

PLANBESKRIVELSE SELSVERKET.

1. Innledning
2. Saksbehandling
 - 2.1 Samarbeid, offentlighet og informasjon
 - 2.2 Innspill til planarbeidet
 - 2.3 Framdriftsplan
3. Bakgrunn for forslaget
 - 3.1 Planområdet
 - 3.2 Hvorfor skal det utarbeides reguleringsplan
 - 3.3 Mål for planforslaget og ferdig vegprosjekt
 - 3.4 Forhold til KU-forskriften
 - 3.5 Planstatus for området
4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold
 - 4.1 Dagens arealbruk
 - 4.2 Selsverket grunnvannsfelt
 - 4.3 Trafikkforhold
 - 4.4 Kulturminner
 - 4.5 Nærmiljø og friluftsliv
 - 4.6 Landbruk
 - 4.7 Planer om kraftverk i Ula
 - 4.8 Grus- og bergressurser
5. Beskrivelse av planforslaget
 - 5.1 Forutsetninger for standardvalg
 - 5.2 Planlagt arealbruk
6. Konsekvenser av planforslaget
 - 6.1 Framkommelighet
 - 6.2 Tryggere for vannverket
 - 6.3 Støy for boliger
 - 6.4 Innløsning av eiendommer
 - 6.5 Naturmiljø
 - 6.6 Rasfare og flom
 - 6.7 Landbruk
 - 6.8 Omklassifisering av vegareal
 - 6.9 Omlegging av høgspennelinje og flytting av trafo
7. ROS-analyse (risiko-sårbarhet-sikkerhet)
8. Eiendomsinngrep og varsling
9. Sammendrag av innspill ved varsel om oppstart av planarbeidet
10. Reguleringsbestemmelser
11. Plankart for reguleringsplan
12. Andre dokumenter

1. Innledning:

Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for følgende tiltak på Selsverket:

- Ny bru på E6 over Ula
- Gang- og sykkelveg / turveg under E6 ved brua
- Omlegging av nederste del av Verkensbakkane og nytt kryss med E6

Formålet er å øke trafikksikkerheten på E6. Tiltakene gir også bedre tilgang til boligområde m.m. i Verkensbakkane. Planen er utarbeidet i samarbeid med Sel kommune.

Reguleringsplanen består av plankartet, beskrivelse av planen og bestemmelser.

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3.7 legges forslaget til reguleringsplan ut til offentlig ettersyn. Innkomne merknader behandles av Statens vegvesen og ev. endringer utføres, før planen sendes til kommunen for endelig vedtak.

Spørsmål kan rettes til Statens vegvesen ved:

Gyda Austin – tlf. 61 27 14 58

Merknader sendes innen 1.7.14 til:

Statens vegvesen region øst
Pb 1010
2605 Lillehammer

Eller: firmapost-ost@vegvesen.no

Merket: «Reguleringsplan Selsverket»

Beliggenhet

Området ligger på og inntil E6 på Selsverket, 3-4 km nord for Otta:



2. Saksbehandling

2.1 Samarbeid, offentlighet og informasjon

I samsvar med plan- og bygningsloven varslet Statens vegvesen oppstart av arbeidet med reguleringsplanen og høring av planprogram 19.02.13, med annonse i avisa GD og brev til berørte grunneiere og offentlige myndigheter.

12.03.13 var det åpent møte på Otta.

Planprogrammet ble deretter oversendt til Sel kommune og ble godkjent 11.6.13.

21.02.14 ble det varslet utvidelse av planområdet i nord. Formålet med det var å ta inn areal som gir plass for drenering av overvann fra ny del av Verkensbakkane og deponi av overskuddsmasser fra tiltaket.

2.2 Innspill til planarbeidet

I forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanen, høring av planprogrammet og åpent møte, kom det innspill til den videre planleggingen. Disse er vurdert og delvis

innarbeidet i planen som nå sendes på høring. Sammendrag av innspillene og vegvesenet sin kommentar går fram av pkt 9.

2.3 Framdriftsplan

Reguleringsplanen legges nå ut på høring i perioden 15.5.14 til 1.7.14.

Dersom det ikke kommer vesentlige innvendinger til planen, blir planforslaget og høringsuttalelsene sendt over til Sel kommune for politisk behandling og godkjenning. Byggestart avklares når nødvendig finansiering er i orden.

3. Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planområdet ligger på og nær E6 på Selsverket i Sel kommune, 3-4 km nord for Otta. Andre offentlige veger i området er fv. 435 og Verkensbakkane (kommunal veg.) Ellers i området er det landbruksbebyggelse, dyrka mark, skog, kirke, boliger mv.

3.2 Hvorfor skal det utarbeides reguleringsplan

Dagens bru over Ula er smal (ca. 6 m) – noe som gjør at større biler ikke kan møtes der. I krysset mellom E6 og Verkensbakkane er det dårlig sikt. Verkensbakkane går gjennom en skarp og bratt sving og videre rett ned på E6. På E6 er det her en høydekurve og dessuten fører rekkverket på brua til redusert sikt.

På vestsiden av E6 går det gang- og sykkelveg fra Otta, og det er behov for at gående og syklende kan krysse E6 på en trygg måte.

Gjennom arbeidet med reguleringsplanen, har en kommet fram til mer trafikksikre løsninger både for E6, Verkensbakkane og gang- og sykkelvegen.

Det utarbeides reguleringsplan etter plan- og bygningsloven for å sikre en grundig planprosess med muligheter for medvirkning. Planen skal godkjennes av kommunestyret og gir formelt grunnlag for å gjennomføre tiltaket.

3.3 Mål for planforslaget og for ferdig vegprosjekt

Målet med prosjektet er å bedre trafikksikkerheten for alle trafikanter, med bedre framkommelighet på E6 og til Verkensbakkane. Det er viktig med ny bru over Ula som er tilpasset framtidig bredde på E6 og at kryss med andre veger blir så trygge som mulig. Siden det er en del boliger i området og mulighet for flere (jf kommuneplanen), er det viktig å legge godt til rette for gående og syklende.

3.4 Forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Statens vegvesen har vurdert tiltaket i forhold til forskrift for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven. På g a at det er restriksjoner for vannverket og området rundt det, er det krav om konsekvensutredning. Det betyr at konsekvensene for vannverket skal spesielt belyses i reguleringsplanen og det må tas inn bestemmelser som sikrer at tiltaket ikke øker faren for forurensing av vannet. Det skal også legges vekt på å ha en planprosess som sikrer

medvirkning av de instanser som har spesielt ansvar for drikkevann (kommunen, mattilsynet, fylkesmannen.)

3.5 Planstatus for området

Kommunedelplan for Otta – vedtatt 28.06.04

Reguleringsplan for Selsverket vannverk – vedtatt 17.12.07

4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Dagens arealbruk

E6 kommer her fra tettstedsbebyggelsen nord for Otta og går gradvis over i jordbruksområde.

Dagens bru over Ula er bygd i 1942/43. Øst for brua og sør for Ula er det en bygning som tidligere har vært mølle, senere kraftverk og i dag lager. Her står det brukar fra tidligere bru, som nå er fundament for ei ca 10 år gammel gangbru. Under brua går det vann- og avløpsledninger.

Retten nord for brua er det avkjøring på østsida til Verkensbakkane. Den går først som kommunal veg til boliger, og deretter som privat veg til seterområder mm.

Nord for krysset med Verkensbakkane, er det busslommer på begge sider av E6. Disse skal utvides slik at de blir universelt utformet. Fv. 435 kommer ut i E6 rett sør for Sel kirke.

Kirkegården ligger vest for E6 og helt inn til vegen. Videre nordover er det litt bebyggelse, før det går over til skog og dyrka mark.

Det er gang- og sykkelveg langs vestsida av E6 fra Otta og fram til Sel kirke.

4.2. Selsverket grunnvannsfelt

Otta vassverk ligger rett sør for Ula sitt samløp med Lågen. Vassverket tar grunnvann fra elvevifta her. Grunnvannsbrønnene ligger ca. 420 m i luftlinje nedstrøms brua der E6 krysser Ula.

Det er restriksjoner på virksomhet i området rundt vannverket. De går fram av *Reguleringsplan for Selsverket grunnvannsfelt* (vedtatt 17.12.07.) Området er delt inn i tre sikringssoner med egne bestemmelser.

Restriksjonene for vannverket om går fram av reguleringsplanen fra 2007 er innarbeidet i den nye planen. Sonene er tegnet inn på plankartet og de to planene har like bestemmelser for sone 2 og 3 rundt vannverket. Disse setter vilkår og avgrensing for lagring av kjemikalier, oljeprodukter, graving og anleggsvirksomhet, boring og nye avløpsledninger.

