



Innlandet
fylkeskommune

Reguleringsplan
20.09.2023

Planbeskrivelse

Fv. 2486 Sundheim bru i Nord-Aurdal kommune



Innhold

1. Sammendrag	3
2. Planprosess og medvirkning	4
2.1. Planområdet	4
2.2. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger	6
2.3. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveger	7
3. Planprosess og medvirkning	8
3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn	8
3.2. Planprogram	8
3.3. Roller og ansvar	8
4. Beskrivelse av reguleringsplanen	10
4.1. Planlagt arealbruk	10
4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger	10
4.3. Alternativsvurderinger	16
5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	18
5.1. Kommuneplan og reguleringsplan	18
5.2. Veg og trafikkforhold	18
5.3. Adkomster nære brua	19
5.4. Trafikksikkerhet	21
5.5. Teknisk infrastruktur	22

5.6. Eiendomsforhold og naboer	22
5.7. Landskapsbilde	23
5.8. Nærmiljø og friluftsliv	24
5.9. Naturmangfold og naturressurser	24
5.10.	Kulturmiljø	24
5.11.	Hydrologi	25
5.12.	Geoteknikk/geologi	25
5.13.	Støy	25
6.	Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	26
7.	Gjennomføring av regulert tiltak	32
8.	Innspill til varsel om planoppstart	33

Redaksjon: [Navn]

Design og produksjon: [Firma, Firma] Foto: [Firma, navn]

1. Sammendrag

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan for fv.2486 Sundheim bru i Nord -Aurdal kommune. I tillegg til selve brua omfatter planforslag ca. 130 meter av fylkesvegen.

Hensikten med planarbeidet er å skifte ut eksisterende Sundheim bru. Eksisterende bru er svært smal og har dårlig rekkverk, i tillegg har brua et generelt utskiftningsbehov. Ny bru vil bli en bjelkebru på ca. 9 meters bredde. Brua skal ha to kjørefelt med en føringsbredde på 7,5 meter. Det legges opp til gjenbruk av eksisterende landkar, med forlengelse med påstøp. Tilstøtende veg skal videreføre eksisterende bredder.

Det gjøres minimalt med høyden på brua, dette for å begrense utfordringene mht tilpasninger til eksisterende avkjørslar/kryss som ligger i umiddelbar nærhet til brua. Fylkesvegen justeres noe oppstrøms og nedstrøms brua for å gi en bedre kurve inn på brua, samt at det gjøres nødvendige tilpasninger for å koble seg på eksisterende fylkesveg.

Sundheimselvi oppstrøms planområdet er registrert med viktige naturkvaliteter. Det skal derfor gjøres minst mulig tiltaket som berører elva. Grunnet miljøkvalitetene så har prosjektet hatt et særskilt miljøfokus og det er laget et eget miljønotat som følger som vedlegg til saken.

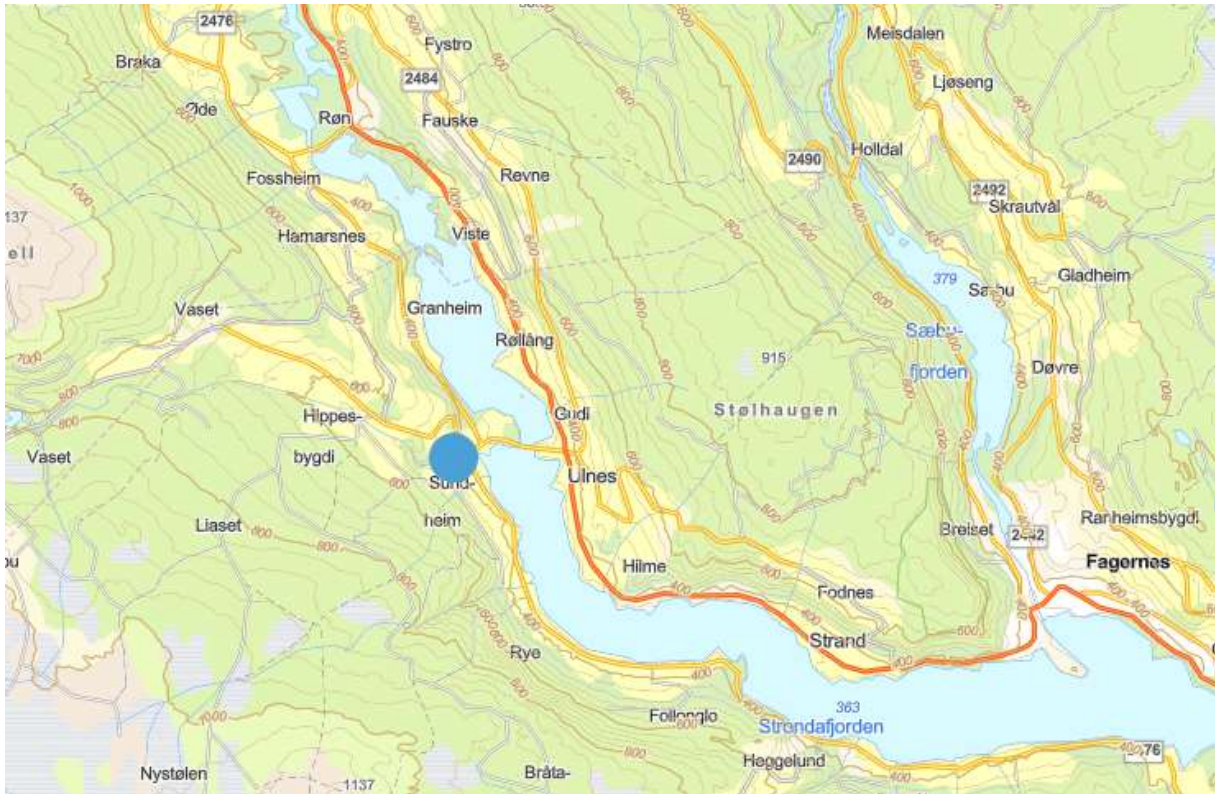
Det er planlagt bygging i 2025.

Det er Nord-Aurdal kommune som er planmyndighet, og det er kommunestyret som skal sluttbehandle planforslaget.

2. Planprosess og medvirkning

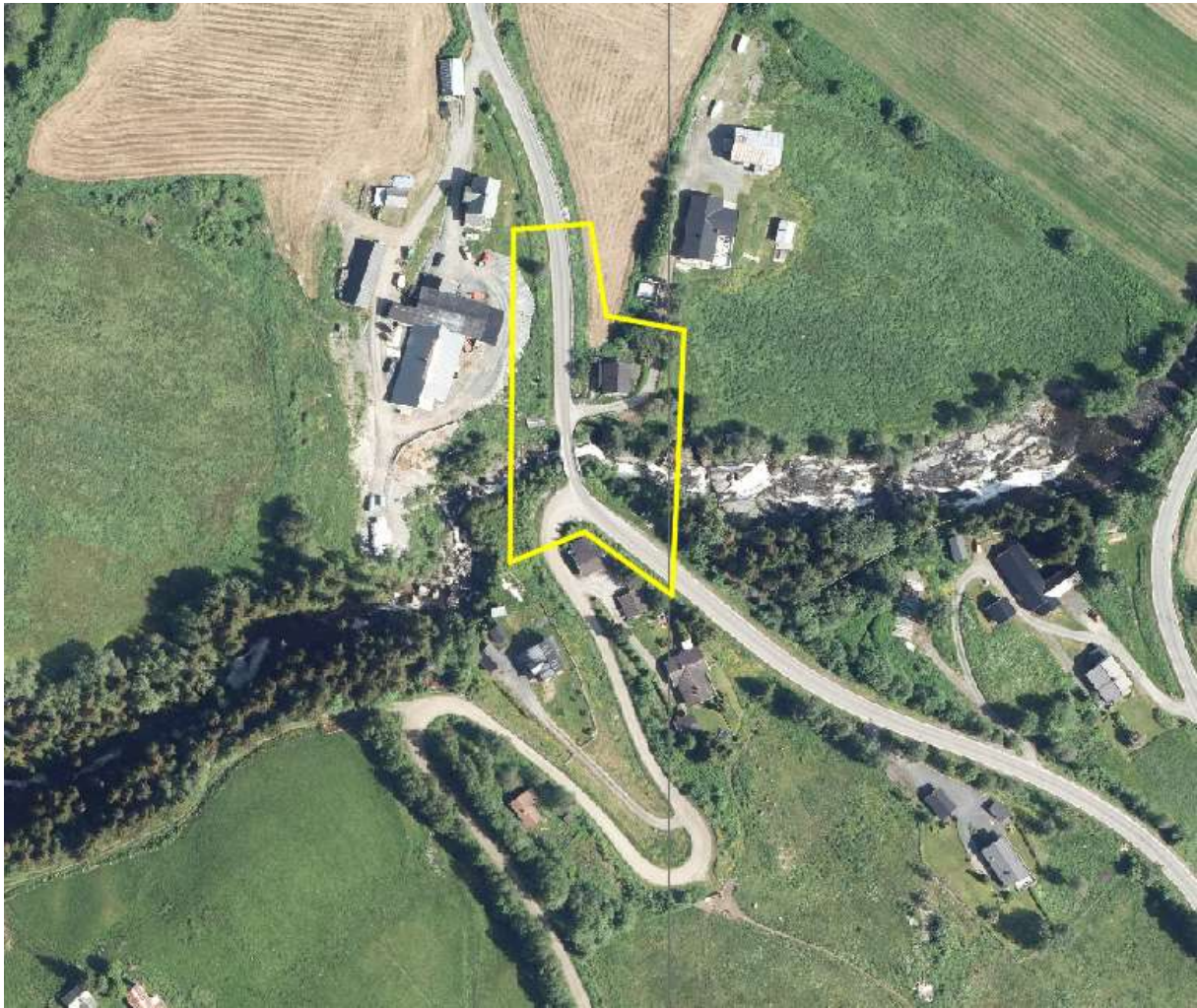
2.1. Planområdet

Planområdet ligger langs fv. 2486 Panoramavegen i Nord-Aurdal kommune. Området ligger ca. 1 mil nord/vest for Fagernes.



