

- Tekstdel til reguleringsplan
- Reguleringsplanbeskrivelse
- Reguleringsplantegninger
- Støytegninger

## FORORD

Statens vegvesen legger i samarbeid med Sør- Aurdal kommune frem reguleringsplan for ny og utbedret E16 på strekningen mellom Fønhus bru og Dølvesæter. Målet med planen er å øke trafikkikkerheten og dermed redusere ulykkeskostnader på strekningen, bedre fremkommelighet og regularitet og dermed redusere reisekostnader på strekningen og øke sikkerheten i forhold til rasfare.

Reguleringsplan for strekningen Fønhus – Bagn ble godkjent av Sør-Aurdal kommune 15. mai 1997. Gjeldende plan er over 10 år og ekspropriasjonshjemmelen er således utgått. Siden planen ble vedtatt er det kommet nye krav til vegens utforming. Reguleringsplan for ny E16 er utarbeidet med utgangspunkt i den opprinnelige planen og tilpasset dagens krav til utforming.

Formålet med planen er å vise beliggenhet og utforming av veganlegget så detaljert at det tydelig fremgår hvilke arealer som må erverves for å gjennomføre tiltaket. Vedtatt reguleringsplan vil være det formelle grunnlaget for grunnvervet.

- Reguleringsplan, tekniske tegninger, består av oversiktstegning, ni plankart med lengdeprofil, avkjørseltegning, normalprofil og overbygning, brutegninger samt mengdesammendrag.

- Reguleringsplan, planhefte, består av reguleringsplantekst, bestemmelser, reguleringsstegninger og støytegninger.

- Reguleringsplan, tverrprofiler, består av tverrprofiler.

Materialet er tilgjengelig hos Statens vegvesen Vestoppland distrikt, Storgata 12, og i kommunehuset i Bagn.

Reguleringsplanen fremmes etter § 9.4 i Plan- og bygningsloven. Dette innebærer at Statens vegvesen utarbeider og fremmer planen samt vurderer høringsuttalelsene, før den oversendes kommunen til sluttbehandling.

Oppstart av planarbeid ble annonsert i lokalavisene 3. september 2008.

Frist for å komme med merknader til planforslaget er satt til 28. august. Eventuelle merknader kan sendes:

**Statens vegvesen Region øst**  
**Postboks 1010 Skurva**  
**2605 Lillehammer**

Etter at planen har vært ute til offentlig ettersyn, vil Statens vegvesen i samarbeid med Sør- Aurdal kommune, vurdere de innkomne merknadene og eventuelt foreslå planendringer som en følge av disse. Etter dette tas saken opp til behandling i det faste utvalget for plansaker i Sør- Aurdal kommune, før planen legges fram for kommunestyret for vedtak.

Kommunestyrets vedtak vil bli annonsert i lokalavisene. Berørte parter orienteres skriftlig om vedtaket sammen med opplysninger om klageadgangen. Fylkesmannen, fylkeskommunen, berørt nabokommune og statlig fagmyndigheter kan reise innsigelse mot plangodkjenningen. Eventuell innsigelse til planen behandles først som mekling av fylkesmannen i Oppland. Dersom mekling hos fylkesmannen ikke fører fram, må kommunen oversende planen til Miljødepartementet for endelig avgjørelse. Når planen er endelig godkjent, vil vedtaket bli kunngjort ved annonsering, eventuelt skriftlig underretning. Internettetsiden [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) vil bli holdt oppdatert.

## INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD .....	2
1 PROSJEKTETS BETYDNING.....	3
2 Saksbehandling.....	3
2.1 Samråd, offentlighet og informasjon .....	3
2.2 Tidligere planer.....	3
2.3 Kostnader.....	3
2.4 Tidsplan .....	3
3 BESKRIVELSE AV VEGPROSJEKTET OG REGULERINGSPLANEN .....	3
3.1 Trafikktall .....	3
3.2 Trafikkulykker .....	3
3.3 Kryss og avkjørsler .....	3
3.4 Vegstandard og vegsystem .....	4
3.5 Klassifisering av fremtidig vegnett.....	4
3.6 Beskrivelse av reguleringsplanen .....	4
3.7 Anleggsveger, riggplasser og massedeponi.....	4
3.8 Kabler og ledningsanlegg .....	4
3.9 Grunnforhold .....	4
3.10 Drenering .....	4
3.11 Byggegrenser .....	4
4 MILJØKONSEKVENSER OG MILJØFORBEDRENDE TILTAK.....	4
4.1 Vegtrafikkstøy .....	4
4.1.1 Generelt.....	4
4.1.2 Retningslinjer.....	5
4.1.3 Støyturderinger på dette prosjektet .....	5
4.2 Kulturminner.....	6
4.3 Friluftsliv .....	6
4.4 Landskap.....	6
4.5 Nærmiljø.....	7
4.6 Universell utforming.....	7
4.7 Kollektivtrafikk.....	7
4.8 Barn og unges interesser .....	7
4.9 Helse, miljø og sikkerhet .....	7
5 EIENDOMSINNGREPET .....	7
5.1 Bygninger .....	7
5.2 Hvem blir berørt .....	7
5.3 Grunneieroversikt .....	7

## PLANBESKRIVELSE

### 1 PROSJEKTETS BETYDNING

E16 er den stamvegen mellom øst og vestlandet som har best regularitet om vinteren. Parsellen Fønhus bru – Dølvesæter utgjør hoveddelen av strekningen som går fra krysset med fylkesveg 226 ved Fønhus bru (Profil 7780) til Dølvesæter (Profil 14450). Med unntak av to strekninger forutsetter planen utbedring langs eksisterende veg med større bredde og noe bedring av kurvaturen. På strekningen over Olmhus og forbi Briskebyen legges E16 om i ny trasé på vestsida av dyrka mark og bebyggelse (ca. 2 km). E16 har funksjon som stamveg, og er i tillegg en viktig lokal veg som gir atkomst til bosetting og landbruksvirksomhet i området. Veggen har betydelig økt døgntrafikk i forbindelse med helger og høytider.

Dagens veg er smal, har flere uoversiktlige svinger og dårlig dekke. Det er spredt bosetting på strekningen, og mange av avkjørslene har en uheldig utforming og dårlige siktforhold. En del bolighus nær vegen vil sannsynligvis være utsatt for støynivåer over grenseverdien.

Tiltaket har betydning for trafikk med målpunkt i dalføret, gjennomgangstrafikk til Vestlandet og Valdres, samt bosetting langs vegen og lokalt næringsliv. Tiltaket vil også ha betydning for landbruket i form av forbedret trafikksikkerhet og redusert ulykkesrisiko på strekningen og sikrere kryssingspunkter. Dette i form av bl.a. bedre tilpassede avkjøringer til driftsveger og tilrettelagte tømmervelter. Det er planlagt 1 undergang (stålrør) for sau/ku på strekningen.

### 2 Saksbehandling

#### 2.1 Samråd, offentlighet og informasjon

Undervegs i planprosessen har det vært kontakt med aktuelle myndigheter og organisasjoner. Allmennheten og berørte er informert om planarbeidet. Representanter fra Statens vegvesen, Sør- Aurdal kommune og grunneierne har deltatt i planarbeidet.

Oppstart av reguleringsarbeidet ble varslet onsdag 3. september 2008 i lokalavisa og i brev til grunneiere. Det er avholdt to møter med kommunen, 2 møter med Fylkesmanne i Oppland og et møte med Oppland fylkeskommune. Det ble avholdt åpen dag for grunneierne på strekningen den 29. april 2009. Forslaget til reguleringsplan sendes på offentlig ettersyn med mål om endelig behandling i kommunestyret i løpet av høsten 2009.

#### 2.2 Tidligere planer

Reguleringsplanen bygger på tidligere reguleringsplan for strekningen Fønhus – Bagn som ble godkjent av Sør-Aurdal kommune 15. mai 1997. Denne reguleringsplanen er derfor å anse som en revisjon av denne planen

#### 2.3 Kostnader

Det er utført kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden for prosjektet den 29. april 2009. Prosjektet er kostnadsberegnet til 118,5 mill. kr.

### 2.4 Tidsplan

Under forutsetning av godkjent reguleringsplan, avtaler om grunnerverv og bevilgning kan anleggsarbeidet påbegynnes tidligst i 2010.

