

Reguleringsplan for E16 Nærøydalen. Vurdering av innkomne merknader til planforslaget i Voss kommune.

1 Innleiing

Statens vegvesen har utarbeidd framlegg til reguleringsplan med konsekvensutgreiing for E16 Nærøydalen.

Reguleringsplanen er delvis i Voss kommune og delvis i Aurland kommune. Voss kommune la sjølve ut reguleringsplanen til offentleg ettersyn, jf. Plan- og bygningslova § 12-10.

Reguleringsplanen i Voss kommune låg ute til offentleg ettersyn frå 2.juli til 25.august 2016. I denne perioden vart det halde ope møte om planen.

Voss kommune har bedt Statens vegvesen å uttale seg til inkomne merknader til planen.

Dette notatet er utarbeidd av Statens vegvesen og viser våre kommentarar til dei inkomne merknadane.

2 Inkomne merknader

Det kom inn 10 innspel.

2.1 Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)

DMF peiker på at det er viktig at massane vert nytta ut frå kvaliteten massane har. Dersom det er mogeleg å ta igjen deponerte massar er det viktig at ein har oversikt over variasjon i kvalitet og kvar ulike kvalitetar vert deponerte.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen treng massar av god kvalitet for andre veganlegg, inkludert å kjenne kvalitet på stein. I anleggsfasen vert det registrert kvar stein av ulike kvalitetar vert lagra. Det kan vere ynskjeleg å avhende massar til andre aktørar i samband med veganlegget, sjå svar til punkt 1 til Hordaland fylkeskommune.

2.2 Forsvarsbygg

Forsvarsbygg peikar på at dei sjølve har reguleringsarbeid på gang i området. Deler av deira planområde overlappar denne planen. Dei gjer merksame på at det må gjerast ei avklaring av respektive plangrenser for vegplan og forsvarsbygg sin plan.

Forsvarsbygg peikar på at deler av reguleringsplan for E16 går inn i forsvaret sine område. Dei ber om ei avklaring av i kva grad vegplanen er i konflikt med Forsvaret sine interesser. Dei viser til at tidlegare dialog om dette ikkje er slutført.

Forsvarsbygg trur at deler av arealet mellom Brandset og E16 kan avhendast som del av deira interesseområde. Dette vert avklara internt hjå dei før dei konkluderer.

Forsvarsbygg meiner konflikt kan gi grunnlag for motsegn, men ber heller om at merknadane vert teke til følgje.

Statens vegvesen si vurdering:

På bakgrunn av innspelet frå Forsvarsbygg er det halde møte med dei. Målet med møtet var å legge fram planforslaget og grunngi kvifor ein del av vegplanen ligg innanfor

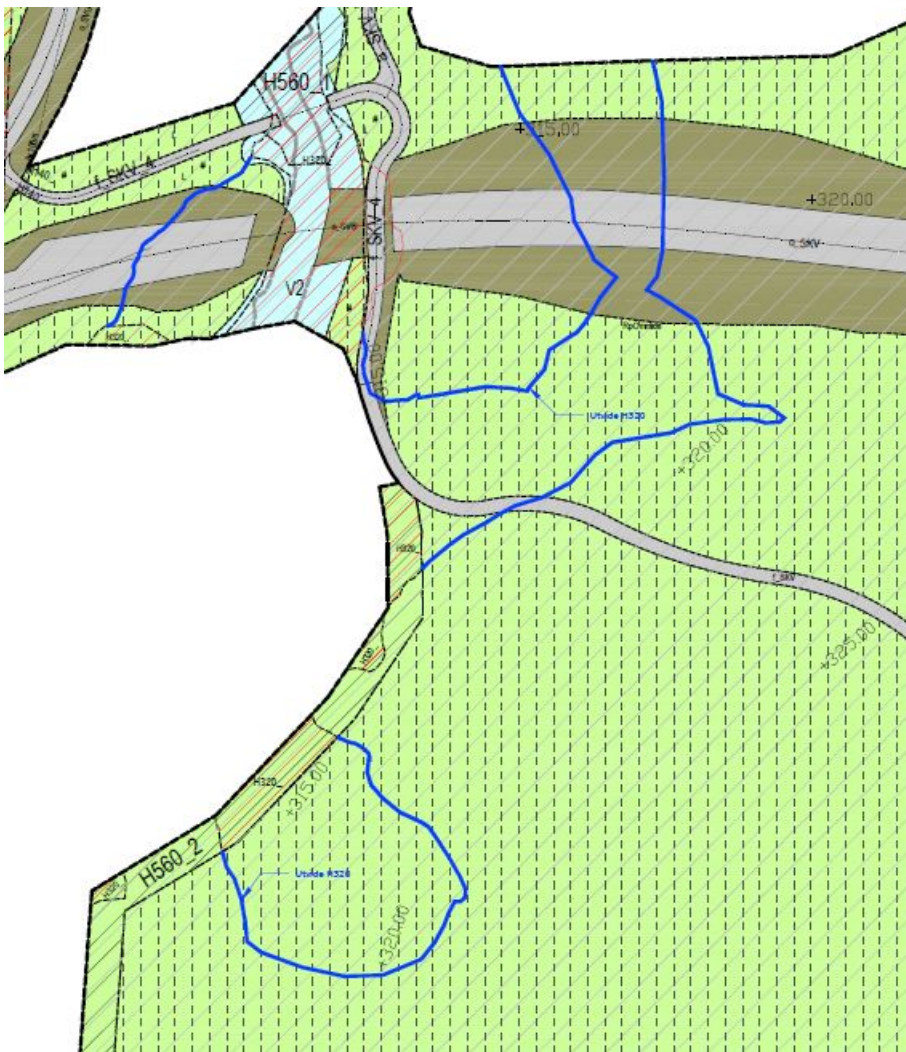
skyte- og øvingsfeltet til forsvaret, og såleis drøfte om Forsvarsbygg kan trekke varsel om motsegn.

Forsvarsbygg informerte på møtet om at området der E16 vert planlagt truleg skal avhendast som militært øvingsfelt, men at dei treng ei intern avklaring for å endeleg fastslå dette.

Forsvarsbygg vil søke å få intern avklaring innan planen skal handsamast i kommunen og har ingen innvendig mot at planen blir slutthandsama i kommunen.

