

Nord-Aurdal kommune
Utvalgssak

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.	Saksbehandler
Kommunestyret	19.12.2013	095/13	steir

Kommunedelplan for E 16, Fagernes - Hande

Vedlegg:

Dok. dato	Tittel	Dok.ID
09.12.2013	Kommunedelplan Fagernes - Hande.pdf	109202
09.12.2013	Konsekvensutredning.pdf	109203
09.12.2013	Merknadsrapport.pdf	109204
09.12.2013	Notat alternativ Røn nord - sør.pdf	109205
09.12.2013	Planbestemmelser til KDP for E16 Fagernes - Hande.pdf	109206
11.12.2013	Merknader.pdf	109273

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
1	I	07.02.2013	Statens vegvesen Region Øst	E16 Fagernes-Hande
3	I	15.03.2013	Stamvegutvalget	Stamvegutvalget - Høringsuttalelse om E16 Fagernes - Hande
4	I	21.03.2013	Fagernes Vel	Fagernes Vel - Planlagt veg-trasè E 16 gjennom Fagernes
5	I	22.03.2013	Øystre Slidre kommune	Øystre Slidre kommune - Kommunedelplan til off. ettersyn E16 Fagernes til Hande
6	I	04.04.2013	Vestre Slidre kommune	Vestre Slidre kommune - Uttale ang kommunedelplan for E16 Fagernes - Hande

7	I	08.04.2013	Oppland fylkeskommune	Oppland fylkeskommune - Møtereferat vedr. kommunedelplan for E16 Fagernes - Hande
9	I	09.04.2013	Oppland Fylkeskommune	Oppland fylkeskommune - flere rettelser - Møtereferat vedr. kommunedelplan for E16 Fagernes - Hande
8	U	11.04.2013	Statens vegvesen; Fylkesmannen i Oppland; Oppland fylkeskommune; Øystre Slidre kommune; Vestre Slidre kommune; Stamvegutvalget	Kommunedelplan for E 16 mellom Fagernes og Hande, merknad fra Nord-Aurdal kommune
10	I	21.04.2013	Oppland fylkeskommune	Oppland fylkeskommune - Saksprotokoll vedr. E16 Fagernes - Hande
11	I	24.04.2013	Fylkesmannen i Oppland	Fylkesmannen i Oppland - Kommunedelplan E16 Fagernes - Hande - Høring
12	I	02.12.2013	Statens vegvesen	E16 Fagernes - Hande: Oversendelse av plan til sluttbehandling i kommunene

Øvrige plandokumenter er tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmeside:

www.vegvesen.no/vegprosjekter/e16fagerneshande

Saksopplysninger:

Teksten nedenfor er i hovedsak identisk med sammendrag av kommunedelplanens beskrivelse, utarbeidet av Statens vegvesen.

Bakgrunn, mål og organisering

Stortinget vedtok siste gang i 1992 at E16 over Filefjell og Lærdal er stamvegen mellom Oslo (Sandvika) og Bergen. Prosjektet er prioritert i Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019.

Det forutsettes at prosjektet skal delfinansieres via bompenger.

E16 gjennom Valdres har en relativt dårlig standard, mye randbebyggelse og blandet trafikk. Vegen er ulykkesbelastet og har dårlig framkommelighet på dager med stor utfart. E16 er en av hovedvegene mellom Oslo og Bergen, men også hovedpulsåren gjennom Valdres.

Ifølge Nasjonal Transportplan 2010-2019 er det behov for å oppgradere infrastrukturen i korridoren for å skape vekst i næringslivet og utvikle levedyktige bo- og arbeidsregioner. E16

er den ruten mellom øst og vest som har best regularitet vinterstid. Veggen skal sikres som vinteråpen veg mellom Oslo og Bergen.

Statens vegvesen utarbeidet i 2010/2011 en konseptvalgutredning (KVU) for E16 mellom Bjørge og Øye. Denne rapporten konkluderer med at det er stort behov for å bygge ut E16 fra Bjørge til Øye.

Planområdet strekker seg fra Fagernes i sydøst til Hande i nordvest. Den aktuelle strekningen er i dag ca. 19 km lang, hvorav ca. 11,5 km er i Nord-Aurdal kommune og ca. 7,5 km i Vestre-Slidre kommune.

Målene for prosjektet bygger på samfunnsmålene og effektmålene fra den overordnede KVUrapporten.

Samfunnsmål er at strekningen E16 Fagernes syd - Hande skal utvikles til en forutsigbar, sikker og effektiv transportåre mellom Øst- og Vestlandet og skal bidra positivt til bosetting og næringsliv i Valdres. Effektmålene er lavere transportkostnader for næringslivet og gjennomgangsreisende, flere syklist og gående langs strekningen og god tilknytning til Fagernes som by- og regionsenter.

Statens vegvesen region øst ved Plan og trafikk Oppland er prosjekteier og har prosjektansvaret. Prosjektleder har vært Knut Westerbø. Nord-Aurdal og Vestre Slidre kommuner er planmyndighet og vil være ansvarlige myndigheter i forbindelse med behandling av planforslagene.

Silingsprosess

I de innledende arbeider ble det gjennomført en forenklet vurdering med etterfølgende siling for å redusere antall alternativer som skulle gjennom en komplett konsekvensutredning.

Alt.2A Ulnes nord

Det ble anbefalt å gå videre med det alternativet som vi har kalt Ulnes. De største fordelene ved denne varianten vil være kortest total reiselengde, mindre inngrep i dyrka mark og bebyggelse og mindre ulemper for nærmiljø og landskap.

Alt.2AB Røn nord

Det ble anbefalt å gå videre med det alternativet som blir kalt Røn nord. Denne løsningen vil få en kortere tunnel og medføre færre konflikter med eksisterende bebyggelse, dyrka mark og landskap.

Alt.2B Hande

Det anbefales å gå videre med alternativ 2B, kort tunnel til Hande. De største fordelene ved variant kort tunnel vil være lavere kostnader til bygging og drift av tunnelen, samt bedre reiseopplevelse og mindre behov for massedeponi.

Kryssing av Neselve

Det ble anbefalt å gå videre med den nordre kryssingen av Neselve ved Hunkevike. Det er spesielt forholdet til nærmiljø og friluftsliv som gir det søndre alternativet dårligst vurdering. Her ville trafikken komme ned til bebyggelsen langs Skrautvålvegen og flere boliger måtte innløses. Man ville få støy og ulemper i nærmiljøet. Den nordre varianten vurderes også som bedre vegteknisk med bedre siktforhold i kryss og enklere opparbeidelse av sideveger.

Alt.2 grønn, varianter med kort tunnel eller daglinje i Fagernes.

Støy langs en eventuell daglinje vil bli en stor ulempe for nærmiljø og friluftsliv. Løsningen ville medføre innløsning av mange eiendommer i et attraktivt område av byen. Det ble derfor anbefalt å sile bort alternativet med daglinje.

Alt.3, variant rød eller gul i Fagernes

Det ble anbefalt å gå videre med alternativ rød som er relativt lik alternativ gul.