### 3 BESKRIVELSE AV VEGPROSJEKTET OG REGULERINGSPLANEN

#### 3.1 Trafikktall

Det er registrert følgende trafikk (gjennomsnittlig døgntrafikk – ÅDT) på vegnettet i området:

Veg nr. og strekning	ÅDT 2008	ÅDT 2032
<b>E16 Fønhus bru - Bagn</b>	<b>2200</b>	<b>3200</b>
<b>Fv. 228 v/Hølera</b>	<b>60</b>	<b>80</b>

I tabellen er det videre angitt ÅDT 2032 som angir forventet trafikk i prognoseåret. Dette indikerer trafikkmengden 20 år etter antatt åpningsår for den nye vegen. Vi har forutsatt en årlig trafikkvekst på i underkant av 1,5 %.

ÅDT<sub>2008</sub> er 2200 med 12% tunge kjøretøyer. Det er spesielt stor trafikk i helger, om sommeren og i forbindelse med høytider.

#### 3.2 Trafikkulykker

Det har vært 10 personskaueulykker på strekningen i perioden 1996 – 2008. 1 person er drept, 2 personer alvorlig skadd og 7 personer lettere skadd.

#### 3.3 Kryss og avkjørsler

Det er forutsatt ombygging av følgende kryss:

Profil 7930: Kryss med fv. 226. Plankryss med høyresvingfelt og passeringslomme.

Profil 8620: Kryss med fv. 228. Plankryss med passeringslomme. Fylkesvegen legges om over en strekning på 400 meter, inkl. ny bru over Hølera.

Profil 10540: Adkomst til Briskebyen, Fullkanaliset plankryss.

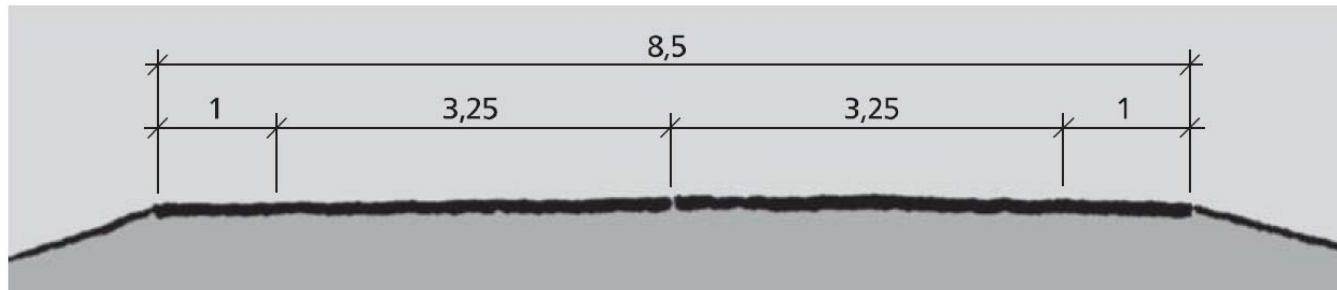
Profil 11340: Kryss med veg til Lundebygda. Plankryss med passeringslomme.

Profil 14310: Kryss til Dølven. Plankryss med passeringslomme.

### 3.4 Vegstandard og vegsystem

E16 er foreslått regulert med følgende standard på denne strekningen:

Dimensjoneringsklasse S2,  $ADT_{2008}$  2200 og fartsgrense 80 km/t.



Asfaltert bredde: 8,5 meter  
Skulderbredde: 1,0 meter

### 3.5 Klassifisering av fremtidig vegnett

Ved omlegging av E16 vil deler av eksisterende veg bli frigjort. Enkelte strekninger av den gamle vegen vil fortsatt ha en funksjon som lokal atkomstveg og må derfor opprettholdes som tidligere, men med en annen status. Kortere sløyfer som blir overflødig ved omleggingen av E16 vil nedlegges som offentlig veg og grunnen legges til tilstøtende eiendom og nyttes til annet formål, f.eks landbruk. I plankartet er det vist hvilke avkjørsler og kryss som berører offentlige og private veger. Når reguleringsplanen er vedtatt vil det bli satt i gang en formell prosess for å omklassifisere og nedklassifisere vegnettet.