2.3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

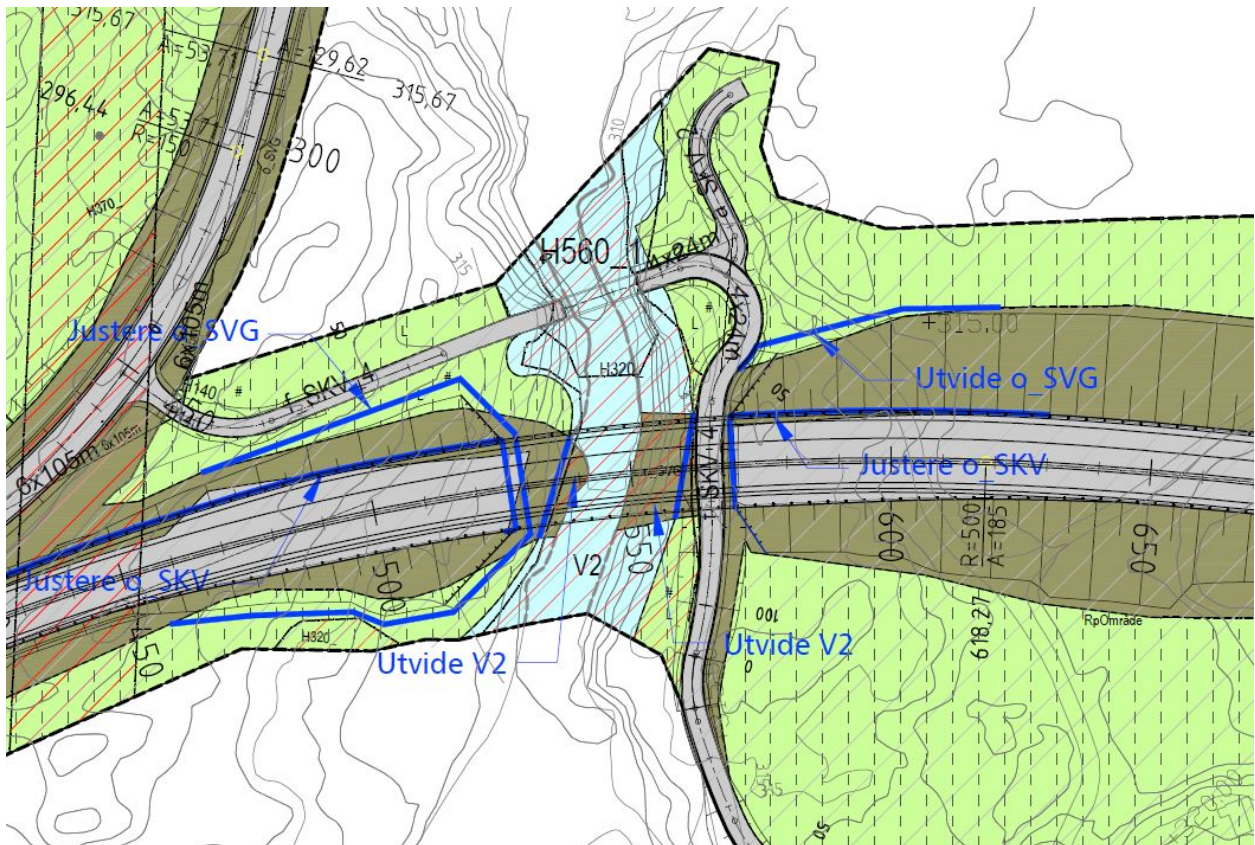
1. NVE peikar på at omsynssonene H320 for flaumfare på reguleringsplanen ikkje stemmer med avgrensingane for 200-års flaum som flaumsonekartet viser. Dei legg til grunn at dette vert retta opp.



Utsnitt frå reguleringsplan aust for elva og sør for E16, på Slæn. Dei blå linjene markerer flaumsonearealet som NVE ynskjer inn på reguleringsplan-kartet. Dette er i tråd med berekna 200-års flaum.

Statens vegvesen si vurdering: Det har ingen konsekvensar for veganlegget å justere reguleringsplanen i tråd med tilrådingane frå NVE. Omsynssone flaum H320 er retta opp slik at dei stemmer med avgrensingane for 200-års flaumen, sjå kapittel 4.1 punkt 1.

- NVE ser at landkar på vestre breidd for ny bru er plassert ut i flaumsona, og at flaumløpet vert snevra inn av brua. Dei peikar også på at E16 på fylling aust for brua skjer av ein flaumveg. Norconsult stadfestar at berekna vassliner for nytt veganlegg tek utgangspunkt i at alt vatnet renn i hovudlauget.



Utsnitt av reguleringsplan som viser justering av føremål ved og inn mot brua. Brua er heva for å få god nok høgde til skogsveg under. Vegen inn til brua er utvida etter krav til utforming av bru. Det fører til at fyllingane tek noko meir areal. Landkar er trekt inn frå elva. Det fører til mindre permanent vegareal ut i elva.

Statens vegvesen si vurdering: Reguleringsplan-kartet er feil i høve til plassering av landkar og areal for vegføremål slik det går fram av teikninga over. Landkaret på austre breidd er trekt lenger inn på land og utanfor sone for 200-års flaum. Dette er naudsynte endringar av omsyn til bru og skogsveg som skal gå under brua. Vi rår til at endringane vert utført, sjå kapittel 4.1, punkt 2.

Sjølv om E16 kuttar av ein flaumveg er tilhøve til flaum ivareteke, jmf. Norconsult sine berekningar.

- NVE legg vekt på at det ikkje skal vere naudsynt med ytterlegare handsaming frå dei for å gjennomføre tiltak som er i samsvar med reguleringsplanen. Dei ber difor om at følgjande

formulering i føresegnene i §9.4 vert teke ut. «*Søknad om tiltak i faresona skal leggst fram for NVE til uttale*». Dei ynskjer heller inn eit krav om dokumentasjon for at bygning/konstruksjon ikkje medfører auka flaum- eller erosjonsfare elles i vassdraget. Det vert også vist til TEK10 §7-1, 2 ledd. NVE legg til grunn at planen gjer greie for tiltak i/nær vassdraget som kan medføre konsekvensar for ålmenne interesser i vassdraget, her- under flaum og erosjon.

Statens vegvesen si vurdering: Vi er samd i NVE si tilråding om å fjerne punkt i §9.4 (§7-4 i reviderte føresegner datert 7.oktober 2016) «*Søknad om tiltak i faresone flaum skal leggst fram for NVE til uttale*». Sjå kapittel 4.2, punkt 2.

