for dimensjoneringsklasse H2 (ÅDT 0-4000, fartsgrense 80 km/t).

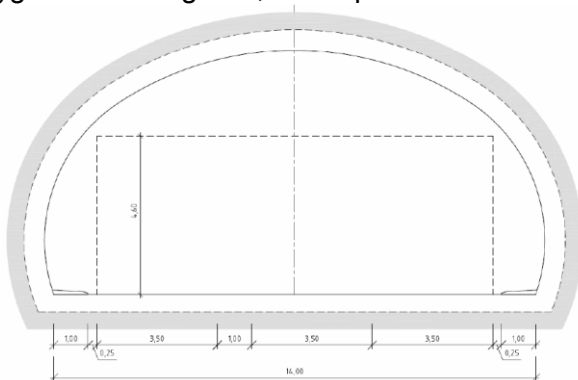


Figur 11. Tverrprofil for dimensjoneringsklasse H4 med 10 meter vegbreidde.

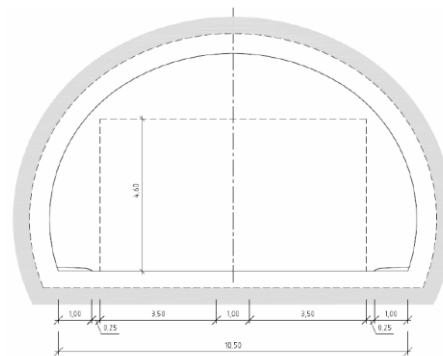


Figur 10. Tverrprofil for dimensjoneringsklasse H2 med 8,5 meter vegbreidde.

Tunnelen har total lengde på 6,3 km, ca 3,4 av disse ligg i Voss kommune. Gjennomført risikoanalysen tilrår 1 meter forsterka midtoppmerking gjennom heile tunnelen, og den vert difor bygt som T14 og T10,5 med plass til eit ekstra forbiøyringsfelt oppover i retning mot Slæn.



Figur 4.17 Tunnelprofil T14 (mål i m)  
T14 skal brukes der det er behov for tre kjørefelt i tunnelklasse C og D.



Figur 4.14 Tunnelprofil T10,5 (mål i m)  
T10,5 skal brukes for tunneler med toveistrafikk i tunnelklasse C og D.

Ny E16 ligg 6-8 meter høgare enn terrenget i området mellom Ljoselvi og tunnelen. Dette er for å treffe høgdena til eksisterende E16, men også for å få nok høgde ved brua til at det kan byggast ein jordbruksveg under. For å dempe høgdeeffekt av vegen er det planlagt å legge opp massar nord for ny veg. Det er også lagt til rette for å etablere massedeponi sør for vegen i dette området, jf. illustrasjon under punkt om rigg/anleggsområde og massedeponi.

- **Kryss og avkøyringar**

Noverande avkøyring til gardane Slæn og Tveito vil bli stengt. Ny avkøyring vil bli via nytt hovudkryss som koplar seg på eksisterende E16. Gamle E16 vil bli open for ferdsle, og vil mellom anna bli tilkomstveg til Fyre og vidare mot Stalheim.

Eksisterende avkøyrsla ved hyttene i sørvestre del av planområdet vert oppretthalden. Denne avkøyrsla ligg i overgangssona til eksisterende veg, og siktilhøva til avkøyrsla er stetta. Tilkomstvegane i dette området vert lagt om slik at dei får større avstand til E16.

- **Gang – og sykkelveg**

Frå nytt kryss ved Slæn er det planlagt gang- og sykkelveg som koplarseg på eksisterande system mot busslomme ved Slæn. Driftsbygningen til gbnr 331/3 har behov for tilkomst for store køyretøy nokre gonger i året, og er sikra rett til slik tilkomst via nytt kryss og gang- og sykkelvegen.

