



Statens vegvesen

Rv.15 Utbedringsstrekning Graffer - Lom



**Planprogram
for
utarbeidelse av reguleringsplan**

Forord

Statens vegvesen har som tiltakshaver igangsatt planarbeid for utbedring av rv.15 mellom Graffer og Lom. På bakgrunn av dette har Statens vegvesen utarbeidet forslag til planprogram for den aktuelle strekningen.

Planprogrammet skal redegjøre for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Programmet skal også beskrive hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

April 2023

Statens vegvesen

Innhold

1	Generelt om prosjektet og området.....	3
1.1	<i>Bakgrunn</i>	3
1.2	<i>Omtale i sentrale styringsdokumenter</i>	3
1.3	<i>Geografisk avgrensning</i>	3
1.4	<i>Eksisterende vegnett.....</i>	4
1.5	<i>Planstatus</i>	4
2	Mål	5
2.1	<i>Samfunns mål.....</i>	5
2.2	<i>Effekt mål</i>	5
2.3	<i>Resultat mål.....</i>	6
2.4	<i>Kritiske suksessfaktorer</i>	8
3	Rammebetingelser og grensesnitt.....	9
3.1	<i>Finansiering</i>	9
3.2	<i>Standard og omfang.....</i>	9
3.3	<i>Sentrale prosjektutfordringer</i>	10
3.4	<i>Støytiltak.....</i>	10
4	Planprosess og organisering.....	12
4.1	<i>Planprogram</i>	12
4.2	<i>Reguleringsplan med konsekvensutredning</i>	12
4.3	<i>Medvirkning.....</i>	13
4.4	<i>Organisering</i>	15
4.5	<i>Framdrift.....</i>	16
4.6	<i>Hjemmeside</i>	16
5	Konsekvenser som skal belyses i KU	16
5.1	<i>Innledning.....</i>	16
5.2	<i>Metode</i>	16
5.3	<i>Aktuelle konsekvenser</i>	17
6	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)	20
7	Vedlegg.....	21

1 Generelt om prosjektet og området

1.1 Bakgrunn

Rv.15 er en viktig transportkorridor øst-vest for Nordfjord og sørlige deler av Sunnmøre. Et vegtransportsystem med et godt transporttilbud og god kvalitet på veginfrastrukturen er viktig for å bidra til god mobilitet for befolkningen og næringslivet. Forbedret mobilitet bidrar til at befolkningen får bedre tilgang til varer, tjenester og arbeidsplasser, samtidig som en også forbedrer forsyningssikkerheten.

Det vil være behov for å gjøre riksvegnettet mer robust for å tåle dagens og framtidens klimavirkninger med blant annet økt, hyppigere og mer intensiv nedbør.

En viktig utfordring langs rv.15 er knyttet til framkommelighet for tungtrafikken på grunn av strekninger med smal og svingete veg og nedsatt fartsgrense på grunn av bebyggelse langs vegen. Andre utfordringer er knyttet til trafiksikkerhet og da spesielt møte- og utforkjøringsulykker, mangelfullt tilbud for gående og syklende og forfall både på veg, bruer, tunneler og vegutstyr.

1.2 Omtale i sentrale styringsdokumenter

Utbedringsstrekninger er omtalt i Nasjonal transportplan 2018-29 (NTP). I følge NTP er hensikten med utbedringsstrekninger å oppnå tilfredsstillende standard over lengre strekninger. Det skal legges vekt på effektiv ressursbruk med mål om å oppnå gode forbedringer til en lav kostnad.

I gjennomføringsplan for riksveger 2022-27 ligger det inne et prosjekt som heter Rv. 15 utbedring Bismo - Dønfoss. Drift og vedlikehold øst har etter at gjennomføringsplanen ble fastsatt gjort en mer helhetlig gjennomgang av utbedringsbehovet på rv. 15. Ledergruppa i DVØ har i møte 08.11.2022, besluttet at tiltaket skal omdefineres og at midlene som er avsatt i gjennomføringsplanen skal prioriteres brukt til delstrekningen Graffer – Lom.

1.3 Geografisk avgrensning

Beskriv planavgrensninger



Figur 1: Oversiktskart.

1.4 Eksisterende vegnett

Strekningen er på ca. 7 km. Vegbredden er på 6-7 meter og dekkelevetiden er svært lav på grunn av dårlig bæreevne. Det er også en del problemer med rekkverk som glir ut som følge av dårlige innfestingsmuligheter. Det er ingen bruer på strekningen.

Det har de siste 15 årene vært 8 trafikkulykker med personskade langs strekningen, herunder 5 utforkjøringsulykker, 2 møteulykke og 1 ulykke med viltpåkjørsel.

Trafikkmengden på strekningen er ca. 2 400 kjt./døgn. Fartsgrensen er 70 og 80 km/t.

Figur 2: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

Inn mot Lom sentrum inngår deler av rv.15 i reguleringsplanen for GS-veg rv.15 Kjørri-Fossheim (vedtatt 2001)

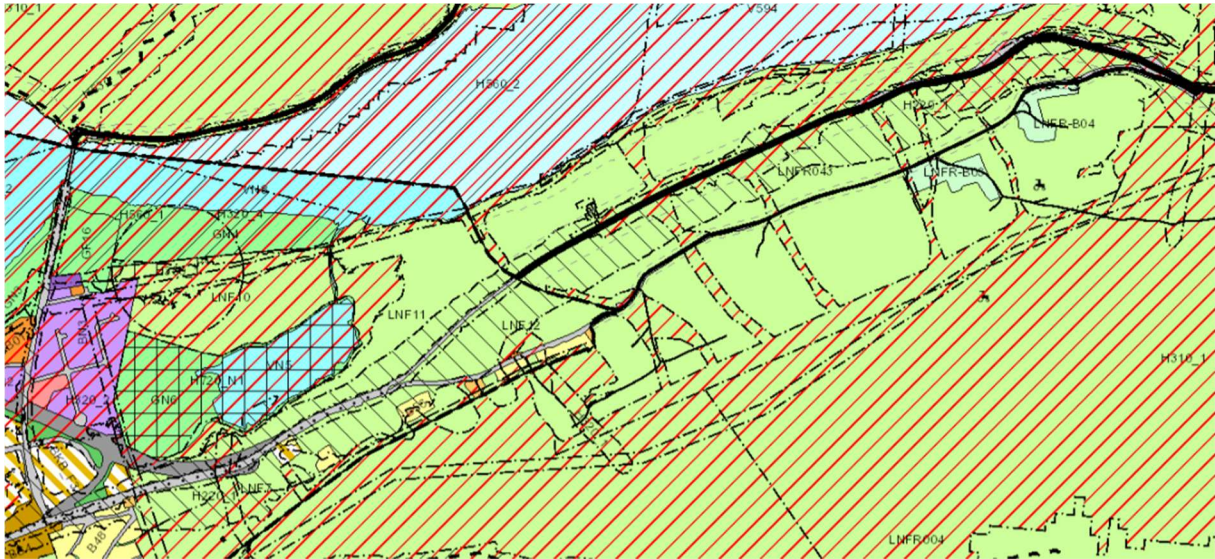
1.5 Planstatus

Det er i hovedsak kommuneplanens arealdel som er gjeldende plan i området. Områdene inntil rv.15 er her vist som LNF-område. Østre del av rv.15 omfattes av fareområde ras.