4.3 Trafikkforhold

Bredde på E6 i planområdet er ca. 6,5 m.

Bredde på dagens bru over Ula er ca 6 m.

Årsdøgntrafikken på E6 her er ca 4200 kjøretøy og av disse er 19 % lange kjøretøy.

Det er registrert 1 ulykke med lettere skade i krysset E6 x fv. 435.

Fartsgrense er 60 km/t på E6 til Molykkja, og 80 km/t videre nordover. På fylkesvegen er det 50 km/t.

4.4. Kulturminner

Området rundt Selsverket har en lang historie med bosetting som er basert på bruk av naturressursene i nærheten.

På Selsverket, spesielt områdene langs Ula, har det gjennom tidene vært variert virksomhet. På 1700-tallet var det kobberverk her (derav navnet.)

I 1789 gikk Stor-Ofsen inn til det som er dagens E6. Matjorda ble vasket vekk, men er bygd opp igjen ved å transportere jord fra Uladammen. Vannrenna som ble brukt til dette er fremdeles intakt i og brukes til vanning i området nær kirka.

Senere har det vært bl a mølle og kraftverk nær Ula, og bygningen etter dette står i dag øst for dagens bru.

Det er brukar fra en tidligere bru over Ula øst for dagens bru. Her er det i nyere tid bygd en ny trebru. Dagens bru på E6 over Ula ble bygd i 1943.

Etter undersøkelser og befaring i område har Kulturarvenheten i Oppland fylkeskommune uttalt følgende til reguleringsplanen (utdrag):

Det er ikke påvist automatisk fredete kulturminner. Siden det har vært flom i store deler av området, er det lite trolig å finne slike kulturminner.

Det er viktig å beholde landskapet rundt kirken, slik at den framstår som frittliggende.

Planlagte tiltak kommer ikke i konflikt med det hensynet.

Av nyere tids kulturminner, er det Sefrakregistrerte bygninger langs E6 sør for Stampen.

De bør reguleres til bevaring.

Eldre veifar, brukar etter gammel bru over Ula, vassveit og murer bør, så langt det er mulig, bevares.

Pilgrimsleden følger gang- og sykkelvegen langs E6, og bør bevares.

Mulige rester av grunnmur mellom de to bruene over Ula, bør bevares så langt det er mulig.

4.5. Nærmiljø og friluftsliv

Det er mange som stopper på plassen sørøst for brua, for å se på fossen i Ula. Det er en utfordring med tanke på trafikksikkerhet. I forbindelse med ny bru bør av- og påkjøringen her 'strammes opp'.

På nordsiden av brua går det en tursti oppover langs Ula og videre innover. Det er også behov for noe parkering i forbindelse med denne. Det er også mulig å parkere ved kirka og bruke den nye turvegen under E6 for å komme til fossen.

Det er offentlig gang- og sykkelveg gjennom området, vest for E6, fra Otta til Sel kirke.

Denne opprettholdes i forbindelse med den nye brua.

4.6 Landbruk

Jordbruk.

På vestsiden av E6 er mye av området dyrka mark. Tunet på Stampen ligger nær E6 og mellom Ula og kirka er det dyrka mark. Det er også dyrka mark fra ca 200 m nord for kirka.

Skogbruk:

Ny vegløsning for Verkensbakkane vil legge beslag på noen dekar høg bonitet skog (bon. F14.) Det er i dag eldre hogstmoden furu i hogstklasse 5A i trasèen.

Ved plassen sørøst for Ula bru går det opp en driftsveg i skogen. Adkomst til denne vil bli ivarettatt. Plassen her brukes også som lunneplass og skal fortsatt ha tilkomst for tømmerbiler.

4.7. Planer om kraftverk i Ula

Fossefallet i Ula har vært brukt som kraftkilde over en lang periode. På 1700-tallet ble det etablert kobberverk, videre har det vært sagbruk, mølle, stampe og muligens annen virksomhet som trengte vann og kraft, helt fram til vår tid. Uladammen ble opprinnelig bygd for å dempe virkningen av flom. Den ble senere brukt som magasin for kraftverket. Kraftproduksjonen sluttet i 2002.

I desember -13 ga NVE konsesjon for at det kan bygges nytt kraftverk i Ula. Bygningen for kraftverket er planlagt nord for Ula, rett overfor bygningen der det har vært bl a kraftverk tidligere (Mølla.) Lokalisering av bygningen for kraftverket og adkomstveg dit, er avklart i møte mellom grunneier, utbygger og vegvesenet. Adkomst vil bli fra ny trasè for Verkensbakkane og videre nedover langs dagens trasè som blir gang- og sykkelveg og turveg. Vegvesenet har i sin høringsuttalelse til planene for kraftverket stilt krav om samordning av våre tiltak og utbyggingen av kraftverket (brev dat. 11.10.13.)

4.8. Grus- og bergressurser

I følge NGU sin database over grus og pukkk, så er hele elvesletta vest for E6 fra Skjena, forbi Selsverket og ned til der Lågen går inn til E6 i sør, registrert som en sikker grusressurs. Det er også registrerte grusforekomster oppover langs Verkensbakkane og Ula. Den omlagte trasèen for Verkensbakkane er ikke del av dette området. Slik tiltaket er prosjektert, vil det ikke legge beslag på framtidige grusressurser.

Det er gjort grunnundersøkelser i området, som viser at det er mye løsmasse / morene.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1. Forutsetninger og standardvalg

Ny bru over Ula skal ha en bredde som er tilpasset dagens og framtidig E6. Det betyr at den utvides fra ca. 6 m til 8,5 m.

Nytt kryss mellom Verkensbakkane og E6 utformes slik at det blir i samsvar med dagens krav til trafikksikkerhet. Her blir det ny passeringslomme for trafikk fra nord som ikke skal svinge til venstre.

Busslommene skal utvides/endres slik at de er tilpasset forskrift for universell utforming.

Passeringslomme på E6 ved krysset med fv. 435 beholdes.

Eksisterende brupilarer skal fjernes og steinen gjenbrukes i støttemurer, fortrinnsvis knytta til undergangen på nordsida. Det er også aktuelt med murer i det nye krysset mellom Verkensbakkane og E6.

5.2 Planlagt arealbruk

Planforslaget omfatter i hovedtrekk:

- Ny og breiere bru over Ula (8,5 m.)
- Krysset mellom Verkensbakkane og E6 flyttes nordover til Olalykkja, nedre del av Verkensbakkane får ny trasè.
- Turveg for gående og syklende sammen med brua under E6. Turvegen går fra gang- og sykkelvegen på vestsida av E6, under brua og inn på Verkensbakkane.
- Busslommer oppgraderes universell utforming.
- Ny adkomst til gnr 238/1 og 240/1 fra sør. Avkjørsel fra E6 stenges.
- Oppfylling på dyrka mark i forbindelse med drenering av Verkensbakkane

Verkensbakkane:

Det har i løpet av planprosessen vært vurdert flere alternative løsninger. Særlig gjelder det plassering og utforming av krysset mellom E6 og Verkensbakkane. Både ut fra trafiksikkerhet og av hensyn til vannverket, er det en fordel å flytte krysset vekk fra brua. Det er derfor foreslått en løsning der nederste del av Verkensbakkane føres nordover og ut på E6 ved Olalykkja. Det ble også vurdert å la den gå ut fra «storsvingen» lenger opp. På grunn av større høydeforskjell, ville vegen da blitt betydelig lengre. Den ville også bli lagt i et område med rasfare.

Valg av løsning er avklart med kommunen. I sin uttalelse til planprogrammet sier de imidlertid at det er viktig at denne løsningen ikke legger beslag på areal som er egnet til boligformål. Det er lagt vekt på dette ved plassering av ny trasè for Verkensbakkane. Alternativet som er valgt for den nye delen av Verkensbakkane, er det som medfører minst mulig terrenginngrep. Dersom den skulle legges lenger opp, fra den 'store svingen' - ville det blitt et større inngrep med store skjæringer og fyllinger og dessuten betydelig lengre trasè for å oppnå akseptabel stigning.

Gang- og sykkelveg:

Eksisterende gang- og sykkelveg langs E6 beholdes i samme trasè som i dag. Den bygges som del av ny bru over Ula.

I tillegg blir det sikker kryssing av E6 med turveg under den nye brua. På østsida av E6 vil turvegen gå inn på Verkensbakkane videre oppover. Denne løsningen er også et forslag fra beboere i området. Det er trangt om plassen og vanskelig terreng (bratt), slik at dette blir mer enn turveg enn en fullt utbygd gang- og sykkelveg. Løsningen er derfor ikke optimal ut fra forskriften om universell utforming, men er en stor forbedring framfor å måtte gå eller /sykle rett over E6.