- *Kollektivtrafikk*

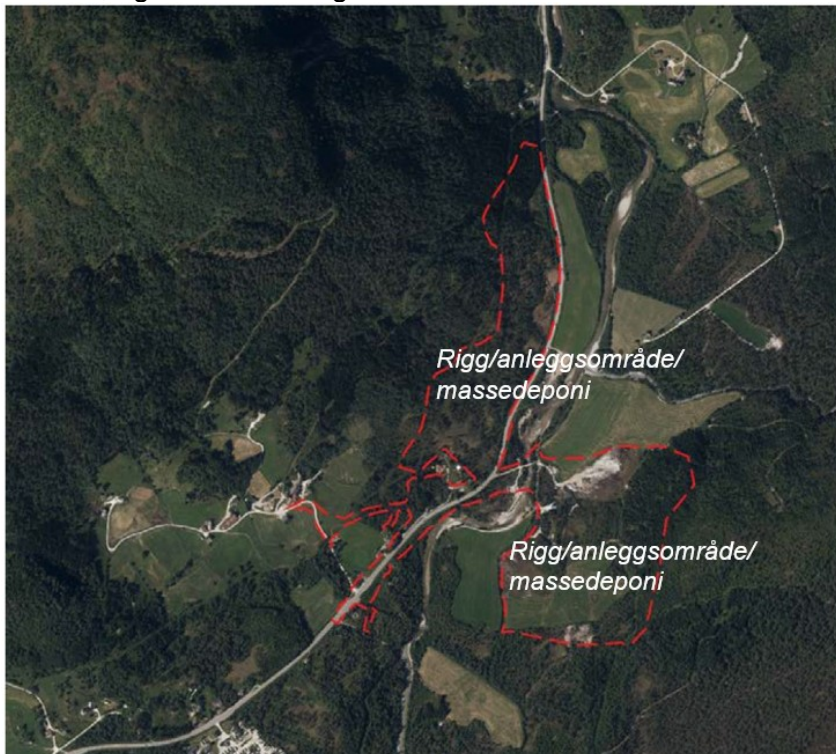
Det er i dag busslommer på begge sider av vegen ved avkøyrsla til Slænsvegen. I planen er busslomma ved Slæn for trafikk austover oppdimensjonert for ny vegstandard, medan busslomma for trafikk vestover skal vidareførast med dagens standard.

- *Mellombels rigg- og anleggsområde – deponi*

Veganlegget i planforslaget gir eit teoretisk masseoverskot på omlag 950.000 m<sup>3</sup>. Bergartane i tunnelen er vurdert å vere godt eigna til vegbygging, og består mellom anna av kvit anortositt.

På grunn av verdsarvområdet i Nærøydalen er det lagt opp til at overskotsmassar skal deponerast i området ved Slæn. Som alternativ til deponering skal masseoverskotet vurderast opp mot eksisterande gruvedrift i Nærøydalen, til vegbygging som til dømes vidare utbygging av E16 i retning Voss, og eventuelt til nydyrkingsprosjekt, jf. kapittel 3.14 om massedeponi.

Totalt 17 ulike område for deponering av massar er vurdert. Områda er vurdert ut i frå lokalisering, kor mykje som kan deponerast, trafikkikkerheit, landskapsbilete, naturmiljø, kulturminne, nærmiljø og friluftsliv, naturressursar, om området kan dyrkast og eventuelle andre viktige omsyn. Vurderingane har tatt utgangspunkt i at deponia vert permanente. Etter ei samla vurdering er det lagt inn to store anleggs- og riggområde, eit ved tunnelinnslaget ved Slæn og sørover, og eit frå Slæn og vidare nordvest for eksisterande E16.

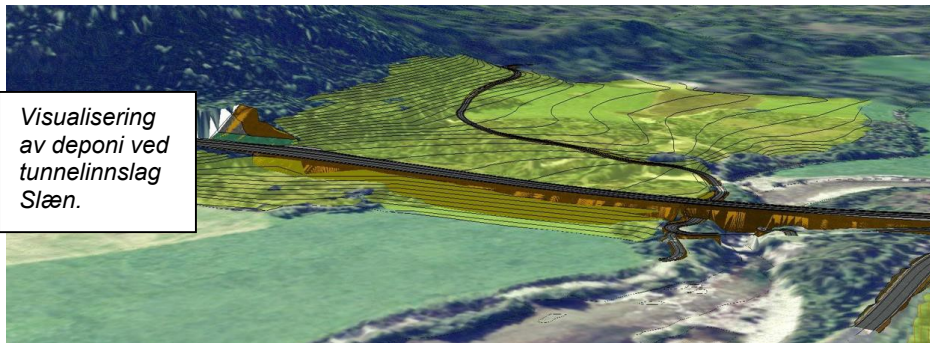


Flyfoto viser omriss av planområdet med veganlegg og massedeponi ved Slæn i Voss kommune

Områda er regulert gjennom ei føresegningsone som mellombels rigg- og anleggsområde, som betyr at underliggjande føremål vil gjelde etter at anleggsarbeidet er avslutta. Innan 1 år etter at veganlegget er opna for trafikk skal massedeponia vere tilstelt i tråd med byggeplan, og revegetering skal vere igangsett. jf punkt 10.1 i føresegnene. Områda vert då tilbakeført til LNF. I føresegnene er det vist til at det skal utarbeidast ein *ytre miljøplan*, jf punkt 3.7 som mellom anna sikrar at det vert tatt omsyn til jordbruksinteressene. Føringar for ytre miljøplan er lista opp i tabell 4.15 i planomtalen.