Kommuneplan for Lom – arealdelen (planid. 5140073), vedtatt 15.12.2022, omfatter mesteparten av planområdet. Arealet som vegvesenet eier langs RV15, er lagt ut med arealbruksformål "samferdselsformål - nåværende" i planen.

Utviding av vegen med skjæringer og fyllinger, vil komme inn på areal med arealbruksformål LNFR. I kommuneplanen er det tegna inn ny veg til næringsområde BN01 og BN03_f parallelt med riksvegen i kurva før RV15 tar ned Rådsbakken. Kommuneplanen setter krav om reguleringsplan før utbygging av næringsområdet/tilkomstvegen.

Kommunedelplan for Fossbergom (planid. 5140069), vedtatt 24.11.2020, omfatter siste strekket inn mot Fossbergom. Arealet som vegvesenet eier, er også her lagt ut med arealbruksformål "samferdselsformål - nåværende". Ved innkjøringa mot Fossbergom vil arealet som trengs for vegutvidinga også komme inn på areal som er avsett som "samferdselsformål – framtidig" for framtidig trase for omlegging av RV15 utenom tettstedet.



Figur 3: Utsnitt fra gjeldende arealplaner i området. Planforslaget vil i all hovedsak samsvare med kommuneplan/kommunedelplan.

Planforslaget vil kunne erstatte følgende planer i sin helhet:

- Reguleringsplan "Kryss med Meadalsvegen ved Graffer" (planid. 05140060) gjelder for første stykket av kurva før vegen tar ned Rådsbakken. Planen regulerer m.a. krysset og bussholdeplasser som er anlagt på staden.

Planforslaget vil kunne erstatte deler av følgende planer:

- Reguleringsplan "Gang- og sykkelveg Rv15 Kjørri-Fossheim" (planid. 05140009) gjelder for strekninga fra krysset mot Øvergrendsvegen inn mot sentrum.
- Reguleringsplan for "Prestøye/Gjeisarøye" (planid. 05140006) gjelder for nordre side av RV15 østover inn mot sentrum. I denne planen er det m.a. regulert framtidig riksvegtrase utenom sentrumsområdet på Fossbergom.
- Reguleringsplan for Gjeisar Bustadområde (planid. 5140057) gjelder for søndre side
- av RV15 vestover inn mot sentrumsområdet. Planen omfatter m.a. gang og sykkelveg langs RV15 og avkjøring mot Gjeisar bustadområde.

2 Mål

2.1 Samfunns mål

Samfunnsmålene beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under, og er derfor knyttet til prosjektets virkning på samfunnet.

Prosjektet skal legge til rette for økt framkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen, samt reduserte vedlikeholdskostnader.

2.2 Effektmål

Effektmålene er knyttet til prosjektets virkninger for brukerne.

Prosjektet skal:

- Sikre tilfredsstillende framkommelighet for biltrafikk på strekningen
- Redusere antall trafikkulykker på strekningen.
- Forlenge dekkelevetiden.

2.3 Resultatmål

Resultatmålene er knyttet til løsninger som prosjektet skal frambringe og reflekterer de mål prosjektet skal måles etter. De reflekterer også de forventninger prosjektet har kartlagt. Vi jobber for å unngå målkonflikt, men om dette likevel oppstår vil resultatmålene prioriteres via følgende rangering:

1. HMS (SHA og Ytre miljø)
2. Økonomi (investeringskostnad)
3. Fremdrift
4. Kvalitet (vegnormaler og levetidskostnader)

Denne prioriteringen er i henhold til gjeldende Plan- og Byggherrestrategi og HB R760 Styring av vegprosjekter

Resultatmål med suksessfaktorer og tiltak er sammenstilt i tabellen under.

Resultatmål	Suksessfaktorer	Tiltak
HMS (SHA og YM)		
Prosjektet skal legge til rette for at tiltaket kan bygges uten skade på personell, utstyr og miljø.	<ul style="list-style-type: none"> • Gode rutiner for HMS-vurderinger ved befaringer, innmålinger og undersøkelser. • Gode rutiner for å drøfte ulike løsninger i planfasen som vil påvirke HMS i byggefasen. 	Ha et forsvarlig arbeidsmiljø og høy sikkerhet for alle parter i prosjektet inkludert 3. person i planfasen ved å drøfte løsninger i prosjekteringsfasen i forhold til risiko for uønskede hendelser i gjennomføringsfasen.
KVALITET		
Planprosessen skal følge plan - og bygningslovens bestemmelser og interne føringer for planprosess gjengitt i Statens vegvesens kvalitetssystem. Standard på ferdig bygd anlegg skal tilfredsstillende den standarden som fastlegges som følge av prosessen omtalt i kap. 1.1 og 3.5. Eventuelle fravik skal behandles etter gjeldende prosedyre og dokumenteres.	<ul style="list-style-type: none"> • God dialog med kommunen som planmyndighet • Prosjektorganisasjonen er på plass i tide og har riktig kompetanse og kapasitet tilpasset kompleksiteten, omfanget og framdriften i prosjektet 	<ul style="list-style-type: none"> - Løsninger og materialvalg skal være avklart med driftsavdelingen. - Ved endringshåndtering skal alltid konsekvens for kvalitet vurderes sammen med tids- og kostnadskonsekvens. - Tidlig dialog med kommunen om omfang, kvalitet og framdrift.

<p>Valg av løsning skal som utgangspunkt tilfredsstillende krav i håndbok N100 og vegvesenets øvrige håndbøker. Velbegrunnede fravik kan imidlertid vurderes.</p> <p>Vegen skal ikke bygges frostfritt.</p> <p>Velge gode løsninger og kvalitet som sikrer enkel drift, lite vedlikehold og reparasjoner gjennom byggverkets levetid</p> <p>Sentrale beslutninger skal ha gjennomgått en tverrfaglig prosess og skal være etterprøvbare</p>		<p>Legge til rette for et godt samarbeid og god kommunikasjon mellom prosjektgruppa, prosjekteier og berørte parter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - at det blir avsatt tilstrekkelig tid til samhandling i fremdriftsplanen - Sentrale beslutninger skal forankres i prosjektgruppemøter og dokumenteres skriftlig
ØKONOMI		
<p>For prosjektet settes det i denne omgang ingen økonomisk ramme. Prosjektets styringsramme fastsettes når anslag for reguleringsplan foreligger.</p> <p>Det skal jobbes aktivt med å finne kostnadseffektive løsninger og holde investeringskostnadene for prosjektet så lave som mulig.</p> <p>God økonomistyring i alle ledd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gode rutiner for usikkerhetsstyring og løpende avklaring med prosjekteier • Prosjektorganisasjonen er på plass i tide og har riktig kompetanse og kapasitet tilpasset kompleksiteten, omfanget og framdriften i prosjektet. • Ramme for planleggingskostnader godkjennes gjennom godkjenning av sentralt styringsdokument (SSD). 	<ul style="list-style-type: none"> - Endringshåndtering; alltid vurdere konsekvens for framdrift/kostnad/kvalitet. - Vurdering av total- og årsprognose samt usikkerheter inngår i månedsrapportering, inklusive fokusliste/tiltaksplan. - Beslutninger om kutt i henhold til kuttliste tas i tide <p>Systematisk kostnadsoppfølging gjennom:</p> <ul style="list-style-type: none"> - å ha kontinuerlig fokus på prosjektets prognoser og usikkerheter - gode rutiner for rapportering for alle avtaler/kontrakter
Resultatmål	Suksessfaktorer	Tiltak
FRAMDRIFT		
<p>Prosjektet skal ha vedtatt reguleringsplan ila 1. halvår 2024.</p>	<p>Beholde nøkkelpersonell i hele reguleringsplanfasen</p>	

