



Statens vegvesen

E16 (tidligere rv. 35) Eggemoen-Kleggerud og adkomst til
Jevnaker.

Sammendrag av og kommentarer til innkomne merknader.

12 november 2012

1. Innledning og bakgrunn

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til kommunedelplan for prosjektet E16 (tidligere rv. 35) Eggemoen-Kleggerud med adkomst til Jevnaker. Planarbeidet faller inn under plan- og bygningslovens bestemmelser for konsekvensutredninger. Statens vegvesen Prosjekt Vestoppland er tiltakshaver.

Planprosessleder hos Statens vegvesen har vært Siri Solem Walseth, med assistanse fra Alf Louis Solvang. Multiconsult har vært rådgiver med Wenche Aalberg som oppdragsleder og Gunnar Brattheim som disiplinleder for konsekvensutredningen.

Forslag til kommunedelplan lå ute til offentlig ettersyn i syv uker med høringsfrist 22. oktober 2012. Statens vegvesen mottok 14 uttalelser i høringsperioden. Dette dokumentet inneholder en kort oppsummering av innkomne høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer.

Fylkesmannen i Oppland og Fylkesmannen i Buskerud etterlyste en redegjørelse for hvordan naturmangfoldloven §§8-12 er fulgt opp. Det er utarbeidet et tilleggsnotat hvor dette blir redegjort for. I tillegg er det etter innspill utarbeidet temakart som viser hensynssoner for skred, alunskifer, flom/overvann og krysningspunkter som berører kritisk infrastruktur (jernbane og kraftledning). Planbestemmelsene er oppdatert i henhold til innkomne merknader om hensynssoner og støy.

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

2. Sammendrag av høringsuttalelser med Statens vegvesens kommentarer

Nr.		Arkivnummer:
1.	Fylkesmannen i Buskerud	2010003199-179
2.	Fylkesmannen i Oppland	2010003199-167
3.	Oppland fylkeskommune	2010003199-174 og 175
4.	Jernbaneverket	2010003199-180
5.	NVE	2010003199-181
6.	Råd for funksjonshemmede	2010003199-182
7.	Kistefos museum	2010003199-162
8.	Advokatfirmaet Hjort på vegne av Moe gård, Einar M. Borch	2010003199-165
9.	Jan Martin Bang og Ruth Wilson	2010003199-161
10.	Ronald Krueger	2010003199-183
11.	MDG Jevnaker	2010003199-164
12.	Inger Viken Opsahl	2010003199-163
13.	Bjørn Otto Krog	2010003199-184
14.	Buskerud fylkeskommune	2010003199-189

1.	Fylkesmannen i Buskerud
-----------	--------------------------------

Fylkesmannen i Buskerud etterlyser redegjørelse for hvordan naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert og fulgt opp.

Av hensyn til den sårbare arten elvemusling i Randselva forutsettes det tilstrekkelig tiltak i anleggsfasen for å hindre uheldig erosjon og avrenning. Fylkesmannen i Buskerud ber om at dette tas inn i bestemmelsene / retningslinjene.

Fylkesmannen i Buskerud fraråder alternativ 3 ut fra hensynet til landskap og nærmiljø ved Aslaksrud og Åsbygda.

Fylkesmannen i Buskerud fraråder skråstagsbru med hensyn til Randselva som viktig trekkvei for vannfugl, blant annet svaner.

Videre stilles det spørsmål ved om nye tekniske løsninger i vassdragslandskapet bør tillegges positiv konsekvens i forhold til 0-alternativet, slik det er gjort i forbindelse med skråstagsbrua og buebrua over Randselva. Fylkesmannen mener at muligheter for valg av brutype ikke bør tillegges avgjørende vekt ved valg av trasealternativ.

Det påpekes at det i den videre planleggingen må gjøres detaljerte støyfaglige utredninger for alle boliger utsatt for støy over anbefalte grenseverdier, og nødvendige tiltak må prosjekteres.

Det må tilrettelegges med kryssløsninger/driftsveger der ny veg deler opp eksisterende jordbruks- og skogbruksarealer, eventuelt gjennomføre makebytter.

Ut fra miljø- og landbruksmessige hensyn mener fylkesmannen at det ikke er ett alternativ som peker seg ut, men at det må gjøres en prioritering mellom ulike tema. Forskjellene mellom alternativene er imidlertid ikke like store for alle temaene, og i Buskerud er det primært hensynet til nærmiljø, landskap og landbruk som må veies opp mot hverandre.

Statens vegvesens kommentar:

Det blir utarbeidet et tilleggsnotat som tar for seg vurderingen av planforslaget etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Statens vegvesen mener teamene er dekket i konsekvensutredningen, men ser at henvisninger til paragrafene i loven kan beskrives bedre.

Tiltak for å redusere tilslamming av Randselva i anleggsfasen vil bli behandlet i den kommende reguleringsplanfasen og beskrevet i plan for ytre miljø (YM-plan).