Oversiktsplassering av planområdet, markert med blå prikk.

Fv. 2486 er en lokal samleveg som forbinder Ulnes i Nord-Aurdal kommune og Vaset i Vestre Slidre. Trafikkmengden/ÅDT'en på strekningen er 900. Vaset er et hytteområde med betydelig trafikk ifbm helgetrafikk, ferie og høytider.



Markering av planområdet ved varsel om oppstart.

Dagens bru er smal og har dårlig rekkverk. Hensikten med tiltaket er å få bygget en bredere bru som krever mindre vedlikehold, samt å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten for trafikantene som benytter fv. 2486.

Fylkesvegen er smal, ca. 5,5 meter. I tillegg har vegen betydelig stigning og bratte kurver. Generelt er sideterrenget innenfor planområdet sidebratt. Eksisterende bru er ca. 11,5 meter lang og ligger i en bratt kurve. Brua går over Sundheimselvi og det er forholdsvis bratt ned til elva. Rett sør for brua er det kryss med den private vegen Steindebakkin. Rett nord for brua er det en privat avkjørsel til 2 eiendommer. På nordsiden av brua ligger det en garasje tett på vegen.



Bildene viser brua med nærområdet.

2.2. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Planmyndigheten er ansvarlig for vurderingen av om tiltaket krever konsekvensutredning (KU) etter Plan- og bygningsloven (PBL) § 12-10, 1. ledd og § 4-2 med tilhørende forskrift. Etter KU forskriften § 2 og tilhørende vedlegg I og II vurderes det også om tiltaket krever både planprogram og konsekvensutredning. Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger i PBL er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres.

Tiltakshaver har etter § 4 i forskriften vurdert at tiltaket ikke er av et slikt omfang at det faller inn under planer som alltid skal ha konsekvensutredning etter forskriftens §§ 6 og 7. Tiltaket er videre vurdert under § 8 i forskriften der det vurdert til at planforslaget ikke vil få vesentlig

virkning på miljø og samfunn, slik at det ikke er påkrevet å utarbeide fullverdig konsekvensutredning.

Sundheimselvi oppstrøms brua er registrert med viktige naturkvaliteter i form av en svært viktig bekkekløft og bergvegg. I tillegg er det registrert arter av nasjonal forvaltningsinteresse nært brua. Kommunen har vurdert det til man undervegs i planprosessen, kan komme i en situasjon der man kan komme borti «vesentlige virkninger for miljø og samfunn», jfr. pbl §4-2. Kommunen har derfor pålagt prosjektet særlig miljøfokus/utredning samt utarbeidelse av planprogram.

2.3. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveger

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger (2022-2025), med en bevilgning på 24,9 millioner i 2024 og 2025.

Tiltaket har dermed bevilgning og forankring i handlingsprogrammet.

3. Planprosess og medvirkning

3.1. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Planprosessen startet med oppstartsmøte med Nord-Aurdal kommune, den 23.08.2022.

I desember 2022 ble det varslet oppstart av planarbeidet, med frist for innspill 30.januar 2023. Det ble sendt ut skriftlig varsel til alle berørte parter. Det kom inn 5 skriftlige merknader. Disse er oppsummert og kommentert i pkt. 8. I forbindelse med varsel om oppstart ble det avholdt åpen kontordag på Fagernes rådhus den 19.01.2023. Representanter fra 4 ulike eiendommer møtte på åpent kontor.

Innlandet fylkeskommune er vegeier og tiltakshaver for planarbeidet. Til selve planarbeidet har Innlandet fylkeskommune fått konsulentbistand fra HRP.

Planforslaget er fremmet etter plan- og bygningslovens § 3-7, dvs at vegeier får hjemmel til å sende planen ut på høring.

3.2. Planprogram

Kommunen som planmyndighet påla tiltakshaver å utarbeide planprogram for tiltaket. Innlandet fylkeskommune utarbeidet planprogrammet. Planprogrammet ble sendt på høring i desember 2022 sammen med varsel om oppstart av planarbeidet. Nord-Aurdal kommunestyre vedtok planprogrammet den 23.03.2023.

Vedtatt planprogram gjør rede for prosjektet herunder føringer for tiltaket og planprosessen.

Grunnet naturkvalitetene i Sundheimselvi vil kapitlet i planbeskrivelsen om ytre miljø få et særskilt fokus, og dette vil være planforslagets «konsekvensutredning» av miljøeffektene. I tillegg skal tiltakshaver gjøre en egen miljørisiko, på bakgrunn av kjent kunnskap, av prosjektet.

3.3. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune er eier av fylkesvegen og har ansvar for regulering, økonomi og bygging. Til utarbeidelsen av reguleringsplanen har Innlandet fylkeskommune benyttet konsulent, HRP.

Det er Innlandet fylkeskommune, med hjemmel i § 3-7, som sender planen ut på høring.

Nord-Aurdal kommune er planmyndighet. Det er kommunen som skal sluttbehandle og vedta reguleringsplanen. Planarbeidet er utført i samråd med kommunen. Det er også kommunen som har vedtatt planprogrammet for reguleringsplanprosessen.

4. Beskrivelse av reguleringsplanen

4.1. Planlagt arealbruk

Tabellen nedenfor viser arealfordelingen i planforslaget.

Arealformål	Areal i daa ²
2011 - Kjøreveg (3)	1,0
2018 – Annen veggrunn – teknisk anlegg (2)	0,1
2019 - Annen veggrunn-grøntareal (8)	0,9
3064 – Vannspeil (2)	0,2
5110 – Landbruksområde (4)	0,5
SUM	2,7
140 - Frisikt	0,7
320 – Flomfare	0,7
370 – Høyspenningsanlegg	0,6
0 - Midlertidig anleggsområde (6)	0,3

Planforslaget berører ikke landbruksarealer, verken eksisterende dyrkamark eller skogsmark (med unntak av noe «skogsmark» i vegskråning og skråning mot elva).

4.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

Bru

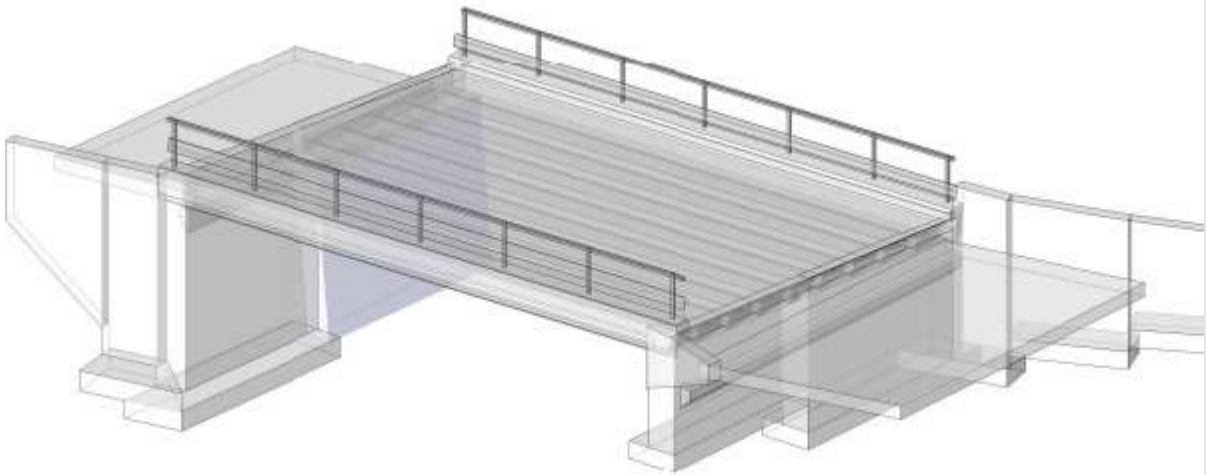
Eksisterende bru er en smal platebærebru i stål, der det ikke er plass til at biler kan møtes. Brulengden er ca. 11,5 meter. Planforslaget tilrettelegger for en bjelkebru på eksisterende landkar. Ny bru får dermed samme lengde, men blir vesentlig bredere enn eksisterende bru. Eksisterende landkar må derfor utvides i bredden ved påstøp. Landkarene står på fjell.