Alt.1 svart, eksisterende veg og alt.4 oransje var ikke gjenstand for siling.

Planer og premisser

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR)

Disse retningslinjene gir overordnede føringer for planarbeidet. Viktige prinsipper er at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk og effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkutvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen og man skal sikte mot å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Naturmangfoldloven

Denne loven krever at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Kommunale planer

Nord-Aurdal kommune vedtok i 2009 en revisjon av kommuneplanens arealdel, delplan for bygdene. Denne planen viser en mulig trase for E16, men denne traseen er ikke juridisk bindende.

Vestre Slidre kommune vedtok kommuneplanens arealdel i 2003, der det bl.a. er inntegnet et alternativ for omlegging av E16 utenom Røn som går langs Strandefjorden. Vestre Slidre

kommune har fått utarbeidet en reguleringsplan som omfatter vegutbedring tilnærmet fra grense mot Nord- Aurdal og gjennom Røn sentrum. Denne reguleringsplanen ble egengodkjent i 2003, og gjelder i dag.

Reguleringsplanen for Fagernes sentrum fra 1988 viser en alternativ trase for E16 gjennom sentrum, men denne traseen er ikke juridisk bindende i dag, og heller ikke lenger aktuell.

Bruk av tunneler

Tunneler er et svært dyrt vegelement både å bygge, drifte og vedlikeholde. Ved hendelser i tunneler vil vegen bli stengt for all trafikk. Det må derfor finnes omkjøringsmuligheter som man kan lede trafikken over på ved normalt vedlikehold og dersom ulykker skulle inntreffe.

Byggekostnadene er ofte mer en dobbelt så høye for en tunnel i forhold til veg i dagen og driftskostnadene for tunneler er mellom 6 og 10 ganger så høye. Statens vegvesen søker derfor å finne løsninger som unngår flest mulig tunneler eller gjør disse så korte som mulig. Statens vegvesen vil vurdere å varsle innsigelse til bruk av tunneler dersom det etter etatens mening finnes gode alternativer.

Dagens situasjon

Nord-Aurdal kommune er en utpreget turistkommune, noe som medfører store variasjoner i trafikkmengder i løpet av året. Primærnæringene og varehandel, hotell- og restaurantnæringen er viktige næringer i Valdres. Overnattingsbedrifter finnes i kombinasjon med et stort antall private hytter.

Fagernes er et viktig senter for handel og tjenesteyting og et viktig knutepunkt for kommunikasjon til Oslo, Gol, Gudbrandsdalen, Jotunheimen og Vestlandet.

E16 gjennom Valdres har også stor betydning for godstransport, både regional og for transport til Vestlandet. Langtransport av gods antas hovedsakelig å skje via andre veger eller med tog. Deler av strekningen har hatt forhøyet ulykkesrisiko.

Ny E16 gjennom Fagernes

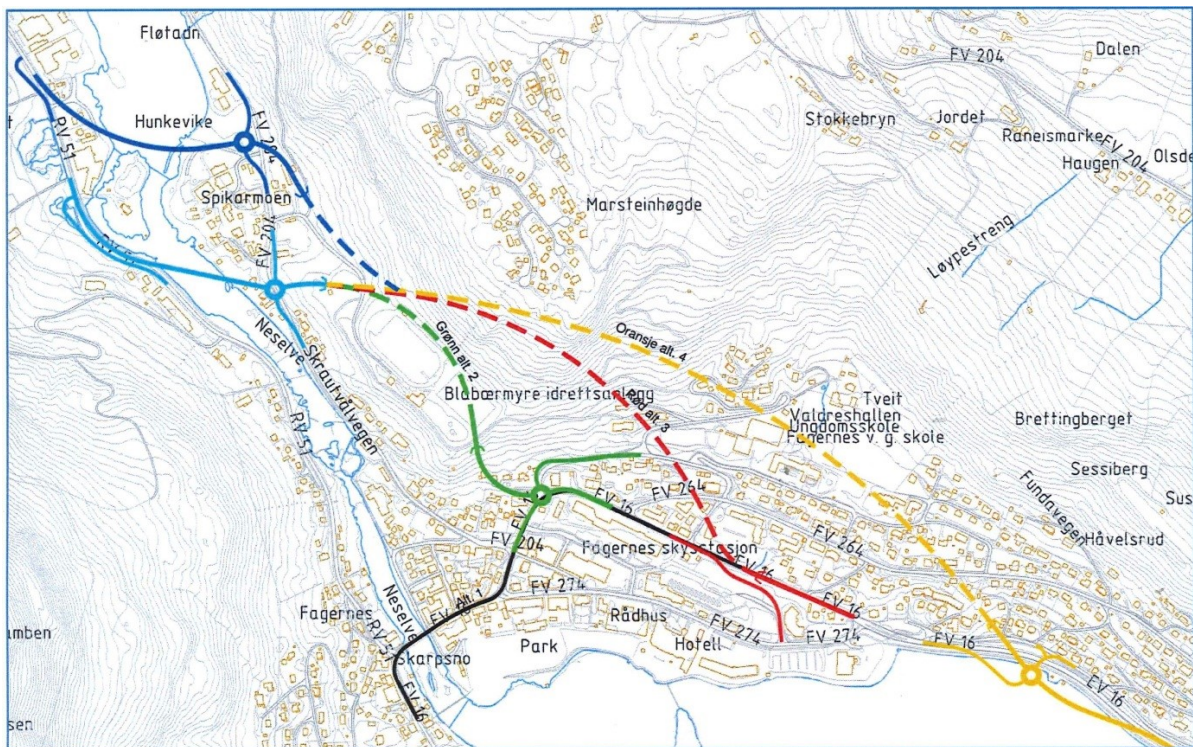
Alt. 1 svart følger dagens veg gjennom Fagernes

Alt. 2 grønn vil få en tunnel som begynner i nærheten av Shellstasjonen ved Tveitavegen. Dette alternativet får den korteste tunnelen på totalt ca. 450 meter.

Alt. 3 rød får en ca. 1025 m lang tunnel som starter med en relativt lang betongtunnel under deler av bebyggelsen og fortsetter videre i fjelltunnel fra et punkt mellom Tveitavegen og Garlivegen.

Alt.4 oransje får et annet utløp lenger øst for sentrum i nærheten av Bakkevegen. Denne tunnelen vil bli ca. 1450 m lang.

Alle tunnelalternativene har samme utløp ved Neselve og bru over elva ved Hunkevike.



Oversiktskart Fagernes sentrum

Ny E16 Fagernes nord - Hande

Alt.1 oppgradering av eksisterende E16: Det anbefales dimensjonerende fart på 50 km/t på de første

700 m ut av Fagernes sentrum. Gjennom Røn anbefales vegklasse S1 med separat gang- og sykkelveg og dimensjonerende fart på 60 km/t.. Ellers på strekningen bygges ny veg med dimensjonerende fart på 70 eller 80 km/t. Samlet lengde på E16 mellom Fagernes øst og Hande vil bli

ca. 19770 m.