Passasjen under E6 vil ha solid rekkverk mot elva hele veien. Det er lagt vekt på at den skal være mest mulig lys og åpen.

Bru over Ula:

EKSISTERENDE BRU:

Dagens bru er ei betongbjelkebru i 3 spenn, med største spennvidde 16,5 m og total lengde 36 m. Pilarene er utført i huggen stein. Disse står i elvekanten. Brua ble bygd i 1943.

Brua er smal med bredde 6 m mellom rekkverkene.

På nedstrøms side ble det i 1985 bygd ei gangbru. Dette er ei stålfagverksbru med gitterrister. Bredden er 2,5 m.

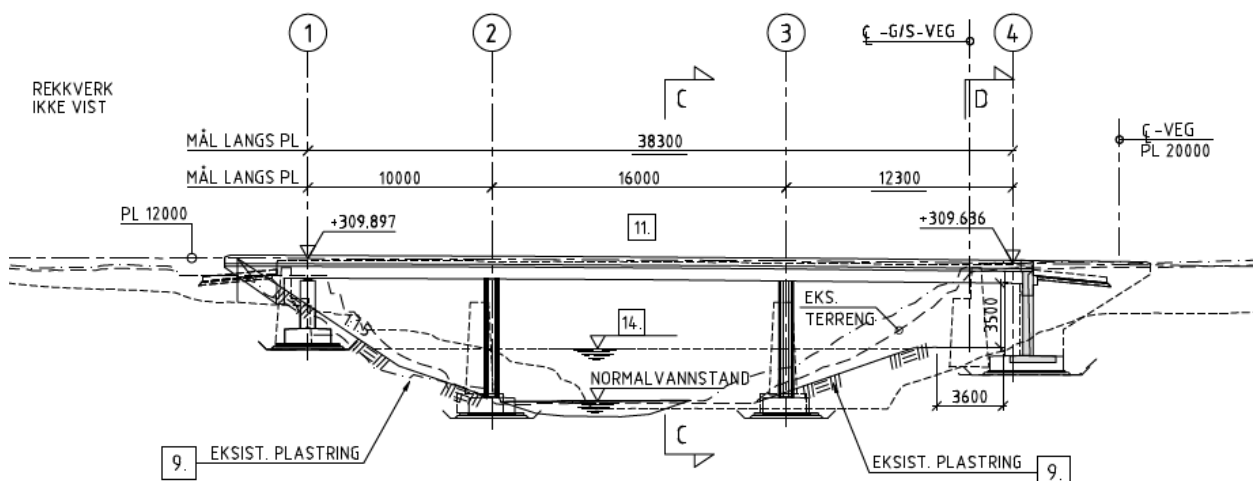
NY BRU OVER ULA:

Ny bru vil bli ei betongplatebru i 3 spenn, og nye søyler i samme søyleakser som eksisterende bru. Hovedspennet blir da 16,0 m. Sidespenn mot sør blir 10,0 m og mot nord 12,3 m. Dette vil gi plass til en gangsti under bru plata mot landkar nord. I sør blir det en landkarløs utforming med et søylepar i akse 1 og vanger påhengt brubanen. I nord vil det bli et tradisjonelt landkar, for å gi plass til gangstien.

Pilarene på eksisterende bru fra 1943, er utført i huggen stein med mørtel i de horisontale fugene. Arbeidet er meget fint utført, og vi hadde derfor opprinnelig et ønske om å ivareta disse. Under utarbeidelse av forprosjektet har imidlertid brukonsulenten kommet til at søylenes bæreevne for ny bru er meget usikker, og han foreslår å fjerne eksisterende bru med fundamenter, søyler og landkar i sin helhet. Han foreslår da å erstatte de gamle steinpilarene med 2 nye sirkulære betongsøyler med diameter 800 mm på hver side av elva.

Hele eksisterende bru blir derfor revet, og det blir bygd 2 sirkulære søyler med diameter 800 mm på hver side av elva. De nye søylene fundamenteres dypere enn de gamle, for å hindre undergraving ved flom. I tillegg vil området bli plastret. For å støpe brudekket kreves det stillas under hele brua. Det vil da bli stilt krav overfor entreprenør at det ikke må stå reis i elva i flomperioden. Dette kan løses ved at det settes opp forskalingstårn ved pilarene og legges forskalingsdragere mellom disse. Eller at det settes opp en reis over hele området og kreves at alt arbeid med reis og brudekket utføres etter vårflommen, og avsluttes før neste vårflom.

Oppriss av ny bru:



Fri høyde under brua blir ca. 3,9 m - mellom høyeste registrerte vannstand (pkt 14 på tegningen) og underkant av bru.

Drenering av overvann og ev. lekkasjer fra brua:

Det blir lukket overvannssystem for brua og 60 m langs E6 nord og sør for brua, med asfalterte grøfter, slik at alt overvann renner ned i sandfang (6-8 stk). Vannet føres fra sandfangene i tette rør til 2 oppsamlingskummer - en nord for krysset ved kirken, og en sør for Stampen. Disse skal kunne stenges ved ulykker slik at eventuelle kjemikalier, olje o.a. ikke havner i vannverket. Eksakt utforming av dette systemet vil bli gjort i byggeplanen.

MIDLERTIDIG BRU:

Det blir bygd ei midlertidig bru på østsida av E6. Det forutsettes at brua monteres uten fundamenter i elvebunnen.

Den får samme frie vannhøyde som den nye brua (ca. 3,9 m).

Det er viktig å få til trafikksikre løsninger både for bilvegen og gang- og sykkelvegen mens den nye brua bygges. Dette planlegges detaljert i byggeplanen. En løsning kan være lysregulering på E6 sør for brua og kryssing av Ula på dagens trebru ved Mølla og videre til turveg/gang- og sykkelveg nord for Ula.

Avkjørsler:

Avkjørsel til Stampen sør for brua:

Avkjørsel fra E6 til Stampen og gnr/bnr 238/1 har svært dårlig sikt og foreslås derfor stengt.

Ny adkomst blir fra kommunal veg gjennom boligområde i sør (Fyruvegen.)

Stampen har også adkomst fra veg lenger vest (Ulavegen) som driftsveg langs Ula.

Avkjørsel til 'Mølla':

Gjelder eksisterende avkjørsel sørøst for brua. Den brukes av grunneier som må ha tilgang til bygningen og til driftsveg for tømmertransport. Det er også mange som stopper for å se på fossen. Avkjørselen beholdes, men strammes opp noe, slik at den blir mest mulig tydelig og sikrere å bruke. Den må dimensjoneres stor nok for tømmerbil.

Busslommer:

Eksisterende busslommer i planområdet skal oppgraderes slik at de blir i samsvar med forskrift for universell utforming. Det er direkte forbindelse mellom disse og gang- og sykkelveg og turveg i området.

Passeringslommer på E6:

Dagens felt ved krysset med fv. 435 beholdes og tilpasses ny utforming av busslommene.

Det bygges passeringsfelt ved det nye krysset mellom E6 og Verkensbakkane. Formålet med passeringslommene er at trafikk som skal forbi krysset, slipper å stoppe for de som skal svinge til venstre.

Belysning:

Det blir ny vegbelysning ved det nye krysset mellom E6 og Verkensbakkane. Mellom kirken og brua over Ula er det belysning i dag, som skal opprettholdes.

Overvann

Overvann fra den nye delen av Verkensbakkane vil gå i lukkede grøfter langs vegen ned til og videre i stikkrenne under E6. Videre vestover blir den samordnet med eksisterende drenggrøft på dyrka mark, som skal oppgraderes. Pga fare for forurensing av vannverket (ved f eks tankbilvelt), må den delen av grøfta som ligger nærmest E6 være lukket.

Oppfylling:

Overskuddsmassene fra den nye delen av Verkensbakkane planlegges brukt på jordene vest for det nye krysset. Dette samordnes passeringslomme på E6, oppgradering av drenggrøft for dyrka mark og oppfylling av arealet rundt den.

Riggplass:

En viktig ramme for riggplass er at den ikke må legges i det området rundt vannverket der det er restriksjoner.

Det vil bli behov for noe riggplass ved brua, og bruken av den må også tilpasses til bestemmelsene for grunnvannsfeltet rundt vannverket.

Reguleringsplanen gir mulighet for å ha riggplass nedenfor Olalykkja, i forbindelse med tiltakene der.

6 Konsekvenser av planforslaget

6.1 Framkommelighet

Framkommeligheten på E6 blir bedre og tryggere med ny bru i full bredde. En unngår da brå og uventede nedbremsinger før brua.

