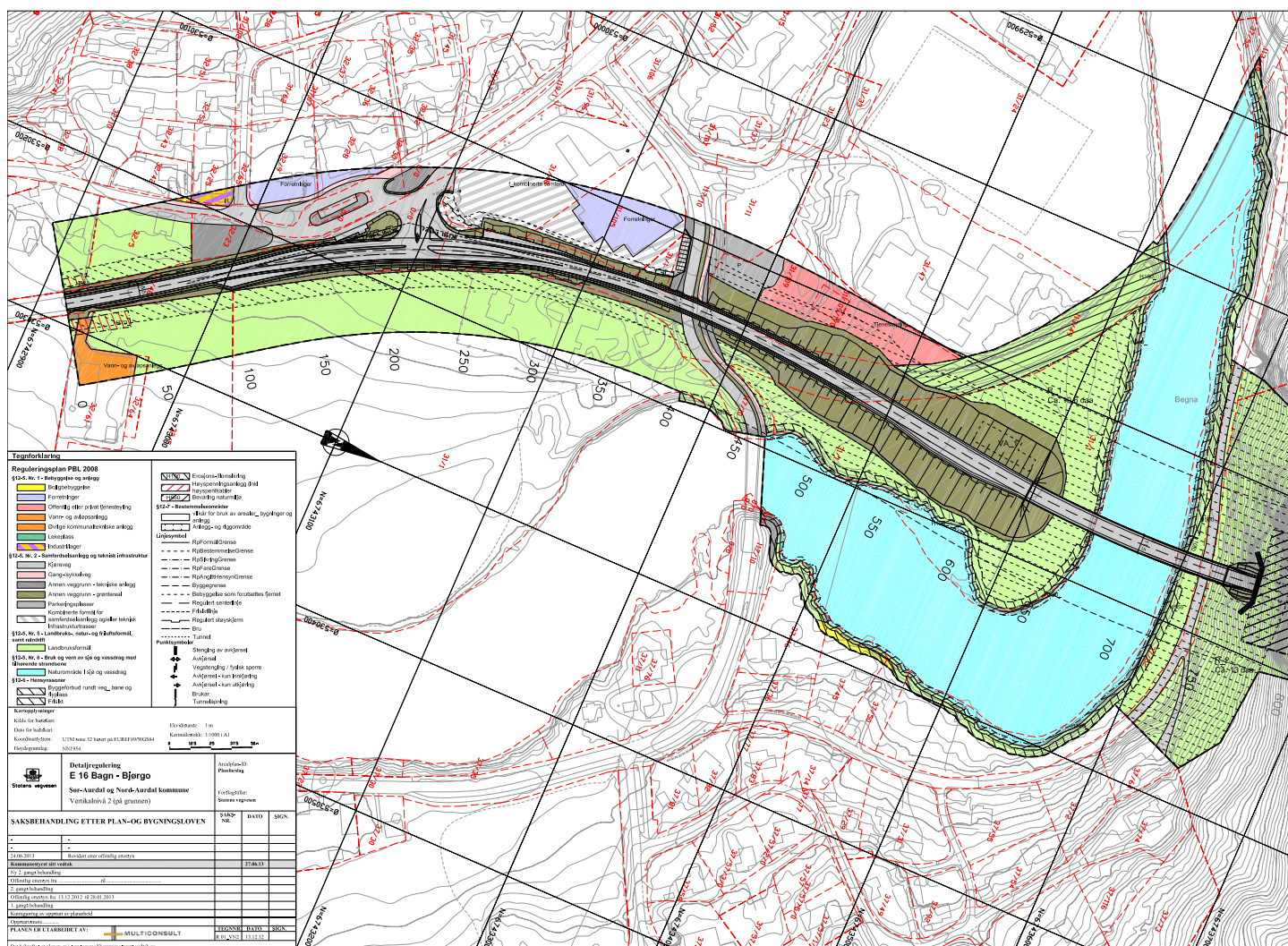




Statens vegvesen

# REGULERINGSPLAN

# Foreslåtte endringer



## Prosjekt: E16 Valdres

Parsell: Bagn - Bjørgo

Kommune: Sør- og Nord Aurdal kommuner

# E16 Bagn – Bjørgo. Endringer av vedtatt reguleringsplan. Tillegg til Planbeskrivelse av 24.6.2013.

---

## 1. Bakgrunn

Reguleringsplanen for ny E16 Bagn – Bjørgo ble vedtatt 27.6.2013 i Sør-Aurdal kommune (Sak 46/13) og i Nord-Aurdal kommune (Sak 52/13).