	<p>Godt samarbeid med berørt kommune og hvor viktige rammer og forutsetninger blir forankret på politisk nivå tidlig i planprosessen (planprogram).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - God kvalitet på styrende dokumenter, herunder PB og SSD - Oppdaterte fremdriftsplaner med visning av kritiske avhengigheter - Konsekvenser for framdrift avdekkes så tidlig som mulig (varslingsrutiner, usikkerhetsvurdering mm) - Tidlig kommunikasjon og samarbeid mot kommune, fylkeskommunale og statlige etater, grunneiere, naboer og andre interessenter. - God bemanningsplanlegging
--	---	---

2.4 Kritiske suksessfaktorer

Suksessfaktorer er omtalt og svart ut i tabellen over. Prosjektorganisasjonen mener at følgende suksessfaktorer er kritiske for at prosjektet skal lykkes med å oppnå de fastsatte målene.

- Byggherreorganisasjon er på plass i tide og har riktig kompetanse og kapasitet tilpasset kompleksiteten, omfanget og framdriften i prosjektet
- God terrengtilpasning og linjeføring
- Bærekraftig utbygging
- Korrekt planavgrensning
- Tidlig og god dialog med kommunen
- Tidlig dialog med fylkeskommune ang. kulturminner
- God kommunikasjon med grunneiere
- Finne gode løsninger for grunneiere knyttet til anleggsgjennomføring
- Finne gode løsninger for trafikantene knyttet til anleggsgjennomføring
- Tidlig avklaring av grunnforhold
- Tidlig identifisere reelle interessenter for å avdekke mulige konflikter
- Tidlig avklaringer av elementer som ev. krever fravik

3 Rammebetingelser og grensesnitt

3.1 Finansiering

Det foreligger noe midler i gjennomføringsplanen (NTP) til rv.15, men utbedring av hele strekningen mellom Graffer til Lom vil kreve at prosjektet gis prioritet ved kommende rullering av NTP. For å nå opp i konkurransen med andre gode samferdselsprosjekt i NTP, er det viktig å finne kostnadseffektive løsninger og holde investeringskostnadene for prosjektet så lave som mulig.

3.2 Standard og omfang

NTP har oppgitt «tilfredsstillende standard over lengre strekninger» som et mål for utbedringsstrekninger. Hva som er «tilfredsstillende standard» må i planarbeidet vurderes opp mot forventningene om å oppnå gode forbedringer til en lav kostnad. I forbindelse med gjennomføringsplanarbeidet er det ikke lagt til grunn at det skal gjennomføres full utbygging på strekningen, men at man skal gjennomføre ulike typer tiltak samtidig for å sikre effektiv gjennomføring og bedre standard over lengre strekninger.

På bakgrunn av føringene fra NTP og prinsippnotat for utbedring av rv.15, legges følgende til grunn for prosjektet:

- Det skal legges til rette for en vegbredde på 9,0 meter, i tråd med H1-standard i N100, og i tråd med notat Prinsipper for utvikling av rv.15.
- Det gjennomføres tiltak mot utforkjøring (kurveutbedring, rekkverk, sideterreng).
- Bæreevnen skal forsterkes på delstrekninger der det er behov for dette, og det skal skiftes stikkrenner.
- Det legges opp til tilstrekkelig overvannshåndtering og drenering.
- Omfang av kryss- og avkjørselssanering / - utbedring må vurderes som en del av prosjektet. Det må gjøres en konkret vurdering av nytte opp mot kostnader.
- Holdeplasser skal som hovedregel ikke oppgraderes, men beholdes med dagens utforming/plassering. Ved breddeutvidelse av vegen må det sikres at eksisterende holdeplasser har tilstrekkelig bredde til at bussen kommer ut av vegbanen ved stopp. Det må gjøres en registrering/gjennomgang av holdeplasser på strekningen og holdeplasser som er mye brukt bør vurderes oppgradert med universell utforming etter konkrete vurderinger av nytte opp mot kostnader.
- På strekninger med fartsgrense 70 km/t, bør fartsgrensen kunne skiltes opp til 80 km/t når tiltak er gjennomført. På strekninger med fartsgrense 60 km/t skal det vurderes om det er mulig å øke hastigheten som følge av tiltakene som gjennomføres.
- Det er ikke en del av prosjektoppgaven å tilrettelegge for bygging av gang- og sykkelveg på strekningen. Men dersom planprosessen dokumenterer behov for f.eks. atkomst til holdeplasser e.l, kan det vurderes f.eks. utvidet skulder på kortere strekninger.
- Belysning er ikke en del av tiltaket. Belysning kan imidlertid vurderes på korte strekninger eller i punkter, etter konkrete vurderinger av nytte opp mot kostnader, og innenfor de mål som er satt for prosjektet. Type belysning må sees i sammenheng med nærliggende belysning med tanke på fjernvirkning.

