



Statens vegvesen

Rv. 35 Eggemoen-Kleggerud og adkomst til Jevnaker.

Varsel om oppstart og samt høring av planprogram.

Sammendrag av og kommentarer til innkomne merknader.

Oktober 2011

1. Innledning og bakgrunn

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for prosjektet rv. 35 Eggemoen-Kleggerud med adkomst til Jevnaker. Planarbeidet faller inn under plan- og bygningslovens bestemmelser for konsekvensutredninger. Statens vegvesen Prosjekt Vestoppland er tiltakshaver.

Hos Statens vegvesen Region Øst har Siri Solem Walseth, med god hjelp fra Alf Louis Solvang, ledet arbeidet med planprogrammet.

Forslag til planprogram lå ute til offentlig ettersyn i seks uker med høringsfrist 17. oktober 2011. Statens vegvesen mottok 6 uttalelser i høringsperioden. Dette dokumentet inneholder en kort oppsummering av innkomne høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer.

En kommentar som har gått igjen er at flere av temaene i planprogrammet kunne vært bedre konkretisert. Statens vegvesen ber om at utredningene i kapittel 6 ses i sammenheng med problembeskrivelsen i kapittel 4. Vi har derfor valgt å ikke gjenta detaljert beskrivelse i kapittel 6.

På grunnlag av de innkomne uttalelsene foreslår vi noen endringer og tilføyelser i planprogrammet. Endringene er merket med **gult**.

Fullstendig kopi av uttalelsene vil bli oversendt Jevnaker og Ringerike kommuner.

2. Sammendrag av høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer

Nr.		Arkivnummer
1	Mattilsynet	2010003199-79
2	Norges vassdrags- og energidirektorat region øst	2010003199-88
3	Jernbaneverket	2010003199-89
4	Fylkesmannen i Oppland	2010003199-83
5	Oppland fylkeskommune	2010003199-86
6	Fylkesmannen i Buskerud	2010003199-90
7	Ringerike kommune Kommuneoverlegen	2010003199-90
8	Advokatfirmaet Hjort på vegne av Moe gård, Einar M. Borch	2010003199-85

1 Mattilsynet (Arkivnr: 2010003199-79)

Mattilsynet har ingen kommentarer til Planprogrammet utover det som er uttalt i deres skriv av 22.12.2010 (saksnr 2012/217660).

Statens vegvesen s kommentar:

Merknaden tas til orientering.

2 Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst (Arkivnr: 2010003199-88)

NVE Region Øst kommenterer både traseen som går i Buskerud og i Oppland.

NVE skriver i sitt innspill at planen må dokumentere verdier i vassdrag og eventuelle konsekvenser knyttet til kryssinger og nærføringer til disse. Generelt anbefaler NVE å unngå inngrep i vassdrag i størst mulig grad.

Ved kryssing av Randselva bør man søke å unngå inngrep i selve elvestrengen. Dette har sammenheng med både med hensynet til storørretstammen i området og eventuelle forekomster av elvemusling.

Gjennom planlegging, dimensjonering og etablering av brukryssinger og ved nærføring til vassdrag, må det sørges for å unngå tiltak som kan gi uheldige endringer i oppstuvings-, strømnings- og erosjonsforholdene. Der dette ikke er mulig å unngå, må avbøtende tiltak påregnes.

NVE forbeholder seg retten til å komme med ytterligere innspill senere i planprosessen.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen har sommeren og høsten 2011 gjennomført kartlegging av artsinventaret i planområdet. Undersøkelser i Randselva vil bli gjennomført våren 2012. Alle undersøkelser skulle i utgangspunktet ha blitt gjennomført i 2011, men på grunn av høy vannstand i Randselva, må registreringene i vassdraget utsettes til våren 2012. Statens vegvesen vil med disse undersøkelsene ha god oversikt over artsinventaret og hvilke verdier som finnes i planområdet.

Statens vegvesen vil tilstrebe å finne en løsning som totalt sett vil gi minst negative konsekvenser. Naturmiljø og naturressurser er to viktige temaer blant flere som skal utredes i konsekvensutredningen. Eventuelle avbøtende tiltak vil bli beskrevet.

Merknaden tas for det øvrige til orientering.

3 Jernbaneverket (Arkivnr: 2010003199-89)

Jernbaneverket støtter planprogrammets kapittel 6.9.1 om at konsekvensutredningen må belyse de driftsmessige konsekvenser for jernbanen ved bygging av bro/kulvert, og at det forutsettes et nært samarbeid mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen for å løse eventuelle utfordringer.