4. Dei oppmodar om at symbol for støttemur vert teke inn i teiknforklaring, sjå kapittel 4.1, punkt 3.

Statens vegvesen si vurdering: Symbol for støttemur vert teke inn i teiknforklaringa

5. NVE meiner det av omsyn til vassdraget og området er viktig at planen er eintydig i høve til om deponia er midlertidig eller permanente. Årsaka er å unngå vedvarande uttak av stein på ubestemt tid. Vidare er det viktig at det er sterke føresegner for bruk og avslutning. Dei ser det som positivt at det går fram i planomtalen at deponia er permanente og at føresegnene har frist for tilstelling og revegetering.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen ynskjer at steinressursen skal kunne brukast til andre veganlegg. Da vil uttak av stein frå deponiet langs E16 skje i ein avgrensa periode, når framtidige veganlegg skal gjennomførast. Reguleringsplanen føreset at det vert starta nytt planarbeid etter Plan- og bygningslova før slikt framtidig uttak for andre veganlegg vert starta, jf. planføresegn §10.1.

6. Dei er usikre på kva siste ledd i §10 betyr: «*Eventuell vidare anleggsdrift ut over 1 år etter veganlegget er opna for trafikk, skal fremjast som ei ny sak etter Plan- og bygningslova. Ved eventuell etablering av steinknuseverk skal dette plasserast med minst mogleg ulempe for omgjevnadane.*» NVE rår difor til at denne vert teke ut for å sikre at eventuell ny anleggsdrift/uttak av stein må gjennom ein ny planprosess.

Statens vegvesen si vurdering: Vi foreslår følgjande endringar i punktet i §10 (§8 i reviderte føresegner datert 7.oktober 2016), sjå kapittel 4.2, punkt 3.

- «*Eventuell vidare anleggsdrift ut over 1 år etter veganlegget er opna for trafikk, skal fremjast som ei ny plansak etter Plan- og bygningslova.*»
- Ta ut siste setning «*Ved eventuell etablering av steinknuseverk skal dette plasserast med minst mogleg ulempe for omgjevnadane.*»

Sjå også vårt svar i punkt 5 over.

2.4 Hordaland fylkeskommune

Fylkeskommunen finn at det generelt er gjort gode utgreiingar, med unntak av utnytting av ressursen anortositt.

Av omsyn til kulturminna i området oppfordrar fylkeskommunen til at tiltaka ikkje må skjemme landskapet kulturminna ligg i.

1. Dei finn at planprogrammet føreset at det skulle gjerast ei vurdering på å nytte overskot av stein opp mot eksisterande gruvedrift og utvinning av anortositt. Dei stiller spørsmål til om eventuelt Gudvangen stein kan ta i mot anortositt og eventuell anna stein frå veganlegget, med mellombels lagring i gruvene. Fylkeskommunen ser i utgangspunktet på dette som eit alternativ som burde vore greidd ut og vurdert i reguleringsplanen da dei meiner deponering i gruvene er ei realistisk løysing som er lite kostnadskrevjande. Såleis finn dei at ein kan unngå permanent og særleg grad av mellombels deponering av overskotsmasse i området Fyre–Slæn, som i utgangspunktet er unødvendig og lite samfunnsnyttig bruk av massane. Dei ber om at det vert utgreidd korleis anortositten kan brukast næringsmessig og kommersielt.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen er samd i at beste løysinga er at steinen vert nytta og ikkje lagt i permanente deponi. Samtidig er det naudsynt for å kunne gjennomføre veganlegget å ha ein plan for kvar massane kan plasserast dersom private aktørar ikkje kan ta i mot steinen. Som del av planarbeidet vart det starta dialog med mulige aktørar for gruvedrift i Nærøydalen.

Statens vegvesen som offentleg etat kan ikkje gi ein privat aktør rett til å ta i mot steinen utan å sikre at alle mulige aktørar får same mulighet. Dette er årsaka til at det ikkje vart konkludert med korleis stein alternativt kan brukast.

Det er under utarbeiding kommunedelplan for å utbetre E16 vidare frå Slæn, mot Voss. På denne strekninga er fjellkvaliteten truleg slik at ein ikkje får nok gode massar til å bygge veg for. Statens vegvesen ynskjer å sikre seg gode steinmassar frå veganlegget i Nærøydalen, ved å legge dei i deponiet langs E16.

Det er eit mål at resten av den gode steinen skal brukast som ein ressurs til samfunnet sitt beste og i minst mogleg grad leggst i permanente deponi. Når byggeplanlegging for E16 Nærøydalen startar, vert det starta dialog med mulige aktørar som ynskjer tilgang til massar. Omfang av dette vil verke inn på kor mykje massar som eventuelt må leggst i permanent deponi ved Slæn/Fyre.

2. Fylkeskommunen viser til informasjon i planomtalen om kva type bergartar tunnelen vil gå gjennom og kartgrunnlag som viser geologien i området. Ut frå dette meiner dei at tunnelen stort sett vil bestå av bergarten anortositt, med berre ei kort strekning med annan bergart mot Fyre. Ut frå dette spør fylkeskommunen om heile tunnelen burde vore drive frå Hylland, med kort veg til mellombels lagring i gruvene til Gudvangen stein.

Statens vegvesen si vurdering: Det er stor belastning for eit område der tunnelen vert driven frå. Av omsyn til landskapsvernområdet i Nærøydalen burde heile tunnelen vore drive frå Vossa–sida. Det er funne nok plass på Hylland til at tunnelen kan drivast herifrå, men det vil verte krevjande på så lite areal. Det er difor ikkje aktuelt av omsyn til verneverdiane i dette området å drive heile tunnelen herifrå, sjølv om det kan vere eit billegare alternativ.

3. Fylkeskommunen spør om vegen kan leggst lågare i terrenget dersom det ikkje er trong for å deponere stein i området ved Fyre–Slæn.

Statens vegvesen si vurdering: Linjeføring i plan og i profil for stamvegar er stiv for at vegen skal vere god og sikker å køyre på. Vedlagt reguleringsplanen er Plan- og profildeikningar C–teikningar C1–C11 datert 10.06.2016 som viser lengdeprofilen til E16.