3.3 Sentrale prosjektutfordringer

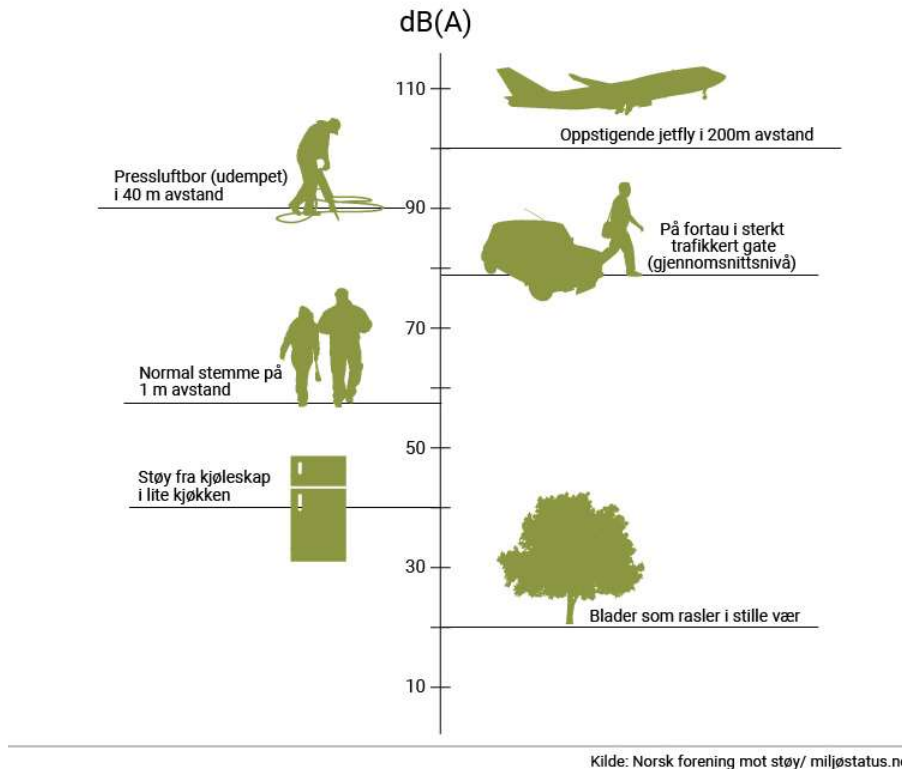
Under er det listet opp en del sentrale prosjektutfordringer som må vies oppmerksomhet. Listen er ikke uttømmende.

- Nærføring med bebyggelse og mange avkjørsler på strekningen.
- Veglinja ligger mye i sideskrått terreng – økning i bredde krever relativt store inngrep
- Tilpasse ny vegoverbygning til eksisterende veg – er det verdi i eksisterende veg?
- Trafikkavvikling i anleggsperioden. Det er begrenset med omkjøringsmuligheter, og på store deler av strekningen må vegen holdes åpen i anleggsperioden.
- Flere boliger i gul og rød støysone.

3.4 Støytiltak

Som mål for vegtrafikkstøy benyttes Lden. Måleenheten for dette er desibel A, forkortet dB(A). Lden er et uttrykk for gjennomsnittlig lydnivå for tre forskjellige perioder av døgnet: dag, kveld og natt, der kveld og natt gis et tillegg på henholdsvis 5 og 10 dB. Lden beregnes som årsmiddelverdi (gjennomsnittlig støybelastning over et år).

Støynivået langs en veg er avhengig av bl.a. trafikkbelastningen oppgitt i antall kjøretøyer lette og tunge (over 3,5 tonn) pr døgn, hastighetsnivå, stigningsforhold og hvordan vegen er plassert i terrenget i forhold til bygningene. En økning i støynivået på 8 – 10 dB(A) oppfattes som en fordobling av nivået, mens endringer på mindre enn 3 dB(A) er vanskelig å oppfatte. En grov oversikt over hva slags støynivå forskjellige støykilder gir, er vist på figuren nedenfor.



Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er gitt i T-1442.

Det deles inn i 2 støysoner:

RØD SONE: Støynivå over 65 dB(A) angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål. Hovedregel at støyfølsom bebyggelse skal unngås.

GUL SONE: Støynivå mellom 55 dB(A) og 65 dB(A) angir en vurderingsområde hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Vegvedlikeholdstiltak og vegtiltak som kan føre til en økning av trafikkmengde og hastighet utløser krav til vurdering av støytiltak på strekningen tiltakene berører. Reguleringsplanen legger opp til breddeutvidelse og kurveutbedringer av rv.15, så det er ventet at reguleringsplanen vil medføre en økning av trafikkmengden eller hastigheten.

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) åpner for at grenseverdiene kan fravikes dersom det medfører for store praktiske og økonomiske konsekvenser å overholde dem.

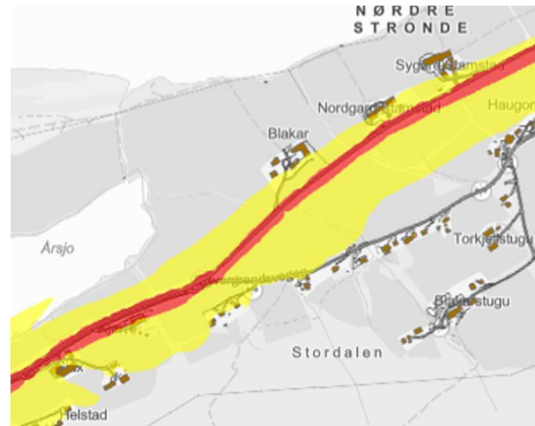
Det er kostbart å støyisolere boliger slik at støynivået kommer under anbefalte grenseverdier for oppholdsrom og uteoppholdsplass. Erfaringspriser tilsier at det i gjennomsnitt koster 150.000 kr per fasade og over 5000 kr/m for støyskjerm. Støyskjerm langs eiendommene vil ofte også utløse behov for ombygging av avkjørsler, da hull i støyskjerm vil gi kraftig reduksjon i effekten av skjermen.

Utbedring av rv.15 og samtidig økning av fartsgrensa fra 70 til 80 km/t, fører til noe økning av

støynivået for flere boliger langs strekningen. Andre igjen får redusert støynivå pga. lengre avstand til rv.15.

Foreliggende støysonekart viser at det mellom Graffer og Lom er 12 boliger/fritidsboliger i rød støysone og 28 boliger/fritidsboliger i gul støysone. Sett i forhold til den økonomiske rammen til prosjektet, vil det derfor medføre for store økonomiske konsekvenser å utføre støytiltak for både boliger i gul og rød støysone.

Det legges opp til å utføre støytiltak for boliger med støynivå over 63dBA samt boliger i gul støysone som får en økning av støynivået på 3dBA eller mer. Dette er samme ambisjonsnivå som ble gjennomført for utbedring av E16 mellom Fagernes og Øylo.



Figur 4: Utsnitt av gjeldende støysonekart

Det vil bli utført støyberegninger for hele strekningen for å beregne endring av støyforhold før og etter vegtiltak, og for å fastslå framtidig støynivå for boliger langs rv.15.

4 Planprosess og organisering

4.1 Planprogram

Det er vurdert at planen er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredninger. Alle planer som krever konsekvensutredning, skal ha et planprogram. Statens vegvesen har på bakgrunn av dette, utarbeidet forslag til planprogram på den aktuelle strekningen. Planprogrammet skal redegjøre for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte, og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Programmet skal vise hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Alle merknader til planprogrammet vil bli behandlet i en egen merknadsrapport. Endelig vedtatt planprogram skal ligge til grunn for videre planarbeid.

4.2 Reguleringsplan med konsekvensutredning

Planprosessen legges opp etter forskrift om konsekvensutredninger. Forskriften stiller prosess- og dokumentasjonskrav til planer som kan ha vesentlige virkninger i forhold til ressurs, miljø og samfunn. Det følger derfor at det er planforslagets vesentlige konsekvenser som skal utredes.

Arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning skal baseres på de tema som legges til grunn i planprogrammet, og de innspill som kommer i forbindelse med behandling av dette.