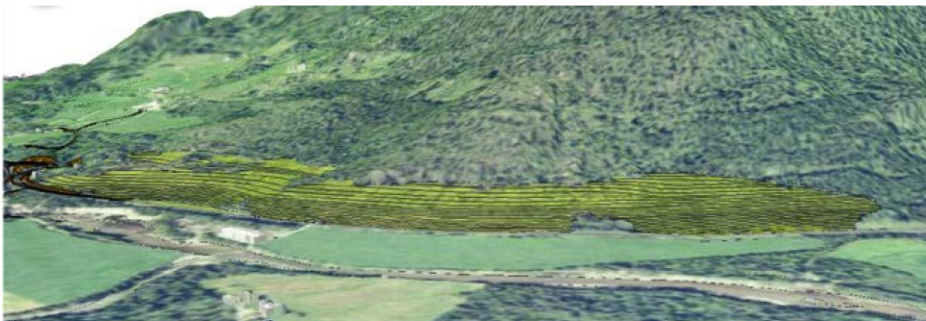


For å halde på fleksibilitet og hindre at anleggsarbeidet stoppar opp på grunn av manglande areal til masseplassering, har planen tatt høgde for at heile masseoverskotet frå veganlegget kan deponerast innafør dei to avsette områda i planen.



Visualisering av deponi ved tunnelinnslag Slæn.

Visualisering av deponi nordvest for eksisterande E16.



- *Omsynssoner*

I planen er det lagt inn omsynssoner for friskt, sikringsone for tunnel, faresone for flaum, ras- og skred, høgspenningsanlegg og bevaring naturmiljø. Bevaring naturmiljø sikrar ei buffersone mot vassdrag og mellom deponi og fritidsbustader.

- *Rekkefølgekrav – oppfølging og gjennomføring*

Det er lagt inn rekkefølgekrav til gjennomføring av planen som gjeld varsling til anleggseigar ved tiltak nær kraftleidning, jf.punkt 3.8 i føresegnene.

I føresegnene er det sikra at grunneigarar og berørte naboar skal få informasjon om byggeplanen og korleis vegarbeidet skal gjennomførast, i forkant av anleggstart, jf punkt 3.11. Det er også krav om at det skal utarbeidast byggeplanar som viser terrenghandsaming, tilbakeføring, revegetering, utforming av landbruksareal, overvasshandtering, rigg- og marksikring og estetisk utforming av veganlegget før anleggstart, jf punkt 3.9 i føresegnene.

## **Administrasjonen si vurdering:**

### *Innspel*

Det har tilsaman kome 29 merknader i samband med oppstartsvarsel og informasjon om forprosjekt. Statens vegvesen har oppsummert og kommentert merknadene i notatet *Vurdering av innkomne merknader, februar 2014*. Notatet ligg vedlagt. Det viktigaste innspela gjaldt omsyn til landskap og naturverdiar, landbruksinteresser og andre næringsinteresser i området, bruk av anortositfførekost og utviding/vidareføring av vegprosjektet vestover mot Oppheim. I tillegg var det innspel frå private partar som gjekk på traseval. Merknadene er omtalt og

kommentert av administrasjonen i sak om godkjenning av planprogram og tilråding av trase i Voss kommunestyre, saknr 40/14 og vert difor ikkje gått nærare inn på her.