Driftsstans grunnet bygging av parsellen må unngås. Transporten av gods fra Osloområdet til Bergen skjer i hovedsak med jernbanen over Roa, og det vil ikke være kapasitet på alternativ linje til å håndtere en eventuell stenging av Roabanen.

Statens vegvesens kommentar:

Konsekvensutredningen vil belyse driftsmessige konsekvenser for jernbanen. Jernbaneverket vil være en del av prosjektets samarbeidsgruppe. Det vil bli behov for flere møter med jernbaneverket gjennom planprosessen for å løse eventuelle utfordringer knyttet til jernbanen.

Merknaden tas for øvrig til orientering.

4 Fylkesmannen i Oppland (Arkivnr: 2010003199-83)

Fylkesmannen i Oppland mener Planprogrammets kapittel 6 er svært generelt, men totalt sett anses det som tilfredsstillende.

Fylkesmannen viser til *Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging* fra juni 2011 og forutsetter at føringene derfra blir lagt til grunn i det videre arbeidet.

Fylkesmannen forutsetter at det legges vekt på å unngå inngrep i registrerte lokaliteter med viktig sandfuruskog. Inngrep i registrerte lokaliteter kan gi grunnlag for innsigelse.

Fylkesmannen ber om at det tilstrebes en bruløsning uten pilarer i Randselva slik at inngrep i vannstrengen unngås.

Fylkesmannen minner om at naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn i alle offentlige beslutninger som får konsekvenser for naturmangfold.

Dersom det legges opp til å ta dyrka jord må det vises alternative løsninger. I konsekvensutredningen må alternativene synliggjøres ved arealregnskap for de enkelte alternativer. Ved valg av løsninger som medfører vesentlig beslag av dyrka jord vil det kunne gi grunnlag for innsigelse ut fra jordvern hensyn.

Statens vegvesens kommentar:

“Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging” vil bli lagt til grunn i det videre arbeidet. Følgende vil bli bakt inn i planprogrammet i kapittel 2.9:

“Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (24. Juni 2011)

De nasjonale forventningene peker på oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunene og kommunene fokuserer på i planleggingen i den kommende perioden for å bidra til gjennomføring av gjeldende nasjonal politikk.

Forventningene omfatter klima og energi, by- og tettstedsutvikling, samferdsel og infrastruktur, verdiskaping og næringsutvikling, natur, kulturmiljø og landskap samt helse, livskvalitet og oppvekstmiljø.”

Statens vegvesen kjenner til viktigheten av sandfuruskogen på Moesmoen og tar Fylkesmannens utsagn om muligheten for innsigelse ved inngrep i lokaliteten til orientering. Statens vegvesen vil tilstrebe å finne en løsning som totalt sett vil gi minst negative konsekvenser.

Statens vegvesen vil legge naturmangfoldloven §§ 8-12 i planarbeidet og viser til kapittel 2.3 side 10 i planprogrammet.

I konsekvensutredningen vil det lages et arealregnskap etter anvisning fra Fylkesmannen i Oppland. Følgende tekst innarbeides i Planprogrammet i kapittel 6.5.6 side 36:

“Det vil lages et arealregnskap for de ulike alternativene. Arealregnskapet vil fordeles på arealforbruk av dyrka og dyrkbare arealer, samt produktive skogarealer fordelt på høy, middels og lav bonitet, og anna areal. Arealregnskapet vil også ta for des areal som ikke lenger kan brukes på grunn av arronderingsmessige hensyn.”

5 Oppland fylkeskommune (Arkivnr: 2010003199-86)

Uttalelsen er en felles uttalelse fra Kulturarvenheten og Regionalenheten.

Oppland fylkeskommune mener det er positivt at planarbeidet er igangsatt nå slik at hele rv. 35 på strekningen Olimb – Jevnaker – Eggemoen kan bli avklart og etter hvert realiseres.

Fylkeskommunen vil særlig vektlegge hensynet til dyrka mark, friluftsinnteressene og kulturmiljø.

Oppland fylkeskommune har startet opp arkeologiske registreringer høsten 2011. registreringene vil bli fullført våren 2012.

Oppland fylkeskommune trekker fram en rekke kulturminner i planområdet; Kistefoss, steinringer ved Kleggerud, den Bergenske hovedveg, Pilgrimsleden, kullgroper mellom Kleggerud og Jevnaker og SEFRAK-registrerte bygninger ved Moe gård.

Konsekvensutredningen må vurdere hvordan ulike tiltak vil påvirke kulturminnene. Når det gjelder strekningen Kleggerud-Jevnaker anbefaler Fylkeskommunen at en planlegger nye tiltak på østsiden av vegen for å ikke komme i konflikt med de automatisk fredede steinringene.