Reguleringsplanene vil bestå av plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse, ROS-analyse, merknadsrapport, støyrappport og teknisk planhefte. Plankartet og bestemmelsene vil være de

juridisk bindende dokumentene. Konsekvensutredningen vil inngå som et eget kapittel i planbeskrivelsen.

4.3 Medvirkning

Regelverket i plan- og bygningsloven sikrer at en i store og viktige plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke hvilke spørsmål som er viktige, og av den grunn bør utredes. Ved varsel om oppstart av planarbeidet, kan styresmakter og andre interessenter komme med merknader og innspill til planen.

De viktigste interessentene er kartlagt til å være:

- A. Den som er oppdragsgiver
- B. Den som skal drifte resultatet
- C. Den som skal bruke resultatet
- D. Den som skal godkjenne resultatet
- E. Den som skal godkjenne at aktiviteten utføres og måten den utføres på (prosess)
- F. Den som berøres av resultatet
- G. Den som leverer kunnskap og ressurser

Etterfølgende tabell viser prosjektadministrasjonens kartlegging av interessentenes forventninger:

A. Oppdragsgiver
Samferdselsdepartementet <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at føringer i handlingsprogrammet følges Statens vegvesen <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at forutsetninger i Prosjektbestillingen følges opp
B. Den som skal drifte resultatet (den ferdig bygde vegen)
Statens vegvesen <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at anlegget har en utforming med utgangspunkt vegnormaler og tekniske retningslinjer • Forventer at det er lagt vekt på lave og drift- og vedlikeholdskostnader og at innspill fra avdelingen er/blir tatt hensyn til i planer og gjennomføring • Forventer informasjon om fremdrift, samarbeid om detaljløsninger og trafikkavvikling i anleggsperioden • Forventer overlevering av et komplett anlegg og FDV-dokumentasjon ved ferdig bygging
C. Den som skal bruke resultatet (den ferdig bygde vegen)
Trafikanter <ul style="list-style-type: none"> • Forventer sikker veg – også i anleggsperioden • Forventer forutsigbar framkommelighet og reisetid – også i anleggsperioden • Forutsetter at veginnretting er tilpasset kulturlandskapet i dalen.
D. Den som skal godkjenne resultatet
Statens vegvesen <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at dokumenter for overlevering er rettidig og at egenkontroll er gjennomført • Skal drifte vegen; se pkt. B Statens vegvesen Vegdirektoratet

<ul style="list-style-type: none"> • Kontroll av eventuelle konstruksjoner, forventer at forskrifter og dimensjoneringskriterier følges
E. Den som skal godkjenne at aktiviteter utføres og måten den utføres på (prosess)
<p>Statsforvalteren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at krav i reguleringsplan og YM-plan følges opp <p>Innlandet fylkeskommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at krav i reguleringsplan følges opp <p>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at det dimensjoneres etter gjeldende krav. <p>Arbeidstilsynet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer forhåndsmelding • Forventes at lovverk vedrørende arbeidsmiljø og -sikkerhet overholdes • Forventer å bli varslet ved brudd på retningslinjer og ved ulykker <p>Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap – DSB</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer at alle anlegg skal ha nødvendig sikkerhetsmessig godkjenning • Forventer å bli varslet ved hendelser <p>Lom kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer godt samarbeid, informasjon, forutsigbarhet, pålitelighet og ryddighet i formelle prosesser • Forventer at det gjennomføres tiltak for å minimalisere ulempene for berørte grunneiere, naboer og brukere
F. Den som berøres av resultatet
<p>Naboer og grunneiere</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer å bli informert og bli hørt på • Forventer å bli holdt økonomisk skadesløs • Forventer at alle forhold i avtale om grunnavståelse eller kjennelser i rettskraftig skjønn blir gjennomført og overholdt
G. Den som leverer kunnskap og ressurser
<p>Statens vegvesen - samarbeidende og leverende avdelinger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer kunnskapsoverføring og gjensidig respekt mellom fagområder • Forventer å få nok tid til å gjøre et godt faglig arbeid. <p>Rådgivere, entreprenører og leverandører</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventer ryddige og rettferdige konkurranser med forutsigbare tildelingskriterier • Forventer at konkurransegrunnlaget er korrekt • Forventer et ryddig og godt samarbeid • Forventer at prosjektet oppfyller sine kontraktsmessige forpliktelser

I planprosessen legges det vekt på god informasjon utad, og muligheten for medvirkning fra grunneiere og berørte parter, i tråd med intensjonene i Plan- og bygningsloven. Det legges opp til åpne kontordager, åpne møter, egne møter med grunneiere og regionale myndigheter. Muligheter for medvirkning vil bli annonsert i lokalavis, samt kunngjort på kommunens hjemmeside. Berørte grunneiere blir kontaktet direkte.

Kommunen vurderer at det vil kunne være nødvendig å bringe tiltaket/planforslaget inn for drøfting i regionalt planforum i løpet av planprosessen. Kommunen vurderer det foreløpig slik at det er vil være hensiktsmessig at dette skjer etter at vegvesenet har fått inn innspill/merknader til varsel om

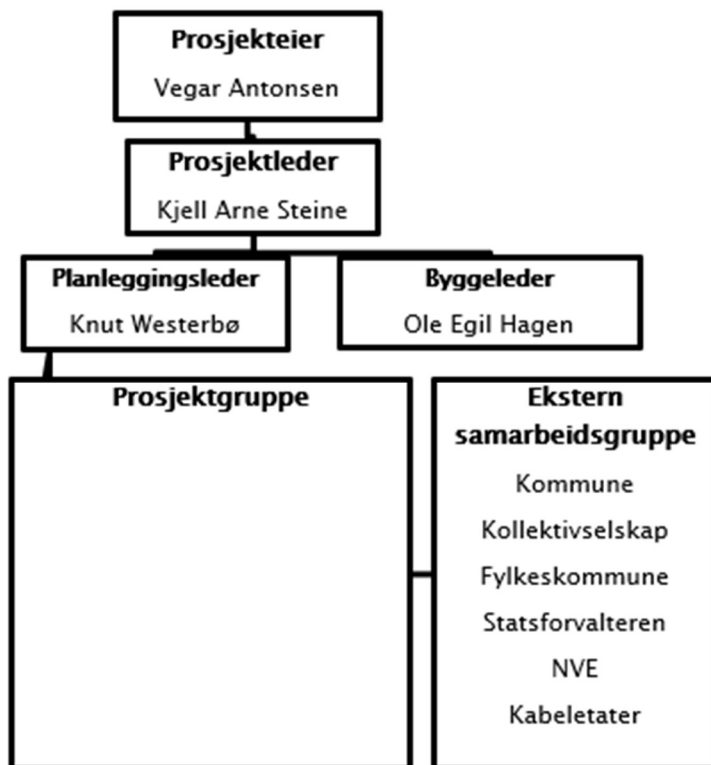
oppstart og planprogram, og kan legge fram utkast til løsninger som kan beskrives og diskuteres i i dette forumet.

4.4 Organisering

Prosjektarbeidet organiseres i henhold til håndbok R760 Styring av vegprosjekter.