Krysset med Verkensbakkane blir tryggere, når det flyttes lenger nord og får god sikt til begge sider. Ved å legge en turveg for gående og syklende sammen med ny bru og under E6, blir det en trafikksikker kryssing her. Videre oppover vil turvegen følge dagens trasè for Verkensbakkane fram til der den nye delen av Verkensbakkane kobles innpå.

Alle boliger langs Verkensbakkane får samme adkomst som i dag, selv om nederste del av vegen flyttes nordover.

6.2. Tryggere for vannverket

Økt trafikksikkerhet og mindre sjanse for ulykker, gir økt sikkerhet for restriksjonsområdet rundt vannverket. Ved ulykker er det fare for utslipp fra kjøretøy.

I dette prosjektet er det bygging av ny bru over Ula som kommer i direkte berøring med bestemmelsene for vassverket. Det vil bli satt spesifikke bestemmelser knyttet til både anleggsfasen og drift av vegen, for å unngå å påvirke grunnvannsforekomsten.

Bestemmelsene som gjelder de tre sonene rundt vannverket, er tatt inn i den nye reguleringsplanen.

Ferdig anlegg vil ha større sikkerhet mot påvirkning av grunnvannet enn dagens vegløsning.

Full bredde på brua vil gi bedre flyt i trafikken (unngår bråbremsing p g a smal bru) og krysset med Verkensbakkane flyttes i god avstand fra brua.

Asplan Viak har utarbeidet en rapport om utfordringer knyttet til tiltak i sikringssonen rundt Otta vannverk. De har også utarbeidet ROS- og beredskapsanalyse for vannverket. Reguleringsplanen er forelagt AsplanViak, som har gitt følgende innspill (sammendrag):

- Framkommeligheten på E6 blir bedre og tryggere med ny bru i full bredde, da man unngår brå og uventede nedbremsinger før brua. Krysset med Verkensbakkane blir tryggere når det flyttes lenger nord og får god sikt til begge sider. I tillegg vil overvann fra bru og nærliggende vegareal samles opp og føres ut av sone 2. Tiltaket vil derfor medføre at risiko for akutt forurensing i innstrømningsområdet grunnet tankbilvelt/ulykker på E6 reduseres vesentlig.
- Tiltaket medfører risiko i anleggsfasen. Den mest alvorlige forurensingstrusselen ved utbygging er utslipp av petroleumsprodukter fra maskiner og drivstofftanker p g a uhell eller ulykker. Det må derfor utarbeides en handlings- og beredskapsplan for anleggsfasen.

Etter at reguleringsplanen er godkjent, vil Statens vegvesen utarbeide byggeplan som bl a omfatter en plan for ytre miljø. Denne vil omfatte de tiltakene som Asplan Viak foreslår i en handlings- og beredskapsplan.

6.3. Støy for boliger

Det er utarbeidet støyrapport i forbindelse med reguleringsplanen. Den viser at 3 boliger har så høg støy fra E6 at det må gjøres tiltak for demping. Det vil her være aktuelt enten med støyskjerm, skjerming av uteplass eller fasadetiltak på huset.

To av eiendommene foreslås innløst (se pkt 6.4.) For gnr/bnr/fnr 328/1/5 foreslås det å bygge skjermet uteplass. Fasadetiltak bør vurderes i byggeplanen ifht kravet om maks innendørs støynivå.

I reguleringsplanen foreslås det at avkjørsel direkte fra E6 til Stampen stenges. Det vil da være mulig å forlenge støyskjermen forbi gardstunet. Dette er derfor vist i reguleringsplanen. Dette vil redusere støyen for Stampen og for naboeiendommer lenger sør. Å ta med støyskjerm i reguleringsplanen gir hjemmel for at den kan bygges. Det må avklares i byggeplanen, sammen med de som er berørt av den, hvor mye som skal bygges og når.

Støyskjerming i forbindelse med trafikksikkerhetstiltak gjelder kun boliger. Støyskjerming rundt Sel kirke er ikke del av dette prosjektet. Tiltaket medfører heller ikke økning av trafikken nær kirken. Trafikkforholdene her blir bedre ved at det blir bedre flyt ipå trafikken på E6, med færre nedbremsinger før brua.

6.4 Innløsning av eiendommer

For eiendommene Olalykkja og Molykkja foreslås innløsning. Kostnader med støyskjerming og ny adkomst fra Verkensbakkane blir dyrere enn å innløse boligene.

Av hensyn til trafikksikkerhet, er det et mål å fjerne flest mulig avkjørsler direkte fra E6. Begge eiendommene ligger nær ny trasè for Verkensbakkane og kunne fått ny avkjørsel fra den. Bratt terreng medfører at disse adkomstvegene ville blitt svært kostbare.

De to eiendommene har også mye støy fra E6. I tillegg ville de fått noe mer støy fra Verkensbakkane. Det ville blitt nødvendig med omfattende støyskjerming for at forholdene skulle blitt akseptable.

I reguleringsplanen er det satt av mye areal til formålet «annen veggrunn» langs ny trasè for nederste del av Verkensbakkane. På grunn av bratt terreng har det ikke vært mulig å få tilstrekkelige avklaringer mellom fjell og løsmasser. Vi vet derfor ikke hvor store skråningsutslagene kan bli og har satt av areal til formålet «annen veggrunn» som kan tilfredsstillende skråningsutslag med jordskjæring. I praksis kan eiendomsinngrepene her bli mindre enn reguleringsplanen viser. Endelig eiendomsgrense avklares i forbindelse med oppmålingsforretning. Det er vanlig at vegvesenet erverver grunn 2 meter utenfor skjæringstopp/fyllingsfot.

6.5 Naturmiljø

Dette avsnittet viser hvordan naturmiljøet i området blir påvirket av utbyggingsprosjektet. Tiltak som kan være aktuelle for å begrense skadelig effekt på naturmangfoldet er omtalt. I tillegg til omtale av aktuelle elementer, er kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12 kommentert. Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot DN's Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder som er nevnt i teksten. Det er gjort to korte befaringer i felt. Det vil ligge en begrensning i tilstrekkelig tilgang på kunnskap om alle forhold på tidspunktet for planlegging. Men ut fra dagens kunnskapsgrunnlag er det ikke forventet at det skal være vesentlige forhold ved utbyggingen som vil endre status for området.

Verneområder og verdifulle naturtyper

Det er ingen verneområder etter naturmangfoldloven eller registrerte verdifulle naturtyper i eller i nærheten av planområdet. Det ligger en lokalt viktig naturtype opp i lia mellom Olalykkja og Skjena (> 200 m fra tiltaksområdet). Det er en bjørkeskog med høgstauder som ikke vil bli påvirket av utbyggingen.

Truede og sårbare arter

Det er gjort funn av nær truede plantearter i den samme lia, men i god avstand til planområdet. Det gjelder sprikepiggrør og hengepiggrør. Det er også registrert noen eldre funn av andre arter. Det er ikke registrert fauna-observasjoner av spesiell verdi.

Den nye vegtraseen opp Verkensbakkane er lagt i et plantefelt av furu (se bilde under). Det er et ensartet bestand med furu og bunnvegetasjonen består av mose, tyttebærlyng og enkelte grasarter. Området er klassifisert med høg bonitet. Særlig nord for dette området, og noe i sør, er det opprinnelig blandingskog med stort innslags av løvtrær. Det er sannsynlig at det er større arts mangfold der. Ula sitt elvegjel er ikke berørt av utbyggingen.



Bilder: Planområdet fra Olalykkja i nord (til venstre) og Sel kirke i sør (helt i høyre kant)

Fremmede skadelige arter

I forbindelse med rullering av driftskontrakt fra 2014, ble strekningen befart i 2012 med kartlegging av fremmede skadelige arter. Det er ikke gjort noen funn av slike planter på strekningen eller inntil planområdet.

Økologiske funksjonsområder inkl. vann

Elvestrekningen for Ula mellom fossen i øst og utløpet i Lågen i vest, har effektive stengsler for fisk i begge ender. Ca. 50 m inn fra utløpet i Lågen ligger det en gammel demning på ca. 2 m høyde. Den er bygd av store steinblokker i tre høgder i sammenheng med elveforbygningen på hver side. Det er ingen god kulp nedstrøms demninga som ev. kunne gjøre det mulig for større fisk å ta seg opp. Elvestrekningen fra brua og ned til Lågen kan dermed ikke regnes som et aktivt gyteområde. Det kan finnes stedegen fisk på strekningen som suppleres av fisk som kommer ned fossen. Omfanget av det er ukjent.



Bilder: Demning i Ula like før samløp med Lågen, ca. 2 m høyde.

Sjøl om planområdet strekker seg opp til fossen oppstrøms brua og ca. 120 m nedstrøms brua, så skal det ikke gjøres tiltak annet enn i nær tilknytning til brua, inkludert utlegging av midlertidig bru. Tiltaket vil derfor ha begrenset effekt på kantsonen og elvebredden. Elveløpet er allerede kanalisert og forbygd og det er begrenset med vegetasjon på strekningen i dag.