Etter at reguleringsplanen ble vedtatt har det blitt utarbeidet byggeplan for strekningen. På grunn av merknader til planen og optimalisering under byggeplanleggingen og har det for noen få områder vist seg nødvendig å velge andre løsninger enn de løsningene som er vist i reguleringsplanen. Notatet redegjør for konsekvensene av endringene.

## 2. Planprosess

### Forholdet til overordna plan

Kommunedelplanen for ny E16 ble vedtatt i mars 2011. Planen besto av en planbeskrivelse, plankart og bestemmelser.

I forbindelse med det etterfølgende reguleringsplanarbeidet, ble traseen justert slik at deler av ny veg skulle legges i en 4,3 km lang tunnel fra Bagn og opp til Klosbøle. Denne endringen ble vedtatt av kommunene i mai 2012 etter bl.a. å ha vært drøftet i Regionalt planforum. Den viktigste årsaken til endring av tunneltraseen var vektlegging av helse, sikkerhet og miljø under anleggsgjennomføringen. Endringen er lagt til grunn i vedtatt reguleringsplan.

Foreslåtte endringer ligger alle innenfor det området som ble vurdert i forbindelse med konsekvensutredningen av kommunedelplanalternativene. Det er ny kunnskap om detaljer som har fremkommet i forbindelse med byggeplanutarbeidelsen som har ført til ønske om endring av vedtatt plan.

Alle foreslåtte endringer ligger etter Statens vegvesens mening innenfor de rammer som det ville vært naturlig å vurdere innenfor den korridoren som ble trukket opp i kommunedelplanområdet.

### Behov for ny konsekvensutredning?

Konsekvensutredning og kommunedelplan for ny E16 på strekningen Bagn – Bjørgo ble som tidligere omtalt vedtatt i Sør–Aurdal kommune 17.03.2011 og i Nord–Aurdal kommune 31.03.2011.

Statens vegvesen mener at utført konsekvensutredning dekker områdene som det nå søkes om mindre endringer for og at det dermed må kunne sies at det allerede har vært gjennomført en konsekvensutredning for strekningen. Alle endringer ligger innenfor avgrensingen som ble vurdert i konsekvensutredningen. Notatet oppsummerer konsekvensene av endringene og supplerer dermed tidligere utarbeidet planbeskrivelse.

### **Planprosess overfor berørte grunneiere og regionale myndigheter**

Forslag til endringer med vurdering av konsekvenser av foreslåtte endringer, ble sendt på høring til berørte grunneiere våren 2016 med 3 ukers høringsfrist. Forslagene ble deretter tatt opp med berørte grunneiere av vårt personell fra vårt prosjektkontor i Bagn ved byggeleder og grunnerverver. Ingen av de berørte grunneierne motsatte seg forslagene til endringer.

Det har dessverre tatt for lang tid fra endringene ble foreslått til vi har fått utarbeidet revidert reguleringsplan. Dette skyldes bl.a. manglende kapasitet og behov for opplæring av personell. Alle foreslåtte endringer ble imidlertid akseptert av de berørte grunneierne før anleggsarbeidet ble igangsatt. Regionale myndigheter ble varslet om planarbeidet i brev av 9.6.2017.

Fylkeskommunen i Oppland mener endringene er for store til at de kan behandles etter forenklet planprosedyre og har bedt om at de behandles som en ny plan som beskrevet i §12–14 i Plan- og bygningsloven. Dette innebærer at planforslaget må legges ut til offentlig ettersyn på nytt. Etter høringsperioden, vil Statens vegvesen vurdere evt. innkomne merknader og evt. endre planforslaget som følge av innkomne endringer. Deretter vil planforslaget bli oversendt de berørte kommuner for endelig vedtak.