Innspill om vannfugl tas med i det videre arbeidet med valg av brutype.

I dette området mener Statens vegvesen at en bru kan tilføre landskapet en ytterligere verdi. Statens vegvesen registrerer Fylkesmannens mening om konsekvenser om bru i landskapet.

Det skal utarbeides nye støysonekart i reguleringsplanfasen etter krav i T-1442 (2012). Prinsipper for støyskjermingstiltak vil bli avklart i reguleringsplanfasen. Detaljering av de enkelte støytiltak vil bli gjort i byggeplanfasen.

I den påfølgende reguleringsplanfasen vil det bli sett detaljert på kryssløsninger/driftsveger der ny veg deler opp eksisterende jordbruks- og skogbruksarealer. Makeskifte vil bli vurdert der dette er mulig og hensiktsmessig.

Merknaden for øvrig tas til orientering.

2. Fylkesmannen i Oppland

Fylkesmannen mener planmaterialet er dekkende for krav som stilles i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning.

Landskap, nærmiljø og naturmiljø:

Fylkesmannen mener planen bør utfylles på følgende områder:

- Bestemmelser angående støy bør legge opp til at støyproblematikk i reguleringsplanen behandles i tråd med retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442/2012. I planens bestemmelser er det sagt at reguleringsplanleggingen skal utføres i henhold til anbefalte grenseverdier i T1442/2012. Retningslinjen bør også følges når det gjelder avklaring av når i planprosessen støyutredning skal gjennomføres og hvordan støyskjerming skal utformes.
- Bestemmelser som sikrer en plan for å forhindre tilslamming av Randselva i anleggsperioden.
- Ved valg av bruløsning må hensyn til landskap og hensynet til kollisjonsfaren for fugl som har elva og tilhørende kantsone som leveområde, belyses nærmere.
- Planbeskrivelsen bør tydeliggjøre/konkretisere vurderingen av planforslaget etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12.

Fylkesmannen ønsker en vurdering av om det er mulig å legge veglinjen i alternativ 3 mindre dypt i terrenget og om dette vil redusere de negative landskapsvirkningene (i områdene rundt Kleggerud og Aslaksrud).

Naturressurser:

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til alternativene 1 og 2 på grunn av arealet dyrka mark som blir beslaglagt og de driftsmessige ulempene alternativene medfører for landbruket. Fylkesmannen tar **forbehold om innsigelse** til utforming av støyskjerming i framtidig reguleringsplan dersom det ikke tas tilfredstillende hensyn til jordvernet. Fylkesmannen kan akseptere alternativ 3 ut fra jordvern hensyn.

Samfunnsikkerhet:

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til planen fordi det ikke er samsvar mellom ROS-analysens vurderinger/resultat og kommuneplanens bestemmelser. Bestemmelser/retningslinjer må vise til hensyns soner i plankartet eller vise til eget temakart for skred, alunskifer, flom/overvann og krysningspunkter som berører kritisk infrastruktur (jernbane og kraftledning).

Fylkesmannen viser til merknadene over og ber kommunene følge opp forslag til endringer. Det understrekes at vurderingene først og fremst gjelder Opplandsdelen av planen. Fylkesmannen vil ut fra en samlet vurdering anbefale at alternativ 3 velges, men mener det bør vurderes å legge veien mindre dypt i terrenget.

Statens vegvesens kommentar:

Landskap, nærmiljø og naturmiljø:

- Anngående innspill om støy, tilslamming av Randselva og om vannfugl, se kommentar til merknad 1 (Fylkesmannen i Buskerud).
- Det er utarbeidet et tilleggsnotat som tar for seg vurderingen av planforslaget etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Statens vegvesen mener teamene er godt dekket i konsekvensutredningen, men ser at henvisninger til paragrafene i loven kan beskrives bedre.
- Veglinje alternativ 3 mindre dypt i terrenget. Dette er vurdert og forkastet. Vegen kan heves opp til fem meter innenfor de kravene som stilles til stigning og vertikalkurvatur. Dette vil redusere høyden på fjellskjæringene fra 20 meter ned til 15 meter, noe som Statens vegvesen mener vil ha begrenset positiv virkning i forhold til den negative virkningen det har for selve veglinjen. En stor heving av veglinjen vil også medføre at fylkesveg 241 må heves i og med at E16 skal under denne. Dette vil igjen gi inngrep i eiendommene langs fylkesvegen.

Naturressurser:

Statens vegvesen vil se på ytterligere justering av veglinjen for å minimere inngrep i dyrka mark. Forbehold til innsigelse til utforming av støyskjerming tas til etterretning. Foreløpig støyberegninger viser at det ikke vil være behov for støyskjerming langs de deler av vegen som berører dyrka mark.