Drift og vedlikehold øst v/seksjonsleder Vegar Antonsen er prosjekteier, som er ansvarlig for formulering og oppfølging av prosjektets mål, prosjektbestillingen, instruks og oppfølging av prosjektleder.

Prosjektleder Kjell Arne Jøndal Steine har det formelle ansvaret for planleggingen og at prosjektet gjennomføres i henhold til prosjektbestillingen.



4.5 Framdrift

Tabellen nedenfor viser en grov framdriftsplan for prosjektet.

Framdriftsplan	2023	2024
Planoppstart og planprogram	■	
Grunnundersøkelser/kartlegging	■	
Utarbeide teknisk plan	■	
Utarbeide fagrapporter	■	
Utarbeide planforslag	■	
Høring av planforslag		■
Merknadsbehandling		■
Kommunal sluttbehandling		■

Uforutsette hendelser, eller nye problemstillinger som dukker opp under planarbeidet, kan medføre endringer i fremdriftsplanen.

4.6 Hjemmeside

Prosjektet har en egen hjemmeside hvor nyheter og plandokumenter vil bli lagt ut:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv15graffer/>

5 Konsekvenser som skal belyses i KU

5.1 Innledning

Regjeringens «Forskrift om Konsekvensutredning» stiller prosess- og dokumentasjonskrav til planer som kan ha vesentlige virkninger i forhold til ressurs, miljø og samfunn. Det følger derfor at det er planforslagets vesentlige konsekvenser som skal utredes

Hensikten med planprogrammet er å beskrive hvilke temaer som skal utredes i konsekvensutredningen.

5.2 Metode

Konsekvensutredningen skal utføres etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven, kapittel 14, og Forskrift om konsekvensutredning. Metode beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712; *Konsekvensanalyser*, skal følges der dette er hensiktsmessig. Dette innebærer at det planforslagets vesentlige konsekvenser vil bli vurdert ut ifra verdi og omfang. Konsekvensutredningen vil også omfatte en anbefaling og forslag til avbøtende tiltak.

Konsekvensene skal vurderes ved hjelp av befaringer, kartmaterieell, evt. landskapsmodeller, flyfoto, skråfoto og informasjon innhentet fra nasjonale databaser.

5.3 Aktuelle konsekvenser

Følgende tema skal utredes i konsekvensutredningen;

5.3.1 Trafikant og transportbrukernytte

- Konsekvenser for distanse- og tidsavhengige kjøretøykostnader skal vurderes.
- Konsekvenser for mjuke trafikanter skal belyses

Eventuelle avbøtende tiltak skal skildres.

5.3.2 Budsjettvirkning for det offentlige

- Investeringskostnader inkludert kostnader rigg skal vurderes og beregnes.
- Drifts- og vedlikeholdskostnader skal beskrives.

5.3.3 Trafikksikkerhet

Utbedring av riksvegen vil forbedre trafikksikkerheten og framkommelighetern. Det har mange trafikkulykker på strekningen, spesielt utforkjøringer. Veggen er smal, og er til dels mangelfull når det gjelder areal for vegskulder og rekkverksrom.

0-visjonen ved trafikksikring skal legges til grunn. Dette innebærer at man skal etterstrebe løsninger som utformes slik at ingen vil bli drept eller hardt skadet på strekningen.

Konsekvenser som skal utredes:

Effekten for trafikksikkerheten for både kjørende, gående og syklende skal belyses.

5.3.4 Landskapsbilde

Tema landskapsbilde, omhandler estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse av omgivelsene. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset, eller påvirker landskapet og opplevelsen av landskapet, samt hvordan landskapet oppleves sett fra vegen.

Planområdet/vegen ligger i et område med generelt store landskapsverdier i Ottadalen som er omkranset av høgfjell på alle kanter. Vegstrekninga som skal utbedres starter der Vårdalen møter Meadalen på høyde om lag 485 moh. Veggen går så ned den bratte Rådsbakken til krysset mot den kommunale Kollavegen ved Kjæstad om lag 400 moh. Veggen har på denne ca 2 km lange strekninga en stigning på ca 5 %. Resten av strekninga inn mot kommunesenteret Fossbergom (på ca 380 moh) har liten høydeforskjell.

Konsekvenser som skal utredes:

- Det skal gjøres en vurdering av tiltakets landskapstilpasning, med fokus på terrengtilpassing, skala, inngrep og installasjoner. Tiltakets tekniske utførelse skal vurderes ut ifra estetikk og landskapstilpasning.
- Tiltakets konsekvenser for omliggende bebyggelse og eksisterende avkjørsler skal vurderes.

- Det skal utredes og illustreres hvordan tiltakene påvirker opplevelsen av landskapet, sett både fra omgivelsene og fra vegen. Tiltakets konsekvenser for landskapsbilde må beskrives og illustreres for både nær- og fjernvirkning. Det er særlig der det er sidebratt terreng og/eller tiltaket medfører store terrenginngrep at dette er aktuelt.

Eventuelle avbøtende tiltak skal skildres.

5.3.5 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø omfatter helheten i menneskers daglige livsmiljø. Tradisjonelt omfatter temaet både sosiale og fysiske forhold, men er i denne sammenheng avgrenset til de mer fysiske forhold som har betydning for nærmiljøet. Friluftsliv omfatter opphold og fysisk aktivitet i friluft, med sikte på miljøforandring, mosjon, rekreasjon, naturopplevelser, jakt og fiske.

Konsekvenser som skal utredes:

- Det skal vurderes hvordan tiltaket svekker, eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene.
- Det skal vurderes hvordan tiltaket påvirker tilgjengelighet til planområdet
- Det skal vurderes hvilken effekt tiltaket har for syklende og gående langs strekningen.
- Universell utforming og tilgjengelighet skal vurderes der dette er naturlig.

Eventuelle avbøtende tiltak skal skildres.

5.3.6 Naturmiljø

Tema naturmiljø omfatter fysiske omgivelser med vekt på naturgitte forhold. Temaer som inngår her er botanikk, dyre- fiske- og fugleliv, samt biologisk mangfold.

- Konsekvenser for verneområder, naturtyper, truede og sårbare arter, økologiske funksjonsområder og geologiske elementer skal vurderes, for permanent løsning, og anleggsperiode.

Eventuelle avbøtende tiltak skal skisseres.

5.3.7 Kulturmiljø og kulturminner

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner, det vil si kulturminner fra før 1537, nyere tidskulturminner, samiske kulturminner, samt kulturmiljøer i planområdet. Kulturminner er knyttet både til bebyggelse og til automatisk fredete arealer og / eller objekter.