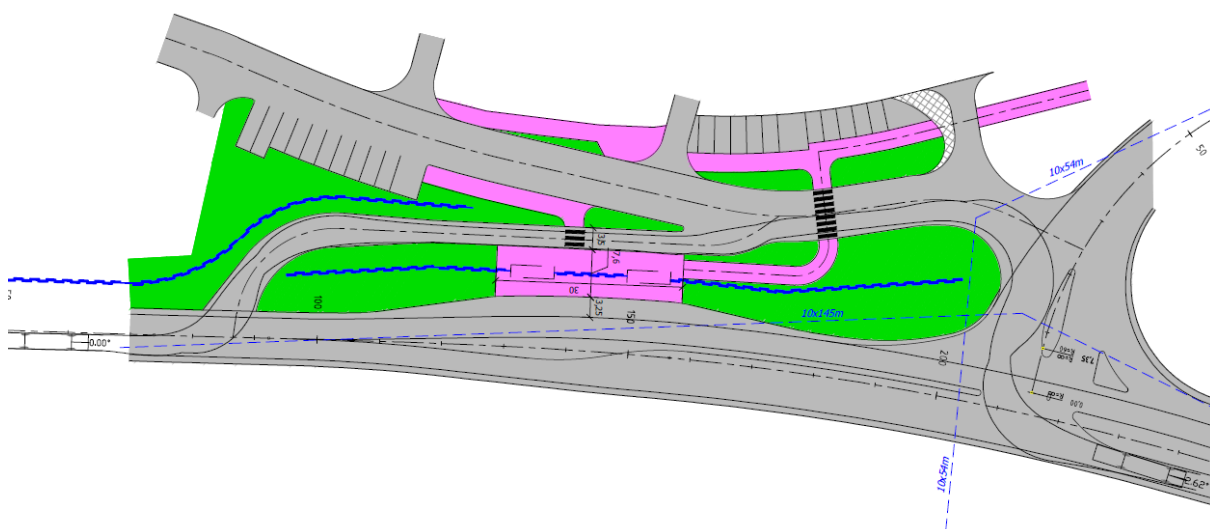
## **3. Endringer**

Nedenfor er det oppsummert hvilke endringer som det har vært nødvendig å gjøre.

1. **Bussholdeplassen i Bagn.** Endret adkomst til E16
2. **Wold bru** Endring av linjeføring for fv. 219
3. **Eksisterende bru over Begna.** Foreslås opprettholdt som del av nødvendig omkjøringsveg.
4. **Flytting og utvidelse av tunneltrase mellom Bagn og Klosbøle.** Endret trase for tunnelen.
5. **Lokalvegkryss Klosbøle** Forskjøvet kryss med lokalvegen mot vest.
6. **Skogsbilveg Klosbøle.** Bygging av permanent skogsbilveg
7. **Mindre endringer Klosbøle – Bjørgo.** Mindre endringer av tømmerlunner mm. mellom Klosbøle og Bjørgo
8. **Bjørgo.** Mindre endringer av sekundærvegnettet