Det går en trekkveg for elg nord for garden Skjena (nord for planområdet). Det er ikke registrert trekk for hjortevilt innen planområdet. Den planlagte vegtraseen ligger helt i ytterkant av beiteområdet for elg. Det er gode muligheter for trekk, særlig nord for planområdet. En regner ikke med at tiltaket vil ha noen negativ påvirkning på viltet.

Forurensning

Tiltaket skal ikke føre til utslipp til vassdrag eller forurensning av grunnen. Tiltaket vil kreve godkjenning av dispensasjonssøknad etter bestemmelser for Selsverket grunnvannsfelt (drikkevannsforsyning) og regelverk knyttet til vassdrag.

Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan knyttet til reguleringsplanen (og senere ytre miljøplan) som vil vise disponering av masser i byggeperioden og permanent deponering av overskuddsmasser.

Avbøtende tiltak

Byggeperioden vil være en kritisk fase i forhold til de hensyn som må tas i denne planen. Ferdig anlegg vil gi en tryggere situasjon, særlig med tanke på avrenning fra veg og skadelig virkning av ulykker.

For å redusere skadelige effekter og for å gi en god løsning for ferdig anlegg, er følgende tiltak viktige:

Følgende tiltak kan være aktuelle å følge opp i byggeplanen og ved utbygging:

- Samle opp overvann fra bru og nærliggende vegareal og føre det ut av sone 2. Det vil også samle opp væske etter uhell/ulykke. En god driftsløsning med lukket tank er nødvendig for å opprettholde effekten av tiltaket.
- Ved bygging av brua skal det tas hensyn for å gi minst mulig skade på elvebunn og vannkvalitet. Bl a må en vurdere byggemåten for brua med tanke på pilarer i vann og hvordan disse skal bygges
- Sikring mot uhell/utslipp ved sprengning og betongarbeid
- Fylling av drivstoff og olje kun fra tankbil. Det må skje utenfor sone 2. Det skal ikke være lagring av oljeprodukter innenfor sonene rundt vannverket.
- Riggområde med oljeskift og annet vedlikehold skal skje utenfor sone 2, og helst også sone 3
- Overvåkningsprogram for elva med forundersøkelse og krav til prøvetaking ved uheldige hendelser i anleggsdriften.
- Vurdere driftsrestriksjoner på bruk av salt på en strekning før og etter Ula bru, etter soneinndeling for vassverket og vurdering av grunnvannstrømmer.
- Sikre adkomst til skogteigene og nødvendig lagerplass for tømmer.

Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Beskrivelsen av området er basert på informasjon i databasene Naturbase og Artsdatabanken. I tillegg er det feltundersøkelsen for fremmede skadelige arter (Statens vegvesen 2012), egne befaringer og samtale med lokalkjente. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være godt nok.

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet

Det er god kunnskap om vannkvaliteten i området ut fra overvåkingsdata for vannverket. Ved et eget overvåkingsprogram før, under og etter tiltaksperioden, vil en lett kunne se evt. påvirkning fra utbyggingstiltaket på vannkvaliteten i området. Det er kjent byggemetode for brua og det er en begrenset konstruksjon. En forventer ikke særlige avvik fra planen her og dermed ikke noen episoder utover det en tar høyde for på forhånd.

Den nye vegtraseen oppover lia ligger i et område uten spesielle naturverdier og med ensartet skog i yngre hogstklasse. Kunnskapen vurderes som god nok til ikke å iverksette ytterligere tiltak.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning

Bygging av brua vil foregå på en strekning av elva som er sterkt endret fra før med kanalisering, forbygning og dam/terskel før utløp i Gudbrandsdalslågen. Det er også rett nedstrøms et nedlagt kraftverk. Det er nettopp godkjent plan for nytt elvekraftverk på stedet. Strekningen har derfor liten betydning for fiskebestanden i både Ula og Lågen. Utbyggingen skal allikevel ikke føre til vesentlig økt belastning av slam eller noen form for annen forurensning av vassdraget.

Den nye vegtraseen opp lia vil gå gjennom en skogteig som er plantet og som består av et ensartet furubestand. Skjøtsel av skogen antas å stå for den største endringen i området i og med at blandingskog med løvtre ikke eksisterer her. Det kan ha påvirket artsmangfoldet, men det kan også ha sin årsak i lokale variasjoner i jordsmonn.

Tiltaket blir vurdert til ikke å legge beslag på noen spesiell naturtype eller økosystem som ikke er representert andre steder i nærområdet.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bæres av tiltakshaver

Gjennom bestemmelser til reguleringsplanen, rigg- og marksikringsplan og ytre miljøplan for tiltaket, vil det bli satt krav til tiltakshaver om overvåking og forebyggende tiltak før og under byggeperioden. Det vises til dette for nærmere detaljer.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Hovedfokuset ligger på hensynet til vannverket og å unngå forurensning til elva og påvirkning av grunnvannet. Det gjelder både under anleggsperioden og for ferdig veganlegg. Flytting av krysset og lokalvegen Verkensbakkane vekk fra brufoten og elvekanten vil medføre mindre trafikk og risiko for ulykker nær elva i framtida. Under anleggsperioden er det satt hensynssoner mot vassdrag og krav til overvåking. Det er stilt klare krav til tidspunkt for arbeid i elveløpet og for sikring av arbeidet i fht. flom. Disse hensynene har veid tungt opp mot det å bygge ny veg i urørt skogsterreng. Den nye traseen er vurdert å ikke skade noen spesielle naturverdier utover arealbeslaget av skogsmark.

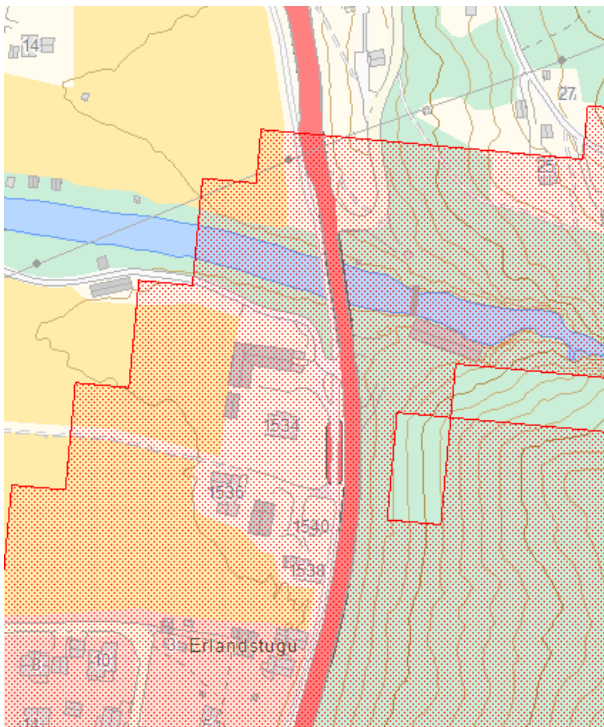
6.6. Fareområder

Rasfare.

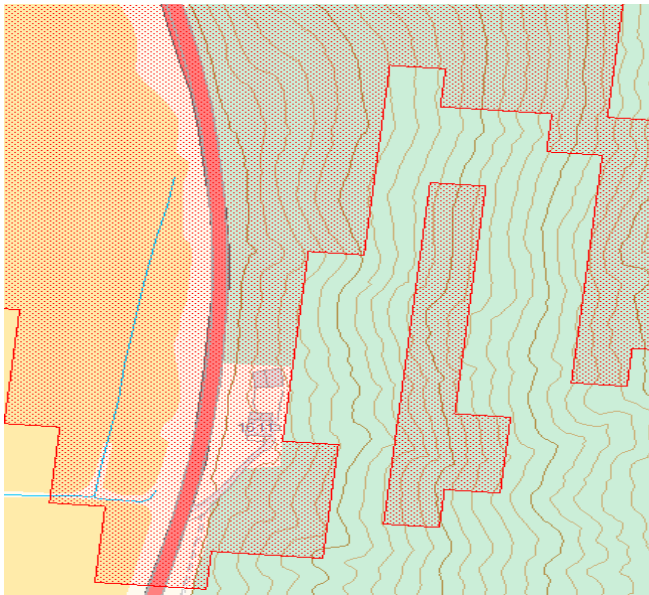
Illustrasjonene under viser at det er rasfare i deler av området. Kartene på Skrednett viser at tiltaket kan være berørt av snøskred. Kartene er basert på topografien/terrenghelningen og viser ikke reell skredfare. Den er meget liten her, trolig ikke til stede i det hele tatt og vil uansett ikke endres som følge av dette tiltaket.