I samband med utviding av planområdet på grunn av ny tilkomstveg til Slæn og Tveito, kom det fem nye innspel. Dette er oppsummert og kommentert i kapittel 2.2 i planomtalen, og ligg vedlagt. Innspela er kort oppsummert under;

- Fylkesmannen i Hordaland (05.08.15) ber om at minst mogleg dyrka mark vert bygd ned, og at det ved eventuell omdisponering vert teke vare på jordressursane.
- Hordaland fylkeskommune (20.08.15) har ikkje merknader til utviding av planområdet, men set krav om arkeologiske undersøkingar.
- På vegne av eigar av gbnr 331/3 ber advokat Sjur Vinje (06.07.15 og 24.08.15) om synfaring. Har innspel knytt til tilkomstvegar til bustad og driftsbygning m.m., behov for snuplass, veg til pumpehus, vasstiltørsel, spreiegrøfter, overskotsmasse, gatebelysning, busstopp, fartsgrense, og støyskjerming.
- Lars Sleen (25.08.15) kan ikkje godta at det skal deponertast tunnelmassar på den dyrka marka si. Han er heiltidsbonde, og har behov for marka både som fôr til dyra og som spreieareal til gjødsel. Som alternativ tilbyr Sleen all utmark på nordvest sida av E16 til deponi. Han har elles ønskje om tilkomst under ny bru over Ljoselvi.
- Sigurd Langeland (25.08.15) har innspel om bruken av stadnamn og viser til stadnamnregisteret der skrivemåten er Slæn og Tvinno.
- Hagatun camping (10.08.2015) kjem også med innspel, men dette gjeld vidareføring av E16 i ny kommunedelplan for Slæn – Tvinno.

#### Administrasjonen sin kommentar til innspela

Gardstunet på gnr 331, bnr 3 ligg tett inntil dagens E16 i området der ny veg skal koplast opp mot den gamle traseen. Det har vore dialog mellom Statens vegvesen og grunneigar for å finne ny tilkomstveg til tunet, og eigna løysing for flytting av garasje m.m.

Omsynet til dyrka mark har hatt stort fokus undervegs i planarbeidet. Stort behov for masseplassering og lite eigna areal på grunn av både landskapsvernområde og terrenget i området, har gjort det nødvendig å vurdere bruk av dyrka mark både til midlertidige rigg- og anleggsområder og deponi. Det har vore dialog med grunneigar som er mest berørt av tiltaket, Lars S. Sleen, og innspelet hans er delvis tatt til etterretning. Foreslått område for massedeponi nordvest for eksisterande E16 er tatt inn i planen. I tillegg er bruk av dyrka mark redusert. Undervegs i prosessen er område nord for tunnelinnslag og mot Vinelvi vurdert nytta, eit område som omfattar ca 60 daa fulldyrka. Mesteparten av dette området er tatt ut, men framleis ligg det inne eit område på ca 30 daa fulldyrka sør for tunnelinnslaget.

#### Vurderingar elles

##### *Nærmiljø og friluftsliv*

I tillegg til gardstunet på gnr 331, bnr 3, ligg eit bustadhus, eit gammalt gardstun som er oppattbyggt etter brann og 7-8 fritidsbustader nær ny E16. I tillegg vil 3 gardstun på Slæn og Tveito og få ny tilkomstveg. Alle desse eigedomane vil bli meir eller mindre berørt av nytt veganlegg, spesielt i samband med anleggsarbeidet. Føresegnene punkt 3.11, sikrar at grunneigarar og berørte naboar skal få informasjon om byggeplanen og anleggsaktivitet i god tid før arbeidet starter.

Støy er også ei aktuell problemstilling. Det er utarbeidd ein støyrapport, og punkt 3.5 i føresegnene sikrar at oppfølging i tråd med nasjonale retningslinjer for handtering av støy vil bli ivaretatt.

##### *Gang- sykkelveg og tilgrensande vegnett*

På grunn av landbruksvegen over elva Ljosåni og vidare under ny veg vil det i framtida bli mogleg å krysse dalen frå området Slæn/Tveito utan å måtte inn på E16. Dette vil gi ei tryggare løysing enn i dag. Utover dette inneheld ikkje planen utbetringar av til dømes

gang/sykkelvegforbindelse mot Haugsvik og Oppheim, eit tiltak som har vore etterspurt av mange og mellom anna tatt opp i samband med kommunestyre si handsaming av planprogrammet. Dette må takast med i planarbeidet som omhandlar E16 vidare frå Slæn om mot Haugsvik og Tvinno.