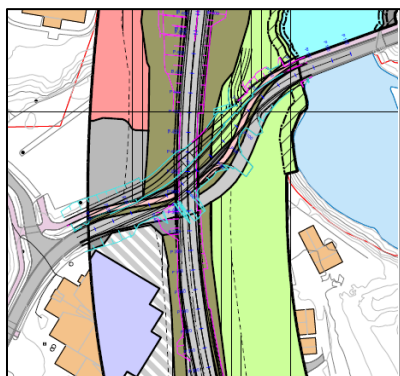
### **Ad. 1: Bussholdeplassen i Bagn**

I vedtatt reguleringsplan er bussholdeplassen vist med en innkjøring fra E16 via fv. 220. Dette innebar at busser i begge retninger måtte svinge av fra E16 og for så å svinge inn på holdeplassen. Jotunheimen og Valdresruten bilselskap (JVB) hadde flere merknader til den valgte løsningen. Etter flere runder med ulike løsningsforslag, har vi kommet frem til en løsning hvor sørgående busser får en busslomme langs E16, mens nordgående busser får mulighet til å kjøre av E16 sør for holdeplassen på en egen bussfil. Endringene er gjort innenfor det arealet som var satt av til samferdselsformål i gjeldende plan. Støyskjerm mellom E16 og bebyggelsen bak opprettholdes som i vedtatt plan. Spøringskurve for innkjøring til holdeplass er sjekket og funnet å tilfredsstillende gjeldende krav. Vist i figur under.



## Ad. 2: Wold bru

I vedtatt reguleringsplan var det forutsatt at vegtraseen for fv. 219 (Bagnslinna) skulle følge dagens trase. Under detaljprosjekteringen kom det fram at det var mulig å rette ut traseen for fv. 219. Målet var å fjerne ugunstig kurvatur og bedre siktforholdene.



Fordeler med foreslått løsning:

- + Forbedret sikt - bedre trafiksikkerhet
- + Enklere kjøreforhold ved glatt kjørebane

- + Mindre inngrep på eksisterende gårdstun vest for veggen
- + Ny veg kommet noe lengre unna kjøpesenteret
- + Enklere konstruksjon av brua

Ulemper ved foreslått løsning:

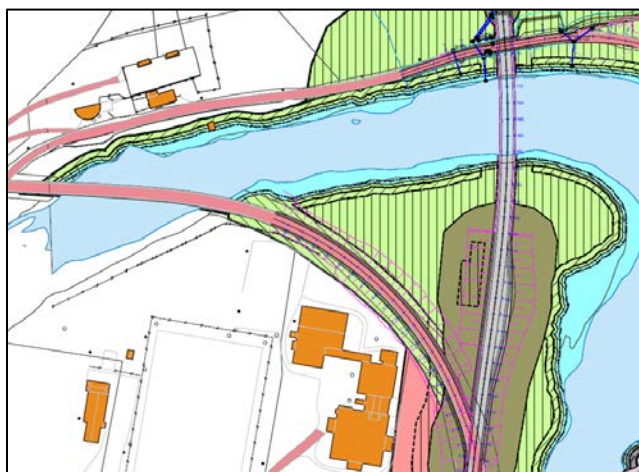
- Noe større inngrep på nordsiden av ny veg.

Landskap: Ny løsning innebærer beskjedne endringer i forhold til vedtatt plan. For trafikantene vil utretting av traseen gi en søyleplassering med et noe større åpent rom. Dette vil kunne oppleves positivt. Innsynet fra den andre siden av elven vil bli lite endret da de foreslåtte endringene er svært begrenset.

Arealregnskap: Ny løsning frigir ca. 800 m<sup>2</sup> sydsiden av brua, mens den legger beslag på ca. 790 m<sup>2</sup> på nordsiden av brua.

### Ad. 3: Eksisterende bru over Begna.

I vedtatt reguleringsplan var det forutsatt at dagens bru over Begna skulle rives. I forbindelse med stengning av tunnelen ved normal drift og ved eventuelle ulykker, var det forutsatt at trafikken skulle ledes gjennom Bagn sentrum. Normale driftsoperasjoner var tenkt gjennomført om natten når trafikken er lav slik at det ble relativt få biler som måtte kjøre omkjøringsruten.



I merknad til planen ble riving av eksisterende bru påpekt som potensielt kritisk operasjon, spesielt i forhold til å ivareta levende organismer i elva nedenfor brua.

I byggeplanleggingen ble det foreslått å beholde dagens bru til bruk som beredskaps veg når tunnelen må stenges. Brua vil være stengt med bom ved normal drift. I tillegg foreslås det å slake ut fyllingsskråningene for ny veg fra 1:2 til 1:4. Dette innebærer at et areal på ca. 3000 m<sup>2</sup> vil få en helling som tilsier at arealet kan brukes til jordbruksformål.