På grunn av at store deler av registreringsarbeidet er utsatt til våren 2012, anbefaler Oppland fylkeskommune at det tas inn i planprogrammet at undersøkelsesplikten skal oppfylles med reguleringsplanen.

Statens vegvesens kommentar:

At Oppland fylkeskommune er positiv til videreføring av rv.35 i retning Eggemoen tar Statens vegvesen til orientering.

Gjennom konsekvensutredningen vil Statens vegvesen kartlegge hvordan de ulike vegalternativene vil påvirke kulturminner. Oppland fylkeskommunes anbefaling om å planlegge nye tiltak på østsiden av vegen på strekningen Kleggerud-Jevnaker tar Statens vegvesen til orientering. Statens vegvesen vil tilstrebe å finne en løsning som totalt sett vil gi minst negative konsekvenser.

I planprogrammet i kapittel 6.5.5 side 35 innarbeides følgende:

“Undersøkelsesplikten skal oppfylles med reguleringsplanen.”

Merknaden tas for øvrig til etterretning.

6 Fylkesmannen i Buskerud (Arkivnr: 2010003199-90)

Fylkesmannen i Buskerud anser at planprogrammet inneholder viktige nasjonale føringer og utredningstema på miljøområdet.

Konsekvenser for transport og utslipp av klimagasser bes synliggjort som et utredningstema.

Det må legges vekt på gode løsninger for kollektivtransport og gående og syklende.

Behov for støyskjermingstiltak må utredes, jfr. Miljøverndepartementets retningslinje T-1442.

Det må tas inn i planprogrammet at det som en del av planarbeidet skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert og fulgt opp.

Det må legges spesiell vekt på å utrede og ivareta miljøverdiene tilknyttet Randselva.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen skal i forbindelse med konsekvensutredningen gjennomføre trafikkmodellberegninger. Beregningene vil bli utført med Regional Transportmodell (RTM). Trafikkmodellkjøringene vil være input til EFFEKT-beregningene. Gjennom disse beregningene vil konsekvenser for transport og utslipp av klimagasser bli synliggjort. Vi viser til Planprogrammet kapittel 6.4.

Dette tas inn i kapittel 5.1 i planprogrammet:

Vegstandard på fv. 241 vil bli avklart gjennom kommunedelplanprosessen. Dette gjelder også vurdering av løsninger for gående og syklende.

Det skal legges vekt på gode løsninger for kollektivtransport og gående og syklende. I kommunedelplanprosessen skal det vurderes om løsningene legges ved ny og/eller avlastet rv.35.

Angående støy viser Statens vegvesen til kapittel 4.5 og 6.4.5 i Planprogrammet. For kommunedelplan rv. 35 Eggemoen-Kleggerud skal det utføres en forenklet støyutredning. Det skal beregnes et 0-alternativ som er dagens vegalternativ og et alternativ med ny veg uten støytiltak for hvert vegalternativ, begge med trafikk tall fremskrevet 20 år og med beregningshøyde 4 meter.

For reguleringsplan rv.35 Eggemoen-Olum skal det utføres en komplett støyutredning for strekningen som skal reguleres. Det skal gjennomføres en støyutredning med støysonekart og punktregninger på støyfølsom bebyggelse i rød og gul sone. Prosjektet skal følge Statens vegvesen sin praktisering av T-1442. Det vil si at alle boliger og andre støyfølsomme bygninger (barnehager, skoler, institusjoner) skal ha vurdering av støytiltak dersom støynivå på fasade eller uteoppholdsplass overskrider Lden 55 dB. Tiltaksbeskrivelsen skal redusere støyen på utendørs oppholdsareal ned til Lden 55 dB eller lavere. I de tilfeller hvor kostnadene for støytiltakene blir uforholdsmessig høye i forhold til effekten, skal ambisjonsnivåmetoden anvendes.

Følgende situasjoner skal beregnes for reguleringsplanen:

- Dagens situasjon, uten tiltak

- *Framtidig situasjon (20 år) i planlagt regulert veglinje uten støytiltak*
- *Framtidig situasjon (20 år) i planlagt regulert veglinje med støytiltak*

Følgende tekst innarbeides inn i planprogrammet i kapittel 6.4.5 side 33:

For kommunedelplan rv. 35 Eggemoen-Kleggerud skal det utføres en forenklet støyutredning. Det skal beregnes et 0-alternativ som er dagens vegalternativ og et alternativ med ny veg uten støytiltak for hvert vegalternativ, begge med trafikk tall fremskrevet 20 år og med beregningshøyde 4 meter. En komplett støyutredning med vurdering av avbøtende tiltak vil bli gjennomført i reguleringsplanfasen.