Samfunnsikkerhet:

Det er som følge av merknaden til Fylkesmannen i Oppland utarbeidet temakart som viser hensynssoner for skred, alunskifer, flom/overvann og krysningspunkter som berører kritisk infrastruktur (jernbane og kraftledning). Det knyttes bestemmelser til temakartene og dette presenteres som vedlegg til kommunedelplanen.

3.	Oppland fylkeskommune
-----------	------------------------------

Oppland fylkeskommune mener det foreligger planmateriale som danner et godt nok grunnlag for å vurdere de ulike alternativene. Oppland fylkeskommune er opptatt av fremdriften og at planen skal kunne realiseres innen angitt tid.

Forskjellen mellom de tre alternativene vurderes som liten totalt sett. Alle alternativer vil ha uheldige virkninger for på både landskap, nærmiljø, friluftsliv, kulturmiljø/ kulturminner, naturmiljø og naturressurser.

Oppland fylkeskommune velger å vektlegge vegvesenets og kommunens anbefaling av alternativ 2, da dette fremstår bedre for landskap og nærmiljø.

Oppland fylkeskommune mener alternativ 1 og 2 kommer forholdsvis likt ut, men anbefaler alternativ 2, da denne vil gi større fleksibilitet mht valg av brutype. Valg av god arkitektonisk løsning for bru er viktig for fjernvirkning fra Kistefos-museet. Oppland fylkeskommune legger noe mindre vekt på valg av brutype enn det SVV legger til grunn, men mener samtidig det er fornuftig at kommunedelplanen tar høyde for ulike løsninger.

Oppland fylkeskommune savner en variant av alternativ 3, eventuelt en kombinasjon av alternativ 2 og 3 som kan legges høyere i terrenget for å unngå uheldige skjæringer. Også ut fra jordvernhensyn savner Oppland fylkeskommune et slikt alternativ for å kunne vurdere dette opp mot de andre.

Oppland fylkeskommune er usikker på om virkningene lokalt i alternativ 3 vil være så store at det ikke vil være akseptabelt. Dette kan eventuelt løses med bruoverganger for myke trafikanter mm. Dette må løses på et mer detaljert nivå. Når det gjelder landskaphensyn ser Oppland fylkeskommune noe mer positivt på alternativ 3 enn det SVV har konkludert med.

Oppland fylkeskommune vil peke på alternativ 3 som et mulig alternativ da det i større grad enn alternativ 2 tar hensyn til jordvern. I tillegg vil alternativ 3 bedre ivareta kulturminner langs fv 241.

Oppland fylkeskommune konkluderer med følgende:

Omlagging av Rv 35 (nå E16) fra Eggemoen til Kleggerud har stor nasjonal og regional og betydning, og det er viktig at planene tilfredsstiller framtidige krav til vegstandard. For utviklingen av Jevnaker sentrum er det viktig at trafikken ledes utenom sentrum. Løsning for planlagt trase er en forutsetning for gjennomføringen av hele strekningen fra Olimb til Eggemoen.

Oppland fylkeskommune slutter seg til konklusjonene fra Statens vegvesen og Jevnaker kommune til tross for at alternativet beslaglegger mer dyrka mark. Oppland fylkeskommune mener at alternativ 2 har fordeler fremfor alternativ 3, da det i vesentlig større grad tar hensyn til landskapet. Alternativ 3 ivaretar likevel jordvernhensyn og kulturminner langs Rv 241 i større grad. Alternativ 1 er etter fylkesutvalgets vurdering mindre aktuelt da det er lite framtidsrettet og gir liten fleksibilitet for valg av brutype.

Alternativ 1 og 2 vil kunne komme i konflikt med to automatisk fredete steinringer. Kulturminnene må sikres og legges til bevaring i en eventuell reguleringsplan. Oppland fylkeskommune tar derfor forbehold om innsigelse til en eventuell framtidig reguleringsplan dersom ikke dette hensynet ivaretas videre i reguleringsplanarbeidet.

Statens vegvesens kommentar:

Oppland fylkeskommunes kommentar angående vektlegging av brutype tas til orientering. For øvrig kommentar angående brutype, se merknad 1.

For kommentar angående variant av alternativ 3, se merknad 2. Statens vegvesen vil i det videre arbeidet jobbe med optimalisering/justering av foreslått trasé for å minimere beslag av dyrka mark.

For øvrig tas merknaden til orientering.

4.	Jernbanelverket
-----------	------------------------

For Jernbanelverket er interessene til planen knyttet til de to stedene vegen krysser jernbanen. Det påpekes at tekniske krav knyttet til frihøyde, avstand til høyspentanlegg med mer må være tilfredsstillt og at dette forutsettes løst gjennom de videre planfaser. I tillegg presiseres det at mulige kryssingssporforlengelser ved Jevnaker stasjon må hensynstas og at planen ikke må legge opp til tiltak som vil gi lengre driftsstans på jernbanen.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillene tas med i det videre arbeidet. Det legges opp til et godt samarbeid med jernbanelverket rundt disse problemstillingene.