Teikningane C1 og C2 gjeld for området ved Slæn. Vegen er plassert uavhengig av at det skal plasserast massar her. Den er plassert så høgt i terrenget over LNF-området aust for Ljoselvi fordi den skal treffe på eksisterande veg i vest, for å få god høgde over elva og for å sikre å komme høgt nok til å få lokalveg i planfri kryssing under ny E16. Vegen får betre tilknytning til landskapet dersom området rundt vert heva.

2.5 Fylkesmannen i Hordaland

1. Fylkesmannen peikar på at risikoanalysar har identifisert uønska hendingar og tiltak for å redusere verknad eller risiko for at desse hendingane skal inntreffe. Fylkesmannen meiner planføresegnene må sikre at tiltaka i analysearbeidet vert gjennomført.

Statens vegvesen si vurdering: Ta inn nytt punkt i føresegnene, sjå kapittel 4.2, punkt 4: «§3.11 Risikoreduserande tiltak: Risikoreduserande tiltak avdekka gjennom risikoanalysar, slik det går fram av kapittel 4.5 i planomtalen, skal gjennomførast, jmf. § 3.6 Støy, §3.7 Ureining av vatn og jord, §3.8 Ytre miljø, §3.9 Byggeplan, §3.10 Plan for trafikkavvikling, §6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone, §7.3 Ras- og skredfare, § 7.4 Flaumfare, § 7.5 Høgspenningsanlegg og § 7.6 Bevaring naturmiljø».

2. Dei saknar ein tydeleg referanse i reguleringsføresegnene om prioritering av samfunnstryggleik, da dette omsynet er førande og direkte utløysande for oppstart av vegprosjektet.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen finn at dette er dekkja gjennom ny §3-11 i punkt 1 ovanfor.

3. Fylkesmannen viser til dei ulike og store verneverdiane i området, og at kvalitetar i landskapet og verdifulle landskap er eit nasjonalt omsyn det skal leggest vekt på i planlegginga. Fylkesmannen legg til grunn at føresegnene sikrar at det ikkje skal oppstå uakseptable konflikhtar med gjeldande verneverdiar ved gjennomføring av tiltaka i planen.

Dei saknar betre illustrasjonar og visualisering av deponiområda frå fleire punkt, og oppmodar om at dette vert utarbeidd.

Dei tek atterhald om at søknad om dispensasjon frå verneforskrifta for Nærøydalen landskapsvernområde og naturmangfaldlova § 48 vert godkjent av verneområdestyret.

Statens vegvesen si vurdering: Vi lagar betre illustrasjonar som utdjupar verknaden av tiltaka, sjå vedlegg

4. Fylkesmannen legg til grunn at landbruksareal nytta til midlertidig anleggsområde og deponi vert tilbakeført til opphavleg føremål og at dette området, etter at vegarbeidet er ferdigstilt, kan nyttast som landbruksareal, i tråd med planføresegner §§ 6.1 og 10.1. Dei kan ikkje sjå at prosjektet medfører store negative konsekvensar for landbruksinteressene, og er nøgde med at omsynet til dyrka mark er særskilt skildra i YM-plan, som grunnlag for prosjektering.

Statens vegvesen si vurdering: Sjå svar til NVE, punkt 5.

5. I planføresegn §10.1 femte ledd vert det slått fast at eventuell vidare anleggsdrift ut over eit år etter at veganlegget er opna for trafikk, skal fremjast som ny sak etter reglane i Plan- og

bygningslova. Fylkesmannen tek det til etterretning. Han finn at siste setning om eventuell etablering av steinknuseverk dermed vert overflødig og meiner at trong for deponerte massar og steinknuseverk i nær framtid heller bør regulerast til anleggsmål enn LNF.

6. Dei ber om at det vert regulert inn maksimal kotehøgde på deponia.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen er samd i at det vert regulert inn maksimal kotehøgde på deponia. For endringar på teikningar kapittel 4.1, punkt 4.

§ 5.1 Landbruks, natur- og friluftsområde (L):

Områda er regulert til landbruk, og sikrar dagens bruk av områda. Areal merkt og avsett med områdeføresegner kan midlertidig nyttast som anleggsområde. Område L1, L2, L3 og L4 kan nyttast til deponering av overskotsmasse frå veganlegget, jf. § 10

§ 8.1 Midlertidig anleggsområde #, 4. avsnitt:

Det kan deponerast inntil 500.000 m³ stein i område L4 vest for dagens E16 merka #4. Maksimal kotehøgde på område #4 er 333 moh. Det kan deponerast inntil 450.000 m³ stein på område L1 og L2 merka #1 og #2. Maksimal kotehøgde på område #1 er 332 moh. Maksimal kotehøgde på område #2 er 346 moh. Det kan deponerast inntil 50 000 m³ stein på område L3 merka #3. Maksimal kotehøgde på område #3 er 340 moh.

For endringar på føresegner, sjå kapittel 4.1, punkt 5.

7. Fylkesmannen legg til grunn at avrenning frå anleggsarbeidet ikkje skal skade fisken i vassdraga, jf. planføresegn § 3–7. Dei finn ikkje at det går fram korleis dette skal gjerast. Dei rår til at oppfylling av deponiområda skjer etappevis og på ein slik måte at infiltrasjon av nedbørsvatn i utfylte steinmassar til ei kvar tid vert avgrensa. Dei viser til korleis ein skal hindre avrenning frå deponiområde i Hordnesskogen i Bergen kommune:
- Det vert stilt utsleppsgrenser for pH, suspendert stoff og olje
 - Eventuell plast og skyteleidningar skal samlast opp før utslepp til bekkar og elvar
 - Dersom dei etablerte reinseanlegga viser seg å ikkje reinse tilstrekkeleg, må tiltakshavar gjennomføre avbøtande tiltak
 - Det skal skje overvaking av resipientane i utfyllingsperioden og minst to år etter at utfyllinga er ferdig
 - pH-verdi i utsleppsvatn skal haldast mellom 6–8. Såleis unngår ein at det vert danna ammoniakk som kan skade fisk
 - For å redusere avrenning av partiklar og sprengstoffrestar til vassdraga nedstraums set Fylkesmannen krav til suspendert stoff (SS) på 50 mg/l, jf forureiningslova kapittel 30.
 - Krav til at innhald av plast i sprengsteinsmassar skal reduserast mest mogeleg ved bruk av sprengstofftypar og sprøytebetong som gir lite plastavfall
 - Reinseanlegga er plasserte nær tippen

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen legg til grunn at det vert søkt om løyve etter forureiningslova for anleggsarbeidet, og at det vert gjeve løyve med krava/vilkåra til driving av tunnel, opparbeiding av massedeponi osv. slik at omsynet til vassmiljøet vert ivareteke. I reguleringsplanen er det sett av kant-/buffersone mellom deponia og vassdraget. Dette er også med på å ivareta vassmiljøet. Omsyn til Ytre Miljø, mellom anna ureining, er stilt krav om i § 3.8 i føresegnene.