Selve brua er rett, men grunnet kurven på fylkesvegen før brua så må brua bygges bredere enn vegbredden, for å sikre tilstrekkelig kjørebredde. Ny bru er ca. 9 meter bred, noe som sikrer en tofeltsveg med 7,5 m føringsbredde. Økning av brubredden skjer på oppstrøms side.

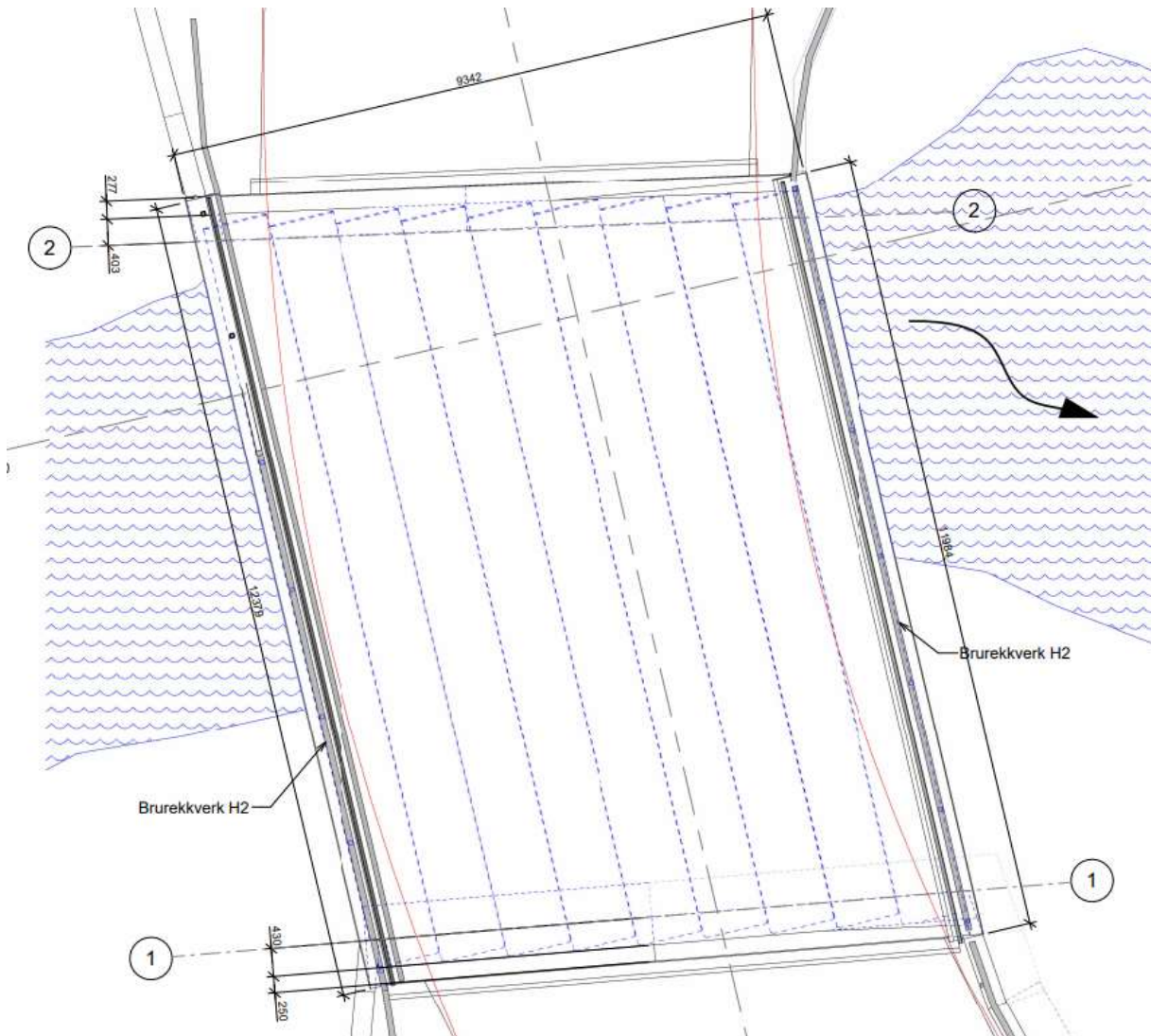
Det gjøres minimalt mht høyden på brua og det blir dermed kun tilpasninger mot eksisterende boligadkomst på nordsiden og vegkryss på sørsiden av brua.

Nedenfor følger noen tekniske snitt av ny bru:

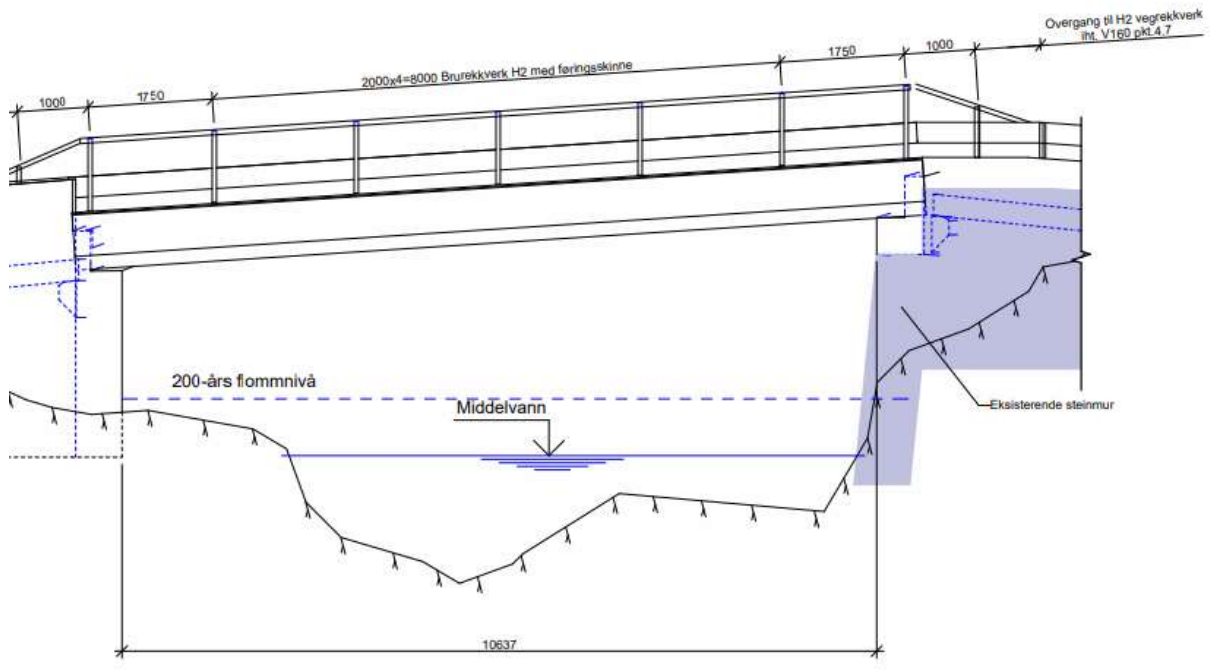
Brua sett fra oppstrøms side.



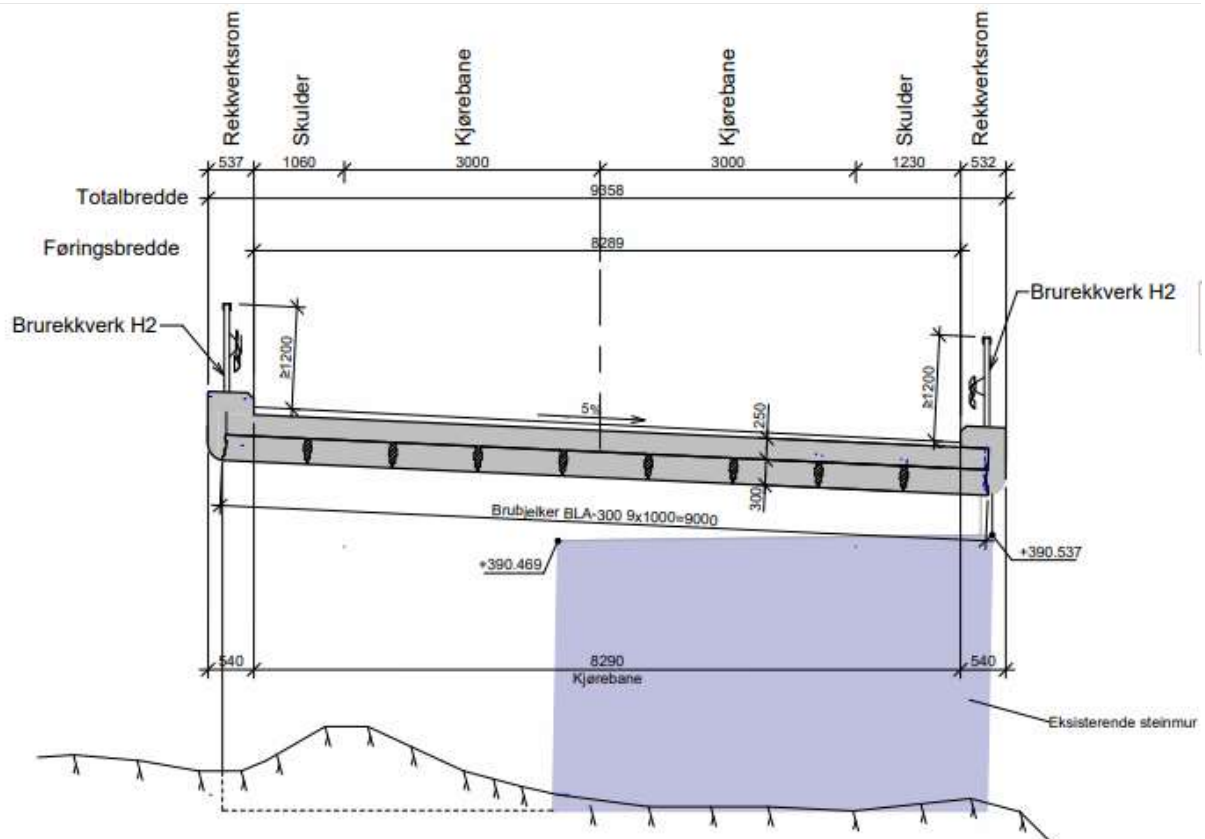
Brua sett rett ovenfra



Brua sett fra siden, retning nedstrøms og oppover.