Langs strekningen er gardstunet på Kvåle (GID 30/1) forskriftsfreda av Riksantikvaren, og det freda arealet strekk seg heilt opp til Rv15. Her er det også gjort arkeologiske funn/registreringer av enkeltminne på oppsida/sørsida av riksvegen. På Stamstad søre (GID 34/2) er det 7 bygninger som er freda. En av disse ligger tett på vegen. På mange av de andre gardstuna på strekningen, er det bygninger som ligger i SEFRAK-registeret. Flere av de er regna å ha kulturhistorisk verdi, slik at det er meldeplikt om det skal gjøres bygge- og anleggstiltak på bygninga eller på tunet. Ved varsel om oppstart av planarbeidet er det påregnelig at kulturvernmyndigheit vurderer at potensiale for funn

av kulturminne langs vegstrekninga vil utløse krav om nærmere arkeologiske undersøkinger evt. sjakting på jordbruksareal som blir berørt av utbyggingen. Omfattende sjakting vil midlertidig medføre avlingstap for berørte eiendommer. For å redusere omfanget av sjaktingen og dermed de negative konsekvensene for landbrukseiendommene, legges det opp til å innarbeide følgende bestemmelse i reguleringsplanen: «Midlertidige anleggsområder over dyrka mark skal primært brukes til mellomlagring av matjord. For disse områdene skal det ikke graves under de øverste 30 cm av matjordlaget (plogdybde).»

Konsekvenser som skal utredes:

- Det skal gjøres en vurdering av tiltakets konsekvenser for automatisk fredete kulturminner, nyere tidskulturminner, samt kulturmiljøer i planområdet.

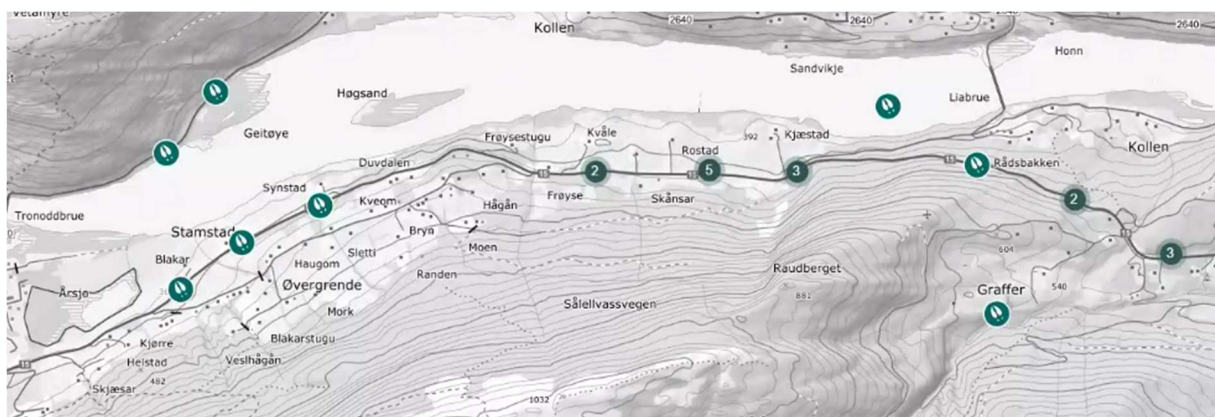
Eventuelle avbøtende tiltak skal skildres.

5.3.8 Naturressurser

Temaet omfatter blant annet konsekvenser knyttet til landbruk, skogbruk, jakt og fiske, vannressurs, berggrunn og løs-masser som ressurser.

Det er fulldyrka jord og beitemark langs store deler av vegstrekninga som vil bli omfattet av vegutvidelsen/vegutbedringen. Det er bosteder/gardstun, spesielt i Duvdalen/Duvdalskleive som ligg tett innpå vegen i dag, og som kan bli berørt av vegutvidelsen/vegutbedringen.

Sør for riksvegen ved Kjæstad er det naturbeitemark som er registrert som viktig naturtype i Naturbase. Hele området er beiteområde for hjortedyr. Det er et viktig villtrekk ved Graffer over riksvegen. Når en kommer ned på flata ved Kjæstad og vestover mot Fossbergom, er det dyr som trekker over vegen for å beite på dyrka mark. Ved Fossbergom ligger naturreservatet Årsjo nord for riksvegen, som også har tilhold for hjortedyr, noe som medfører trekk over vegen. Vegstrekninga er belasta med viltpåkøyrslar.



Innrapporterte viltpåkøyrslar siste 2 år

Konsekvenser som skal utredes:

- Det skal gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser tiltaket har for jord- og skogbruk. Bruk av/konsekvenser for landbruksjord skal spesifiseres særskilt.
- Det må lages arealregnskap over beslag av ulike typer jord og til hvilket formål.

Eventuelle avbøtende tiltak skal omtales.

5.3.9 Støy

Konsekvenser av trafikkstøy for boliger skal beskrives opp mot Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. Eventuelle avbøtende tiltak skal omtales.

5.3.10 Grunnforhold, ras, skred, flom

Strekninga fra Rostad inn mot Fossbergom er faresonekartlagt med hensyn til skred. Kartlegginga har faresoner i samsvar med byggteknisk forskrift TEK17. Flere av faresonene omfatter vegen som skal utbedres. For veganlegg er det andre vurderinger av risiko/fare som gjeld, og det er her heller ikke snakk om bygging av ny veg, men utbedring av eksisterende veg etter nåværende trase. Strekninga fra Graffer over Rådsbakkan til Rostad, er bare omfatta av NVE sine aktsomhetskart for skred. Strekninga er på delvis omfatta av aktsomhet for jord- og flomskred og steinsprang, især areal nord for Raudberget.

Så og si heile strekninga er omfatta av sone med aktsomhet for snøskred. En kjenner ikke til skred som har ramma denne vegstrekninga som skal utbedres i nyere tid. Det er heller ikke registrert skredhendinger i NVE sine baser. Store skjæringer og fyllinger som følge av tiltaket kan medføre økt fare for utglidinger av lausmasse.

Det er to bekker på strekninga som skal utbedres som er vist med flomsone på NVE sitt aktsomhetskart for flom, en bekk som kommer ned ved Frøyse og en som kommer ned ved Blakar mot Årsjø. På kart fra InnlandsGIS er det vist mange dreneringslinjer som går ned mot veganlegget. Mange steder vil overvatnet ifølge dette kartet drenere langs vegggrøft på oppsida av vegen. Det skjer transport av farlig gods langs vegen.

Konsekvenser som skal utredes:

Det skal gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser tiltaket har for ras, skred og flom.

5.3.11 Massebalanse og massedeponier

Volumet av ulike typer masser beregnes.

Behov for, og lokalisering av massetak / massedeponier skal avklares.