Alt.2A Ulnes: Gjennom Røn anbefales vegklasse S1 med separat gang- og sykkelveg og dimensjonerende fart på 60 km/t. Ellers på strekningen bygges ny veg med dimensjonerende fart på

80 km/t. Tunnelen vil bli ca. 5450 m lang. Samlet lengde på E16 mellom Fagernes øst og Hande vil bli

ca. 17300 m.

Alt.2AB Røn: På hele strekningen bygges ny veg med dimensjonerende fart på 80 eller 90 km/t.

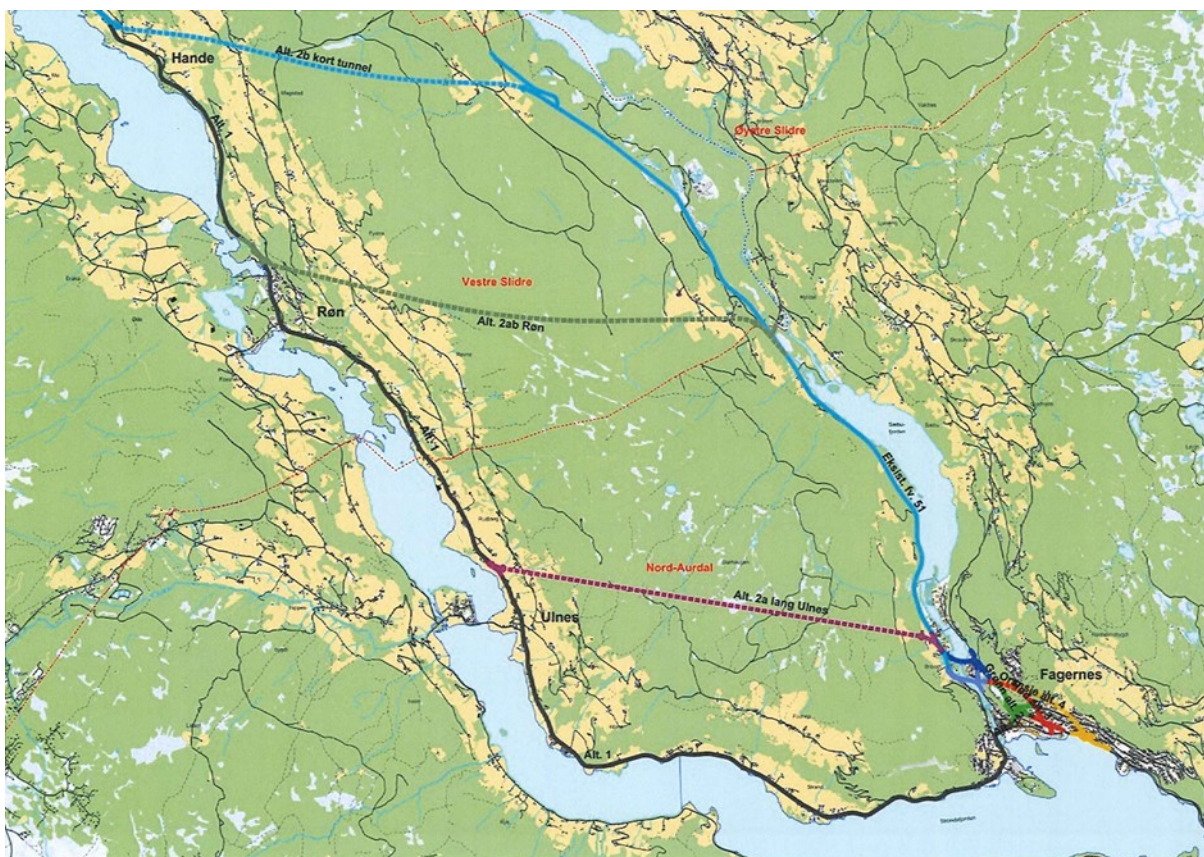
Løsningen omfatter ca. 5500 m ombygging av eksisterende fv51 og ca. 3900 m ombygging av eksisterende E16 nord for Røn. Tunnelen vil bli ca. 6470 m lang. Samlet lengde på E16 mellom

Fagernes øst og Hande vil bli ca. 17720 m.

Alt.2B Hande: På hele strekningen bygges ny veg med dimensjonerende fart på 80 eller 90 km/t.

Løsningen omfatter ca. 5600 m ombygging av eksisterende fv51 og ca. 4650 m ny veg til Plassane.

Tunnelen vil bli ca. 5350 m lang. Samlet lengde på E16 mellom Fagernes øst og Hande vil bli ca. 17400 m.



Oversikt Fagernes – Hande

Behov for utbedringer av dagens trase

Der E16 legges om må eksisterende veg opprettholdes som lokalveg for de som bor og ferdes langs vegen. Vegen må også kunne benyttes som beredskapsveg ved stenging av tunnelen. Det anbefales at avlastet vegnett klassifiseres som samleveg klasse Sa3 med vegbredde på 6,5 m, inkludert 0,5 m skulder på hver side.

Etappevis utbygging

Alt. 1 egner seg best til etappevis utbygging og det er stor fleksibilitet med hensyn til rekkefølge og størrelsen på de enkelte fasene.

I alt. 2A Ulnes vil man kunne få god effekt ved å bygge ny tunnel mellom Breiset og Ulnes. Dette anlegget kan også være en god løsning om man ikke fullfører de etterfølgende fasene.

Alt.2AB Røn vil kunne få god effekt av å bygge den nye tunnelen. Dette anlegget kan også være en god løsning om man ikke fullfører de etterfølgende fasene.

Alt.2B Hande vil måtte gjennomføre en vesentlig større etappe før man får noen nytte av tiltaket.

Prissatte konsekvenser

Støy

Alt. 1 gir mest støybelastning både i Fagernes sentrum og langs hele E16-strekningen mellom Fagernes og Hande. Alt. 2A Ulnes, 2AB Røn og 2B Hande ser ut til å gi nokså lik støybelastning mellom Fagernes og Hande, med et unntak for alt. 2AB som vil gi minst støy i de tettbygde strøkene ved Ulnes og Røn. Alternativene 2A, 2AB og 2B gir nokså lik støybelastning i sentrumskjernen i Fagernes

Massebalanse og massedeponier

Aktuelle områder for overskuddsmasser kan være utfylling i Veslefjorden i Strøndafjorden. Som alternativer til utfylling i fjorden vurderes å deponere masse til opparbeidelse av industriområdet på Rogndokken. Det vil også være aktuelt å benytte masse til forming av terrenget på siden av det nye veganlegget. Det kan være aktuelt å slake ut sideterrenget for å få en bedre tilpasning til landskapet og redusere forbruket av dyrka mark.

Effektberegninger

Sammenligning av beregningsresultater viser at alternativ 1 gir best netto nytte, hovedsakelig på grunn av vesentlig lavere investeringskostnad. Alternativ 2A gir mest igjen per investert krone sammenlignet med de andre alternativene (netto nytte per budsjettkrone), med høyest trafikantnytte.