### 3.6 Beskrivelse av reguleringsplanen

Det reguleres arealer til trafikkformål for bygging av ny veg og utbedring av eksisterende E16 på strekningen mellom Fønhus bru og Dølvesæter. Vegen går i et sidebratt terreng langs Begna elv. Det er en del boliger og landbruksdrift på strekningen.

### 3.7 Anleggsveger, riggplasser og massedeponi

Det er ikke forutsatt at anleggstransporten skal nytte andre arealer enn de som er regulert til trafikkformål for å gjennomføre dette anlegget.

Nødvendige riggplasser er regulert inn i planen.

Områder for lagring av masser er angitt i planen.

### 3.8 Kabler og ledningsanlegg

Traseene berører både regionalnettet og distribusjonsnettet til Eidsiva Energi. Distribusjonsnettet får en del endringer med stolper som må flyttes og legging av jordkabel langs en mindre strekning.

### 3.9 Grunnforhold

Videre grunnundersøkelser som fjellkontrollboringer og prøvetakinger må foretas i forbindelse med byggeplan.

### 3.10 Drenering

Det er planlagt både åpen og lukket drenering langs vegen. Det er ikke registrert noen strekninger som vil kreve tunge drenstiltak utenom vanlige stikkrenner og mindre grøfteomlegginger.

### 3.11 Byggegrenser

Reguleringsplanen er utarbeidet som en striperegulering. Byggegrensene er tegnet inn på planen fordi de hovedsakelig vil falle utenfor planavgrensningen. Veglovens generelle bestemmelser om byggegrense på 50 meter på begge sider av senterlinje ny veg er derfor gjeldende.

## 4 MILJØKONSEKVENSER OG MILJØFORBEDRENDE TILTAK

### 4.1 Vegtrafikkstøy

#### 4.1.1 Generelt

Som mål for støy benyttes døgnkvivalent støynivå, dvs. gjennomsnittlig støynivå over døgnet. Måleenheten for dette er desibel A, forkortet dB(A). 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 er vist på figuren nedenfor.



Støynivå for ulike støykilder

Årsdøgntrafikken som er brukt i beregningene er 20 år etter antatt åpning, og 2032 er brukt.

#### 4.1.2 Retningslinjer

Det er utført støyberegning i henhold til Miljøverndepartementets planretningslinje T-1442 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)* langs parsellen. Det er foretatt støyberegninger for hvert hus på strekningen.

- For rene miljøtiltak og for eksempel etablering av midtdeler og gang-/sykkelvegtiltak som *ikke* endrer støyforholdene, bør det godtas at utbygger slipper støyutredning og avbøtende tiltak. Imidlertid bør det alltid gjøres støyutredning og avbøtende tiltak når støyfølsom bebyggelse ligger i rød sone, dvs.  $L_{den} \geq 65$  dB(A).

*"Som hovedregel skal retningslinjene legges til grunn for alle prosjekter der det kreves ny plan etter pbl, eller der eksisterende plan må endres. Det anbefales generelt at retningslinjene legges til grunn ved alle endringer av virksomhet hvor støynivået endres merkbart (> 3 dB) ved støyfølsom bebyggelse og nivået samtidig overstiger retningslinjenes anbefalte grenser."*

Alle tall er "frittfelt" A-veid lydnivå i dB

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden, kl 23-07*	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden, kl 23-07
Vegtrafikk	$L_{den}$ 55 dB	$L_{5AF}$ 70 dB	$L_{den}$ 65 dB	$L_{5AF}$ 85 dB

\*) Statistisk maksimalnivå. Forutsatt mer enn 10 hendelser pr natt.

Støyindikatorer:

$L_{den}$  A-veiet ekvivalent lydnivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10 dB / 5 dB ekstra tillegg på natt / kveld. Gjelder for utendørs oppholdsplasser og utenfor rom til støyfølsom bruk.

Lydnivå i området 55–65 dB(A) klassifiseres som såkalt gul sone. Dette er en vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Rød sone markerer lydnivå over 65 dB(A). Områder i rød sone er ikke egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.

Grenseverdi for uteplass bør være tilfredstilt for et nærområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål.

Rød sone for ekvivalent vegtrafikkstøynivå  $L_{den} \geq 65$  dB(A).