6 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)

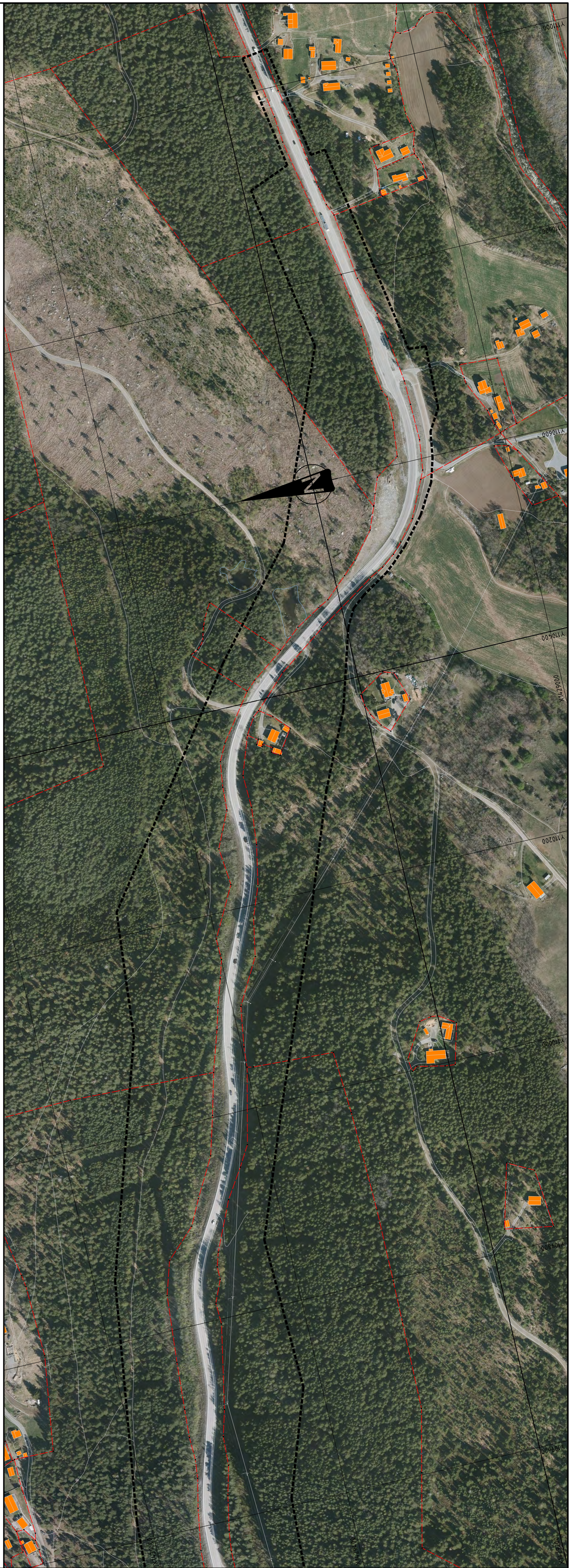
Risiko- og sårbarhetsanalyser innebærer å kartlegge hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe. Med uønskede hendelser forstås en hendelser som kan representere fare for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsviktige funksjoner.

Utredningsbehov

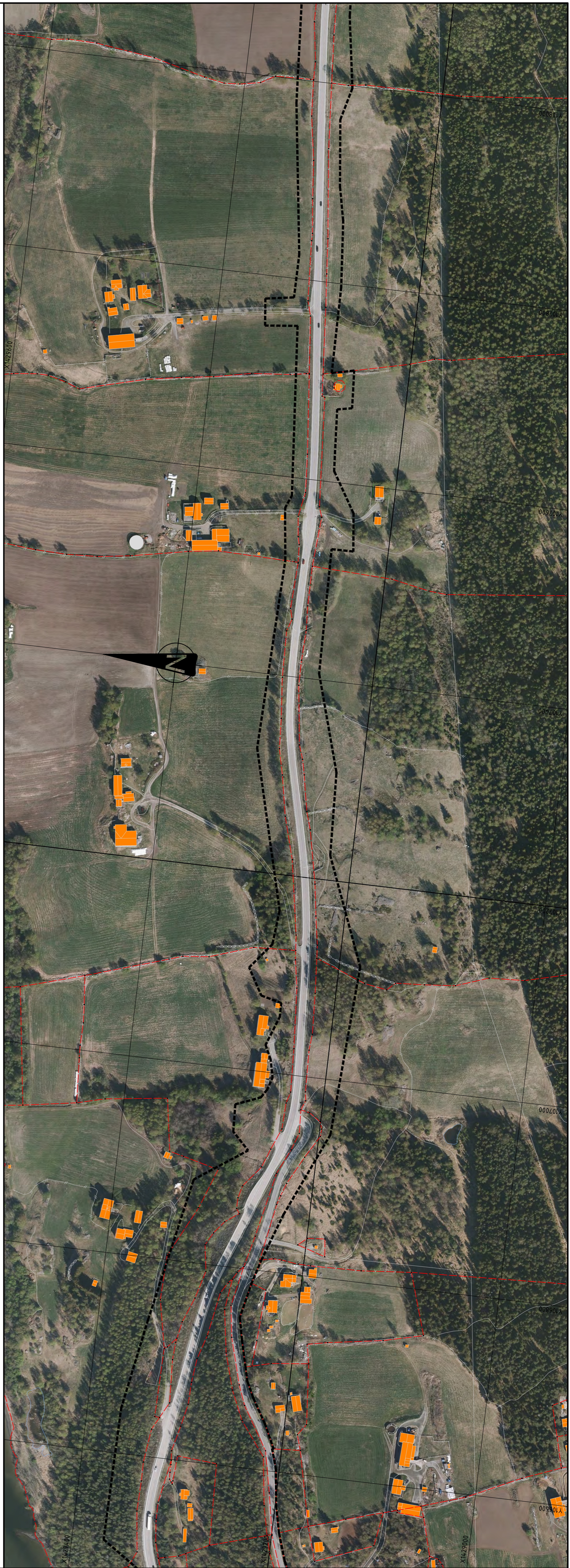
Det skal utføres en risiko- og sårbarhetsanalyse tilpasset plannivået. ROS-analysene må i tillegg til skred og flom, også utrede trafikksikkerhet generelt og hensyn til ytre miljø. Forhold som gjelder anleggsfasen skal også omtales i analysen.

7 Vedlegg

Kart over planavgrensning



Bransje	Rangnummer	gøder	Utnytt	Kontnr	Godkjent	Ses dato
Selskapsinformasjon						
Rv. 15 Grøfjerre - Lom						
Utbedring av eksisterende veg						
Plangrense						
Utstedt av	Kontrollert av	Godkjent av	Konstruksjonsnr	Koordinatsystem	Prosjektnummer / Prosjektbeskrivelse	
GARSTIA	-	-	-	NTH, storn 81/ND/200	001	



Planlagt	Regulering gjelder	Utsatt	Kontrollert	Godkjent	Revisert
<p>Selskapsinformasjon</p> <p>Rv. 15 Grøfret - Lom</p> <p>Utbedring av eksisterende veg</p> <p>Planlagt</p>					
<p>Prosjektinformasjon</p> <p>Prosjektleder: KJEJON</p> <p>Prosjekt nr: CHA30</p> <p>Prosjekt nr: CHA62</p> <p>Prosjekt nr: CS983</p> <p>Reguleringsplan</p> <p>Skutervei nr: -</p> <p>Målstørrelse (A1-format): 1:2000</p>					
<p>Administrativ informasjon</p> <p>Utstedt av: GARSTA</p> <p>Kontrollert av: -</p> <p>Godkjent av: -</p> <p>Konstruksjonsnr: -</p> <p>Koordinatstamme: NTH stamme 81M2000</p> <p>Figurnummer / versjonsnummer: 002</p>					

