



Merknadsrapport

Rv. 7 Kvisla, Røo - Årset

Planid: 3044_4238

Hol kommune

Drift og vedlikehold

Lillehammer kontorsted

26. mai 2023

Forord

Vegen på strekningen mellom Vindeggleet og Kvislatun på rv. 7 er i dag smal, uten midtoppmerking og i dårlig stand. Det er også setningsskader på fyllingene samt på en mur på sørsiden av vegen. På resten av strekningen mellom Røo og Årset er vegen i dag noe bredere, men har en dårlig kurvatur. Statens vegvesen har utarbeidet et planforslag som viser utbedring av vegen.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 21.11.2022 – 16.01.2023. Viken fylkeskommune ba om, og fikk innvilget, utsatt høringsfrist til 01.03.2023.

Statens vegvesen har i dette dokumentet laget et sammendrag av merknadene, og kommentert hver merknad.

Statens vegvesen

26. Mai 2023

Innhold

1	Merknader fra 1.gangs høring av planforslaget	4
1.1	Statsforvalteren	4
1.2	Viken Fylkeskommune	10
1.3	Mattilsynet.....	16
1.4	NVE	17
1.5	Åse Larsen	18
1.6	Arne Veslehaug.....	20
1.7	Lars Lysåker.....	27
1.8	Eirik Vindegg Underhaug og Haldis Vindegg Underhaug.....	28
1.9	Geir Atle Mylius	29
1.10	Steffen Tingvoll Øen	30
1.11	Even Rygg, Roger Brusletto og Rannveig Brattegard	32
1.12	Roger Brusletto og Liv Marit Hamarsbøen.....	34
1.13	Fredrik Blom	36
1.14	Marit Løken og Tormod Gerhard Haugstad.....	38
2	Konklusjon	39

1 Merknader fra 1.gangs høring av planforslaget

1.1 Statsforvalteren

Sammendrag brev datert 18.01.2023

Jordvern, matproduksjon og kulturlandskap

Arealoppgaver viser omfanget av dyrka jord og skog i planområdet. Totalt vil nesten 60 dekar dyrka jord bli berørt av tiltakene. Om lag 25 dekar dyrka jord går tapt permanent som følge av tiltakene, og av dette er 8,3 dekar fulldyrka jord, 3 dekar er overflatedyrka jord og 13,3 dekar er innmarksbeite. Om lag 33 dekar dyrka jord vil i tillegg bli berørt av midlertidig tiltak, og av dette er 16,6 dekar fulldyrka jord, 5,4 dekar overflatedyrka og 11,3 dekar er innmarksbeite.

Nasjonale og regionale føringer for jordvern om økt bærekraftig matproduksjon må legges til grunn. Oppdatert nasjonal jordvernstrategi ble vedtatt av Stortinget i 2021 med et vesentlig forsterket jordvernmål og forankring i FNs bærekraftsmål. I bærekraftvurderingene av planen savner vi en vurdering etter bærekraftsmål 2 «Utrydde sult».

Rv 7 går gjennom større sammenhengende jordbruksområder og kulturlandskap mellom Røo og Årset. Inngrep i dyrka jord må unngås, og for det store jordbruksområdet mellom Juvsjordet og Kaupang ber vi om at det vurderes særlig nøye om inngrep kan reduseres. Ut fra jordvern hensyn er avbøtende og kompenserende tiltak også svært viktig, og nedenfor følger noen innspill til dette.

Det er stilt krav til bevaring av matjordressurser og matjordplan i reguleringsbestemmelsene. Krav til istandsetting av midlertidig beslaglagte areal innen ett år etter at arbeidet med veien er ferdigstilt er også viktige. Dersom jordbruksdrenering og andre hydrotekniske tiltak blir berørt, forutsetter vi at de istandsettes.

Det framgår at «... Fyllinger ut mot fulldyrka jord er i hovedsak planlagt med så bratt helling som mulig der det er forenlig med sikkerhetskrav, med den hensikt å spare beslaglagt areal. ...». Dersom det er aktuelt, kan det vurderes om oppfylte areal og eventuelt også skjæringer heller kan/bør istandsettes til dyrka jord og/eller beite. I så fall kan hellingene eventuelt gjøres slakere, og med krav for å redusere erosjonsfare og sikre god dyrkingskvalitet, hydrotekniske tiltak m.v.

Kravene til revegetering av midlertidig beslaglagt areal og oppfylte områder ved bruk av jordmasser fra planområdet/lokalt og bruk av stedegne frø og planter m.v. er gode, og slike tiltak bør også benyttes for istandsetting av berørt dyrka jord/beite.

Relativt store areal langs veien er avsatt til annet veiareal, grønnstruktur. For enkelte av disse arealene spør vi om de kan endres til LNF-formål og dyrka jord, slik at matproduksjon/ beite og øvrig landbruksdrift kan fortsette.