### *Naturressursar og landbruk*

Både bruk av dei verdifulle steinressursane anortositt og landbruksinteressene er viktige tema for planen. I samband med godkjenning av planprogram og tilråding av vegalternativ, vart det vedtatt eit punkt 3 i vedtaket:

*Om massane frå tunnelen ikkje blir brukt til anna produksjon av andre produkt, må ein i størst mogleg grad nytta massane til utbedring av E16 frå tunelloppning retning Oppheim. Blant anna vil det å få ein samanheng i sykkel og grangveg frå Haugsvik til Stalheim vera eit godt tiltak.*

Direktoratet for mineralforvaltning har i sin merknad til oppstart av planarbeidet kommentert at mineralforekomsten i området er av nasjonal verdi, og ser det som svært viktig at tunnelmassar som kan nyttast i ein pågåande industrimineral-produksjon ikkje vert lagt i permanente deponi. Det har vore dialog mellom Statens vegvesen og ulike aktørar knytt til gruvedrift og masseuttak. Intensjonen er at behovet av deponering av massar skal reduserast, jf kapittel 3.13 i planomtalen. Sidan det enno ikkje er inngått avtalar om eventuell avsetning av deler av masseoverskotet, er det sikra plass til deponering av heile masseoverskotet i planen. Statens vegvesen har også ynskje om å sikre seg tilgang på uttak av massar frå deponi på eit seinare tidspunkt, med tanke på vidareføring av ny E16 mot Tvinno. Avveging av ulike behov når det gjeld bruk og handtering av massar vil gjerast fram mot anleggsstart.

### *Massedeponi*

Plassering og utforming av massedeponi er vurdert ut i frå ulike omsyn. Det har vore lagt stor vekt på landbruksinteressene, og samtidig forsøkt å ivareta landskapsomsyn best mogleg. Ein del massar vil nyttast i samband med utforming av veganlegget, mellom anna knytt til heving av veg og terrengtilpassing frå Slæn fram til tunnelinnslag. Massar som vert plassert i deponi skal påførast topplag og setjast i stand innan ett år etter at veganlegget er opna, og tilbakeførast til LNF. Dette betyr at dersom Statens vegvesen eller eventuelle private partar ynskjer å ta ut massar frå områda i etterkant av dette, må tiltaket handsamast som ei endring av reguleringsplanen.

Statens vegvesen set krav om at det skal utarbeidast Ytre Miljøplan (YM-plan) for alle prosjekt. Ein Ytre Miljøplan skal skildre prosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø, og korleis desse skal handterast. Viktige føringar når det gjeld omsyn til miljø, landbruk og landskap er sikra gjennom føringar til Ytre miljøplan, jf. føresegnene punkt 3.7 og tabell 4.15 i planomtalen.

### *Landskap, kultur og miljø*

Planområdet har spesielle utfordringar knytt til landskap. Veganlegget vil gå gjennom innfallsporten mot Stalheim og Nærøydalen, område som har unike landskapskvalitetar og som er viktige reisemål for turistnæringa. I føresegnene er det sikra god oppfølging av utforming og estetiske kvalitetar i punkt 3.3, og det skal lagast ein eigen formingsretteleiar for veganlegget. Både kulturminne- og landskapsinteressene er utgreidd i eigne delrapportar, og avbøtande tiltak er innarbeid i krav om vidare oppfølging av vegarbeidet. Dei største utfordringane knytt til kulturminne gjeld *Den Bergenske Hovedveg* ved Hylland i Aurland kommune.

Når det gjeld miljø utgjer omsyn til verna vassdrag og laksevassdrag eit viktig tema som skal følgjast opp i anleggsfasen og i driftsfasen, jf punkt 3.6 i føresegnene, og det er lagt inn omsynssone naturmiljø for å ta særskild omsyn til vassdraget. Avbøtande tiltak som at anleggsarbeid skal gjennomførast ved låg vassføring og utanom perioden med rogn og plommeyngel i grusen i elva er lagt som føringar for gjennomføring av anleggsarbeidet, jf kapittel 4.3.3.3 og tabell 4.15 i planomtalen.

### *Reiselivsinteresser i området*

Fleire aktørar i Stalheimsområdet driv reiselivsverksemdar som baserer seg på turisttrafikken i sommarhalvåret. På bakgrunn av dette har det vore drøfta tilrettelegging for rasteplass med informasjonsskilt i området. Så langt er det konkludert med at det ikkje er eigna areal innafor planområdet, men at ein må søkje å legge til rette for dette på strekninga vidare mot Haugsvik i arbeidet med kommunedelplan for Slæn-Tvinno. Sidan hovudvegen no vert ført i tunnel lenger unna Stalheim, meiner administrasjonen det vil vere viktig med god skilting som informerer om aktuelle verksemdar. Vidareføring av veganlegget vestover ligg eit stykke fram i tid, og det bør difor vurderast om det kan leggjast til rette for ei mellombels rasteplass/stopplass med informasjonsskilt i påvente av ei permanent løysing, jf. kapittel 4.9 i planomtalen.