Områder med rasfare er rundt brua på E6 over Ula og ved Olalykkja, der det nye krysset mellom E6 og Verkensbakkane blir (se kart under.) De nye tiltakene gir ikke økt rasfare og områdene blir tryggere, ved at de får en bedre utforming. Trafikken på E6 vil flyte bedre, turveg under E6 gir bedre forhold for myke trafikanter. I det nye krysset mellom E6 og Verkensbakkane er det begrenset rasfare. Dette blir et åpent kryss med god sikt i samsvar med vegnormalene for det.

Bygging av ny bru med gang- og sykkelveg under og omlegging av Verkensbakkane fører ikke til økt personopphold og gir en lavere samfunnsmessig risiko ved at det totalt sett blir tryggere å ferdes langs vegene i område.



Areal med fare for snøskred ved Ula



Areal med fare for snøskred ved Olalykkja

Områder med flom.

Opplegg for drenering av overvann blir vesentlig bedre enn i dag, noe som øker sikkerheten ifht flom og utrasing. Det er lagt vekt på å begrense høyden på skråninger både ved valg av alternativ for ny del av Verkensbakkane og turveg under E6.

For den nye delen av Verkensbakkane blir stikkrenner o a dimensjonert for 200-års flom. Inn- og utløp utformes slik at de ikke øker faren for erosjon og flom. Skråningene plastres/sikres slik at de ikke glir ut. Det er her foreslått lukket drenering som føres ned til stikkrenne under E6 og videre i åpen grøft vestover, sammen med jordbruksdrenering.



Sone for 200-års flom; -kilde: NVE Atlas

Flomsone fra Lågen går inntil E6. Det må tas hensyn til denne ved utforming av nytt kryss mellom E6 og Verkensbakkane.

6.7 Landbruk:

Jordbruk:

Dette tiltaket vil påvirke jordbruket med noe beslag av dyrka mark for ny adkomstveg til Stampen, fra Fyruvegen. Den nye vegen vil gå i utkanten av bebyggelsen og vil ikke dele opp store arealer med dyrka mark.

Prosjektet vil ha noe overskuddsmasse som kan brukes til å heve terrenget på jordene vest for nytt kryss mellom E6 og Verkensbakkane. På grunn at arealet her ligger lavere enn terrenget rundt, er det vanskelig å drenere. Mest sannsynlig er det oppdyrket myr (bekreftet fra grunneier og landbruksforvaltning.) Etter oppdyrking og drenering blir organisk jord omdannet, noe som fører til at overflata synker. Tross kanalisering får en ikke ledet vannet ut av området, slik at det kan drives med maskinell drift. Overskuddsmasse fra anlegget kan brukes som ny undergrunnsjord for å heve overflaten på jordet og få til naturlig avrenning. (Det må avklares gjennom separat avtale med grunneier og beregnes senere.)

Skogbruk:

Ny vegløsning for Verkensbakkane vil legge beslag på noen dekar høg bonitet skog (bon F14.) Det er i dag eldre hogstmoden furu i hogstklasse 5A i trasèen. Vegen gir bedre tilkomst til området, men vil også dele skogteigene, slik at det blir en smal teig mellom lokalvegen og E6. Adkomst til teigene fra 'nye' Verkensbakkane må avklares og sikres i den videre planleggingen.

Ved plassen sørøst for Ula bru går det opp en driftsveg i skogen. Adkomst til denne vil bli ivaretatt. Plassen her brukes også som lunneplass og skal fortsatt ha tilkomst for tømmerbiler.

Medgått areal:

Skog (langs ny trasè for Verkensbakkane): 25 dekar (bonitet F14, furu hogstklasse 5A)

Dyrka mark: 1,5 dekar

Anna areal myr, berg): 2,5 dekar

Olalykkja og Molykkja (bolighus): 5 dekar

Endelig arealforbruk blir avklart når anlegget er ferdig og det er foretatt oppmåling.

6.8. Omklassifisering av vegareal

Verkensbakkane er i dag kommunal veg. Det vil også den nye trasèen for vegen bli.

Nederste del av eksisterende trasè for Verkensbakkane og ny veg under brua, blir turveg.

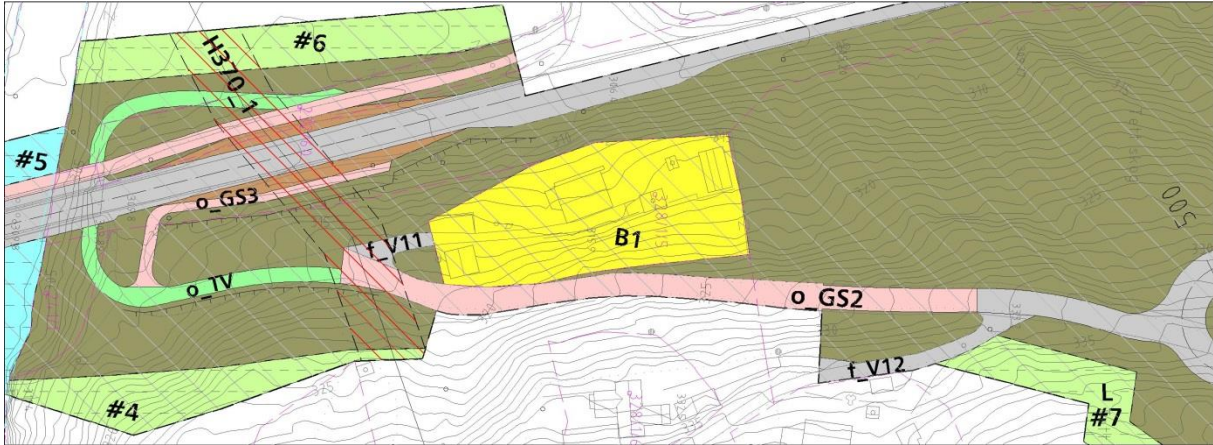
Turvegen vil bli vedlikeholdt av Statens vegvesen, på samme måte som gang- og sykkelvegen vest for E6.

Videre oppover fra turvegen blir dagens Verkensbakkane bli kommunal gang- og sykkelveg.

Den vil også bli adkomstveg til bolig på gnr/bnr/fnr 328/1/5.

Passeringslommer langs E6 og busslommer er del av E6 og dermed statlige.

Nytt kraftverk som er planlagt nord for Ula, vil få adkomst fra den nye delen av Verkensbakkane og videre på gang- og sykkelvegen og turvegen.



6.9 Omlegging av høgspenning og flytting av trafo

Høgspenning

Det går en høgspenning over området i dag, mellom Sel kirke og Ula. Eidefoss planlegger å legge den i kabel under E6. Dette samordnes med omlegging av Verkensbakkane og bygging av ny bru.

Høgspenninga er regulert som hensynssone. Denne sona faller vekk når linja er lagt i kabel.

Trafo

Eksisterende stolpetrafo legges ned og det bygges ny lenger nord (nærmere fv. 435.)

Størrelsen er ca 2,5 x 3 m. Av hensyn til brann skal andre bygninger være minst 5 meter fra trafoen. Arealbehovet blir med det 12,5 x 13 meter.

Plasseringen må tilpasses byggegrensene langs E6, fv. 435 og krav til fri sikt i vegkryss.

Langs E6 er det forbud mot bygging i en sone på 50 m fra midtlinje veg. Langs fv. 435 er tilsvarende sone på 20 m. Det kan søkes om dispensasjon etter plan- og bygningsloven fra disse byggegrensene.

Endelig lokalisering av trafoen må avklares med Sel kommune og grunneier.

7 ROS-analyse (risiko, sårbarhet, sikkerhet)

Konklusjon fra analysen:

ROS-analysen viser ikke at det er spesielle farer knyttet til dette tiltaket.

Tiltakene fører til økt trafikkflyt, bedre oversikt og med det tryggere forhold for alle trafikanter.

Området ligger i sikringssonene rundt Otta vannverk. Vegtiltakene gir bedre forhold for trafikantene og med det mindre sjanse for ulykker. Det betyr mindre fare for forurensing i grunnen nær vannverket.

Det er utarbeidet ROS-analyse og beredskapsanalyse for vassverkene i Sel kommune (dat. 4.9.08.) Det viktigste tiltaket her er at en både under anleggstiden og når anlegget er ferdig, tilpasser det til restriksjonene for Otta vannverk. Det bør være sikret ved at denne reguleringsplanen har de samme bestemmelsene som reg.planen for vannverket. Disse omfatter både bygging og ferdig anlegg.