Alternativ 1 gir klart minst nytte for trafikantene, hovedsakelig på grunn av at de andre alternativene gir en del kortere reisevei. Alle konseptene vil gi reduserte tidskostnader og vesentlig ulykkes reduksjon.

Alternativ 2A Ulnes gir flest fordeler for transportbrukerne. Den viktigste egenskapen med 2A er at man får mest trafikk inn på den nye vegforbindelsen og flest trafikanter vil derfor ha nytten av å benytte den nye vegen. Her kommer alternativ 1 dårligst ut og det skyldes i første rekke at man får en lengre reiseveg enn i de andre alternativene.

Alternativ 1 vil få lavest kostnader til bygging og drift. Dette er et veganlegg i dagen, som vil bli billigere å bygge og har lavere vedlikeholdskostnader enn de alternativene som inneholder tunnel.

Samlet sett vil alternativ 1 være det alternativet som får minst negativ nytte og således vurderes som best.

Tabell 1 Resultater av effektberegningene - alle tall i mill NOK

	Alt 1 utbedring hele vegen	2A Ulnes +alt 3 rød	2AB Røn +alt 3 rød	2B Hande+ alt 3 rød	2AB Røn +alt 2 grønn	2AB Røn +alt. 4 oransje
Transportbrukere	365	1233	977	985	926	957
Operatører	-1	-9	2	6	1	2
Det offentlige	1315	2125	2120	2207	1933	2150
Samfunnet for øvrig	-20	-176	-163	-292	-122	-180
Netto nytte	-971	-1077	-1305	-1508	-1127	-1371

Ikke prissatte konsekvenser

Kapitlet omfatter de ikke-prissatte konsekvensene som skal utredes i henhold til planprogrammet. Utredningsmetoden er beskrevet i Statens vegvesens Håndbok 140. Konsekvensen vurderes ut fra å sammenholde verdi og omfang og gi det en karakter etter gitt skala.

Skalaen er nidelt og spenner fra karakteren meget stor positiv (+ + + +) til meget stor negativ konsekvens (- - - -).

Vurdering av konsekvenser gjennom Fagernes

Landskap: Alt. 2, grønn vurderes som best i forhold til landskapsbilde og bybilde. Alt. 1 vil sammen med alt 2 grønn gi den beste reiseopplevelsen gjennom sentrum på grunn av lengst dagstrekninger.

Nærmiljø og friluftsliv: Alt.3 rød og alt. 4 oransje er vurdert tilnærmet like, men alt. 3 rød er rangert foran alt. 4 oransje fordi alt. 4 oransje ventes å få mest gjenværende trafikk i sentrum. Alt. 1 er rangert lavest fordi gjennomgangstrafikken vil opprettholde E16 sin barrierevirkning.

Naturmiljø: Alt. 1, alt. 2 grønn og alt. 3 rød vil ikke forringe naturverdier i Fagernes sentrum, men kan ha negativ konsekvens ved anleggsarbeider ved Neselve.

Alt. 4 oransje kan påvirke vannmiljø og bunnforhold ved en utfylling i Stondefjorden, i tillegg til konsekvenser ved anleggsgjennomføringen ved Neselve. Alt.4 kommer derfor dårligst ut for tema naturmiljø. Liten negativ konsekvens (-).

Kulturmiljø/kulturminner: Alt. 1 vil ha ubetydelig konsekvens (0). Alt. 2 grønn, 3 rød og 4 oransje vil være positiv for kulturmiljøet på grunn av mindre trafikk i sentrum. Ubetydelig / liten positiv konsekvens (0/+)

Naturressurser: Alt. 1 gjennom sentrum er vurdert til ikke å ha noen konsekvenser for naturressurser. Alt.2 grønn, 3 rød og 4 oransje beslaglegger noe skog ved nordlige tunnelportal og elvekryssingen.

Dyrka mark: Beslaglegges ved Breiset/Nørdre Breiset i forbindelse med kryss med dagens fv. 51. Middels negativ konsekvens (- -)

Risiko og sårbarhet: Det er identifisert eventuelle hensynssoner over betongkulvert i sentrum i alt. 3 rød, i forhold til planer om å bygge av helsetun mv. på disse arealene. Liten negativ konsekvens (-)

Regionale virkninger: Alt. 1 i dagens trase vil ha samme tilknytning til Fagernes som i dag.

Næringsliv: Næringsliv, handelsstand og kundegrunnlaget påvirkes ikke. Det antas at alt. 2 grønn ikke vil påvirke næringslivet og handelsstanden i vesentlig grad, men kan gi bedre forhold i nedre deler av sentrum slik at dette området fremstår som mer attraktivt enn i dag. Liten positiv konsekvens (+)

Trafikkforhold: Trafikkforholdene i alt. 3 rød vil bli bedre gjennom de lokale gatene i sentrum. Adkomsten fra hovedvegen vil bli omtrent som i dag. Det antas at dette vil påvirke næringslivet og handelsstanden i positiv retning ved at det blir mer attraktivt å besøke stedet. Middels positiv konsekvens (++)

I alt. 4 oransje vil trafikkforholdene bli bedre ved at en del av trafikken ledes over i den nye tunnelen. Adkomsten fra hovedvegen vil bli noe lengre og gjør at flere vil reise forbi uten å stoppe. Det er to forhold som antas å trekke i hver sin retning, og det er derfor grunn til å tro at resultatet vil bli omtrent som i dag. Ingen konsekvens (0).

Tabell 2 samletabell for Fagernes sentrum

	Alt. 1	Alt. 2 grønn	Alt. 3 rød	Alt. 4 oransje
Landskap	+	+/+++	+	+
Nærmiljø/friluftsliv	0	++/+++	+++	+++
Naturmiljø	0/-	0/-	0/-	-
Kultur/kulturminner	0	0/+	0/+	0/+

Naturressurser	0	--	--	--
Risiko og sårbarhet	0	0	-	0

Vurdering av konsekvenser mellom Fagernes og Hande

Landskap:

Alt. 2AB Røn vurderes som best i forhold til landskap. Reiseopplevelsen langs med Sæbufjorden vil være meget god, og man har god utsikt til kulturlandskapet på østsiden av fjorden, men tunnel vil være negativt for reiseopplevelsen. Veganlegget vil være godt forankret i landskapet. Liten negativ konsekvens (-).

Alt. 2B Hande vil virke negativt på reiseopplevelsen, men alternativet vil være mindre synlig på grunn av vegetasjon. Man vil få en god opplevelse av landskapet i hver ende av tunnelen. Middels negativ konsekvens (- -).

Alt. 2A Ulnes vil føre til mange uheldige inngrep i terrenget, nærføring til gårdsbruk og kirker og inngrep enkelte eiendommer. Ulempene vil bli mindre omfattende enn i alt.1. Det vil bli mindre god reiseopplevelse på grunn av tunnel. Middels negativ konsekvens (- -)

Alt. 1 innebærer en rekke uheldige inngrep i landskapet, med høye skjæringer og fyllinger. Det vil gi den beste reiseopplevelsen siden dette alternativet har den lengste dagstrekningen. Middels negativ konsekvens (- -).