Støy

I vedlagt støyutredning går det frem at flere boliger langs strekningen vil få forverret støysituasjon som følge av planene om å oppgradere veien. For enkelte boliger vil støyen øke med over 3 dB. Trolig er økt kjørehastighet en viktig medvirkende årsak til dette. Det er foreslått oppføring av støyskjerm langs veien for enkelte områder for å ivareta krav til støy, men for de fleste boligeierne vil det bli foreslått lokale skjermingstiltak i dialog med den enkelte boligeier. For disse områdene har støyskjerm langs veien liten effekt som følge av høydeforskjeller ifølge saken.

Støy bidrar til redusert velvære og mistriivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Langvarig eksponering for støy øker risikoen for søvnforstyrrelser og hjerte- og karsykdom. Tilstrekkelig og uforstyrret søvn er avgjørende for god fysisk og psykisk helse, og for lite søvn er forbundet med utvikling av en rekke sykdommer og helseplager. Vi legger derfor til grunn at lokale støyskjermingstiltak blir fulgt opp.

Overvann og bekkekryssinger

I lia ned mot Usteåne er det flere bekker av ulik størrelse som krysser veien. Det er derfor viktig at ny vei tar tilstrekkelig hensyn til bekkene og at kulverter blir dimensjonert slik at vannet kan gå fritt uten å møte motstand ved flomepisoder. For de større bekkene vil vi anbefale at kryssingene skjer med bru fremfor kulvert, siden dette er mer robust med tanke på flom og er bedre for livet i vann og på land. Ved å sette av tilstrekkelig med sideareal langs disse bekkene, vil et bruanlegg også kunne fungere som faunapassasjer for vilt langs veien. Vi ber derfor om at dette vurderes ved bekken Bjørnagrove, som har det største nedbørsfeltet, og bekken ved Rygg, som er beskrevet i rapporten om hydrologi. Tiltak i selve bekkene er søknadspiktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, jf. §§ 1 og 2. Det er Viken fylkeskommune som er myndighet for disse bekkene.

Når det gjelder påvirkning på vannmiljøet er det viktig å unngå nedslamming og forurenset avrenning til bekkene som følge av anleggsarbeidet langs veien. Vi viste til dette ved varsel om oppstart av planarbeid og at dette måtte utredes og at eventuelle nødvendige tiltak for å motvirke dette måtte sikres i planen. Vi viser også til kravene i vannforskriften og miljømålene i den regionale vannforvaltningsplanen. Vi mener derfor det er bra at det er foreslått en bestemmelse om at forurenset utslipp og nedslamming skal unngås, jf. § 3.6, men vi savner en utredning av temaet. Vi anbefaler derfor at dette vurderes før endelig vedtak av planen. Vi anbefaler også at det utføres en miljørisikovurdering og at det vurderes om det er nødvendig med utslippstillatelse etter forurensningslovverket med tanke på anleggsarbeidet og avrenning til bekkene. Alle bekkene har utløpt til Usteåne som er et viktig vassdrag med store naturverdier. Det er derfor viktig å unngå uheldig avrenning til bekkene.

Naturmangfold

Det følger med en egen utredning med vurdering av konsekvenser for naturmangfoldet langs den aktuelle strekningen. Utredningen er basert på tilgjengelig informasjon og prosjektspesifikk befarings som det står i utredningen. Det er vist til en naturbeitemark og artsrik veikant som blir påvirket, men at dette er områder som allerede er påvirket av dagens veianlegg. Toppmassene til den artsrike veikanten som berøres skal flyttes og reetableres langs veien innenfor planområdet. Det samme gjelder for naturbeitemarken. Dette mener vi er positivt. Frøbanken som er lagret i toppmassene vil på den måten bevares. Vi anbefaler at dette sikres i bestemmelsene til planen.

Når det gjelder bekjempelse av fremmede arter på strekningen, mener vi det er bra at det er redegjort for dette i planen og at det er foreslått flere tiltak for blant annet å unngå videre spredning av artene langs strekningen.

Konklusjon

Vi viser til våre vurderinger og mener det er flere forhold som bør vurderes nærmere og eventuelt sikres bedre i planen, slik at det gis tydeligere rammer for videre planlegging og gjennomføring.