5.	NVE
-----------	------------

NVE Region Øst uttaler seg både angående den delen av traseen som går i Buskerud og den som berører Oppland.

Det er ønskelig å unngå inngrep i vannstrengen i Randselva, både på grunn av storørretstammen, eventuell elvemusling og for ikke å forstyrre vannstrømmen. Sistnevnte kan gi oppstuvning oppstrøms og det kan også påvirke strømningsforhold slik at erosjons- og masselagringsforhold endres. NVE påpeker at planen ikke sier noe om konsekvenser knyttet til tiltak som kan gi negative føringer for disse hensynene og ber om at dette fremgår av neste plannivå.

NVE forutsetter at reguleringsplanen tar med seg vurderinger av mindre bekker og vassdrag som krysses av ny veglinje.

Reguleringsplanen må sette krav til tilstrekkelig dimensjonering for en 200-års flom, samt krav til å unngå tiltak som kan gi uheldige endringer i hydrauliske forhold/eventuelle avbøtende tiltak. Konsekvenser av vassdragsinngrep og ev kompensierende tiltak må dokumenteres i reguleringsplanen. Det bør også gis en retningslinje som gir føringer for minst mulig inngrep i vassdrag og kantsone langs vassdrag. Eventuelle fareområder for flom og skred må avmerkes som hensynssoner med tilhørende bestemmelser.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen vil minimere inngrep i selve elvestrengen. Dersom inngrep skulle bli nødvendig vil dette bli diskutert med NVE og nødvendige avbøtende tiltak må beskrives.

Reguleringsplanen skal inneholde nødvendig bestemmelser for å sikre tilstrekkelig dimensjonering, sette rammer for hva slags tiltak som tillates og å beskrive hva slags avbøtende tiltak som kreves. Temakart med hensynssoner for flom- og skredfare er utarbeidet og legges ved som vedlegg til kommunedelplanen.

Kryssing av mindre bekker og vassdrag og tiltak rundt dette vil bli omhandlet i reguleringsplanen, reguleringsplanens bestemmelser og videre i byggeplan og tilhørende plan for ytre miljø (YM-plan).

6. Råd for funksjonshemmede

Forslag til kommunedelplan var tema på møte i råd for funksjonshemmede 18.10.2012. Forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

7. Kistefos museum

Fabrikanlegget befinner seg på Riksantikvarens liste over bevaringsverdige teknisk-industrielle kulturminner. Kistefos-Museet (KM) har ca. 36 000 besøkende i sesongen som varer fra 20. mai til 7. oktober. I tillegg benyttes området også utenfor sesongen av befolkningen i Jevnaker.

KM skriver at alle alternativene for nye E 16 vil utgjøre et betydelig inngrep i landskapsbildet og i ytterste konsekvens føre til en forringelse av Kistefos som kulturinstitusjon/kulturminne.

KM skriver at i en belastende anleggsperiode kan de negative virkningene medføre avvikling av driften i kortere eller lengre perioder. KM mener det derfor må legges inn restriksjoner i anleggsperioden i sesongen mai-oktober som sikrer en optimal drift av museet.

KM anmoder Statens vegvesen om en alternativ trase for broen over Randselva lengre sør enn foreslåtte traseer. Dersom brua ikke kan flyttes, ønsker KM at brua får en arkitektonisk utførelse som ikke forringer landskapet. Det forutsettes at vegetasjon på begge sider av bruene beholdes.

KM forventer at det framlegges støyanalyser for alle alternativer og at det gjennomføres støytiltak.

Det må også sikres optimal infrastruktur til museets parkeringsområder både i anleggsperioden og når anlegget er ferdigstilt.

KM ønsker å vite om drift (snøbrøyting, salting) av brua vil få konsekvenser for planlagte parkeringsplasser. KM mener foreslåtte alternativer vil medføre forringelse av parkeringsplasser og derigjennom publikums opplevelse ved adkomst til museet.

Skilting før og ved avkjøring må være tydelig og sikre god informasjon.

KM mener at vegvesenets alternativer for ny E16 vil redusere museets fremtidige utvidelse/utviklingsmuligheter betydelig.

Statens vegvesens kommentar:

Ny E16 vil medføre store landskapsinngrep. Eggemoplastået har en karakteristisk silhuett. Brua er plassert slik at denne bevares. En del sår i landskapet vil etter hvert bli mindre synlige når ny vegetasjon gror til. Brua og bruas landingspunkter vil delvis være synlige fra Kistefos. På grunn av vegetasjon og bygningsmasse på Kistefos (dagens situasjon), mener likevel Statens vegvesen at brua vil bli lite synlig fra området. Etter løvfall (i vinterhalvåret), som er utenfor museets sesong, vil brua bli eksponert for en større del av anlegget. Vegtraséen for øvrig vil trolig ikke kunne sees fra Kistefos museum.