Tverrsnitt av bru.

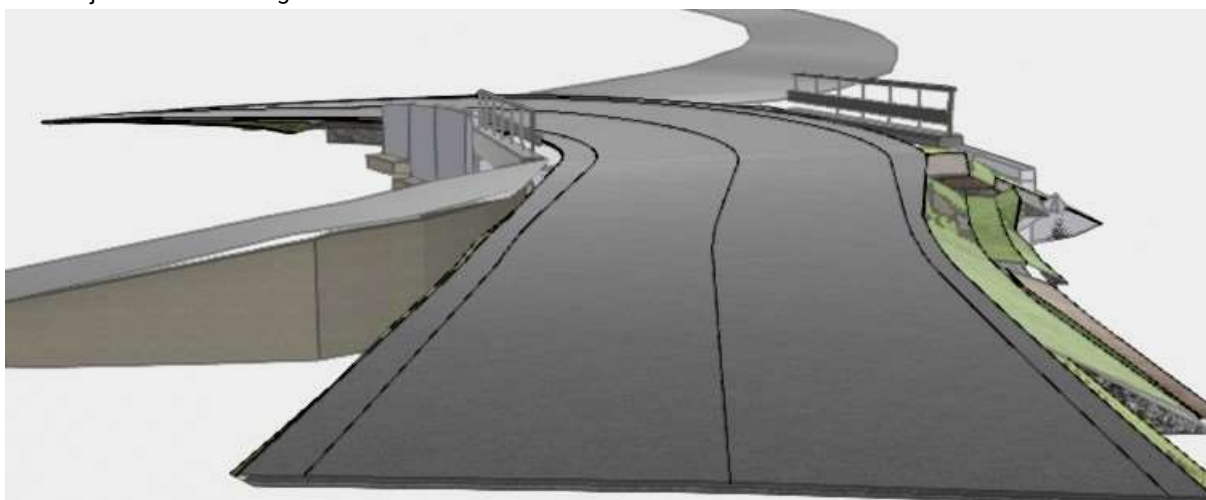


Nedenfor følger noen dataillustrasjoner over hvordan området kan bli seende ut:

Illustrasjon sett nedenfra og oppover.



Illustrasjon sett ovenfra og nedover.



Illustrasjonen nedenfor viser ny bru med 3-D terreng (grønt).



Illustrasjonene nedenfor viser forskjellen mellom eksisterende og planlagt bru. Eksisterende bru har mørkere farge. Illustrasjonen viser at ny bru har samme plassering, men blir vesentlig bredere og utvidelsen kommer på oppstrøms side.





Adkomster

På begge sider av brua ligger det avkjørsler. Avkjørslene ligger i direkte tilknytning til brua. Adkomstene gir dermed føringer på både plassering og høyde for ny bruløsning.

Grunnet adkomstene i direkte tilknytning til brua har det i prosjektet vært viktig å videreføre eksisterende høyder på fylkesvegen. Fylkesvegen beholder derfor eksisterende høyde topp asfalt både sør og nord for brua, dvs. høydene på vegen blir uforandret i forhold til eksisterende situasjon. Adkomstforholdene er dermed godt ivaretatt i planforslaget.

Eiendomsinngrep og innløsning av garasje.

Planområdet omfatter i all hovedsak veggrunn og sidearealer ned mot elva. I tillegg til offentlig veggrunn berører planforslaget noe privat areal, en boligadkomst, en garasje og et kryss med den private vegen Steindbakkin. Med unntak av innløsning av en garasje, er de private eiendomsinngrepene svært begrensede. Dette er 7 eiendommer som berøres av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 45 m² privat eiendom foreslått permanent ervervet og ca. 338 m² midlertidig ervervet i byggeperioden.

Planforslaget legger til rette for å fjerne en mindre eldre garasje som ligger svært nære brua og fylkesvegen rett nord for brua. Garasjen må fjernes for å få plass til en ny bredere bru. Bruken av garasjen tilfredsstiller ikke dagens krav til trafiksikkerhet. Det er derfor også gunstig av trafiksikkerhetsmessige hensyn, å fjerne garasjen, samt ikke lenger benytte området til parkering. Garasjen tilhører boligen Panoramavegen 205. Ved fjerning av garasjen må all parkering til Panoramavegen 205 foregå på egen tomt.

Forholdet knyttet til eiendomsinngrep redegjøres nærmere under pkt 5.6 i planbeskrivelsen.

Fravik

Det er ikke avdekket behov for fravik, dvs at foreløpige vurderinger tilsier at prosjektet kan realiseres ihht gjeldende håndbøker.

Byggeperiode

Ved bygging av en ny bru må fylkesvegen stenges. Det er antatt en anleggsfase, og dermed stengeperiode, på en barmarksesong. Omkjøring vil skje via den kommunale vegen Brekkuden, og delvis Høllavegen, og ned på fv. 2476 og ut på E16 ved Røn. Omkjøringsvegen vil medføre inntil ca. 10 km økt transportlengde.

4.3. Alternativsvurderinger

Grunnet de fysiske forutsetningene på stedet er det få eller ingen alternativ plassering av brua. Av samme årsak er det også svært krevende å få laget en midlertidig veg i anleggsfasen. Dette medfører at man er avhengig av å stenge brua ved bygging. Det er derfor få alternativsvurderinger i prosjektet.

Når det gjelder selve brua så er det derimot flere muligheter for alternativer. Dette gjelder både brubredde og brutype.

I forhold til brubredde har det vært vurdert en føringsbredde på 6,5 meter. En føringsbredde på 6,5 m gir noe reduserte kostnader, men dette er marginalt i forhold til fordelene mht fremkommelighet, trafiksikkerhet og eventuelle fremtidige økte behov, som man oppnår ved en økt bredde på 7,5 m.

Da brua ligger i en krapp kurve så det er mulig med en plasstøpt bru i radie. Dette er derimot en mer krevende og kostbar løsning enn å bygge en rett og bredere bjelkebru. Når det er fysisk mulig å få bygget en bredere bjelkebru så er dette klart å foretrekke.

5. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

5.1. Kommuneplan og reguleringsplan

Eksisterende situasjon

Gjeldende arealplaner

Planområdet omfattes av kommuneplanens arealdel, vedtatt 11.09.2014. Berørte areal er i all hovedsak avsatt til LNF, med unntak av boligene Panoramavegen 205 og Steindebakkin 4 som begge er avsatt til boligformål.

Fylkesvegen er avsatt til samferdsel.

Området er uregulert.

Virkninger av reguleringsplanen

Planforslaget medfører ingen vesentlige endringer i forhold til arealbruken i gjeldende kommuneplan. Planforslaget medfører derimot noe utvidelse av vegformålet rundt brua. Dette medfører noe inngrep på 7 eiendommer langs strekningen. Det vises her til pkt. 5.6 vedrørende eiendomsinngrep.

5.2. Veg og trafikkforhold

Eksisterende situasjon

Fv. 2486 har en bredde på ca. 5,5 meter og en fartsgrense på 80 km/t. Grunnet vegbredden, stigningsforholdene og den smale brua er reelt fartsnivå noe lavere enn 80 km/t.

Trafikkmengden er på ca. 900 biler i døgnet (ÅDT er 900). Det er ca. 10% tunge kjøretøyer. I helger, høytider og ferier er det noe høyere trafikk grunnet hytteområdene på Vaset.

Virkninger av reguleringsplanen

Planforslaget øker brubredden til 7,5 m føringsbredde slik at det blir tofeltsveg over brua. Ny bru medfører at kurven nedstrøms brua blir mindre krapp. Ny bru øker fremkommeligheten og trafikksikkerhet betydelig over brua. Det gjøres ingen tiltak på selve fylkesvegen, med

unntak av nødvendig påkobling fra ny bru og inn mot eksisterende veg på begge sider av brua.

Som følge av ny og bredere bru kan det tenkes at hastighetsnivået vil øke i området. Det har vært diskutert en mulighet for nedsatt hastighet til 60 km/t. Foreløpige vurderinger tilsier at 80 km/t skal beholdes. Eventuell endret fartsgrense er en egen prosess som krever særskilte vedtak og er uavhengig av reguleringsplanprosessen.