Nærmiljø og friluftsliv

Alt. 2AB Røn er vurdert som best, da dette alternativet vil redusere barrierevirkningen av dagens E16 langs Strøndafjorden (+/++).

Alt. 2A Ulnes med tunnel fra Breiset til nord for Ulnes vurderes å ha en liten positiv konsekvens og derfor rangert som nummer to. Man vil i dette alternativet få redusert barrierevirkning på den nedklassifiserte delen av dagens E16 mellom Fagernes og Ulnes betraktelig, mens barrierevirkningen av ny og utbedret E16 fra tunnelportalen og nordover vil forsterkes (+).

Alt. 2B Hande vil bedre forholdene langs dagens E16 fram til Hande. Det er likevel knyttet noe usikkerhet til hvor mye trafikken på dagens E16 vil reduseres. Dette alternativet vil også gi veg gjennom områder hvor det i dag ikke er bilveg og som i dag benyttes til friluftsliv. (+).

Alt. 1 vil i stor grad vil forsterke barrierevirkningen mot både Strøndafjorden og Slidrefjorden, samt mellom bebyggelsen i grendene langs traseen (-/- -).

Naturmiljø

Alt. 2AB Røn vurderes som best, men medfører inngrep i naturmiljøet ved Rantrudberget og deltaområde ved Sæbufjorden nord. Ved Røn vil tiltaket trolig ikke medføre fragmentering av

verdifullt viltområde, men ligger nær beite- og yngleområder i øst og vest. Samlet konsekvensutredning for alt.2AB Røn: Liten negativ konsekvens (-)

Alt. 2A Ulnes: På strekningen fra Ulnes til Hande har alternativet samme konsekvens som tilsvarende strekning i alt. 1. Liten til middels negativ konsekvens (-/- -).

Alt. 1 kan medføre inngrep i naturtyper av lokal viktighet, samt yngleområde for fugl på rødlista sør for Ulnes. Mellom kommunegrensa og Røn sør kan tiltaket påvirke naturtyper ved Kvåle. Tiltaket vil berøre lokalitet vurdert som svært viktig ved Reie og ved Midtre Hande. Middels negativ konsekvens (- -).

Alt. 2B Hande øst for åsen berører beiteområder for elg og rådyr, leveområde for storfugl, samt tjern med småsalamander. Middels negativ konsekvens (- -).

Kulturmiljø/kulturminner

Samlet sett er alt. 2AB Røn det alternativet som vil ha minst negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø. 2AB Hande vil ha konsekvens for 16 av kulturmiljøene i tiltaksområdet, positiv konsekvens for 7 kulturmiljø og negativ konsekvens for 2 kulturmiljø.. Ubetydelig / liten negativ konsekvens (0/-).

Alt. 2A Ulnes vil ha konsekvens for 13 av kulturmiljøene i tiltaksområdet, negativ konsekvens for 4 og positiv konsekvens for 4 av kulturmiljøene. Dette alternativet vil ha liten positiv konsekvens for kulturmiljøet ved Ulnes, pga. tunnel som vil lede trafikk utenom kulturmiljøet. Liten negativ konsekvens (-).

Alt. 2B Hande vil ha konsekvens for 14 av kulturmiljøene, positiv konsekvens for 8 og negativ konsekvens for 4. Som det eneste av de fire alternativene, vil dette bare ha positiv konsekvens for kulturmiljøene langs E16 på østsiden av Strøndafjorden. Liten/ middels negativ konsekvens (-/- -).

Alt. 1 vil gå gjennom det sentrale gårds- og bosetningsområdet langs østsiden av Strøndafjorden, og vil berøre flest områder med kjente kulturminner. 16 av kulturmiljøene på strekningen Fagernes - Hande ligger ved eller i nærheten av E16, og Alt.1 vil ha negativ konsekvens for 8 av disse. Middels negativ konsekvens (- -).

Naturressurser

Alt. 2AB Røn og 2B Hande vil få minst negativ betydning.

Alt. 2AB Røn vil medføre et beregnet beslag på ca. 80 da fulldyrka mark og ca. 270 da skog, samt noe innmarksbeite. Dyrka mark berøres både på strekninger i øst og ved tunnelportal og kryss med dagens E16 i vest. På strekningen fra Røn til Hande har alternativet samme omfang som tilsvarende strekning i alt. 1. Middels negativ konsekvens (- -)

Alt. 2B Hande vil medføre et beregnet beslag på ca. 50 da fulldyrka mark og ca. 380 da skog, samt noe innmarksbeite. Dyrka mark berøres både i øst og i portalområde og område for kryss med dagens E16 i vest. Middels negativ konsekvens (- -)

Alt. 2A Ulnes vil medføre et beregnet beslag på ca. 170 da fulldyrka mark og ca.210 da skog. Dyrka mark berøres både på Breiset og Nørdre Breiset i øst og ved portal og dagsone ved Ulnes i vest. På strekningen fra Ulnes til Hande har alternativet samme omfang som tilsvarende strekning i alt. 1. Stor negativ konsekvens (- - -)

Alt. 1 vil medføre et beregnet beslag på ca. 240 da fulldyrka mark og ca. 260 da skog, i tillegg til mindre arealer overflatedyrka og beite. Stor negativ konsekvens (- - -)

Risiko og sårbarhet

ROS analysen konkluderer med det ikke er noen spesielle samfunnsikkerhetsforhold som vil være utslagsgivende i forhold til valg av alternativ. De viktigste forskjellene er antagelig skredfaren og dybdeforhold i Strøndafjorden for alt.1 og eventuelle hensynssoner over betongkulvert i sentrum i Alt.3 rød, i forhold til planer om å bygge helsetun mv. på disse arealene. Ut over dette er det bare noen minimale forskjeller som ikke vil påvirke utfallet av valg av alternativ.

Næringsliv

Alt. 1 For eksisterende næringsliv som i stor grad består av transportkrevende foretak vil en oppgradering av E16 være positivt med tanke på reisetid og transportkostnader. Fortsatt E16 gjennom tettstedene kan også gi næringslivet en forutsigbarhet i forhold til utvikling av eksisterende foretak og nyetableringer. Fremtidige næringsareal avsatt i kommuneplanen vil få lett tilgang til E16. Løsningen gir også en forutsigbarhet i forhold til fremtidig bosetting i tettstedene Ulnes og Røn.

Alt. 2A Ulnes Overnattingsforetak og butikker ved Strøndafjorden og Tyinvegen mellom Fagernes og Ulnes mister nærhet til E16, og det tilfeldige kundegrunnlaget.

Alt. 2AB Røn vil bidra til at næringsarealene på Breiset og Storebrøtin, vil få god lokalisering inntil ny E16. Dette er gunstig for næringslivet med henblikk på nyetableringer, slik som det ligger inne i kommuneplanen for Vestre Slidre. Fagernes regionsenter er også tjent med sentrumsnære næringsstomter. Overnattingsforetak og butikker ved Strøndafjorden og Tyinvegen mellom Fagernes og Ulnes mister nærhet til E16, og det tilfeldige kundegrunnlaget. Røn butikksenter og bensinstasjonen kan miste noe av kundegrunnlaget ved at gjennomgangstrafikken forsvinner.