De foreslåtte risikoreduserende tiltakene har som formål både å være forebyggende og skadebegrensende. For noen tema vil tiltakene bli ivarettatt gjennom pågående utarbeidelse av reguleringsplan, mens det for andre tema vil være snakk om tiltak av operasjonell art (f.eks. overvåkingssystemer og arbeids- og vedlikeholdsprosedyrer) eller organisatorisk art (f.eks. opplæring og øvelser, klargjøring av ansvarsforhold og samordning, etablering av varslings- og informasjonsrutiner).

Forslagene til risikoreduserende tiltak bør følges opp og eventuelt spesifiseres på et senere stadium av de ansvarlige på hvert enkelt tema.

Det skal senere utarbeides beredskapsplan for anleggsvirksomheten som del av plan for sikkerhet-helse-arbeidsmiljø. Den tas i bruk dersom uønskede hendelser inntreffer.

8. Eiendomsinngrep og varsling

Område for veggrunn avgrenses til 2 m fra fyllingsfot, skjæringstopp eller grøftekant, og 0,5 m fra bakkant topp mur. Grense for vegområdet skal ikke trekkes nærmere vegkant enn ca. 3 m. Hvis ikke annet er avtalt, avstås grunnen med alle påstående innretninger, vegetasjon m m. I tillegg kommer midlertidig beslag av areal i anleggsperioden.

Reguleringsplankartet gir informasjon om eiendomsinngrep. Arealet vil bli beregnet senere, når reguleringsplanen har vært ute til offentlig ettersyn og ev. merknader er behandlet. Dette vil danne grunnlaget for gjennomføring av grunnerverv for de som er berørt av tiltaket.

9. Sammendrag av innspill ved varsel om oppstart av planarbeidet

9.1. Offentlige etater

Det ble varslet oppstart av arbeidet med reguleringsplanen 19.02.13 og utvidelse av planområdet 21.02.14. Sammendragene nedenfor omfatter begge.

Sel kommune:

Uttalelse til planprogrammet fra formannskapet i møte 11.6.13:

- Planprogrammet vedtas som grunnlag for videre planprosess.
- Sel kommune ber om at adkomstveg til Verkensbakkane anlegges slik at den ikke vanskeliggjør utnyttelsen av de best egnede, framtidige utbyggingsarealene.

Statens vegvesen sin kommentar:

Ny del av Verkensbakkane er lagt slik at den tar hensyn til arealer som er egnet for boligbygging. Den vil også fungere som adkomstveg til boligene.

Fylkesmannen i Oppland: (22.03.13 og 21.03.14)

Landbruk:

Dersom det tas dyrka mark, må det vises alternative løsninger. Det må lages et arealregnskap som viser hvor mye dyrka og dyrkbare arealer som går med, skog av ulik bonitet og anna areal. Ta også med det som av arronderingsmessige årsaker går ut.

Naturmangfold:

Naturmangfoldloven skal legges til grunn for planen og vurderingene skal gå fram av planen og tas inn i planbeskrivelsen. Planen skal ta hensyn til naturverdier. Røddlistearten sprikepiggrø er registrert nær planområdet.

Vassdrag:

Forutsetter at den nye brua ikke innebærer nye inngrep i vannstrengen eller strandsona. I reg.planen bør det avsettes grøntbelte langs elva, med bestemmelser. Inngrep i vassdraget må ikke være til hinder for eller forringe forholdene for fisk. Ev. konsekvenser og tiltak mot disse, skal gå fram av reg.planen.

Støy:

Støy må utredes og følges opp i samsvar med gjeldene forskrifter.

Samfunnssikkerhet og beredskap:

Tiltaket vi øke trafikksikkerheten i området. Andre forhold som gjelder samfunnssikkerhet, må gå fram av ROS-analysen.

Utvidelse av planområdet:

Det må lages en plan over oppfyllinga i nord, for å sikre fullverdig dyrka jord i framtida. Matjorda må tas vare på. Kjøring på dyrka mark må begrense og angis på kart og i terreng. Åpen grøft ned til Lågen må kunne krysses.

Framdriftsplan som tidfester når dyrka mark skal være reetablert og hvordan det blir i framtiden.

Strandsona lags Lågen må reguleres til friluftsområde med allmenn tilgjengelighet. Det må også avsettes et grøntbelte slik at vegetasjonen her bevares.

Statens vegvesen sin kommentar:

Tiltakene som er påpekt her, vil gå fram delvis av reguleringsplanen og mer detaljert i byggeplanen.

Arealregnskap er vist under pkt. 6.7.

Støytiltak går fram av pkt. 6.3 i planbeskrivelsen.

Tiltak på dyrka mark vil bli noe oppfylling vest for passeringslomme på E6 i nord.

Dreneringsgrøft på Skjena blir samordnet med overvann fra Verkensbakkane. Området som fylles opp, kan bli brukt som riggplass. Detaljert planlegging vil gjøres i senere plan for ytre miljø sammen med byggeplanen.

Det blir ikke inngrep nær Lågen utover opprusting av eksisterende drenggrøft på Skjena.

Området langs blir satt i stand til dyrka mark. Det er regulert som landbruksområde helt ned til Lågen, i samsvar med dagens arealbruk.

Oppland fylkeskommune: (5.4.13 og 13.03.14)

Regionalenheten:

Er positiv til opplegget for planprosessen slik det går fram av varsel om oppstart og av planprogrammet. Har ikke merknader til utvidelsen av planområdet.

Kulturarvenheten:

Det er ikke påvist automatisk fredete kulturminner. Området på Stampen er avklart i forbindelse med reguleringsplan for grunnvannsfeltet. Område som omfattes av planutvidelsen i nord er også utsatt for flom og det er lite trolig at det er kulturminner her.

Sel kirke er bygd i 1742 og er listeført. Det er viktig å ta vare på omgivelsene rundt kirken. Foreslåtte tiltak synes ikke å komme i konflikt med det.

Nyere tids kulturminner:

Det er flere SEFRAK-registrerte bygninger i området og et interessant miljø rundt tidligere mølle ved Ula. Dette bør reguleres til bevaring med tilhørende bestemmelser.

Eldre veifar sør i planområdet, bru over Ula, vassveit og murer bør så langt det er mulig bevares. Pilgrimsleden går gjennom området og må tas vare på.

Det er få rester etter kobbervirket. Reser av en mur øst for brua på E6 kan ha hatt tilknytning til kobbervirket og bør tas vare på.

Statens vegvesen sin kommentar:

Omgivelsene Sel kirke blir lite / ikke berørt av tiltaket. Flytting av krysset mellom E6 og Verkensbakkane gjør at det heller blir bedre omgivelser for kirken.

Vassveit (fra 1789) blir lite berørt og skal tas vare på. Området den berøres er mellom dagens Verkensbakkane og ned til E6. Her blir det inngrep i skråningen i forbindelse med utvidelse

av busslomme. Vassveita er tegnet inn i teknisk plan, slik at beliggenheten er kjent og den blir innarbeidet i byggeplanen.

Gangbru over Ula (ved Mølla): Her er brufundamentene gamle, mens brua er ca 10 år.

De blir ikke berørt av ny bru og midlertidig bru over Ula.

Eldre veg oppover fra plass sørøst for brua, vil få samme trasè som i dag.

Pilgrimsleden beholdes som i dag, på gang- og sykkelvegen langs E6.

Sel kirkelige råd: (19.4.13)

Støtter alternativet der Verkensbakkane føres nordover og ned på E6 ved Olalykkja.

Det forutsetter at område på oversiden av E6 ikke skal brukes som gravplass. For å unngå at dette arealet reduseres, bør Verkensbakkane føres nordover fra 'storsvingen'.

Henstiller til at støyskjerm langs kirkegården blir en del av reg.planen.

Statens vegvesen sin kommentar:

Forholdene for kirken blir bedre/roligere ved at brua utbedres og det blir mindre nedbremsing pga møtende trafikk her. Det samme gjelder flytting av krysset mellom E6 og Verkensbakkane.

Forskrifter gjelder støyskjerming i forbindelse med vegtiltak gjelder kun for boligbebyggelse. Det er utarbeid støyrapport som viser hvilke boliger som blir berørt og det foreslås tiltak for disse.

Mattilsynet, DK Gudbrandsdal: (12.02.13 og 18.03.14)

Det må tas hensyn til restriksjoner i sone 2 og 3 (rundt vannverket). Viser til generell risiko for forurensing og redusert vannstand av grunnvannsfelt i forbindelse med bygge- og driftsfasen. Det må gå fram hvilke beskyttelsestiltak som skal iverksettes i byggefasen.