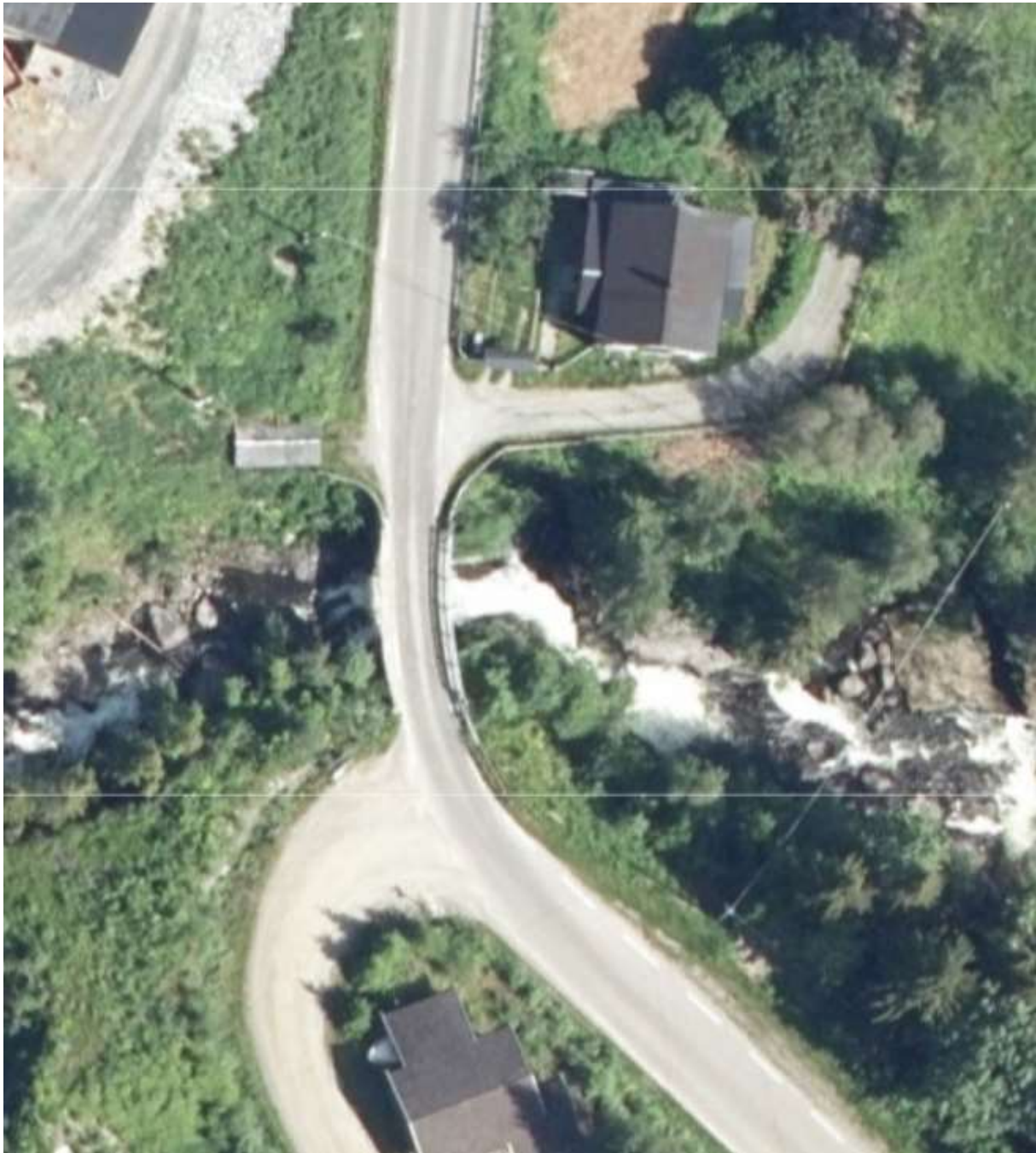
5.3. Adkomster nære brua

Eksisterende situasjon

På begge sider av brua ligger det avkjørsler. Avkjørslene ligger i direkte tilknytning til brua. Adkomstene gir dermed føringer på både plassering og høyde for ny bruløsning.

På nordsiden av brua ligger boligadkomsten til Panoramavegen 205 og 207. Boligadkomsten stiger bratt opp mot fylkesvegen. Langs boligadkomsten går det en støttemur. Støttemuren tar opp høyden mellom adkomstvegen og terrenget mot elva. Støttemuren går helt opp til brurekkverket.

På sørsiden av brua er det kryss med den private samlevegen Steindebakkin. Steindebakkin faller med akseptable stigningsforhold mot fylkesvegen.



Bilde viser adkomsten til Panoramavegen 205/207 rett nord for brua, samt krysset med den private Steindebakkin rett sør for brua.

Virkninger av reguleringsplanen

Grunnet adkomstene i direkte tilknytning til brua har det i prosjektet vært viktig å videreføre eksisterende høyder på fylkesvegen. Fylkesvegen beholder derfor eksisterende høyde topp asfalt både sør og nord for brua, dvs. høydene på veggen blir uforandret i forhold til eksisterende situasjon.

Panoramavegen 205/207

Adkomst til Panoramavegen 205 og 207, som ligger tett inntil Sundheim bru på bruens nordre side, forblir uendret i forhold til dagens situasjon. Panoramavegens østre kant forbi denne adkomsten beholder dagens plassering og høyde. Breddeutvidelsen for ny bru skjer oppstrøms. Dermed skal breddeutvidelsen bygges kun på motsatt side av Panoramavegen ifht adkomsten til 205 og 207.

Planforslaget berører ikke støttemuren langs adkomsten.

Selv om veggeometri til adkomsten til Panoramavegen 205 og 207 forblir uendret i forhold til dagens, kan planforslaget anses som forbedring for denne adkomstvegen. Ny brubredde vil forbedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for denne adkomstvegen, ved å gi mer plass ved manøvrering til og fra adkomsten. Dette gjelder spesielt venstresving fra adkomsten, som per i dag er utfordrende, blant annet på grunn av at eksisterende bru er både smal og innsnevret i forhold til fylkesvegens bredde.

Steindebakkin

Høyden på fylkesvegen forblir uforandret. Breddeutvidelsen på brua kommer på samme side som krysset. Dette gjør at det må gjøres noen tilpasninger fra bredere bru og inn mot fylkesvegen, dvs at fylkesvegen blir noe bredere nærmest brua. Dette berører krysset ved at fylkesvegen kommer ca. 0,8 m inn i Steindebakkin (ca. 1,5 meter i Steindebakkeins nordre kant og ca. 0,25 m i Steindebakkin sin søndre kant).

De første par meterne på Steindebakkin vil bli stedlig tilpasset som en følge av breddeutvidelsen. Ellers blir Steindebakkens geometri, bredder og radier, uendret i forhold til dagens.

Steindebakkin blir noe brattere i den nordre kanten, likevel kan tiltaket anses som en forbedring av trafikksikketsituasjonen på grunn av selve breddeutvidelsen av fylkesvegen.

5.4. Trafikksikkerhet

Eksisterende situasjon

Smal bru der det ikke er mulig å møtes, med utfordringer til nødvendig stoppsikt, ses som en trafikksikkerhetsutfordring. Brua med hensyn til rekkverksender oppfyller ikke dagens krav til påkjørsel og utforkjøring.

Dagens avkjørsel nord om brua er krevende. Utfordrende linjeføring av vegen der sving sør om brua kan komme overraskende på kjørende i sørlig retning.

Vegetasjon på høyre side vegen sør om brua gir dårlig sikt inn mot brua.

Virkninger av reguleringsplanen

Ny bru gir plass til at biler kan møtes på ny bru (7,5 m bredde) samt at gående/syklende gis mer rom til å kunne krysse brua med «luft» til øvrig trafikk.

Vegetasjonsrydding i innersving sør for ny bru gir bedre sikt inn mot brua.

Linjeføring antas å bli bedre mer oversiktlig med en ny bredere bru da eksisterende kurve sør om brua slakes ut noe.

Fjerning av vegetasjon sør for ny bru gjør bru og vegens linjeføring mer oversiktlig for kjørende i begge retninger.

5.5. Teknisk infrastruktur

Eksisterende situasjon

Det er luftstrekke for strøm i planområdet. Griug som ledningseier har oversendt informasjon på strømmettet.

Virkninger av reguleringsplanen

I byggeplanen vil nødvendig omlegging av strømmett bli ivaretatt.

5.6. Eiendomsforhold og naboer

Planforslaget ligger i vestre dalside av hoveddalføret i Valdres. Nærområdet er preget av landbruk og spredt bosetting. Planområdet preges av kryssing av elva Sundheimselvi.

Planområdet omfatter i all hovedsak veggrunn og sidearealer ned mot elva. I tillegg til offentlig veggrunn berører planforslaget noe privat areal, samt en boligadkomst, en garasje og et kryss med den private vegen Steindbakkin.