Angående Fylkesmannen i Buskeruds kommentar om hensynet til Naturmangfoldloven og Randselva vises det til kommentar til Fylkesmannen i Oppland (merknad nr. 4)

Følgende tekst innarbeides i planprogrammet under kapittel 6.5.4:

Hensynet til Randselva trekkes fram som særlig viktig under utredningstemaet naturmiljø.

7 Ringerike kommune Fylkesoverlegen (Arkivnr: 2010003199-90)

Kommuneoverlegen, Miljørettet helsevern i Ringerike kommune ber om at konsekvenser på folks helse blir belyst. Helsekonsekvenser fra trafikkert vei kan være støy, lokal luftforurensning, ulykkesrisiko og risiko for forurensning av drikkevannsforsyning.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen vil gjennomføre støyberegninger og vurdere avbøtende tiltak på støyutsatt bebyggelse. Det vil også bli gjort en vurdering av lokal luftforurensning. Gjennom ROS-analysen (risiko- og sårbarhetsanalysen) vil risikoen ulykker og forurensning av drikkevannsforsyning bli vurdert. Eventuelle avbøtende tiltak vil bli beskrevet.

8 Advokatfirmaet Hjort på vegne av Moe gård, Einar M. Borch (Arkivnr: 2010003199-85)

Planprogrammet foreslår å utrede to alternative korridorer for adkomst til Jevnaker fra ny rv. 35 ved Kleggerud til Jevnaker sentrum. Det vestre alternativet mener grunneieren er uakseptabelt både ut fra begrunnelsen for det kommuneplanvedtak som ble truffet av Jevnaker kommunestyre i mars 2011, og ut fra den avtalen som foreligger mellom Jevnaker kommune og eieren av Moe gård om varig vern av Moesmoen.

Advokatfirmaet Hjort skriver at det vestre alternativet vil medføre at betydelige arealer dyrket mark vil bli beslaglagt. I denne forbindelse vises det til at det var omfanget av dyrket mark som var bakgrunnen for den innsigelsen som Fylkesmannen ved behandlingen av den forrige

kommunedelplanen framsatte mot alternativ 6 (nedre trase). Advokatfirmaet Hjort skriver videre at dersom det legges opp til å utrede nye adkomsttraseer fra øvre trase som i vesentlig grad øker beslaget av dyrket mark, forrykkes forutsetningene for det traseevalg som kommunestyret foretok ved vedtakelsen av den forrige kommunedelplanen i mars 2011. Advokatfirmaet Hjort mener dette tilsier at hele planprosessen må tas opp på nytt.

Videre skriver Advokatfirmaet Hjort at Statens vegvesen har gitt uttrykk for at det vestre alternativet mest sannsynlig ikke vil være teknisk gjennomførbart på grunn av terrengets stigningsforhold. En utredning av det vestre alternativet vil medføre store ulemper for eieren av Moe gård. I den forbindelse vises det til at Statens vegvesen skal utføre arkeologiske undersøkelser og har utsatt eieren av Moe gård for et betydelig press for å få tilgang til områdene allerede før planprogrammet er vedtatt av kommunestyret. Advokatfirmaet Hjort skriver at når det vestre alternativet verken er politisk akseptabelt eller teknisk gjennomførbart, fremstår det som en meningsløs skadevoldelse å gjennomføre utredning av dette alternativet.

Eieren av Moe gård foreslår følgende endringer /presiseringer i planprogrammer:

1. Alternativ adkomst fra ny rv. 35 ved Kleggerud til Jevnaker sentrum gjennom Moesmoen tar ut av planprogrammet og utredes ikke.
2. Ved utforming av alternative videreføringer av ny rv. 35 fra Kleggerud til Eggemoen, skal det legges vekt på å føre vegen utenom dyrket mark.

Statens vegvesens kommentar:

Grunneieren på Moe gård mener at det vestre alternativet er uakseptabelt både ut fra begrunnelsen for det kommuneplanvedtak som ble truffet av Jevnaker kommunestyre i mars 2011, og ut fra den avtalen som foreligger mellom Jevnaker kommune og eieren av Moe gård om varig vern av Moesmoen. Statens vegvesen tar dette til orientering.

Angående beslag av dyrket mark, viser Statens vegvesen til kommentaren til Fylkesmannen i Oppland (merknad 4).

Statens vegvesen vil i den videre planprosessen undersøke hvorvidt det er mulig å få til en god teknisk løsning i den vestre adkomstkorridoren. Gjennom konsekvensutredningen vil fordeler og ulemper ved de ulike alternativene bli sammenstilt og det alternativet som totalt sett framstår som det beste vil bli anbefalt.

For øvrig tas merknaden til orientering.