Fordeler med foreslått løsning:

- + Etablerer en omkjøringsrute utenom Bagn sentrum. Unngår potensiell konflikt mellom gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk når tunnelen er stengt
- + Tryggere for myke trafikanter
- + Unngår potensiell forurensning av elvebunnen ved fjerning av brua

- + Eksisterende veg opprettholdes som del av flomvern
- + Spare kostnader på rivning av brua og tiltak for å sikre eksisterende arts mangfold.

Ulemper ved foreslått løsning:

- Redusert areal på elvesletta

Arealregnskap: Hele området ned til vannet er i gjeldende kommuneplan vist som Sentrumsområde. Bruk av dagens bru til beredskaps veg innebærer at ca. 3000m<sup>2</sup> som vegen legger beslag på i dag ikke kan brukes til dyrka mark som var foreslått i vedtatt plan. Et tilsvarende areal blir imidlertid tilgjengeliggjort ved at helningen på fyllingene slakes ut som omtalt over.

Landskap: Ny E16 vil krysse elva i en bru som ligger tilnærmet vinkelrett på elvestrengen. Utslaking av fyllingskantene til ny vegfylling vil bidra til å dempe terrenngrepet. Bebyggelsen som ligger øst for elva vil få innsyn til to bruer i stedet en. Disse vil bli liggende i en avstand på henholdsvis 250 meter og ca. 400 meter fra nærmeste husrekke. Avstanden vurderes å bli så vidt lang at forskjellene mellom en og to bruer vil bli beskjedne.

#### **Ad. 4: Flytting og utvidelse av tunneltrase mellom Bagn og Klosbøle.**

I reguleringsplanen er tunneltraseen lagt i en slak kurve rett under Brenna tjerna. Foreslått trase er lagt opp til rundt 500 meter lenger vest for å unngå eventuelle lekkasjeproblemer fra vannene som lå rett over tunneltraseen. Av hensyn til sikkerhet ved eventuelle uforutsette hendelser inne i tunnelen, er det lagt til grunn at tunnelen skal bygges med tre felt på nesten hele strekningen. På strekningen med forbikjøringsfelt, vil tunnelbredden bli 13 meter, en utvidelse med 3,5 meter i forhold til bredden som var forutsatt i reguleringsplanen. Det er regulert inn en restriksjonssone på 30 meter rundt ferdig tunnel.

Ny tunneltrase vil berøre de samme grunneierne som i regulert trase. Endringen av traseen fremgår av vedlagte figur.

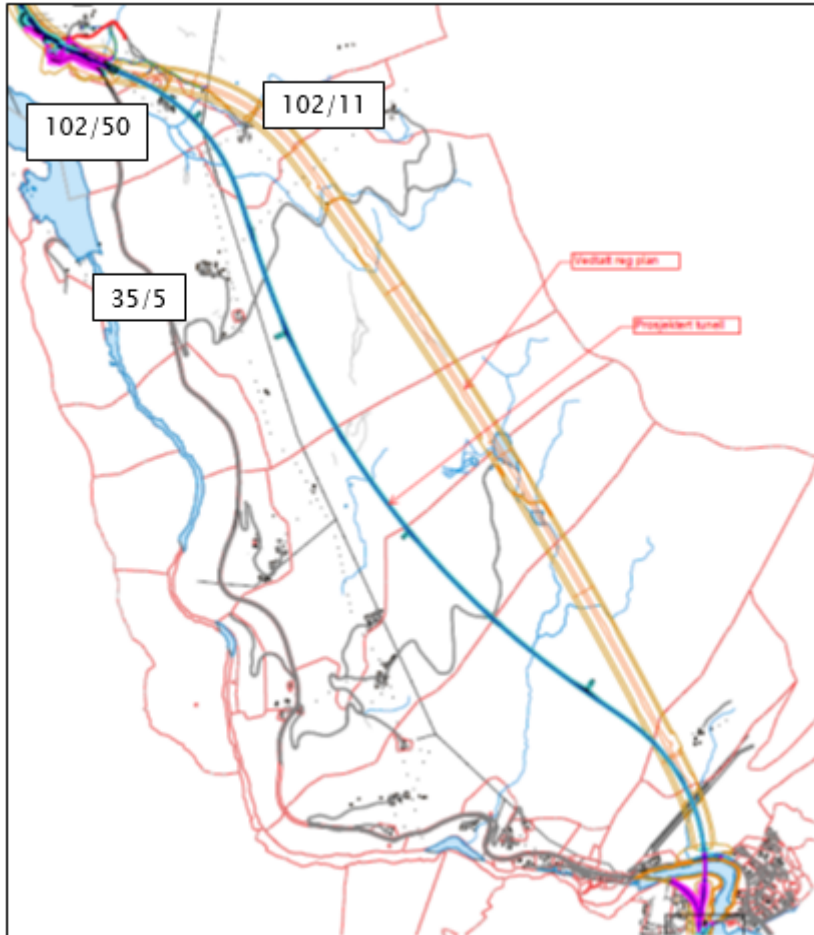
Fordeler med foreslått løsning:

- + Antatt gunstigere geologiske forhold å drive tunnelen i
- + Mindre risiko for lekkasje/ drenering av tjern
- + Gunstigere kurvatur
- + Økt bredde gir større sikkerhet og raskere evakuering
- + Krabbefelt gjennom tunellen gir økt trafiksikkerhet
- + Bygningen på eiendommen 35/5 i Sør- Aurdal kommune kommer lenger unna tunneltraseen

Ulemper ved foreslått løsning:

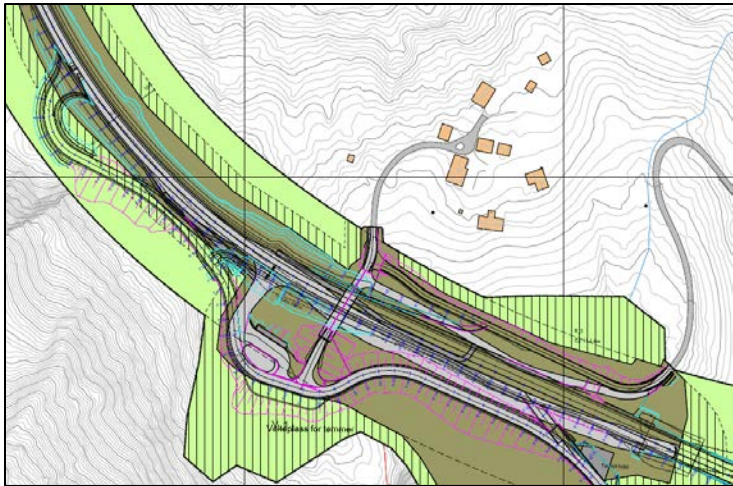
- Bygningene på gården 102/50 i Nord - Aurdal kommune blir liggende nesten rett over tunneltraseen.
- Strenge restriksjoner under driving

Endringen vil kun skje under terrengnivå og vil ikke få betydning for arealbruken eller landskapet.



#### Ad. 5: Flytting av kryss med lokalveg Klosbøle

I forbindelse med sikkerhetsgodkjenning av vegen ble det bestemt å øke bredde av tunnelen til 3 felt. Endringen innebærer at avslutningen av forbikjøringsfeltet må skje ca. 230 meter utenfor tunnelmunningen ihht til gjeldende krav. Dette fører til at krysset med lokalvegen ved Klosbøle må forskyves ca. 180 meter lenger nord slik at avslutningen av forbikjøringsfeltet skjer i god avstand fra lokalvegkrysset. Lokalvegen må dermed forlenges med samme lengde. Deler av forlengelsen følger dagens veg. Flytting av krysset medfører at dagens veg kan beholdes som lokalvei på en lengre strekning og en planlagt ny lokalveg med en stor fylling unngås.



Fordeler med foreslått løsning:

- + God avstand mellom tunnelpåkugg og lokalvegkryss.
- + Bedre sikt og trafiksikkerhet.
- + Mindre utbygging og fyllingsutslag for eksisterende E16 der denne vil gå parallelt med ny E16. Bedre landskapstilpassning og mindre arealbeslag av skogsmark.