Planforslaget legger til rette for å fjerne en mindre eldre garasje som ligger svært nære brua og fylkesvegen. Garasjen må fjernes for å få plass til en ny bredere bru. Bruken av garasjen tilfredsstillende ikke dagens krav til trafikksikkerhet. Det er derfor også gunstig av trafikksikkerhetsmessige hensyn, å fjerne garasjen samt ikke lenger benytte området til parkering. Garasjen tilhører boligen Panoramavegen 205, men ligger på eiendommen til Panoramavegen 218. Ved fjerning av garasjen vil det ikke lenger være mulig for eier av Panoramavegen 205 å parkere i tiknytning brua. Parkering må dermed foregå på tomten til boligen Panoramavegen 205.

For på en best mulig måte belyse effekten av planforslaget har vi utarbeidet grunnervvskart over de berørte eiendommene. Grunnervvskartene (W-tegningene) følger som et vedlegg til planforslaget. Nedenfor følger en oppsummering av arealbeslagene som planforslaget legger opp til. Dette viser at 7 eiendommer er berørt av tiltak/inngrep. Totalt er ca. 45 m² privat eiendom foreslått permanent ervervet, ca. 338 m² midlertidig ervervet i byggeperioden. Når reguleringsplanen er vedtatt vil de berørte eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver fra Innlandet fylkeskommune. Det må foreligge en avtale mellom eier og Innlandet fylkeskommune før bygging. Dersom det ikke oppnås enighet, er en vedtatt reguleringsplan grunnlag for bruk av tvangsmidler/ekspropriasjon.

Grunnervvskart			Ervervet areal m ²	
Takst nr.	Gnr./Bnr.	Adresse.	Permanent	Midlertidig
1	52/1	Panoramavegen 218	15	63
2	52/2	Panoramavegen 207	0	48
3	?/?	Sunheimselvi	10	31
4	55/6	Steindbakkin 25	20	80
5	55/2	Vegen Steindbakkin	0	26
6	?/?		0	57
7	55/25	Panoramavegen 167	0	33
			45	338

5.7. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

Planområdet er del av et storslagent kulturlandskap med jordbruk i dalsidene ned mot Strondafjorden. Strondafjorden er et viktig landskapselement med en stor vannflate og vik og bukter. Videre er det åser opp til ca. 600 - 900 m.o.h. rundt fjorden. Åsene heller fra nordøst og sørvest ned mot Fagernes. Planområdet ligger i vest, i sidebratt terreng med helling ned mot Strondafjorden som danner bunnflaten i dette landskapsrommet. Planens nærområde karakteriseres av skiftet mellom det åpne storslagne rommet hvor panoramavegen snor seg oppover kulturlandskapet mot høyfjellet og det mindre bratte, trange landskapsrommet som dannes og oppleves ved brua i planområdet, som danner et mindre landskapsrom med elvesus og bratte, mørke skrenter.

Virkninger av reguleringsplanen

Landskapet vil i liten grad bli påvirket av tiltaket.

5.8. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Eksisterende bru er smal og er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Trafikkmengden er derimot lav og i de fleste tilfeller er det derfor akseptable muligheter til å krysse den korte brua (11,5 meter).

Områdene langs elva er bratte og dype, og er lite brukt til friluftsliv.

Virkninger av reguleringsplanen

Ny bru blir vesentlig bredere og gir betydelig bedre forhold for myke trafikanter. Det er ikke lagt opp til noe eget areal for myke trafikanter. Myke trafikanter må benytte skulderen på brua.

Prosjektet gjenbraker eksisterende landkar og har liten påvirkning på sidearealene mot elva.

5.9. Naturmangfold og naturressurser

Grunnet naturkvalitetene langs Sundheimselvi oppstrøms brua på Nord-Aurdal kommune prosjektet et særlig fokus på ivaretagelsen av naturkvalitetene. Dette var også bakgrunnen for at det ble utarbeidet et planprogram for reguleringsplanen.

Grunnet det særskilte fokuset på ivaretagelse av naturkvalitetene så har vi utarbeidet et eget notat om vurdering av miljø- og naturmangfold. Dette notatet vil svare ut nåtilstand og konsekvenser av tiltaket. Notatet følger som vedlegg til reguleringsplanen. Konklusjonen er at naturverdien vurderes som stor, men at virkningsomfanget vurderes som lite negativt.

5.10. Kulturmiljø

Eksisterende situasjon

Det er ingen kjente kulturminner i området.

Virkninger av reguleringsplanen

Ny bru ligger på samme plassering som eksisterende bru og det gjøres minimalt med sideterrengtiltak. Prosjektet antas ikke å påvirke kulturmiljøet.

5.11. Hydrologi

Det er utført vannlinjeberegninger og flomberegninger. Konklusjonen er at tiltaket tilfredsstiller kravene til 200 års flom med en sikkerhetsmargin på 0,5 meter. Rapporten følger som vedlegg til plansaken.

I forbindelse med prosjektering av ny Sundheim bru i Nord-Aurdal kommune har Skred AS beregnet bruas kapasitet ved dimensjonerende 200-årsflom. Flomberegning er utført etter håndbøkene til Statens vegvesen og hydraulisk beregning av bruas kapasitet er utført i HEC-RAS.

Dimensjonerende 200-årsflom for Sundheim bru, inkludert et klimapåslag på 20 % og et usikkerhetspåslag på 10 %, er beregnet til 74,5 m³/s. Det er etablert en hydraulisk modell av nye Sundheim bru med omliggende områder. Modelleringen viser at kapasiteten til brua er tilstrekkelig for en 200-årsflom, da fribordet ved dimensjonerende flom er større enn 0,5 meter.

Brua skal fundamenteres på fjell, og det skal bygges vingemurer i betong samt bevare et tidligere fundament mur. Vingemurene er planlagt ført godt ut mot omsluttende terreng, og erosjonssikkerheten ved brua vurderes som ivaretatt. For å opprettholde tilstrekkelig erosjonssikkerhet over tid, er det nødvendig med jevnlig tilsyn og eventuell utbedring av erosjonssikring ved skader.

5.12. Geoteknikk/geologi

Det er foretatt grunnboringer og utarbeidet geoteknisk rapport for tiltaket.

På grunnlag av vurderinger i foreliggende rapport er det vurdert at utbyggingen er gjennomførbar med hensyn på sikkerhet mot områdeskred, steinsprang, snøskred og flom. Tiltaket ligger innenfor aktsomhetsområde for jord- og flomkred.

Grunnundersøkelser viser at det er grunt til fjell i områder det planlegges å etableres fundamenter til bruen. Lastene fra bruen vil føres til berg og det planlegges å delvis benytte eksisterende fundamenter. Siden bruen vil fundamenteres på berg vurderes bæreevne ikke som et problem. Tilstøtende sikringskonstruksjoner forutsettes fundamenteres på berg.

5.13. Støy

I forbindelse med planarbeidet er det utført støyberegninger. Det er ikke forventet signifikant økning i støynivå som følge av ny bru, på verken fasader eller uteområder.

Grenseverdiene i T-1442/2021 /1/ for endring av veigeometri i forbindelse med nye samferdselsprosjekter anses derfor for å være oppfylt, og det trengs ikke å gjøres tiltak.

Støyberegningen er vedlagt reguleringsaken.

6. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

I alt planarbeid skal det gjøres en ROS-analyse. Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap, DSB, har laget en metode for ROS- i arealplanlegging, og vi ser det som naturlig å følge denne metoden.

DSB sin ROS-analyse bygger på:

- Risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlig for å ivareta samfunnssikkerhet.
- Forhold i omkringliggende områder som kan få konsekvenser for planområdet.
- Endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagt utbygging.
- Risiko- og sårbarhetsforhold i kombinasjon, herunder vurdering av endrede konsekvenser når det legges på klimapåslag for relevante naturforhold.
- Mulige konsekvenser av utbyggingen for omkringliggende områder.
- Vurdering av om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere risiko og sårbarhet, eller om ROS-analysen må følges opp gjennom nærmere kartlegginger.

Beskrivelse av tiltaket

Formålet med planarbeidet er å skifte ut en eldre smal bru på fv.2486. Ny bru blir bredere, men har samme lengde. Eksisterende landkar benyttes, men breddes ved påstøp. Det gjøres noen mindre tiltak for å tilpasse mot eks fylkesveg nord og sør for bua.

Ved bygging av en ny bru må fylkesvegen stenges. Det er antatt en anleggsfase og dermed stengeperiode på en barmarksesong. Omkjøring vil skje via den kommunale vegen Brekkuden, og delvis Høllavegen, og ned på fv. 2476 og ut på E16 ved Røn. Omkjøringsvegen vil bli ca. 10 km.

Fylkesveg 2486 har en trafikkmengde/ÅDT på 900 og en fartsgrense på 80 km/t. Det ligger spredt småhusbebyggelse og gardsbebyggelse langs begge sider av fylkesvegen og det er spredte avkjørsler på strekningen. Fylkesvegen har økt trafikk i ferier, helger og høytider ifbm hyttetraffikk til Vaset.

Kartlegging av mulige risikoforhold

Når man skal jobbe med å avdekke mulige risiko- og sårbarhetsforhold innen planområdet, er det naturlig å ta utgangspunkt i tabell nr. 2 i DSB sin veileder.