Kistefos museet vil bli sikret tilgang under og etter anleggsperioden. Det vil imidlertid kunne forekomme ulemper i anleggsperioden. Detaljerte planer om tilgang og trafikkhåndtering til Kistefos museet under anleggsperioden vil laget i byggeplanen-fasen.

Statens vegvesen ser i utgangspunktet ikke at det er et behov for restriksjoner i anleggsperioden utenom de stille periodene man skal forholde seg til etter retningslinjen for støy T-1442. Statens vegvesen vil i en pågående anleggsperiode foreta en konkret vurderinger av dette.

I planprogrammet for strekningen Eggemoen – Kleggerud er området sør for foreslått elvekryssing også vurdert. Området er begrenset til nord for Viul. En kryssing ved Viul/sør for Viul vil være lite hensiktsmessig i forhold til videreføring mot Nymoen og det vil også medføre inngrep i andre sårbare områder.

En trase i området mellom Viul og foreslått trasè vil enten gi en veldig lang bro eller en veldig stor fylling i området mellom jernbanen og Randselva. I tillegg til at det er viktig fugleliv ved Randselva (fossekall og andefulger) er det også registrert naturbeitemark av regional verdi i dette området. Alternativet nyttiggjør også en mindre del av eksisterende vegnett på Eggemoen. Planprogrammet anbefaler at alternativet ikke utredes videre og det vises til planprogrammet for mer detaljert begrunnelse.

Det har blitt gjennomført støyberegninger for alle de tre foreliggende alternativene. Beregninger har blitt utført etter nordisk beregningsmetode ved bruk av støyberegningsprogrammet Cadna.

Beregningene viser at Kistefossområdet ikke ligger innenfor grenseverdiene for å få tiltak i henhold til T-1442. I reguleringsbestemmelsene vil det sikres at mest mulig av vegetasjonen i området bevares, og at det der dette ikke er mulig på grunn av anleggsvirksomhet stilles krav om reetablering.

Skilting til Kistefos museet vil bli vurdert i byggeplanfasen.

Statens vegvesen må i hovedsak ta hensyn til Kistefos museet slik det er i dag da det ikke foreligger formelle planer for utvidelse.

8. Advokatfirmaet Hjort på vegne av Moe gård, Einar M. Borch

Grunneier påpeker at vegprosjektet vil ha negativ samfunnsøkonomisk nytte og skriver i sin merknad at det ut fra en samfunnsøkonomisk betraktning ikke vil være lønnsomt å bygge en ny E 16 på strekningen Eggemoen-Kleggerud-Olum.

Videre påpeker han at ingen av de tre alternativene kommer positivt ut sammenlignet med 0-alternativet (dagens situasjon) når det gjelder de prissatte konsekvensene.

Grunneier hevder at siden prosjektet har negative prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser, vil det være uforsvarlig at tiltaket gjennomføres. Det vil være i strid med målsetningene nedfelt i plan -og bygningsloven å vedta en plan som åpner for gjennomføring av vegtiltaket.

På bakgrunn av dette ser grunneier ingen fornuftig grunn til at Jevnakers befolkning gjennom bompenger skal bidra til å finansiere et prosjekt hvor summen av kostnader og ulemper er større enn fordelene.

Grunneier mener at den naturlige konsekvens av de utredninger som foreligger, er at hele prosjektet skrinlegges, og at man i stedet baserer seg på fortsatt bruk av dagens E16.

Grunneier mener at det ikke foreligger en helhetlig konsekvensutredning av prosjektet for strekningen Eggemoen-Olum. Statens vegvesen har beregnet prissatte konsekvenser for hele strekningen Eggemoen-Olum, mens det for ikke- prissatte konsekvenser kun er vurdert for strekningen Eggemoen-Kleggerud. Dette gjør at det ikke er mulig å gjøre en relevant avveining av fordeler og ulemper med sikte på å velge den løsningen som samlet sett framstår som den beste.

Grunneier mener at det må gjennomføres en ny helhetlig vurdering av hele strekningen fra Eggemoen til Olum og at det nedre alternativet («alternativ 6») må trekkes inn i denne vurderingen.

Grunneier hevder at utredningen som følge av at prosjektet er oppdelt i to delstrekninger ikke er egnet som beslutningsgrunnlag for valg av løsning. I merknaden står det at utfallet av en helhetlig utredning for strekningen Eggemoen-Olum kan bli at alternativ 6 kommer best ut. Grunneier hevder at i en helhetlig vurdering vil alternativ 6 komme best ut med tanke på en videreføring i retning Eggemoen da alternativet vil kunne bli billigere og ha et mindre beslag av dyrket mark enn alternativene i en øvre korridor.