#### 4.1.3 Støyvurderinger på dette prosjektet

I forbindelse med dette prosjektet er det foretatt støyberegninger for hvert hus på strekningen.

Grunnlaget for beregningene er innmålt terrengmodell/digitale kart og trafikk tall. Støy er beregnet for eksisterende situasjon og for planlagt løsning. Det er beregnet støy i første og der det finnes, andre etasje. Beregningene er utført i programmet Novapoint Støy.

Resultatet viser 2 boliger med støynivå over 65 dBA. Det er 11 boliger med støynivå mellom 55- 65 dBA.

Tabellen under viser de husene som ligger i rød sone, dvs.  $L_{den} \geq 65$  dB(A) i planlagt situasjon. Støynivå i år 2032.

P7780 - 14450, ÅDT=3200, dag/kveld/natt 2400/480/320, 13 % tunge, V=80km/t						
Berengn. punkt	Profil nr	Gnr/bnr	Navn	Uten skjerming 1.etg/2. etg	Med skjerming 1.etg/2.etg	Kommentarer
Hus 022	8300 vs	54/19	Ingvar Gladhaug	57,2		Vanskelig med støytiltak
Hus 012	8330 vs	54/26	Hølera Bedehus	61,6		Vanskelig med støytiltak
Hus 016 - N	8370 vs	54/31	Astrid Tomasbråten	60,0/63,6		Vanskelig med støytiltak
Hus 016 - N	8370 vs	54/31	Astrid Tomasbråten	63,6/64,5		Vanskelig med støytiltak
Hus 025	8375 hs	54/9	Tordis Marie Asplund	51,4		
Hus 025 - S	8375 hs	54/9	Tordis Marie Asplund	49,1/51,9		
Hus 075	8415 vs	53/36	Harald Ruud	45,1/47,5		
Hus 062	8480 vs	50/19, 29	Einar	59,3		Vanskelig med støytiltak
Hus 060	8490 vs	53/23	Oddbjørg Tonette Larsen	68,4		Vanskelig med støytiltak
Hus 063	8510 vs	53/30	Aksel Evensen	60,4		Vanskelig med støytiltak
Hus 036	8520 hs	53/25	Sjur Olmhus	54,9		
Hus 040 - S	8678 hs	53/32	Magnar Rundbråten	55,5/57,0	52,4/54,0	1,0 m mur på utvidet skulder
Hus 040	8678 hs	53/32	Magnar Rundbråten	56,9	53,2	1,0 m mur på utvidet skulder
Hus 043	8687 hs	53/34, 35	Bård Kristoffer Helling Svanøe	59,1	54,9	1,0 m mur på utvidet skulder
Hus 084	9355 hs	53/1	Sjur Olmhus	53,1/53,6		
Hus 093	10010 hs	50/15	Gunn Torill Øyhus	49,7/50,8		
Hus 099	10195 hs	50/14	Ole Arne Øyhus	50,8/52,7		
Hus 114	10495 hs	50/48		51,9		

Berengn. punkt	Profil nr	Gnr/bnr	Navn	Uten skjerming 1.etg/2. etg	Med skjerming 1.etg/2.etg	Kommentarer
Hus 119	105565 hs	50/31		/50,9		
Hus 110	10600 hs	50/90	Etnedal Bilruter	/60,3		
Hus 110 - S	10600 hs	50/90	Etnedal Bilruter	/54,7		
Hus 130	10675 hs	50/56	Marita Johansen	52,3		
Hus 130 - S	10675 hs	50/56	Marita Johansen	51,1/54,3		
Hus 131	10663 hs	50/49	Ida Marie Nilsen Langedrag	51,2		
Hus 131 - S	10663 hs	50/49	Ida Marie Nilsen Langedrag	50,3/49,7		
Hus 133	10705 hs	50/39	Harald Bregerhaug	50,5/50,6		
Hus 139	10745 hs	50/55	Olav Gran	50,9		
Hus 140	10755 hs	50/38	Arne Olav og Karin Langedrag	49,4		
Hus 141	10790 hs	50/41	Kåre Lundelien	51		
Hus 141 - S	10790 hs	50/41	Borgny Lundelien	48,8/51,7		
Hus 159	10825 hs	50/42	Arna Bjørneskaret	52,9		
Hus 159 - S	10825 hs	50/42	Arna Bjørneskaret	50,4/53,0		
Hus 143	10855 hs	50/36	Arne Bøhle	48,5		
Hus 161	10885 hs	50/47	Vera Christin Sandli	47,6/50,8		
Hus 181	11105 hs	50/40	Steingrim Øyhus	52,0/54,8		
Hus 204	12328 hs	50/4	Nils Arne Bergsund	59,7/61,0		
Hus 200	12335 hs	50/4	Nils Arne Bergsund	57,4/58,5		
Hus 211	12363 vs	50/5	Kari Synnøve Liste Lundene Kristoffer Lundene	60,9	60,4	Voll på naboeiendom
Hus 212	12428 vs	50/1	Arne O. Koppervik Ola Koppervik	64,8/64,8	59,6/64,3	Voll
Hus 251	12727 vs	48/12	Hans Martin Islandsmoen	54,8/55,7		
Hus 268	12786 vs	48/12	Hans Martin Islandsmoen	51,7/54,2		
Hus 358	14127 vs	48/45	Bamarni Saadi Khaled Al	69,5		