Alt. 2B Hande vil være raskest og mest effektiv for langtransportforetak. Veggen legges helt utenom tettstedene Ulnes og Røn. Nye foretak innen industri, produksjon og handel som er avhengig av å transportere varer og tjenester vil erfaringsmessig lokalisere seg i tilknytning til hovedvegen. Overnattingsforetak og butikker ved Strøndafjorden og Tyinvegen mellom Fagernes og Ulnes, samt dagligvarehandelen i Ulnes mister nærhet til E16, og det tilfeldige kundegrunnlaget.

Samletabell Fagernes - Hande

	Alt.1	Alt.2A Ulnes	Alt.2AB Røn	Alt.2BHande
Landskap	--	--	-	--
Nærmiljø/friluftsliv	-/-	+	+/++	+
Naturmiljø	--	-/-	-	-/-
Kultur/kulturminner	--	-	0/-	-/-
Naturressurser	---	---	--	--
Risiko og sårbarhet	--	0	0	0

Anbefaling

Den samfunnsmessige analysen viser at ingen av de utredede alternativene for ny E16 Fagernes – Hande samlet sett er samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer. Målet om lavere transportkostnader og en bedre veg mellom landsdelene, samt styrking av Valdres generelt og Fagernes spesielt tilsier likevel at prosjektet bør gjennomføres. Siden prosjektet har negativ nytte, bør det tilstrebes løsninger som gir minst økonomisk tap, men som likevel oppfyller de målene som er satt.

Fagernes - Hande

Statens vegvesen anbefaler alternativ 2AB Røn mellom Fagernes og Hande

Alternativ 2AB Røn har lavere samfunnsøkonomisk nytte enn alt. 2A Ulnes, men høyere enn alternativ 2B Hande. Denne løsningen vurderes som best eller likeverdig for alle de ikke prissatte temaene. En positiv reiseopplevelse og et veganlegg som kan forankres på en god måte i terrenget gjør at dette alternativet vurderes som best i forhold til landskapet. Traseen vil i liten grad berøre nærmiljø og friluftsliv fordi man går utenom de mest sårbare områdene. Det samme kan sies om naturmiljø og kulturminner. Løsningen vurderes omtrent likt med alternativ 2B Hande i forhold til naturressurser og forventes å bli bedre enn alternativ 1 og 2A Ulnes.

Det er lagt stor vekt på å velge en løsning som beslaglegger minst dyrka eller dyrkbar mark. Det er en vesentlig grunn til ikke å velge alternativ 2A Ulnes, selv om denne løsningen kommer best ut på prissatte konsekvenser, og da særlig i forhold til trafikantnytte.

Beregning av kjøretider mellom Vaset og Fagernes tyder på at den nye tunnelen kan konkurrere med dagens veg. Gjennomgangstrafikken og en stor del av tungtrafikken vil benytte tunnelen og gjenværende trafikk på den gamle vegen vil i stor grad være lokaltrafikk med private biler, noe som vil gi mindre ulemper for folk som bor og ferdes langs vegen. Alternativ 2AB Røn vurderes derfor som best ut fra en total vurdering

Gjennom Fagernes

Statens vegvesen anbefaler alternativ 2, grønn gjennom Fagernes

Gjennom Fagernes sentrum er det alternativ 2 grønn som får størst netto nytte, her uttrykt som minst negativ netto nytte. Det er da særlig lavere anleggskostnader som slår ut i positiv retning for denne løsningen. Alternativ 2 får en mer positiv vurdering når det kommer til landskapsbildet og bybildet. Ulemper med barriere vil bli redusert ved at det gjøres en del tiltak på eksisterende veg mellom Jernbanevegen og Tveitavegen med sanering av avkjørsler, kanalisering og planskilte kryssinger for gående og syklende. Ulemper med støy forventes å bli redusert på grunn av endret arealbruk langs den aktuelle vegen.

Alternativ 2 grønn vil gjøre Fagernes synlig for vegfarende og gi god tilknytning til sentrum. Dette vil styrke Fagernes som by- og regionsentrum.

Alternativ 3 rød vurderes som mest sårbar fordi det her kreves at det reguleres hensynssoner over tunnelen hvor det blant annet er planlagt å bygge nytt helsetun. Det kan også bli arealkonflikter ved anleggelse lokal ringveg i sentrum. Det er derfor usikkert hvordan dette kan løses på en god måte.

Alternativ 4 oransje vil bli vesentlig dyrere enn alternativ 2 grønn. I tillegg vil det bli minst trafikk på det nye vegnettet. Alternativ 3 rød og 4 oransje vurderes som best i forhold til nærmiljø og friluftsliv fordi man får flyttet en stor del av trafikken ut av sentrumsgater og man oppnår et forbedret bymiljø.

Rådmannens vurdering:

Dette planarbeidet er av svært stor betydning, særlig for Nord-Aurdal og Vestre Slidre men også for resten av Valdres kommunene. Det vil være naturlig at rådmannen i denne saken vurderer planforslagene ut fra Nord-Aurdal kommunes ståsted, og at en samordnet holdning til utbyggingsalternativene må baseres på politisk samarbeid med nabokommunene.

Det er Statens vegvesen som har utarbeidet forslagene til kommunedelplan og som legger forslagene med tilhørende dokumenter og rapporter ut til offentlig ettersyn. På grunnlag av det offentlige ettersynet vil Vegvesenet gi en endelig anbefaling av hvilke alternativ som bør velges før saken oversendes kommunene til politisk behandling for godkjenning av kommunedelplanen.

Nord for Fagernes står en etter den innledende silingsprosessen tilbake med tunnelalternativene Breiset-Ulnes, Høldalsføss-Røn og Plassane-Hande. Gjennom/forbi Fagernes sentrum har en beholdt alternativ 2, (grønn linje med tunnel fra Shell/Seven-Eleven) 3, (rød fra ca. 250 m nordvest for avkjøringa til Jernbanevegen) og 4 (oransje fra Vika området) i tillegg til 1 (svart med opprusting av eksisterende veg). Alle tunnelalternativene er planlagt fram til Hunkevika.

Fagernes – Hande

Hvor mange som faktisk vil benytte de forskjellige tunnelalternativene vil trolig variere sterkt etter hvilken trase som velges. Tunnelen til Hande vil i hovedsak betjene gjennomgangstrafikken, mens en tunnel til Ulnes trolig også vil ta hånd om størstedelen av lokaltrafikken. Trafikkmengden i en tunnel til Røn vil trolig ligge et sted mellom Ulnes- og Handealternativet. En vesentlig del av trafikken nordvestover fra Fagernes går til Vaset

området. Størstedelen av denne trafikken vil neppe benytte en tunnel til Røn. Utløpet vil ligge ca. 1 km nord for Røn sentrum og trafikken må derfor tilbake via sentrum før den tar av i retning Vaset via den kommunale Brekkevegen. Det kan i tillegg legges noe vekt på at en tunnel til Røn vil la trafikken mot Beitostølen følge E16 fram til Høldalsfoss. Framtidig kjøremønster vil trolig være sterkt avhengig av trafikforhold og fartsgrenser på dagens veg.