Utvidelse av planområdet:

Det opplyses at overvann fra ny vei vil bli ført i stikkrenne under E6, og videre i åpen grøft i retning Lågen. Evt. forurensning fra tankbiler, salting, trafikkuhell osv, kan havne i Lågen. Det fremgår ikke av opplysningene hvor grøfetutløpet i Lågen er plassert i forhold til Otta vannverk, om grøften skal være tett, og evt. bruk av fettavskiller ol. Vi viser til at det kan være fare for forurensing av råvannskilder og drikkevannssystemer i forbindelse med tiltakene, og anmoder om at det tas hensyn til dette.

Statens vegvesen sin kommentar:

Bestemmelsene i gjeldende reguleringsplan for Selsverket grunnvannsfelt er tatt inn i denne reg.planen. De vil legges til grunn både for byggefasen og for ferdig anlegg. Grøft som kombinerer overvann fra nye del av Verkensbakkane og drenering av jordbruksområde, føres ut i Lågen som vist på plankartet. Nærmest E6 blir det overbygget/lukket grøft.

NVE - Norges vassdrags- og energidirektorat

Ev. tiltak i elveleiet må utredes slik at vurdering etter vannressursloven er mulig. Tiltak må dimensjoneres for å ta unna for 200-års flom inkl klimapåslag.

Anbefaler bruløsning uten pillarer i elveleiet.

Kantvegetasjon langs elva må bevares og ev erstattes etter at anlegget er ferdig. Flom- og skredutsatt areal vises som hensynssoner. Reell fare skal være utredet. Dersom tiltaket øker skredfaren for bebyggelse, må SVV sørge for tilstrekkelig sikkerhet etter gjeldende forskrift.

Elveforbygning nedstrøms dagens bru må ikke forringes.

Prosjektet må samordnes med pågående planlegging av kraftutbygging i Ula.

Det bør gå fram av planen hvilke effekter tiltaket har på ev drikkevannskilde, kompensierende tiltak må fremgå. Hensynet til drikkevannskilde må innarbeides i planen.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det er tatt hensyn til 200-års flom i både for ny bru på E6 og for ny del av Verkensbakkane. Overvann fra Verkensbakkane går i stikkrenne under E6 og kobles her til eksisterende grøft for jordbruksdrenering som har utløp i Lågen. Denne grøfta blir utbedret, slik at den vil fungere både for overvann fra Verkensbakkane og som jordbruksdrenering. Masseoverskudd fra Verkensbakkane vil bli brukt i forbindelse med denne grøfta, til å heve området som i dag er vanskelig å dyrke p g a dårlig drenering.

Pillarene fra dagens bru over Ula blir fjernet. Den nye brua får 2 x 2 mindre pillarer i elva. Inngrep i kantvegetasjon langs Ula blir kun øst for E6 og her er det lite vegetasjon i dag.

Det er rasfare (snøskred) ved Olalykkja (jf Skrednett) der det nye krysset E6 x Verkensbakkane kommer. Det er imidlertid et lite område som er merket som rasfarlig og krysset får en åpen utforming med god sikt. Det er også rasfare i området rundt brua over Ula. Det er derfor en fordel at krysset E6 x Verkensbakkane flyttes, slik at det blir mindre trafikk her. Det er lagt vekt på at det blir minst mulig inngrep i skråningen øst for E6 her.

Tiltaket berører ikke elveforbygning nedenfor dagens bru over Ula.

Det har vært god kontakt med Ula kraft og Eidefoss for å samordne planlegging av kraftutbygging i Ula. Denne må følges opp videre av begge parter når tiltakene skal gjennomføres.

Selve drikkevannskilden ligger utenfor planområdet, men sonene 2 og 3 rundt vannverket blir berørt. Bestemmelsene i den gjeldende reguleringsplanen for vannverket er tatt med som bestemmelser også i denne reguleringsplanen.

AS Eidefoss: (24.2.13)

Eidefoss har planer om rehabilitering av høyspentlinjen som krysser planområdet. Har også en nettstasjon og et utstrakt lavspentnett innen området.

Ber om dialog med Sel kommune og vegvesenet for at planene samordnes.

Statens vegvesen sin kommentar:

Dette er fulgt opp i planprosessen gjennom telefon, møter og befaringer.

9.2 Andre

Norges lastebileierforbund Hedmark og Oppland: (5.4.13)

Yrkessjåførene ser fram til at et meget farlig punkt på E6 blir utarbeidet. Det er også klokt å vurdere trafikksikkerheten generelt i området og utføre andre nødvendige tiltak samtidig. Håper på en god dialog under planleggingen og vil gjerne bidra til best mulig trafikksikkerhet under byggingen.

Asplan Viak: (8.3.13)

For Opplysningsvesenets fond.

Er eier av gnr/bnr 250/1 og del av 328/1 (sameieskog). Har ikke merknader ved varsel om oppstart.

Ingar Stampen: (møte 28.2.13)

Grunneier i området rundt brua (Stampen gard), leder i sameie og Ula kraft AS som har søkt om kraftutbygging i Ula. Formålet med møte var gjensidig informasjon om arealbruksinteresser og planer for utbygging.

For Stampen gard vil vegvesenet foreslå å stenge avkjøring fra E6, ut fra hensyn til trafikksikkerhet. Ny adkomst til Stampen og gnr/bnr 238/1 blir fra sør gjennom boligområde (Fyruvegen.)

Avkjøring til tidligere mølle øst for E6 beholdes.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen har hatt og vil ha løpende avklaringer både for Stampen gard, og planene om kraftutbygging.

Arne Jørgen Rønningen: (12.4.13)

Grunneier gnr/bnr 252/1 Skjenna.

Ber om at planområdet forlenges nordover til 100 m forbi gardsanlegget.

Det bør bygges lokal veg langs E6 mellom Molykkja og Skjenna for å redusere antall avkjørsler og gi et bedre tilbud til gående og syklende.

Ønsker støyskjerming for Skjenna gard.

Skal i gang med drenering av dyrka mark vest for E6 i sørlige delen av Skjenna. Dette betyr bl a flytting av telekabel.

Statens vegvesen sin kommentar:

Reguleringsplan for vegvesenet sine tiltak omfatter det arealet som er nødvendig for tiltaket som skal gjennomføres. Ny del av Verkensbakkane er planlagt ut fra at inngrepet skal bli minst mulig i et bratt og vanskelig terreng, samtidig med at vegen får en akseptabel stigning. Gangs- og sykkelveg langs E6 nord for kirka er ikke del av dette tiltaket. Tiltaket har en økonomisk ramme som gjør at det ikke kan utvides til å omfatte mer enn det opprinnelige oppdraget.

Støyskjerming gjelder boliger innfor planområdet, som kommer over et visst støynivå.

Jordet som skal dreneres blir berørt av ny avkjørsel fra E6 til Verkensbakkane. Overvann fra Verkensbakkane vil bli ført i lukket system til stikkrenne under E6 og i grøft videre over dette

jordet. Det er derfor aktuelt med samarbeid mellom drenering av overvann og dyrka mark her. Dette vil følges opp i byggeplanen etter at reg.planen er godkjent.

Åse Nordnes: (20.3.13)

Støtter alternativet det Verkensbakkane flyttes nordover.

Det bør også bli en trygg kryssing for gående/syklende over E6. Over- eller undergang bør være i samsvar med bygningene i området.

Ny adkomst til 3 husstander sør for Ula, bør ikke være for lang og ikke komme i konflikt med kulturminner.

Innkjøring til og plass foran mølla må bevares.

Avkjøringer nord for kirka bør tas med som del av tiltaket.

Statens vegvesen sin kommentar:

Utforming og plassering av nye tiltak tar hensyn til omgivelsene.

Hensyn til kulturminner følges opp og avklares med kulturarvenheten i fylkeskommunen.

Utbedringer av avkjøringene nord for kirka er ikke del av dette tiltaket. Det omfatter nye bru over Ula og utbedring av krysset mellom E6 og Verkensbakkane.

Ola Bergseng 11.06.13

Avkjørsel til den tidligere mølla må beholdes, slik at bygningen kan benyttes i framtiden.

Det er viktig å ha en trafiksikker kryssing av E6 for gående og syklende. F eks bru over E6 øst for mølla.

Statens vegvesen sin kommentar:

Avkjørselen til plassen foran mølla beholdes. Av hensyn til trafiksikkerhet blir den noe innstrammet i forhold til i dag. Det skal være mulig å komme inn med tømmerbil til plassen.

Det blir tilkomst til traktorveg videre sørover som i dag.

Kryssing av E6 for gående og syklende er betydelig forbedret med turveg under brua. Det er sammenheng med mølla og turvegen over trebrua ved mølla.

10. Reguleringsbestemmelser

11. Plankart

12. Andre dokumenter.

(Sendes kun til offentlige myndigheter)

- ROS-analyse
- Støyrapport
- Uttalelse fra Asplan Viak (epost 7.5.14)