## 4.2 Kulturminner

Oppland fylkeskommune, fagenhet for kulturvern, har gjennomført forarbeidet til registreringene. Befaring ble gjennomført 22. september – 2. oktober 2008. Det ble foretatt både maskinell søkesjakt og overflatebefaring. Det ble funnet en kokegrop, ID 124444 og en kullgrop, ID 124614. Punktene er markert i plankartene.

## 4.3 Naturmiljø

Vegen vil gå hovedsaklig langs eksisterende trasé langs Begna elv. Utfyllinger i Begna er vist på plankartene (C- tegningene). Når det gjelder bruk av sprengstein i fyllinger i nærheten av vassdrag vil Statens vegvesen bruke erfaringer fra andre liknende prosjekter (for eksempel E6 Tingberg – Tretten) også i dette prosjektet. Dersom det er praktisk mulig vil arbeid ved elva legges til den minst kritiske perioden, dvs. sommerhalvåret. Der det er fyllinger i eller ved vassdrag skal også slike områder plastres og revegeteres.

Det er lagt inn frisktsoner i reguleringsplankartet forhold til vilt langs den aktuelle vegstrekningen.

## 4.4 Friluftsliv

Lokalt vil tiltaket føre til en tryggere veg å ferdes langs, da vegen blir bredere og får bedre linjeføring enn eksisterende veg. Planforslaget legger opp til at dagens E16 forbi Olmhus, Øyhus og Briskebyen tilbakeføres til lokalveg, samtidig som det etableres gangsti fra Briskebyen til krysset opp til Lundebygda.

Når det gjelder sykkelveger i området er det mulig å sykle på østsida av Begna det meste av strekningen helt ned til Fønhus bru, med et lite unntak forbi Islandsmoen hvor terrenget langs elva er svært sidebratt. Det legges opp til at det skal etableres fiskesti mellom Islandsmoen og Dølvesæter.

Vegtiltaket generelt anses å ikke gi ytterligere negative virkninger for friluftslivet i dette området.

## 4.5 Landskap



Planstrekningen Fønhus bru – Dølvesæter følger Begnavassdraget i et kupert landskap med bølgende åser. Bratte liser mot Begna med markante fjellrygger kjennetegner planområdet. Stedvis åpnes landskapet opp i et frodig jordbrukslandskap. Belter av furuskog brytes opp av liser med gran og frodigere lauvvegetasjon. Spredte gårdstun og boligbebyggelse langs hele strekningen