8. Fylkesmannen legg til grunn av føringane i YM-plan slik den går fram av planomtalen, vert gjort juridisk bindande, inkludert føringane i tabell 4.15 i planomtalen. Såleis finn dei at avbøtande tiltak for å hindre tap av naturmangfald, landskapsbilete, naturressursar, ureining, nærmiljø- og friluftsliv mv. vert sikra.

Statens vegvesen si vurdering: Det står ein skrivefeil i §3-7 Ytre Miljø (§3.8 i reviderte føresegner datert 7.oktober 2016). Det er vist til tabell 5.15. Dette vert retta til korrekt nr 4.15, sjå kapittel 4.2 punkt 6. Såleis finn vi at føringane i YM-plan er gjort juridisk bindande.

9. Fylkesmannen forventar at Klima- og miljødepartementet sine retningslinjer for handsaming av støy i arealplanlegging, T1442/12, vert lagt til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen. Dei er difor kritiske til formuleringa i planføresegn §3.5 og at retningslinjene gjeld «*Så langt det er teknisk og økonomisk forsvarleg etter kost/nytte vurderingar*».

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen er samd i at T1442/12 skal ligge til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen. Setninga «*Dette gjeld så langt det er teknisk og økonomisk forsvarleg etter kost/nytte vurderingar*» vert fjerna frå planføresegn § 3.5 Støy (§3.6 i reviderte føresegner datert 7.oktober 2016). Sjø kapittel 4.2, punkt 7.

10. Fylkesmannen peikar på at planen inneheld fleire rekkjefølgjekrav i andre føresegner enn rekkjefølgjeføresegna §3.8. Dei legg til grunn at desse rekkjefølgjekrava vert følgt opp. Dei rår til å knyte rekkjefølgjekrav om tilbakeføring av veggrunn – grøntareal, dersom dette føremålet i anleggsperioden vert nytta til riggområde, mellombelse anleggsvegar og mellombelse massedeponi, jf. Planføresegn § 5-8.

Statens vegvesen si vurdering: Rekkjefølgjekrava frå andre punkt i føresegnene vert lista opp under § 3.1 «Rekkjefølgjekrav». Fjerne i tillegg §3.10 «Plan for trafikkavvikling, sjå kapittel 2, punkt 13.

11. Fylkesmannen viser til at det skal lagast ein plan for korleis trafikken skal avviklast gjennom byggeperioden, jf. Planføresegn § 3.10. Fylkesmannen forventar at E16 er open til ei kvar tid, eventuelt med tilfredsstillande omkøyringsalternativ.

Statens vegvesen si vurdering: Tunnelpåhogg ved Hylland ligg svært nær E16. Når det føregår sprenging i dagen må det difor påreknast at E16 vert stengd i kortare periodar,. Elles vert det lagt opp til at E16 skal vere open, kun med kortare stengingar, når omsyn til tryggleik krev dette.

2.6 Statens vegvesen

På bakgrunn av at Voss kommune gjorde følgjande vedtak ved utlegging av reguleringsplanen, gav Statens vegvesen innspel til reguleringsplanen som var på høyring, slik det går fram nedanfor.

1. For å unngå å bruke fulldyrka jord til deponi skal ein leggja masse på dyrka jord berre i tilfelle ein ikkje får plass på dei andre deponia.

Statens vegvesen si vurdering: Voss kommune har i sitt vedtak ikkje gjort greie for kva deponi det her er snakk om. Statens vegvesen går ut i frå at det gjeld deponi av meir langvarig karakter og ikkje midlertidig lagring i anleggsperioden.

Statens vegvesen har forståing for ynsket om å verna dyrka mark i størst mogeleg grad og vi vil, så langt vi kan, imøtekomme dette. Me vil også peike på at vi er avhengig av ei rasjonell, effektiv og trygg drift av veganlegget. Deler av massane frå tunnelen skal nyttast vidare i veganlegget, og det vil vere trong for omlasting, knusing og anna anleggsdrift nær tunnelpåhogget. Dette må difor skje på LNF-området ved tunnelen, som er satt av til mellombels anleggs- og riggområde.

Statens vegvesen viser til §8.1 i føresegnene; «Omsynet til dyrka mark skal skildrast spesielt i YM-plan. Dersom mengd massar som vert deponert vert redusert, bør ein prøve å ta i bruk minst mogeleg dyrka mark.»

2. Når arbeidet er ferdig skal det leggjast på minst 1 m jord der dyrka mark har vorte brukt til deponi.

Statens vegvesen si vurdering: Voss kommune har i sitt vedtak sagt at det skal leggjast på 1 meter jord utan å gjere greie for kva type jord.

Det første laget jordmassar som skal leggjast oppå deponert stein må vere av ein slik art at ikkje alt forsvinn mellom steinane. Statens vegvesen tek utgangspunkt i Norsk institutt for skog og landskap sine definisjonar: «Fulldyrka jord skal kunne fornyast ved pløying til vanleg pløyedjupne. Det vil seie minst 20 cm. Det skal vere eit tilstrekkeleg steinfritt ploglag og minst 30 cm ned til fast fjell».

Vi finn at § 8.1, tredje avsnitt sikrar omsynet til dyrka jord. For å gjere dette enda klarare foreslår vi å ta inn følgjande tillegg i § 8.1, tredje avsnitt, sjå kapittel 4.2, punkt 12:

«Fulldyrka jord skal så godt som råd tilbakeførast i tilsvarande stand som før anleggsstart. Næringsavdelinga i Voss kommune skal rådførast i samband med tilbakeføring og eventuell nydyrking av landbruksareal.»

2.7 Vossestrand skyttarlag

Skyttarlaget viser til deira lange historie heilt tilbake til 1879. Dei har 138 medlemmer og har eit aktivt lag som er viktig for lagslivet på Vossastrand. Jegarar, både lokalt og frå Vik, Aurland og Voss tek årleg skyttarprøven her.

Dei viser til at deira skytebane ligg i den planlagde vegtraseen på Slæn. Dei viser også til at dei har avtalt bruksrett med grunneigar Lars Sleen inkludert tilkomst over hans eigedom. Dei har ikkje fått informasjon om vegprosjektet.