KATEGORIER	EKSEMPLER PÅ RISIKO- OG SÅRBARHETSFORHOLD
Naturgitte forhold (inkl. ev. klimapåslag)	Sterk vind Bølger/bølgehøyde Snø/is Frost/tele/sprengkulde Nedbørmangel Store nedbørmengder Stormflo Flom i sjø/vassdrag Urban flom/overvann Havnivåstigning Skred (kvikkleire, jord, stein, fjell, snø), inkludert sekundærvirkninger Erosjon Radon Skog- og lyngbrann
Kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer	<ul style="list-style-type: none"> • Samferdselsårer som vei, jernbane, luftfart og skipsfart. • Infrastrukturer for forsyninger av vann, avløps- og overvannshåndtering, energi, gass og telekommunikasjon. • Tjenester som skoler, barnehager, helseinstitusjoner, nød- og redningstjenester. • Ivaretagelse av sårbare grupper.
Næringsvirksomhet	<ul style="list-style-type: none"> • Samlokalisering i næringsområder. • Virksomheter som forvalter kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer. • Virksomheter som håndterer farlige stoffer, eksplosiver og storulykkevirksomheter. • Damanlegg.
Forhold ved utbyggingsformålet	<ul style="list-style-type: none"> • Om utbyggingen medfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.
Forhold til omkringliggende områder	<ul style="list-style-type: none"> • Om det er risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet. • Om det er forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.
Forhold som påvirker hverandre	<ul style="list-style-type: none"> • Om forholdene over påvirker hverandre, og medfører økt risiko og sårbarhet i planområdet. • Naturgitte forhold og effekt av klimaendringer.

TABELL 2. Eksempler på risiko- og sårbarhetsforhold.

I DSB sin veileder er det i vedlegg nr. 5 en sjekkliste over potensielle uønskede hendelser. Sjekklista samt tabell nr. 2 har vært grunnlaget for vurdering av risikoforhold innen planområdet.

I denne planen er det begrenset med naturgitte risikoelementer. Arbeid med utskifting av bru krever arbeid i nærområde til vann, noe som derimot øker potensielle konfliktpunkter. Når vegen stenges, dvs at det ikke skal være trafikk innen anleggsområde med unntak av et svært begrenset antall husstander, så reduseres den generelle risikoen for ulykker i anleggsområdet. Når vegen stenges vil det kreve omkjøring, noe som medfører potensielle hendelser på omkjøringsveg samt økt responstid for nødetater.

Risiko- og sårbarhetsvurdering av mulig uønskede hendelser

NR.: 1				
«NAVN» UØNSKET HENDELSE: Ulykke ifbm bru og vegarbeidet				
<u>Beskrivelse av uønsket hendelse:</u> Ulykke i arbeidsvarslingsområde. Kan involvere kjørende, myke trafikanter, arbeidere eller anleggsmaskiner.				
OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)	SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED			FORKLARING
ÅRSAKER				
Uoversiktlig i anleggsområdet.. Veggen stenges men det vil måtte være kjøring til bolig osv. Kan forekomme mangler på fysisk sikring.				
EKSISTERENDE BARRIERER				
Vegen stenges for trafikk. Krav om utarbeidelse av arbeidsvarslingsplaner. HMS skal være tema på hvert enkelt byggemøte.				
SÅRBARHETSVURDERING				
Stenging av vegen reduserer sannsynligheten for ulykker. Bruarbeid medfører arbeid over og i tilknytning til vann, noe som øker konsekvensene ved generelle arbeidsulykker hos entreprenør.				
SANNSYNLIGHET	HØY	MIDDELS	LAV	FORKLARING
			X	
<u>Begrunnelse for sannsynlighet:</u> Et anleggsområde uten trafikk reduserer konfliktpunktene.				
KONSEKVENSVURDERING				
	Konsekvenskategorier			
KONSEKVENSTYPER	HØY	MIDDELS	SMÅ	IKKE RELEVANT
Liv og helse		x		
Stabilitet			x	Fjellborringer tilsier fjell.
Materielle verdier			x	Anleggsmaskiner og bruelementer
<u>Samlet begrunnelse av konsekvens:</u> Fravær av trafikk og myke trafikanter tilsier begrenset konsekvens. Arbeid nært et vassdrag øker derimot konsekvensene.				
USIKKERHET			BEGRUNNELSE	
FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET				
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.	
Arbidsvarslingsplaner og HMS på byggemøter.				

NR.: 2						
«NAVN» UØNSKET HENDELSE: Utrasing av masser ved arbeid i jordskråning						
<u>Beskrivelse av uønsket hendelse:</u> Utrasing av jordmasser i eksisterende vegskråninger ifbm bredding/tilpassing til en bredere bru.						
OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)		SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED		FORKLARING		
ÅRSAKER						
Graving og fylling i eks jordskråninger. Deler av skråningene ligger mot elv. Kan medføre ustabilitet. Forsterkes ved nedbør.						
EKSISTERENDE BARRIERER						
Eksisterende skråninger, samt områder for fjell mot elv.						
SÅRBARHETSVURDERING						
Arbeid i jordskråninger har en risiko for utgliding. Må ikke gjøres for bratte/overbelastes. Nærhet til elv øker ustabiliteten.						
SANNSYNLIGHET		HØY	MIDDELS	LAV	FORKLARING	
			x		Generell risiko ved slik type arbeid	
<u>Begrunnelse for sannsynlighet:</u> Det er foretatt grunnborringer og utarbeidet geoteknisk rapport. Mot elv er det kort til fjell. Benyttes slake skråninger. Planområdet ligger i flomsonen til Sundheimselvi. Det er foretatt hydrologiske beregninger og tiltaket tilfredsstillende 200-årsflom inkludert 0,5 m påslag.						
KONSEKVENSVURDERING						
		Konsekvenskategorier				
KONSEKVENSTYPER	HØY	MIDDELS	SMÅ	IKKE RELEVANT		
Liv og helse			x		Personer blir lite trolig berørt.	
Stabilitet		x			Stabilitet i vegskråning.	
Materielle verdier			x		Trolig begrenset omfang.	
<u>Samlet begrunnelse av konsekvens:</u> Dersom det skulle skje en utgliding, vil den trolig være liten i omfang.						
USIKKERHET			BEGRUNNELSE			
Nedbørsforhold			Kraftig regn ved arbeid øker sannsynligheten.			
FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET						
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.			
Oppfølging i anleggsfasen						

NR.: 3				
«NAVN» UØNSKET HENDELSE: Hendelser ifbm omkjøring ved stenging av veg				
<u>Beskrivelse av uønsket hendelse:</u> Økt responstid for nødetaer ved omkjøring, samt eventuelle hendelser på omkjøringsveg grunnet I økt trafikk.				
OM NATURPÅKJENNINGER (TEK 17)	SIKKERHETSKLASSE FLOM/SKRED			FORKLARING
ÅRSAKER				
Kan skje ulykker på omkjøringsvegen grunnet økt trafikk. Nødetaene kan ved hendelser bruke lengere utrykningstid, samt at det kan oppstå misforståelser vedr vegvalg.				
EKSISTERENDE BARRIERER				
Det er muligheter for omkjøring, men det medfører økt kjøreveg.				
SÅRBARHETSVURDERING				
Inntil ca. 10 km økt omkjøring medfører økt responstid for nødetaene.				
SANNSYNLIGHET	HØY	MIDDELS	LAV	FORKLARING
			x	
<u>Begrunnelse for sannsynlighet:</u> Omkjøringsveg har tilstrekkelig kvalitet for å takle økt trafikk. Nødetaer blir informert om stenging av fylkesvegen.				
KONSEKVENSVURDERING				
	Konsekvenskategorier			
KONSEKVENSTYPER	HØY	MIDDELS	SMÅ	IKKE RELEVANT
Liv og helse		X		
Stabilitet				X
Materielle verdier				X
<u>Samlet begrunnelse av konsekvens:</u> Økt responstid for nødetaer kan være kritisk. Eventuelle ulykker på omkjøringsveg vil trolig ha lav konsekvens grunnet lav fart.				
USIKKERHET		BEGRUNNELSE		
Ved ev hendelser på omkjøringsveg vil responstiden øke betydelig.				
FORSLAG TIL TILTAK OG MULIG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGEN OG ANNET				
Tiltak		Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.		
Informasjon til beboere og nødetaer. Samt oppfølging av tilstand på omkjøringsveger.				

Oppsummering av ROS-analysen for planforslaget

Ved arbeid som berører kryssing av elv medfører dette økt risiko for uønskede hendelser. Fylkesvegen vil være stengt i anleggsperioden, og trafikken må gå via omkjøringsveg. Risikoen er i ROS-analysen vurdert som godt ivaretatt og akseptabel.

ROS-analyse av planforslaget er foretatt uten at det er avdekket risikoelementer med særlig alvorlighetsgrad.

Innlandet fylkeskommune har et særskilt fokus på HMS i alle plan- og utbyggingsprosjekter. Det utarbeides SHA-plan, arbeidsvarslingsplaner og HMS er ett tema på hvert enkelt byggemøte med entreprenør. Med disse tiltakene vurderes risikoen i planen som akseptabel.

7. Gjennomføring av regulert tiltak

Tiltaket er prioritert i Handlingsprogram for fylkesveger (2022-2025), med en bevilgning på 24,9 millioner i 2024 og 2025. Det er planlagt bygging i 2025.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for bygging. Før bygging skal det utarbeides en detaljert byggeplan der detaljer mht blant annet teknisk infrastruktur fastlegges.