### *Oppsummering og konklusjon*

Skredsikringsprosjektet som legg til rette for ny vegtrase mellom Slæn og Hylland er eit viktig prosjekt for regionen. Dette er også grunnen til at administrasjonen har tilrådd Statens vegvesen å legge saka fram for politisk handsaming ved offentleg ettersyn.

Utbetringa gir tryggare tilhøve for ei reisande på strekninga. Men, vegen går gjennom eit verdifullt og sårbart landskap, noko som gjer planarbeidet utfordrande. I tillegg har området omfattande interesser knytt til landbruk, reiseliv og gruvedrift. Statens vegvesen har gjennomført konsekvensutgreiing for landskap, nærmiljø/friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressursar, og det er utarbeidd ROS-analyse. Det er foreslått omfattande avbøtande tiltak for å redusere risiko og konsekvensar for veganlegget, gjennom formingsrettleiar, ytre miljøplan og oppfølging av vassdragskvalitetar.

Frå administrasjonen si side har det vore fokus på handtering av masseoverskot og deponi. Mellom anna har berørte grunneigarar vore i dialog med næringsavdelinga undervegs. I planforslaget som no vert fremja er bruk av dyrka mark betydeleg redusert samanlikna med forslag som har vore drøfta undervegs. Men framleis omfattar planforslaget om lag 30 daa dyrka mark som kan nyttast til anleggs-/riggområde og deponering av massar. På grunn av landskapsomsyn, men også på grunn av behov for areal til plassering av massar undervegs og permanent, ynskjer statens vegvesen at dette området skal kunne nyttast.

Administrasjonen meiner det må vere eit mål at samla areal til permanent deponering av massar bør vere så lite som mogleg, og at mest mogleg kan nyttast kommersielt eller til vidare vegbygging. Så langt det er mogleg bør den dyrka marka sparast, noko som også er omtalt i føresegnene jf. punkt 10.1. Ein er likevel inneforstått med at bruk av massar til vidareføring av ny E16 vestover vil bety mellomlagring i deponi i ein del år.

Både gardstun, bustadhus og fritidsbustader ligg nær veganlegget og vert berørt. Det er lagt inn buffersone mellom anleggs-/riggområde/deponi og tilgrensande fritidsbustader. Behov for avkøyringar og tilkomst er ivaretatt, og støy skal handterast etter nasjonale føringar. Berørt bebyggelse ligg også i dag tilsvarande nær eksisterande E16 og situasjonen vert difor ikkje vesentleg endra av ny veg. Når det gjeld mjuke trafikantar må ein vente på planar vidare vestover med tanke på utbetringar av gang/sykkelvegnett mellom Slæn, Tveito og Stalheimsområdet, og Haugsvik/Oppheim.

Det er gjennomført to opne møter og ein open kontordag i Haugsvik i samband med planarbeidet. På denne måten lagt til rette for god informasjon lokalt. FPL er også informert undervegs.

Administrasjonen meiner plandokumentet med planomtale med KU, plankart, planføresegner og vedlegg med ROS-analyse, tekniske teikningar og illustrasjonar gir god informasjon om planane for veganlegget. Administrasjonen tilrår at planen vert lagt til offentleg ettersyn.





**1PLANRAPPORT-E16  
Nærøydalen.pdf**



**2Føresegner E16  
Nærøydalen Voss kc**



**3LAY\_R\_VOSS3.pdf**



**4LAY\_B\_REG-PLAN\_  
VOSS.pdf**



**5LAY\_B2.pdf**



**6LAY\_C.pdf**



**7LAY\_D.pdf**



**8ROS-analyse.pdf**



**9KU\_  
Landskapsbilete.pdf**



**10KU\_kultuminne  
og kulturmiljø.pdf**



**11LAY\_X1-X2  
STØY.pdf**



**12Innspel utvida  
planområde, 2015.p**



**13Notat, vurdering  
av innkomne merkn.**



14

KU\_Fagrappport-natu

RETT UTSKRIFT

DATO 27.juni.2016