Skyttarlaget ynskjer å komme i dialog for å få erstatta skytebana med ny skytebane i området. Dei vil bidra i å finne ny lokalitet til bana.

Statens vegvesen si vurdering: Skyttarlaget er ikkje grunneigar i området. Dei har difor ikkje blitt direkte tilskrive ved oppstart av planarbeidet. Eventuelt rett på erstatning vil bli vurdert i samband med grunnnerverv når veganlegget skal byggast.

2.8 Per Andres Tveite gnr. 330 bnr. 1 og 3

Tveite opplyser at han er gardbrukar på heiltid og driv med mjølk- og kjøtproduksjon, samt skogsdrift. Han peikar på at ein stor del av eigedomane hans ligg på sørsida av E16. Han treng difor ein sikker og trygg tilkomstveg mellom eigedomane.

Eksisterande situasjon er at han må krysset E16 i plan, frå Slænsvegen over til sørsida av E16. Vidare er det mogeleg å køyre over elva, på normal vassføring. Såleis slepp han å køyre langs E16. På tilkomstvegen har han lunne/velteplass for tømmer og tilkomstvegen kan køyrast av tømmerbil og semitrailer.

1. Tveite ynskjer at tilkomstveg og lunneplass sør for E16 fortsatt kan brukast og at tilkomstvegen til dette området kan køyrast av tømmerbil.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen har ingen innvendingar mot å utforme og dimensjonere tilkomstvegen slik at tømmerbil kan bruke denne, sjå kapittel 4.1, punkt 5. Vi tek utgangspunkt i «Normalar for landbruksvegar» utarbeidd av Statens landbruksforvaltning, og vegklasse 4 som er sommarbilveg for tømmerbil med hengar. Avkøyrsla er minst 4 meter brei og avkøyrsla til E16 vert dimensjonert for lastebil. Eksisterande jordbruksveg er ca 3 meter brei. Såleis er avkøyrsla tilpassa bredden på vegen vidare og dimensjonert for tømmerbil. Reguleringsplanen har berre eit mindre midlertidig inngrep i lunneplassen. Denne bruken bør difor ikkje bli permanent påverka av tiltaka i reguleringsplanen.

2. Tveite ynskjer rett til å køyre på landbruksvegen inkludert brua som ligg på eigedomane til Lars Sleen. Såleis meiner han å få ei sikker tilkomst til sørsida av E16 og slepp å køyre langs E16 mellom eigedomane. Denne kan også verte aktuelt å nytte dersom eksisterande tilkomstveg vert for trafikkfarleg å nytte.

Statens vegvesen si vurdering: Grunneigar får oppretthalde eksisterande tilkomst til sine eigedomar, men med noko omlegging då krysset til Slænsvegen vert stengd. Vi meiner planlagd løysing er tryggare enn slik kryssinga skjer i dag.

2.9 Advokat Sjur Vinje datert 22.08.16

Advokat Sjur Vinje representerer eigedomane 331/3, 331/4, 331/5, 331/9 og 331/10. Desse eigedomane er råka av reguleringsplanen ved Slæn.

1. Vinje listar opp ein del punkt han meiner er aktuelle i samband med vurdering av ulemper og erstatning, inkludert ulemper i anleggsperioden.

Statens vegvesen si vurdering: Rett på erstatning vil bli vurdert i samband med grunnervet når veganlegget skal byggast.

2. Vinje ber på vegne av sine klientar om at det vert vurdert 60-sone på Slæn. Han meiner det vil redusere fare for ulukker og støy. Han peikar på ein bakketopp.

Statens vegvesen si vurdering: I planarbeidet er det lagt til grunn vegstandard for 80 km/t. Nytt kryss med kanalisering inkludert sperrelinje vil redusere fare for forbikøyring på strekninga.

3. Han viser til at to av eigedomane har vesentleg areal på begge sider av E16. Dei vil trenge varerøyr gjennom vegen.

Statens vegvesen si vurdering: Spørsmål om varerøyr gjennom vegen vert teke opp med grunneigarane, når byggeplan skal utarbeidast.

2.10 Advokat Vinje for Svein Rokne og Ivar Rokne datert 31.08.16

1. Ivar Rokne gnr. 331 bnr. 9 ynskjer at tilkomstvegen vert avslutta i grensa mellom bnr. 10 og bnr.9, slik at vegen ikkje kjem inn på bnr. 9 slik reguleringsplanteikninga viser. Ivar Rokne ynskjer i tillegg ein tinglyst rett til parkering.

Statens vegvesen si vurdering: Statens vegvesen meiner reguleringsplanen skal vise tilkomst til både eigedomane gnr. 331 bnr.9 og 10. Vi rår difor til at tilkomstveg inn på eigedom gnr. 331 bnr.9 vert regulert slik planforslaget viser, og at eigedom gnr. 331 bnr. 10 får rett til avkøyrsløst vist med avkøyrsløst. Sjå kapittel 4.1, punkt 6.

Tillegg i § 4.3 Private køyreveggar:

Private avkøyrsløst markert med avkøyrsløst og bokstaven A gir rett til avkøyrsløst inn på eigedomen frå tilgrensande veg. Sjå kapittel 4.2, punkt 8.

2. Grunneigarane ynskjer informasjon om kva støydedempande tiltak som vil bli gjort på deira eigedomar.

Statens vegvesen si vurdering: Desse eigedomane er fritidsbustader. Det er ikkje krav til å skjerme mot innandørs for fritidseigedomar. Det vil i samband med utarbeiding av byggeplan for veganlegget bli gjort ei vurdering av om det er behov for skjering av uteplassane på dei to fritidseigedomane. Støysonekartet viser at eigedom 9 er innanfor raud støysone og at eigedom 10 er delvis i raud støysone.

3. Ivar Rokne har brukt lang tid på å få skjerma eigedomen med tre. Både han og Svein Rokne meiner dei får store ulemper med nærføring av vegen forbi sine eigedomar. Ivar Rokne meiner ulempene er så store at han ynskjer eigedomen innløyst.

Statens vegvesen si vurdering: Eigedomane ligg nær vegen i dag. Vegkant vert flytta inntil 3 meter nærare enn dagens veg, med ein mindre justering av senterlinje på vegen forbi. Rett på erstatning vil bli vurdert i samband med grunnervervet når veganlegget skal byggast.