#### Avbøtende tiltak:

- Det er ønskelig å oppnå god terreng- og landskapstilpasning tross bratt og utilgjengelig terreng på deler av planstrekningen. Slake skråninger mellom veg og sideterreng vektlegges hvor mulig, og skjæringer/ fyllinger med et ”teknisk” tverrprofil bør unngås.
- Hvor vegen ligger i direkte nærføring til elva Begna, er det vurdert muligheten for å gå inn i skjæring fremfor fylling ved breddeutvidelse av dagens veg. Hvor fylling ikke er til å unngå, skal det i forbindelse med byggeplanen ses nærmere på tiltak som plastring og naturlig revegetering på grove steinfyllinger.
- Hvor dagens veg blir liggende igjen som gamle vegsløyfer, bør asfalt og forsterkningslag fjernes, og området vegeteres på bakgrunn av omkringliggende vegetasjon.
- Det bør stilles krav til en god estetisk utforming på midlertidige anlegg som massedeponi og riggplass. Bl.a. bør det bevares en vegetasjonsskjem mellom riggplass og E16/ bebyggelse for å begrense eksponering.
- Som en del av byggeplanen bør det utarbeides en detaljert rigg- og marksikringsplan for å sikre vegetasjon og terrengformer på områder av landskapsmessig høy verdi. Utbyggingen skal ellers skje mest mulig skånsomt for å bevare stedets identitet og særpreg.

#### 4.6 Nærmiljø

Trafikken vil ikke forandres i vesentlig grad fra dagens situasjon, og plager som støy og forurensing vil derfor ikke endres i vesentlig grad. Planstrekningen preges av randbebyggelse på begge sider av E16, og stedvis vil linja komme nærmere inntil enkelte bygg. Spredt bebyggelse bidrar til at nødvendige støytiltak i stor grad gjennomføres som fasadetiltak med skjermet uteplass. Øvrige støytiltak vil være gabion/ terrengvoll avhengig av tilgjengelig areal.

#### 4.7 Universell utforming

Bussholdeplassene langs parsellen er utformet som holdeplassestypen 4, 512- skilt med plattform for passasjer + lomme (jmf hb 232). Dette innebærer at holdeplassene skal utformes universelt, med kantsteinshøyde og dekke på passasjerreposit som er tilpasset en mest mulig trinnfri overgang mellom buss og gangareal (jmf hb 278).

#### 4.8 Kollektivtrafikk

Det opparbeides 12 busstopp langs planstrekningen. Disse skal utformes med lengde, bredde, plattform, dekke og kantsteinshøyde jmf hb 017 og hb 278. Som en del av byggeplanen skal det ses på tilrettelegging for skolebuss ved Briskebyen jmf. ønske fra kommunen.

#### 4.9 Barn og unges interesser

Ny og utbedret E16 vil være bredere og siktforholdene bedre enn eksisterende veg, men med samme hastighet som tidligere. Ny veg vil gi muligheter for å benytte lokalveg (tidligere E16) på deler av strekningen. Det etableres gangsti fra Briskebyen til krysset opp til Lundebygda.

#### 4.10 Helse, miljø og sikkerhet

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre et mål om at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. For gjennomføring av dette prosjektet vil risikofylte arbeidsoperasjoner blant annet være etablering av høye skjæringer og fyllinger, arbeid nær trafikkert veg, arbeid nær høyspent og bygging av konstruksjoner. Som en del av detaljprosjekteringen og arbeid med byggeplanen skal risikofylte arbeidsoperasjoner kartlegges og risikoanalyse gjennomføres.

Gjennomføringen av dette anlegget vil på noen strekninger innebære at trafikkavviklingen må foregå gjennom anleggsområdet. Hensynet til sikkerheten for arbeidere og trafikanter vil bli ivaretatt ved en planmessig framdrift og tilhørende skilting. Naboer til veganlegget må skjermes best mulig mot støy og støv.

Statens vegvesen som byggherre vil pålegge entreprenør å følge kommunens pålegg om offentlige tillatelser til bruk av riggplass. For eventuell deponiplass av masser utenfor regulert område, avtales dette med kommunen og aktuelle grunneiere.

### 5 EIENDOMSINNGREPET

#### 5.1 Bygninger

Et tidligere bolighus på gnr/bnr 53/11 blir berørt av denne planen og må rives. Dette huset eies allerede av Statens vegvesen.

#### 5.2 Hvem blir berørt

Gårds- og bruksnummer for den enkelte eiendom er påført reguleringsplanen i den utstrekning dette er kjent.

#### 5.3 Grunneieroversikt

På vedlagte partsliste er de registrerte grunneierne innenfor reguleringsplanen og tilgrensende områder ført opp.