Prissatte konsekvenser er beregnet til 1687 mill. kroner for tunnel til Ulnes, 1664 for tunnel til Røn nord og 1600 for alternativet til Hande. Effektberegningene gir størst fordel for transportbrukerne ved valg av alternativ Ulnes, mens de ikke prissatte konsekvensene slår ut til fordel for Røn, særlig på grunn av hensyn til dyrka mark.

Ved valg av Hande eller Røn vil resttrafikken på dagens veg bli betydelig. Med en tunnel til Røn er trafikkmengden forbi Strønd beregnet til 1200 (ÅDTU 2018) mens tunnel til Ulnes vil gi et tilsvarende tall på 300. Uansett alternativ vil trafikforholdene på eksisterende veg likevel bli betydelig bedre fordi tungbiltrafikken mot vestlandet vil kjøre ny veg. Valg av Hande eller Røn vil gi større behov for utbedringer på eksisterende veg for å sikre de myke trafikantene akseptable trafikforhold og sikkerhet. Fordi Hande-alternativet ville få lavest trafikkmengde og derfor får forholdsvis lav nytteverdi er en enig i vegvesenets konklusjon om ikke å anbefale dette alternativet.

Valget blir på mange måter et valg mellom trafikkmessige og samfunnsøkonomiske hensyn på den ene siden og hensynet til jordvern på den andre. En merker seg at Vegvesenet anbefaler Røn-linja, hovedsakelig ut fra jordvernhensyn og redusert barrierevirkning i Røn sentrum, men ut fra kommunens hensyn vil Ulnes-alternativet trolig være det gunstigste valget.

Fagernes sentrum

De prissatte konsekvensene er anslått til 430, 655 og 676 mill. kroner for henholdsvis alternativ 2, 3 og 4. Oversikten for ikke prissatte konsekvenser gir ikke noen klare føringer bortsett fra at utbedring av dagens trase kommer klart dårligst ut.

Når det gjelder Fagernes sentrum er det vanskelig å se Vegvesenets anbefalte forslag som en god framtidig løsning for Fagernes som by og regionsenter. Vegvesenet har et poeng i at alternativ 2 (grønn linje) gir best tilgang og størst bruk av tunnelen til Hunkevik. Det virker likevel ikke gunstig å trekke tungbil- og gjennomgangstrafikken inn mot, og gjennom sentrale deler av Fagernes. Det blir vanskelig å knytte Tveitavegen opp mot rundkjøringa og denne vegen er derfor tenkt stengt mot sør. Det må da finnes nye løsninger i forhold til dagens skoleskysordning. En vil også peke på den barrierevirkningen en slik løsning vil utgjøre, med sentrum og handelstilbudene på den ene siden og barnehagen, skoleområdene, det lokalmedisinske senteret og boligområdene på den andre siden.

Med tanke på de knappe arealreservene i sentrum vil trolig heller ikke alternativ 3 (rød linje) være en god løsning for Fagernes. Tyngdepunktet i Fagernes har de siste årene flyttet seg i retning søndre del av sentrum og løsningen legger beslag på mye areal i dette området. I tillegg må denne traseen tilpasses den vedtatte reguleringsplanen for det lokalmedisinske senteret, noe som kan være en utfordring slik traseen er vist.

Alternativ 4 (oransje linje) har i større grad preg av å være en reell omkjøringsveg. Dette vurderes å være det eneste alternativet som gir en langsiktig og framtidsrettet løsning. En kan her peke på de positive erfaringene med tilsvarende omkjøringsveger for eksempel de som er etablert forbi Dokka og Gol. Argumentene mot er selvsagt kostnadene og at mye av trafikken er lokaltrafikk mot sentrum. Det vil utvilsomt være behov for utbedring av Skrautvålvegen dersom alternativ 4 velges. Fra kommunens side vil en derfor likevel anbefale dette alternativet fordi det gir et omkjøringsalternativ der en unngår å trekke tunge kjøretøy og gjennomgangstrafikk inn i sentrum. Samtidig gir den skisserte utfyllinga i Vika området utviklingsmuligheter i søndre del av Fagernes og åpner for tilrettelegging av en attraktiv og grønn innfartskorridor mot sentrum.

Forslag til vedtak:

Nord-Aurdal kommune ser på de oversendte forslagene til kommunedelplanen for E16 Fagernes Hande som et godt grunnlag for å komme videre med denne planleggingsoppgaven og formannskapet vil påpeke at dette vil være en svært etterlengtet avklaring som vil gi viktige føringer for framtidig utvikling – ikke bare for Fagernes, men for hele Valdres.

På strekningen Fagernes nord – Hande vil Nord-Aurdal kommune anbefale alternativ 2A med tunnel fra Breiset til Ulnes.

Gjennom Fagernes vil Nord-Aurdal kommune sterkt anbefale alternativ 4 med tunnel fra Bakkevegen til Hunkevike.

07.03.2013 Formannskapet

Rådmann og saksbehandler orienterte om saken og la fram forslag til justering av saksframstillingen ved tilføyelse av en setning i nest siste avsnitt i avsnittet *Fagenes – Hande*.

Olaf Nils Diserud foreslo andre avsnitt i rådmannens forslag til vedtak justert til ”... alternativ 2AB med tunnel fra Høldalsföss til Røn.”

Votering:

Rådmannens forslag med Olaf Nils Diseruds endringsforslag ble enstemmig vedtatt.

FS-006/13 Vedtak, enstemmig (7 stemmer):

Formannskapet tilrår for kommunestyret å vedta følgende forslag:

Nord-Aurdal kommune ser på de oversendte forslagene til kommunedelplanen for E16 Fagernes Hande som et godt grunnlag for å komme videre med denne planleggingsoppgaven og formannskapet vil påpeke at dette vil være en svært etterlengtet avklaring som vil gi viktige føringer for framtidig utvikling – ikke bare for Fagernes, men for hele Valdres.

På strekningen Fagernes nord – Hande vil Nord-Aurdal kommune anbefale alternativ 2AB med tunnel fra Høldalsföss til Røn.

Gjennom Fagernes vil Nord-Aurdal kommune sterkt anbefale alternativ 4 med tunnel fra Bakkevegen til Hunkevike.

11.03.2013 Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Kommunedelplan er lagt ut på høring. Rådet fikk utsendt presentasjonen som ble lagt fram for planutvalget tidligere i år.