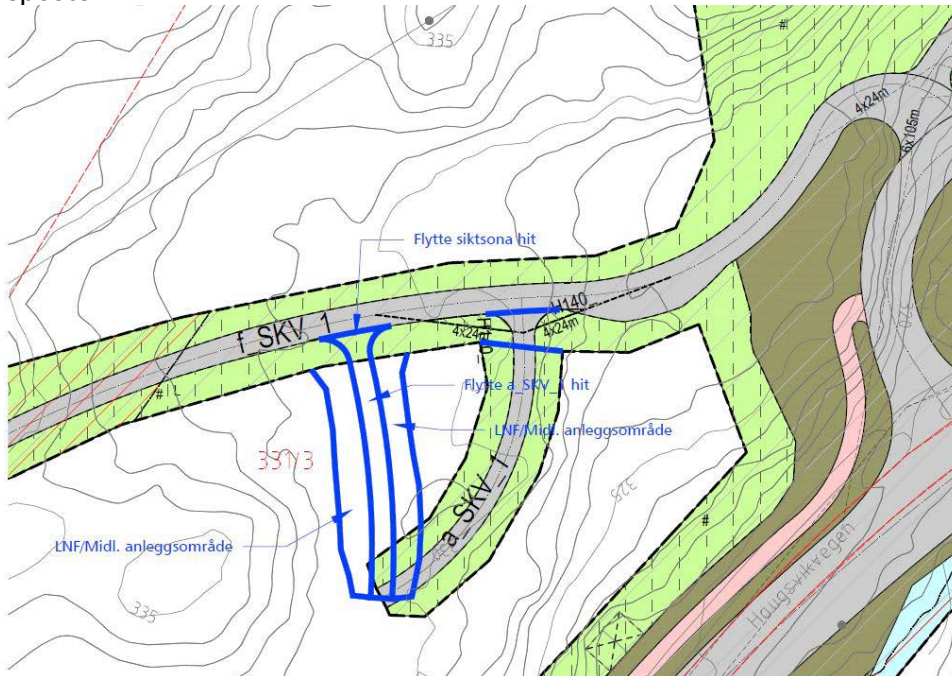
4. Vassforsyning til hyttene må ivaretakast.

Statens vegvesen si vurdering: Kartlegging av VA-anlegg vert gjort i samband med byggeplanlegging. Dette inkluderer å sikre løysingar for eksisterande anlegg, eller erstatte desse, jmf. § 3.8 Byggeplan

2.11 Advokat Vinje for Reidar Sleen datert 31.08.16

Vedlagt brevet fra Vinje ligg epost fra Reidar Sleen, gnr.331 bnr.3.

1. Sleen ynskjer anna løysing for avkøyrsla til gardstunet. Dette er skissert på skisse lagt ved eposten.



Skissa over er utsnitt frå reguleringsplan. Dei blå linjene viser ønska plassering for veg med inngrep i LNF-område for å bygge vegen.

Statens vegvesen si vurdering: Både vegløyning, slik det ligg inne i reguleringsplan og den Reidar Sleen ynskjer er på hans eigedom. Sleen sitt forslag til flytting gir ingen utfordringar i høve trafikktryggleik. Statens vegvesen flytter avkøyrsla slik Reidar Sleen ynskjer.

2. Sleen ynskjer varerøyr gjennom ny E16 for vassledning frå eksisterande pumpehus.

Statens vegvesen si vurdering: Spørsmål om varerøyr vert teke opp med grunneigar når byggeplan skal utarbeidast. Dersom eksisterande anlegg vert skada vert det erstatta.

3. Sleen ynskjer å få avklara plassering av ny garasje. Skissert plassering er med tanke på å få redusert støy frå ny E16.

Statens vegvesen si vurdering: Plassering av garasjen ligg utanfor reguleringsgrensa. Statens vegvesen vil uttale seg til einskildsak i høve byggegrensa frå E16 då den eventuelt vert sendt til oss. Bygegrensa heimla i veglova er 50 meter. Å plassere garasjen som del av eventuell støyskjerming kan vere positivt.

3 Mindre retting av feil i reguleringsplanen

3.1 Dele felles veg f_SKV_5 i to føremål for å sikre vegrett til alle

Reguleringsplanen sikrar ikkje vegrett for felles veg f_SKV_6 inn på E16. Deler av felles veg f_SKV_5 er difor delt i to deler, der delen nærast E16 vert felles veg f_SKV_7, som sikrar vegrett til alle eigedomane i området. Sjå kapittel 4.1, punkt 5 for endringar på teikning R1. For tillegg i føresegnen sjå kapittel 4.2 punkt 10.

3.2 Sikre tilkomst til alle eigedomar

Reguleringsplanen sikrar gjennom planføresegn §5.2 rett på tilkomst til eigedomar. Planføresegnene er noko uklare og mangelfulle i høve til å sikre alle som har vegrett i dag. Statens vegvesen rår difor til å endre tekst på kven som har rett til å bruke dei felles vegane, slik det går fram nedanfor, ny tekst er merka med utheva tekst, sletta tekst er streka over:

«Nye køyreveggar er merka med løpenummer på plankartet, og sikrar tilkomst til følgjande område/eigedomar:

f_SKV_1: Felles tilkomst til alle eigedomar vegen naturleg fører til.

f_SKV_2: Felles tilkomst til alle eigedomar vegen naturleg fører til.

f_SKV_3: Felles tilkomst til eigedomane gnr. 331 bnr. 5, gnr. 331, bnr. 13,14, gnr. 331 bnr.12, gnr. 331 bnr.

f_SKV_4: Felles tilkomstveg til landbruksområdet aust for Ljoselvi.

f_SKV_5: Felles tilkomst til eigedomane gnr. 331 bnr. 9, gnr. 331, bnr. 10, gnr. 331 bnr.4

f_SKV_6: Felles tilkomst til eigedomane gnr. 331 bnr. 4, gnr. 330, bnr. 5, gnr. 331 bnr.7, gnr. 330 bnr. 20, gnr.330 bnr.10, gnr. 330 bnr. 1.

Sjå kapittel 4.2, punkt 9.

3.3 Retting i føresegnene

§4 og §8 er ikkje nytta i reguleringsføresegnene. Dette vert foreslått retta, sjå kapittel 4.2, punkt 1.