Grunneier mener at kommunen ved å vedta en øvre trase fra Olum til Kleggerud, så endret de forutsetningene for planen, og at de da i realiteten vedtok et nytt alternativ som ikke hadde vært på høring (i strid med pbl. §§ 11–15).

Grunneier setter spørsmålstegn ved beregningene som er gjort av beslag av dyrka mark, dette gjelder både i forhold til det som lå til grunn for behandlingen av kommunedelplanen for Eggemoen-Kleggerud og Kleggerud Olum.

Følgende punkter trekkes fram:

- Avvik mellom tall oppgitt i rapport fra Norsk institutt for skog og landskap og det som står oppgitt i planforslaget.

- SVV har ikke tatt hensyn til de avskårne arealenes form, beliggenhet og adkomstmulighet, kun arealets størrelse i dekar. Det reelle beslaget av dyrket mark vil derfor bli større.

Grunneier mener SVV må lage et arealregnskap som angir hvor stor andel av det totale arealbeslaget som gjelder direkte beslag og hvor stor andel som gjelder arealer som faller ut av produksjon på grunn av at de blir for små.

Av de foreslåtte alternativene for strekningen Eggemoen-Kleggerud, mener grunneier at alternativ 3 er det minst uheldige alternativet.

Grunneier påpeker følgende forhold angående SVV's anbefaling av alternativ 2:

- Usikkerhet i kostnadsgrunnlaget som følge av at det er knyttet usikkerhet til omfanget av alunskifer.
- Hevder at SVV vekter hensynet til nærmiljø og landskap to ganger.
- Mener det er problematisk at SVV verdsetter hensynet til landskapsbilde og nærmiljø høyere enn naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser.

Statens vegvesens kommentar:

En konsekvensutredning er en metode for å kartlegge konsekvenser og benyttes til å vurdere ulike alternativer opp mot hverandre. Store inngrep slike som et vegprosjekt vil svært sjeldent komme positivt ut med tanke på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, men konsekvensutredningen vil kunne si noe om rangeringen mellom de ulike alternativene.

Hvorvidt et vegprosjektet er hensiktsmessig å gjennomføre eller ikke må derfor vurderes ut fra hva som er dagens situasjon, hvilken funksjon vegen har og hvor godt dagens situasjon tilfredstiller funksjonen. E16 på gjennom Jevnaker er en ulykkesbelastet strekning med en svært dårlig standard og det er store behov for forbedringstiltak. Vegen er en viktig veg sett både i et lokalt, nasjonalt og også internasjonalt perspektiv. Prosjektet er høyt prioritert i Statens vegvesen og ligger inne i Nasjonal transportplan.

Statens vegvesen forholder seg til vedtatt plan for strekningen Kleggerud-Eggemoen og de forutsetningene som legges til grunn i Jevnaker kommunestyres vedtak i mars 2011. Med utgangspunkt i dette har de vurderte alternativene et likt sammenligningsgrunnlag da vurderinger av resterende strekning opp til Olum vil være like for alle alternativ.

Når det gjelder beregningene av beslaget av dyrket mark, mener Statens vegvesen at arealregnskapet er tilpasset dette planstadiet og at grunnlaget belyser hvilket alternativ som kommer best og dårligst ut. Videre planlegging må sikre tilgang til fortsatt drivverdige områder.

Som det kommer fram av konsekvensutredningen så er det små forskjeller som skiller alternativene. Alternativ 3 er vurdert å gi svært negative konsekvenser for nærmiljøet og landskapet.

Bang og Wilson er sterkt opptatt av miljøplanlegging. De har forståelse for behovet for nye veger og ser ingen problemer med veitraseen slik den er foreslått. De ønsker en justering av linjen/kryssløsningen slik at det blir tatt hensyn til deres bolig.

Bang og Wilson har lagt ved tre skisser av alternative kryssløsninger hvor ett av forslagene viser en rundkjøring på E16 i stedet for planskilt løsning. Det påpekes at rundkjøringer fungerer som kryssløsning på andre store veganlegg. Det stilles spørsmål til behovet for kryss ved Kleggerud, da et kryss vil kunne gi økt trafikk på fylkesvegen. Det foreslås også å stenge fv. 241 for tungtrafikk. En utvidelse av fv. 241 ønskes gjennomført mot vest for å unngå at deres bolig må fjernes.

Bang og Wilson stiller spørsmål til om trafikkprognosene som er lagt til grunn er i tråd med fremtiden som beskrives i NUPI sin rapport «Mens vi avventer peak oil: Om Norge strategiske interesser». Det påpekes at oljeressursene er begrensede og at det må planlegges for alternative transportløsninger.