Fagernes sentrum

Rødt alternativ:

- Medfører at Fagernes blir til ei ”trafikkmaskin” og rådet stiller spørsmålsteget til hvordan tilgjengeligheten blir for bevegelseshemmede og om dette alternativet vil medføre tap av en rekke parkeringsplasser
- Spørsmål om det røde alternativet vil komme i konflikt med nytt Valdres Lokalmedisinsk senter

Grønt alternativ:

- Dette vil dele Fagernes i to
- Alternativet vil gi dårligere forhold for nærmiljøet og friluftsliv
- Dette alternativet er foreslått fra Statens vegvesen og er det rimeligste alternativet

Oranje alternativ

- Dette er et alternativ som gir de beste forhold til nærmiljø og friluftsliv
- Hoveddelen av trafikken legges utenom sentrum
- Større trafiksikkerhet for de som skal krysse E16 ved FK senteret for å komme til Fagernes legesenter, NAUS, NABS, Valdres Lokalmedisinske senter og andre tjenester som ligger på oversiden av E16

Alternativer for Fagernes nord – Hande

- Utbygging og utbedring av FV 51 vektlegges fordi det er stor trafikk til Beitostølen også for Nord-Aurdal kommunes innbyggere.

KRNF-005/13 Vedtak, enstemmig (5 stemmer):

Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne anbefaler oransje alternativ for Fagernes sentrum. Fra Fagernes nord til Hande anbefales alternativ 2AB

.....

21.03.2013 Kommunestyret

Saksframlegger redegjorde for saken.

Votering:

Enstemmig vedtatt.

KS-019/13 Vedtak, enstemmig (20 stemmer):

Nord-Aurdal kommune ser på de oversendte forslagene til kommunedelplanen for E16 Fagernes Hande som et godt grunnlag for å komme videre med denne planleggingsoppgaven og formannskapet vil påpeke at dette vil være en svært etterlengtet avklaring som vil gi viktige føringer for framtidig utvikling – ikke bare for Fagernes, men for hele Valdres.

På strekningen Fagernes nord – Hande vil Nord-Aurdal kommune anbefale alternativ 2AB med tunnel fra Høldalsfoss til Røn.

Gjennom Fagernes vil Nord-Aurdal kommune sterkt anbefale alternativ 4 med tunnel fra Bakkevegen til Hunkevike.

.....

19.12.2013 Kommunestyret Ny behandling

Saksopplysninger:

Forslaget til kommunedelplan for prosjektet har ligget ute til offentlig ettersyn fra 31.1.2013 til 25.3.2013. Det er avholdt et åpent informasjonsmøte på Fagernes og det er kommet inn 32 merknader til konsekvensutredningen og til forslaget til kommunedelplan. Jfr. vedlagte sammendrag med vegvesenets konklusjon.

Vegvesenets konklusjon er:

Statens vegvesen vurderer at planforslaget for alternativ 2AB Røn, ny bro over Neselva i Hunkevika, samt det nordlige tunnelpåhugget ved idrettsbanen (Blåbærmyra), er klart for sluttbehandling i kommunene.

For den delen av planen som omhandler trase forbi Fagernes sentrum er vegvesenets konklusjon:

Statens vegvesen vurderer at de fire utredede alternativene for Fagernes sentrum ikke er klar for sluttbehandling i kommunene, grunnet følgende momenter:

- Merknadene fra det offentlige ettersynet viser at det er uenighet om det sydlige tunnelpåhugget i Fagernes og sentrumsløsninger (SVV, Handelstanden, Gårdeierforeningen og Valdres Næringsforum fraråder det alternativet som NAK, OFK og FM går inn for).
- Kommunen, SVV, Fylkeskommunen, Fylkesmannen og lokalt næringsliv har iverksatt arbeid med en samordnet areal- og transportplan (ATP). Det igangsatte ATP-arbeidet vil være meget viktig for å få til en framtidrettet plan for videre byutvikling av Fagernes. I en ideell planverden burde ATP-arbeidet vært ferdigstilt før framtidig E16 gjennom Fagernes fastsettes. Fram til nå har imidlertid prosjektet i liten grad tatt hensyn til ATP-arbeidet, da framdriften har vært høyt prioritert med tanke på å få med prosjektet inn i NTP 2014-23.
- Svært gledelig at prosjektet ble med i NTP, men det ligger inne i siste halvdel (2018-2023) og kun med oppstartsmidler. Ut i fra regjeringens behandling av NTP er det derfor ikke lenger aktuelt å bygge hele strekningen innen 2023.
- Planforslaget (under kapittelet Etappevis utbygging) anbefaler at hvis det blir aktuelt med en etappevis utbygging, så bør området mellom Hande og Fagernes bygges før ny E16 gjennom Fagernes, da en sentrumstunnel opp til Hunkevika vil gi liten nytte for E16-trafikken før det foreligger en tunnel videre gjennom åsen.
- NTP-prioriteringen tilsier derfor at vi nå har tid til å komme godt i gang med ATP-arbeidet før det tas stilling til det sydlige tunnelpåhugget i Fagernes og sentrumsløsninger.
- Det bør bestrebes å oppnå en større enighet for sentrumsløsning av E16 før planen fremmes til sluttbehandling i kommunen. ATP-arbeidet vil med all sannsynlighet

bidra til en økt enighet om sentrumsløsning i Fagernes. SVV vil derfor avvende behandlingen av sentrumsløsning av E16 i Fagernes til april 2014.

Vurdering:

Rådmannen viser til at arbeidet med denne kommunedelplanen var kommet langt, og at hele strekningen i prinsippet kunne vært klar for sluttbehandling. Når det gjelder trasevalg forbi Fagernes anbefaler de fleste tyngre uttaleinstansene en lang tunell fram til Vika-området, mens Statens vegvesen er uenige og ønsker en kort tunell med rundkjøring ved Shell/7-Eleven. Etter ønske fra Statens vegvesen har Nord-Aurdal kommune valgt å akseptere at trasevalget ved Fagernes ses i sammenheng med den samordna areal- og transportplan for Fagernes og Leira, og har akseptert at valg av trase utsettes til påske 2014.

Når det gjelder kommunedelplanen for resten av strekningen er en enig med Statens vegvesen i at det anbefalte alternativet 2AB Røn er en god løsning, selv om det er uheldig at trafikk til Vaset må kjøre ca. 1 km tilbake. Dette kan bidra til at mange vil velge bort tunnelen og i stedet kjøre til Vaset via dagens veg om Ulnes.

Med bakgrunn i vegvesenets utredningsarbeid vil rådmannen likevel anbefale at Statens vegvesens anbefalte forslag til kommunedelplan for Fagernes nord – Hande tas opp for egengodkjenning, mens behandlingen av planen gjennom Fagernes utsettes til våren 2014 for eventuell samordning med areal- og transportplanen.

Forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar kommunedelplanen for Fagernes – Hande, alternativ 2AB Røn, sist revidert 1.7.2013.

Vedtaket gjelder den delen av planen som ligger i Nord-Aurdal og fattes med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15.

.....

19.12.2013 Kommunestyret

Prosjektleder Knut Westerbø og saksframlegger redegjorde for saken.

Votering: Planutvalgets innstilling enstemmig vedtatt.

KS-095/13 Vedtak, enstemmig (25 stemmer):

Kommunestyret vedtar kommunedelplanen for Fagernes – Hande, alternativ 2AB Røn, sist revidert 1.7.2013.

Vedtaket gjelder den delen av planen som ligger i Nord-Aurdal og fattes med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15.

.....