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for erverv av nødvendige arealer. For de eiendommene der det er behov for å erverve, enten permanent eller midlertidig areal, vil eierne av eiendommene bli kontaktet av en grunnerverver i etterkant av planvedtaket.

Byggeperioden antas å foregå på en barmarksesong. Grunnet de fysiske forholdene på stedet er det svært krevende å få til en midlertidig løsning for fv.2486 i anleggsfasen. I anleggsfasen vil brua og fylkesvegen derfor måtte stenges, og det vil bli omkjøring via lokalt vegnett til fv. 2476. Fra E16 blir da korteste veg via Røn.

Ved bygging har Innlandet fylkeskommune et særskilt fokus på sikkerhet, helse, ytre miljø og arbeidsmiljø (HMS), og det vil bli utarbeidet en SHA-plan(sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) før oppstart av bygging.

8. Innspill til varsel om planoppstart

Nedenfor er det en oppsummering av mottatte innspill ved varsel om oppstart. Hvert av innspillene har vi vurdert og kommentert, vår kommentar er ført med kursiv.

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet kom det inn 5 skriftlige merknader.

Statens vegvesen, den 24.01.2023

Svv ber om at det i planforslaget gjøres rede for hvordan trafikken i planområdet skal gjennomføres for kjørende, gående og syklende i byggeperioden, særlig med tanke på trafikksikkerhet. Utover dette har ikke svv merknader til varsel om oppstart eller planprogram.

IFK sin vurdering av merknaden: Brua og fylkesvegen vil bli stengt i anleggsfasen. Trafikanter må da kjøre rundt via lokalt vegnett og ut på fv. 2476.

NVE, den 30.01.2023

NVE merker seg at det skal gjennomføres en vannlinje- og flomberegning for Sundheimselvi. I NVE Atlas er området ved brua markert som aktsomhetsområde for jord- og flomskred. Vi forutsetter at faren utredes som en del av planprosessen. Ellers ingen spesifikke forhold.

Merknaden har en del generelle anbefalinger fra NVE vedrørende reguleringsplanlegging.

IFK sin vurdering av merknaden: Det er utarbeidet både vannlinjeberegninger og geoteknisk rapport. Flom og faresoner er innarbeidet på plankartet. Brua har god klaring mht 200-årsflom med sikkerhetspåslag.

Griug, den 27.01.2023

Det er lågspent hengekabel med fellesføring fra Telenor i området. Dette må hensyntas eller ombygges på bekostning av utbygger. Kart over el-nettet i området er lagt ved som vedlegg.

IFK sin vurdering av merknaden: Strømnettet er tatt med i planarbeidet. Det vil bli dialog med Griug før utarbeidelse av byggeplaner og strøm blir innarbeidet på byggetegningene.

Kristin Sundheim og Per Arne Magnussen, den 24.01.2023

De er eiere av Sundheim 52/1. De driver melkeproduksjon og har 140 daa dyrka mark på andre siden av brua. Er derfor bekymret for byggeperioden ved stengt bru.

Ved stenging av brua vil det bli 10 km omkjøring en veg, til dyrka mark. Dette er en betydelig økning i forhold til dagens 500 meter. Rett nord for Sundheim er det en gammel avkjørsel fra fv.2486. Avkjørselen har ikke blitt brukt de senere årene, og er ikke egnet for dagens landbruksmaskiner. Dersom avkjørselen/veien hadde blitt oppgradert i en lengde av ca. 125 m så ville tilgangen til dyrka marka være sikret i byggeperioden. Oppgraderingen av adkomsten vil bestå i graving og noe tilkjøring av masser. De håper IFK kan bidra til dette.

Dersom det er av interesse, kan del av dyrka marka stilles til disposisjon ved bygging av brua.

IFK sin vurdering av merknaden: Brua og fylkesvegen vil måtte stenge i anleggsfasen. Foreløpige anslag tilsier at byggeperioden vil omfatte en barmarksesong. Vi har forståelse for de utfordringene en stenging av brua medfører for de berørte, men vi klarer dessverre ikke å gjennomføre tiltaket uten stenging. Vi har befart ovennevnte tidligere avkjørsel/traktorveg. Foreløpige vurderinger tilsier at det kan være muligheter for å benytte denne i anleggsfasen. Før bygging vil det bli foretatt en befaring med grunneier og byggeleder/grunnerer. Eventuelle tiltak på avkjørselen, samt hvem som skal gjennomføre og bekoste eventuelle tiltak, vil bli tatt opp på befaringen.

IFK, den 01.02.2023

Plan: Dersom tiltaket kan medføre virkninger som vil vesentlige virkninger for miljø- og samfunn, så støttes kommunen sin vurdering om at det kan være fornuftig med utarbeidelse av planprogram for reguleringsplanen.

Kulturminner: IFK har ikke kjennskap til at planen vil komme i berøring med kulturminner. Ber om at følgende innarbeides som en retningslinje i reguleringsbestemmelsene «Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på 5 meter, jf. lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Innlandet fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette.»

Normalt vil vi anbefale at kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap innarbeides som et eget utredningsteam i planprogrammet. Kulturminnehensynet i denne planen virker dermed å være begrenset, og forslagstiller/kommunen må vurdere om det er behov for et slikt utredningstema.

Elv/fisk: Sundheim bru krysser Sundheimselvi ca. 500 meter oppstrøms Strondafjorden. Elveløpet med sideareal ned til brua er registrert som naturtype Bekkekløft med bergvegg med verdi svært viktig – A, grunnet forekomst av flere truede arter. Samme lokalitet er registrert som fossepåvirket berg med høy kvalitet. Sundheimselvi er også gyte- og oppvekstområde for ørret fra Strondafjorden opp til Sundheimsfossen. IFK minner om at det er nødvendig med en behandling etter lakse- og innlandsfiskeoven, i de tilfeller vannstrengen blir berørt av arbeidene.

IFK sin vurdering av merknaden: Ønsket tekst vil bli innarbeidet i reguleringsbestemmelsene. Planprogrammet ble vedtatt uten kulturminnehensyn som særskilt tema. Ny bru fundamenteres på eksisterende landkar, men det må til noe bredding av landkar samt vingemur. Det skal være ingen eller svært begrensede tiltak i elva. Ved eventuelle tiltak i elva vil det bli omsøkt iht regelverk. Det er utarbeidet et eget notat vedr miljøforholdene.

Innspill mottatt etter innspillsfristen den 30.01.2023

Yngve Ask, datert den 29.01.2023 men stemplet mottatt hos IFK den 10.02.2023.

Ask er eier av Panoramavegen 207. Ask viser til møte på «åpent kontor» der han fikk inntrykk av at deres avkjørsel var den største utfordringen mht utskifting av brua.

I planprogrammet står det at det skal tilstrebes god tilpasning til tilgrensende avkjørslar, og Ask stiller spørsmål om hvor godt dette gjøres kun ved å gjøre brua og veggen bredere.

Ask har forståelse for at IFK ikke ønsker å ekspropriere nabohuset, Panoramavegen 205, selv om Ask mener det fremstår mest hensiktsmessig både økonomisk og praktisk. Ask forslår endret adkomst til Panoramavegen 205 og 207, nord for boligeiendommen Panoramavegen 205. Fordelene med ny adkomstløsning er:

- Fremdeles felles adkomst for Panoramavegen 205 og 207.
- Adkomsten kan brukes i hele byggeperioden. Ask er avhengig av å ha tilgang til sin eiendom i hele byggeperioden.
- Man trenger ikke ta hensyn til eks adkomst når ny bru skal bygges.

IFK sin vurdering av merknaden: I alle prosjektene til IFK så prøver vi i størst mulig grad å unngå eiendomsinngrep og innløsning av bygg. Innløsning av bolighus er et betydelig tiltak, som vi noen prosjekter ikke klarer å unngå. I dette tilfellet klarer vi å opprettholde både boligen og adkomsten, og det er derfor ikke grunnlag for innløsning av Panoramavegen 205.

Eksisterende adkomst til Panoramavegen 205 og 207 er bratt og ligger tett inntil brua. Ny bru blir forskjøvet noe oppstrøms, dvs at breddingen kommet på motsatt side ifht boligadkomsten. Dette medfører at fylkesvegen blir bredere ved adkomsten, og det blir dermed noe mere plass i selve avkjørselen. I prosjektet har vi hatt fokus på å ikke løfte fylkesvegen, da dette ville forverre situasjonen for adkomsten. I planforslaget er høyden på fylkesvegen beholdt og etter vår vurdering er adkomstforholdene bedret med ny løsning.

Ask sin foreslåtte adkomstløsning nord for Panoramavegen 205 vil beslaglegge dyrka mark. I tillegg vil den komme svært nærme boligen Panoramavegen 205. Det vil også måtte gjøres betydelige terrengtiltak for å sikre stigningsforhold og vinkelrett påkjøring mot fylkesvegen. Når vi klarer å beholde eksisterende adkomst ved bygging av ny bru, så ønsker vi ikke å legge om avkjørselen.



Innlandet
fylkeskommune