Statens vegvesen vegvesens kommentar:

Standard på kryss. Ny veg planlegges etter retningslinjer gitt i Statens vegvesen' Håndbok 017 (HB017) Veg og gateutforming. Ny veg skal dimensjoneres for forventet trafikk 20 år etter åpning. Ny E16 forbi Jevnaker vil utgjøre en del av stamvegen mellom Bergen og Gävle. Forventet trafikk i 2040 er forventet å ligge på rundt 6700 kjt/døgn på den nye veien mellom Eggemoen og Kleggerud, mens den er forventet å ligge på 7700 kjt/døgn opp mot Olum. Med disse forventede trafikkmengdene angir HB 017 at ny veg skal bygges for 90 km/t, kjørebanelene skal skilles med fysisk midtdele og kryss på strekningen skal være planskilt.

Foreliggende kryssløsninger som følger plankartet er bare skisser som viser hvordan kryssene kan se ut. I forslag til kommunedelplan for strekningen Eggemoen-Kleggerud er det kun prinsippet om at det skal være kryss eller ikke som skal fastlegges. Detaljert utforming av krysset vil bli utarbeidet i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Vi tar med oss de foreslåtte løsningene inn i denne fasen. Det må påpekes at området er komplekst med en del boliger og stigning i terrenget, noe som påvirker utformingen av kryssene. Ikke planskilte kryssløsninger er generelt ikke akseptert for denne vegklassen av trafiksikkerhetsmessige årsaker. I tillegg gir planskilte kryss redusert fare for alvorlige ulykker, god avvikling og prioritering av trafikken på primærvegen.

I konsekvensutredningen er det gjort beregninger av trafikkmengder med og uten kryss på Kleggerud. Beregningene viser at en løsning uten kryss på Kleggerud vil gi noe mindre trafikk på fv. 241 fra Kleggerud og sørover. Løsningen vil imidlertid gjøre at færre vil velge å bruke ny E16 og det vil bli mindre overføring av trafikk fra gammel til ny veg. Det vil altså bli mer trafikk som blir igjen på dagens veg ned Olimslinna og gjennom Jevnaker sentrum. Dette vil være svært uheldig og Statens vegvesen har derfor valgt å ikke gå videre med løsningen uten kryss på Kleggerud. Innspillet om eventuell trafikkregulering på fylkesveg 241 tas med til diskusjon i det videre arbeidet. Vurderinger rundt temaet må se på trafikkmønster over et større område og det må vurderes om det er naturlig at eventuelle tiltak inngår som en del av reguleringsplan for E16 Eggemoen Olum.

Trafikkprognosene som er lagt til grunn i planarbeidet er beregnet for en forventet situasjon 20 år etter åpning av ny veg. Trafikkmengdene er beregnet med en modell som tar utgangspunkt i at transportbehovet er omtrent det samme som i dag, Regjeringens langtidsprogram for økonomisk utvikling i landet og Statistisk Sentralbyrås' prognoser for endringer i befolkning og arbeidsplasser. Det er også tatt hensyn til hvilke prosjekter som andre transportører legger opp til har beskrevet i forslaget til nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023.

Kryssløsninger, veglinjen for ny E16 og utbedring av fylkesveg 241 vil bli optimalisert i neste planfase. Kommunedelplanen kan ikke gå i detalj på hvilke eiendommer som vil bli berørt.

10. Ronald Krueger

Ronald Krueger er kritisk til å legge til rette for mer oljebasert trafikk på bekostning av skog, dyrka mark, boliger, dyreliv, elver, turområder og stille områder som Kistefos. Krueger stiller spørsmål ved hvorfor ikke mer trafikk kan overføres til jernbanen og mener at Jevnaker kan sette et eksempel for utvikling av smarte trafikkløsninger med fokus på kollektiv, elektriske kjøretøy, gående og syklende.

Statens vegvesens kommentar:

Planarbeidet for ny E16 forbi Jevnaker tar utgangspunkt i prosjektets mål om effektiv ferdsel for alle trafikantgrupper. Dette er igjen delt opp i delmål om trafiksikker ferdsel for alle trafikantgrupper, legge til rette for positiv tettsteds- og næringsutvikling i Jevnaker, skape trygge lokalmiljøer langs eksisterende E16 og etablere sammenhengende tilbud for gående og syklende samt ta vare på stedets identitet. For kommentar om grunnlag for trafikkberegninger, se merknad 9.

I følge Jernbaneverket foreligger det ingen planer om stor satsing på jernbaneutbygging i dette området. Ringeriksbanen som en del av en fremtidig høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Bergen ligger langt fram i tid.

Gjennomgangstrafikken gjennom Jevnaker ble kartlagt i 2011 til å utgjøre rundt 40 % av totaltrafikken. Ved at størstedelen av denne trafikken blir flyttet over på ny veg, vil forholdene langs eksisterende veg bedre kunne tilpasses lokaltrafikk og myke trafikanter.

Statens vegvesen tar merknaden til orientering.