3.4 Faresone høgspent

Faresone for høgspent er satt til 30 meter frå linja. Det korrekte er 15 meter, der faresona er 30 meter brei. Sjå forslag til endring på § 7.5 Høgspenningsanlegg, kapittel 4.2, punkt 11.

4 Forslag til endringar etter offentleg ettersyn

4.1 Endring på planteikningane:

1. Revisjon av teikningane R1, R2 og R3: Omsynssone flaum H320 vert utvida til å vere i tråd med avgrensingane for 200-års flaumen frå utarbeidd flaumsonekart.
2. Revisjon av teikningane R1, R2 og R3: Justere føremål o_SVG og o_SKV i høve til at bru og vegareal er justert.
3. Revisjon på teikningane R1, R2, R3 og R4: Symbol for støttemur vert teke inn i teiknforklaringa
4. Revisjon på teikningane R1, R2, R3 og R4:
 - Teikne maksimal kotehøgde på deponiområda
 - Nummerere landbruksområda der masser kan deponerast med nummera L1, L2, L3 og L4
 - Nummerere landbruksområda der masser kan deponerast med nummera #1, #2, #3 og #4
5. Revisjon på teikning R1:
 - Dele felles veg f_SKV_5 i to delar der f_SKV_7 er felles veg for alle som har vegrett på felles veg f_SKV_5 og f_SKV_6.
 - Utvide avkøyrsla til felles veg f_SKV_7 slik at den kan trafikkerast med tømmerbil.
6. Revisjon på teikning R1:
 - Teikne avkøyrsllepil og bokstaven A for avkøyrsla til fritidseigedom gnr. 331 bnr. 10 inn på felles veg f_SKV5.
7. Revisjon på teikning R1:
 - Flytte avkøyrsla slik at den går rett nordover frå tunet, inn på felles veg f_SKV1.

4.2 Endringar på føresegnene

1. Nummerering på føresegnene var feil, ved at hovudnr 4 og 8 mangla. Dette er retta opp.
2. Fjerne punkt i §7.4 «*Søknad om tiltak i faresone flaum skal leggest fram for NVE til uttale*».
3. Tek ut setninga i §8, 5. avsnitt «*Ved eventuell etablering av steinknuseverk skal dette plasserast med minst moglege ulempe for omgjevnadane*».

- Tilføyer i i §8, 5.avsnitt, siste setning, utheva ord i følgjande setning i §10 *Eventuell vidare anleggsdrift ut over 1 år etter veganlegget er opna for trafikk, skal fremjast som ei ny plansak etter Plan- og bygningslova.*
4. Nytt punkt §3.11: *Risikoreduserande tiltak: Risikoreduserande tiltak avdekka gjennom risikoanalysar, slik det går fram av kapittel 4.5 i planomtalen, skal gjennomførast, jmf. § 3.6 Støy, §3.7 Ureining av vatn og jord, §3.8 Ytre miljø, §3.9 Byggeplan, §3.10 Plan for trafikkavvikling, §6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone, §7.3 Ras- og skredfare, § 7.4 Flaumfare, § 7.5 Høgspenningsanlegg og § 7.6 Bevaring naturmiljø».*
5. Endrar:
- § 5.1 Landbruks, natur- og friluftsområde (L):**
Områda er regulert til landbruk, og sikrar dagens bruk av områda. Areal merkt og avsett med områdeføresegnar kan midlertidig nyttast som anleggsområde. Område L1, L2, L3 og L4 kan nyttast til deponering av overskotsmasse frå veganlegget, jf. § 8
- § 8.1 Midlertidig anleggsområde #, 4.avsnitt:**
Det kan deponerast inntil 500.000 m³ stein i område L4 vest for dagens E16 merka #4 i kartet. Maksimal kotehøgde på område #4 er 333 moh. Det kan deponerast inntil 450.000 m³ stein på område L1 og L2 merka #1 og #2. Maksimal kotehøgde på område #1 er 332 moh. Maksimal kotehøgde på område #2 er 346 moh. Det kan deponerast inntil 50 000 m³ stein på område L3 merka #3. Maksimal kotehøgde på område #3 er 340 moh.
6. Rette nr. på tabell det vert vist til i planomtalen i § 3.8 Ytre Miljø frå 5.15 til korrekt nr. 4.15
7. Setninga «*Dette gjeld så langt det er teknisk og økonomisk forsvarleg etter kost/nytte vurderingar*» vert fjerna frå planføresegn § 3.6 Støy.
8. Tillegg i § 4.3 Private køyreveggar: «*Private avkøyrslar er markert med avkøyrslapil eller bokstaven a, (a_SKV1), og desse gir rett til avkjørsle inn på eigedommen frå tilgrensande veg*».
- 9.
10. *Endring under § 4.2 Felles køyreveggar*
- f_SKV1: Felles tilkomst til alle eigedomar vegen naturleg fører til.*
- f_SKV_2: Felles tilkomst til alle eigedomar vegen naturleg fører til.*
- f_SKV_3: Felles tilkomst til eigedomane gnr 331 bnr 5, gnr. 331, bnr. 13,14, gnr. 331 bnr.12, gnr. 331 bnr. 8*
- f_SKV_4: Felles tilkomstveg til landbruksområdet aust for Ljoselvi.*

f_SKV_5: Felles tilkomst til eigedomane gnr. 331 bnr. 9, gnr. 331, bnr. 10, gnr. 331 bnr.4

f_SKV_6: Felles tilkomst til eigedomane gnr. 331 bnr. 4, gnr. 330, bnr. 5, gnr. 331 bnr.7, gnr.330 bnr.10, gnr. 330 bnr. 1.

11. *Tillegg under § 4.2 Felles køyrevegar*

f_SKV7: Felles tilkomstveg for alle eigedomar som har rett til å køyre på f_SKV_5 og f_SKV_6.

12. *Endre faresone i § 7.5 Høgspenningsanlegg frå 30 meter avstand til 15 meter avstand.*

13. *Tillegg i §8.1 tredje avsnitt: «Fulldyrka jord skal så godt som råd tilbakeførast i tilsvarande stand som før anleggsstart. Næringsavdelinga i Voss kommune skal rådførast i samband med tilbakeføring og eventuell nydyrking av landbruksareal.»*

14. *Legg til rekkefølgekrav frå andre punkt i føresegnene, under § 3.1 «Rekkefølgekrav» og fjernar §3.10 «Plan for trafikkavvikling.»*

Statens vegvesen region vest
Leikanger 25.oktober 2016