Gnr/bnr	Fornavn	Etternavn	Adresse 1	Postnr	Poststed
48/45	AL BAMARNI SAADI KHALED SA			2930	BAGN
53/29	EINAR	ANTONSEN		2930	BAGN
54/9	TORDIS MARIE	ASPLUND	ASBJØRNSSENS VEI 164	1476	RASTA
48/73	BAGN BYGDESAMLING			2930	BAGN
50/4	NILS ARNE	BERGSUND		2900	FAGERNES
50/42,43	ARNA	BJØRNESKARET		2930	BAGN
50/39,77	HARALD	BRAGERHAUG		2930	BAGN
53/15	BERIT HELEN FØNHUS	BRENDEN		2930	BAGN

53/18,21,14	ARNE	BRÅTEN	GRANER	2930	BAGN
50/36	ARNE	BØHLE	BIRISTRANDVEGEN 791	2837	BIRISTRAND
48/11	ELSE MARIT	DØLVESÆTER		2930	BAGN
50/90	ETNEDAL BILRUTER AS		RUTE 541	2890	ETNEDAL
53/30	AKSEL	EVENSEN		2930	BAGN
56/2	MIKAEL	FØNHUS		2930	BAGN
54/19,30	INGVAR	GLADHAUG		2930	BAGN
54/30	IVAR	GLADHAUG	KLUNDBYVEGEN 198	2836	BIRI
50/55	OLAV	GRAN	NORDRE ENGA VEI 2	1940	BJØRKELANGEN
54/26	HØLERA BEDEHUS	ved Ann Evensen	rute 548	2930	BAGN
50/37	SIGNE MARIE LANGEDRAG	HAGEN		2930	BAGN

48/12	HANS MARTIN	ISLANDSMOEN		2930	BAGN
50/56	MARITA	JOHANSEN		3528	HEDALEN
54/38,39	ANNE LISE	KLØVSTAD		2930	BAGN
54/2	OVE	KLØVSTAD		2930	BAGN
50/1,4	KOPARVIKE KRAFT AS		STRAND	2900	BAGN
50/1	ARNE O	KOPPERVIK	LYNGVEIEN 18 A	3118	TØNSBERG
50/1	OLA	KOPPERVIK	PYTTENVEIEN 14	3114	TØNSBERG
50/22	ARNE OLAV OG GRETHE KARIN	LANGEDRAG		2930	BAGN
50/49	IDA MARIE NILSEN	LANGEDRAG		2930	BAGN
53/23	ODDBJØRG TONETTE	LARSEN	ELGTRÅKKET 4 D	3370	VIKERSUND
50/41	KÅRE	LUNDELIEN		2930	BAGN
50/5	KARI SYNNØVE LISTE OG KRISTOFFER	LUNDENE		2930	BAGN
50/23	IDA MARGRETHE OG OLAV	LØKEN		2930	BAGN
53/1,25	SJUR	OLMHUS		2930	BAGN
50/14	PROMEK ANS		BAGN	2930	BAGN
53/32	MAGNAR	RUNDBRÅTEN		2930	BAGN
53/37	TORBJØRN	RUNDBRÅTEN	STAVIKBAKKEN 38	1472	FJELLHAMAR
53/36	HARALD	RUUD		2930	BAGN
50/47	VERA CHRISTIN	SANDLI		2930	BAGN
54/1	KARIN OLAUG GLADHAUG	SKATTEBO		2900	FAGERNES
50/58	KARI ARNBØY OG OLA	SOLHEIM		2930	BAGN
54/18	GUNNAR	STUBBERUD		2930	BAGN
53/34,35	BÅRD KRISTOFFER HELLING	SVANØE		6914	SVANØYBUKT
54/31	ASTRID	TOMASBRÅTEN	HAUGLIA 15	1911	FLATEBY
50/31	UNNI SKJERSTEIN OG PER	VALLAND		2930	BAGN
50/15	GUNN TORILL	ØYHUS		2930	BAGN
50/98	KARI WOLD	ØYHUS		2930	BAGN
50/14,28	OLE ARNE	ØYHUS		2930	BAGN
50/35,40,50	STEINGRIM	ØYHUS		2930	BAGN
54/28	HØLERA KRETS			2930	BAGN
	OPPLAND FYLKESKOMMUNE		KIRKEGATA 76	2609	LILLEHAMMER