11. Miljøpartiet de grønne (MDG) Jevnaker
--

MDG Jevnaker anfører at planene om ny veg som er ment å utgjøre en omlegging av E16 fra Hønefoss til Sverige, må sees i lys av den nærstående utvikling av jernbanen over Hadeland og Ringerike. Opprusting av Ringeriksbanen til to spor gjennom Nittedal vil legge forholdene godt til

rette for at toget kan ta en større del av det totale transportarbeidet ved å flytte det over fra veg til tog. MDG Jevnaker mener at veiplanene må avventes for å bli innpasset i planene for Ringeriksbanen.

Statens vegvesens kommentar:

I følge Jernbaneverket foreligger det ingen konkrete planer om å ruste opp jernbanen forbi Jevnaker i overskuelig framtid. I forslaget til Nasjonal transportplan 2014 - 2023 foreslås satsing på nærtrafikk rundt storbyene, mens det ikke er rom innenfor de økonomiske rammene å satse tungt på offensiv satsing på persontrafikk. Det synes dermed ikke realistisk å forvente vesentlig endringer i måten befolkningen ønsker å forflytte seg. Vi fastholder dermed at de trafikkprognoser som er lagt til grunn for utforming av vegsystemet bør legges til grunn for dimensjonering av den nye vegen. Se for øvrig kommentar til merknad 9 hvor grunnlaget for trafikkprognosen er beskrevet. Statens vegvesen tar merknaden forøvrig til orientering.

12.	Inger Viken Opsahl
------------	---------------------------

Inger Viken Opsahl vil kunne bli berørt av alle traseforslagene og særlig av alternativ 1 og 2. Grunneier mener det vil bli aktuelt med tiltak i forhold til støytiltak og lydisolering av boligen og ved den nye veien. Opsahl sier at luftforurensningen vil øke betraktelig og at hun vil miste mye av utsikten og det åpne landskapet fra eiendommen.

Grunneier mener eiendommen vil falle i verdi som følge av den nye vegen.

Hun sier videre at hun har en brønn det må tas hensyn til. Det vil bli nødvendig med ny løsning i forhold til vanntilførsel.

Grunneier vil kreve kompensasjon for ulempene den nye vegen vil medføre for eiendommen.

Statens vegvesens kommentar:

Angående støy, se kommentar til merknad 1.

Luftforurensningsproblemer etter nasjonale grenseverdier vil ikke være et problem her. Trafikkarbeidet i området og på ny E16 er altfor lav til det.

Det er foreløpig ikke gjennomført beregninger av lokal luft forurensning.

Statens vegvesen tar med seg innspillet om brønnen på eiendommen. Vanntilførsel og teknisk infrastruktur vil bli tatt hånd om i den videre planleggingen.

Spørsmål om erstatning vil bli avklart ved grunnerverv etter vedtatt reguleringsplan.

13. Bjørn Otto Krog

Bjørn Otto Krog har tidligere jobbet med bruutforming og har sammen med en tidligere kollega kommet med innspill angående dette. De foreslår en stålkassebru og mener denne vil kunne bli betydelig rimeligere enn løsning med fritt-frambygg.

Krog stiller også spørsmålstegn til hvorfor brukryssingen ikke finner sted flere hundre meter lengre syd, mer direkte i en forlengelse av mulig trase Nymoen-Eggemoen. En slik trase kan blant annet være til fordel for Kistefoss og den kan gi noe kortere veglengde.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen takker for innspill til bruutforming og tar med dette i den videre prosessen. En viktig årsak til at stålkassebru ikke er foreslått er ønsket om lengst mulig spenn for å unngå fundamentering i Randselva eller den bratte skråningen på Eggemosiden. Kommundelplanen skal i midlertid ikke ta stilling til valg av brutype og andre løsninger enn de som er beskrevet kan også bli aktuelle. Alternativet med stålkassebru er under bearbeiding.

Angående kryssing av elva lengere sør, se kommentar til merknad nr. 7.

14. Buskerud fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune skriver at rv. 35 mellom Gardermoen og Hokksund er en viktig vegforbindelse som går i en ytre ring rundt Oslo. De skriver videre at vegen har dårlig standard og at det er behov for omlegging og utbedringer for å tilfredsstille kravene i vegnormalene.

Buskerud fylkeskommune mener at planleggingen foregår stykkvis og delt uten en sammenhengende plan for hele strekningen. Planlegging av lengere strekninger gir mer forutsigbarhet for alle involverte parter. Det vil også ha en større samfunnsøkonomisk virkning dersom lengere strekninger planlegges under ett.

Buskerud fylkeskommune mener at tiltaket vil kunne styrke Ringeriksregionens attraktivitet for næringslivet. Bygging av denne strekningen alene vil ikke medføre endringer, men vil sammen med andre tiltak bidra til å effektivisere transportarbeidet.

Buskerud Fylkeskommune anbefaler alternativ 2.

Når det gjelder bru over Randselva, mener Buskerud fylkeskommune at det bør legges vekt på en god estetisk utforming og god tilpasning til landskapet.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen tar merknaden til orientering.