Ulemper med forslått løsning:

- Ny adkomstveg til blir noe lenger (ca. 180 meter)
- Endring i arealbeslag av skogsmark. I ifølge Gårdskart fra Skog- og landskap, har dette lav bonitet.

I forbindelse med byggeplanarbeidet ble Hubrobestanden i området kartlagt. Området lå i nærheten av E16 på strekningen hvor ny veg blir lagt i tunnel og blir dermed ikke berørt av endringen i kryssplasseringen.

Grunneier hadde ingen innvending til endringen.

#### **Ad. 6: Skogsbilveg Klosbøle**

I forbindelse med gjennomføring av anleggsarbeidene valgte entreprenøren å bygge en egen anleggsveg fra tunnelmunningen ved Klosbøle frem til Kjerringsvingen der massene skulle tippe. Området er markert som midlertidig anleggsbelte i vedtatt reguleringsplan.

Grunneier ønsker å beholde anleggsvegen som en fremtidig driftsveg for gården. Veggen foreslås regulert som skogsbilveg i et LNF område.

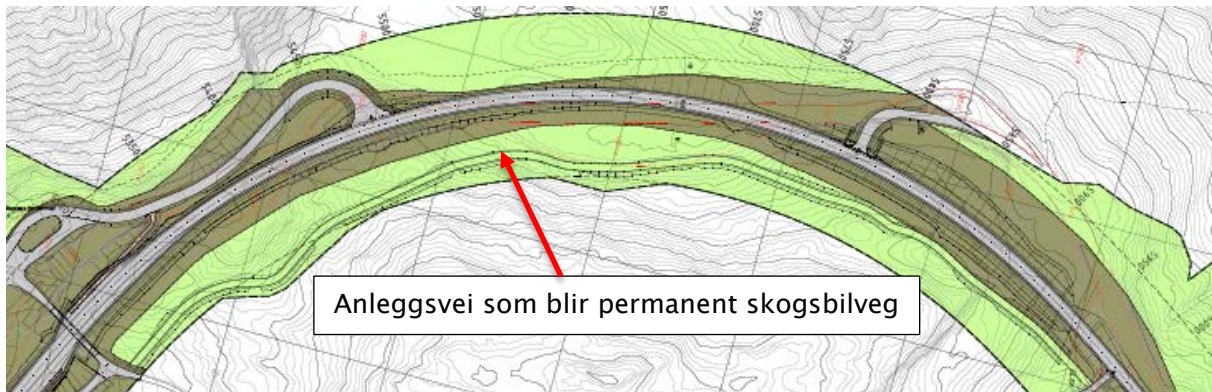
Fordeler med foreslått løsning:

- + Gårdsdriften kan gå uforstyrret av trafikk på E16 noe som vil bedre trafiksikkerheten på strekningen.
- + Fin turveg da dette blir sammenhengende med andre veger/stier i området.

Ulemper med forslått løsning:

- Gården vil få noe mindre skogsareal, men en forbedret adkomst til arealene





#### **Ad. 7: Mindre endringer Klosbøle – Bjørgo**

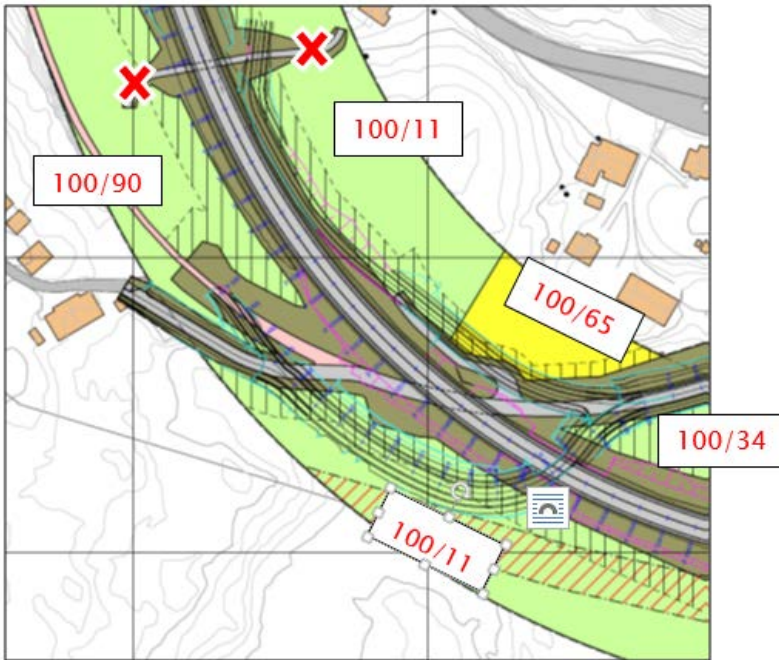
Plassering av tømmerlunne ved profil ca. 7100 er flyttet noe etter ønske fra grunneier. I tillegg er adkomsten til eiendom 100/75 endret noe etter ønske fra grunneier og bedre terrengtilpassning

#### **Ad. 8: Bjørgo. Justert trase for kulvert under ny E16 ved Bjørgo og flytting av adkomst til eiendom 100/75**

Eier av 100/90 klaget på reguleringsplanvedtaket for adkomstløsning til hans eiendom 100/11. Foreslått adkomstløsning er i tråd med eiers ønske. Ny E16 vil ligge lavere enn dagens E16 der vegen krysser det gamle jernbanesporet. Det må derfor bygges en ny undergang som del av felles gang- og sykkelveg og adkomst til eiendommen Fuglehaug (100/90) på sørsiden av E16.

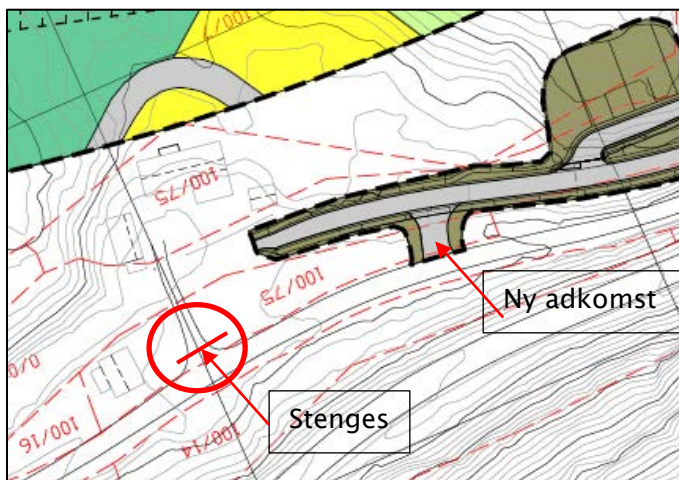
I detaljplanleggingen kom det fram at vedtatt løsning med spisse vinkler var en svært komplisert og dyr konstruksjon. Kulverten bør ligge mest mulig i rett vinkel med vegen over for å få en driftssikker konstruksjon.

Ny løsning innebærer at adkomsten til Fuglehaug (100/90) legges på et skogsareal på sørsiden av vegen. Adkomst til 100/11 er kun forutsatt benyttet som driftsadkomst for gårdsdriften, transport av tømmer ol. som tas ut på nedsiden av E16 og fraktes opp på 100/11 for videretransport med tømmerbil. Hovedadkomsten til 100/11 vil være fra fv. 33.



### Flytting av adkomst til eiendom 100/75

I vedtatt reguleringsplan er adkomst til eiendom 100/75 lagt der den går i dag som ligger ca 12 meter for husveggen. Grunneier ønsker at denne flyttes lenger mot vest for å få mer ut av hagen som vist under.



Foreslått endring vil etter Statens vegvesens syn ikke medføre nevneverdige ulemper for brukere av adkomsten, men vil være positivt for eiendommen.



Statens vegvesen  
Region øst  
Ressursavdelingen  
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER  
Tlf: (+47) 22073000  
firmapost-ost@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**