1.1.1 Kommentar SVV:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning.

Jordvern, matproduksjon og kulturlandskap

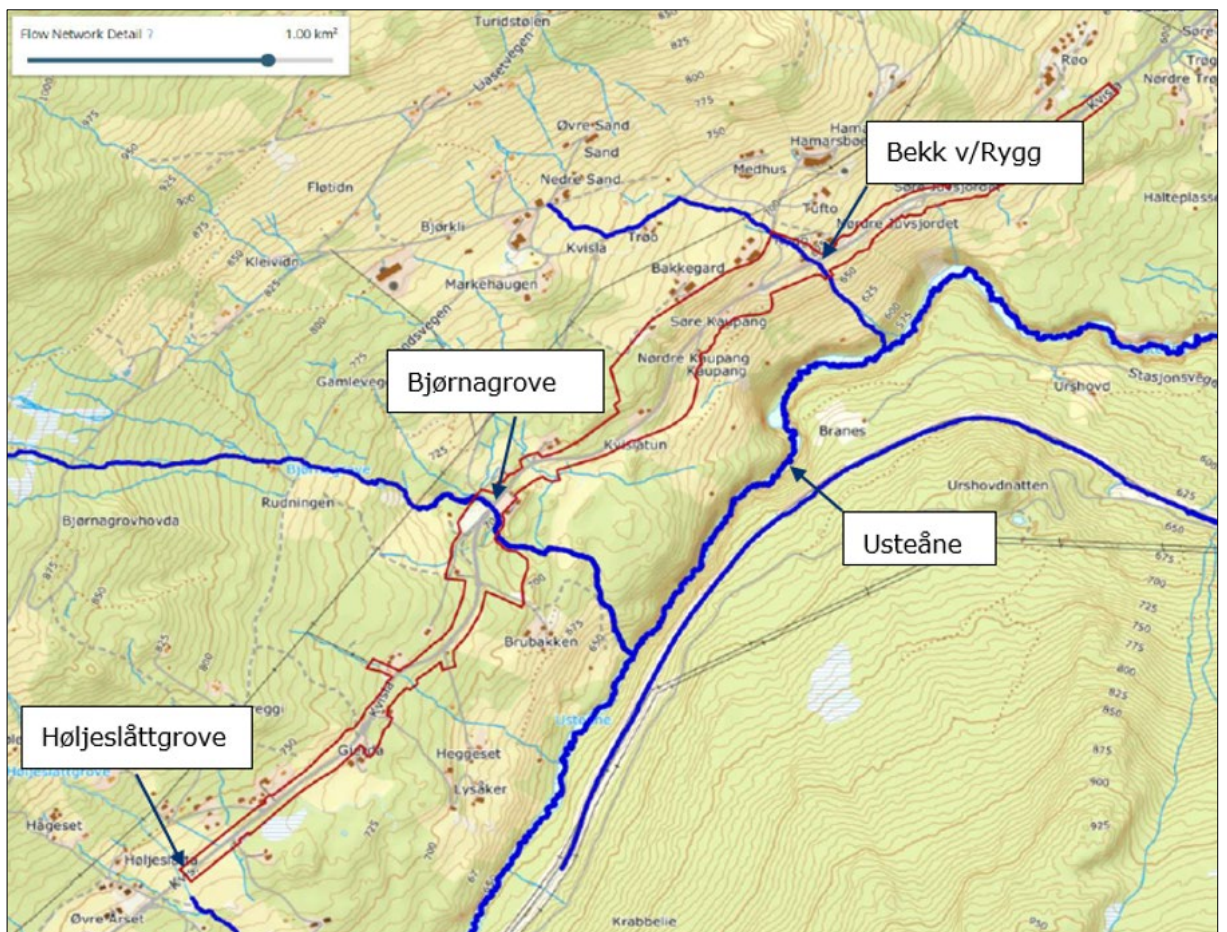
I forhold til merknaden om bærekraftsmål nr. 2 "utrydde sult", er veglinjen lagt så nær opprinnelig vegtrase som mulig. Veglinjen er også optimalisert med tanke på å berøre minst mulig dyrket mark. Når det gjelder å slake ut fyllinger/skråninger for å kunne gi mer dyrket mark innenfor areal som nå ligger som AVG har vi (statens vegvesen) vurdert dette, men det er ikke enkelt å få til da det i utgangspunktet ligger i et terreng som er veldig bratt. Statens vegvesen (Vi) ønsker også å eie og ha tilgang til noe av sideterrenget til vegen i forhold til kantklipp, snøopplag, mulig vedlikehold etc. Areal innenfor AVG tilbakeføres derfor ikke til landbruk, men det er som nevnt søkt etter veglinje og løsninger som berører så lite dyrket mark som mulig. Vedlegg 9 Bærekraftvurderinger og kapittel 6.13 Bærekraftvurdering i planbeskrivelsen er oppdatert.

Overvann og bekkekryssinger

Planforslaget lager ingen nye barrierer for fisk, vilt og annen fauna. Planlagt kulvert vil gjøre det bedre for fisk. Etableringen av en kulvert er uansett en bedring fra dagens situasjon. I byggeplanfase vil det sendes søknad om fysiske tiltak i vassdrag og det vil bli vurdert tiltak som platå i kulvert samt naturlig bekkebunn for kulvert Bjørnagrove.

Følgende utredning av vannmiljø er tatt inn i planbeskrivelsen kapittel 6.6 Vannmiljø:

Vegutvidelsen innebærer at kulverter for kryssende bekker må skiftes ut. Alle nye kulverter blir dimensjonert for 100-års flommen, iht. dimensjonerende flom for veg med det aktuelle trafikkgrunnlaget og omkjøringsveger tilgjengelig. På grunn av vegutvidelsen blir kulvertene noe lengre enn i dag. Det blir ikke utført tiltak i bekkene utover bygging av nye kulverter og stikkrenner. Nedenfor er bekken Bjørnagrove beskrevet nærmere som et eksempel. Dette er bekken med størst vannføring og den eneste som er fiskeførende.



Kartutsnittet viser planområdet – rød strek, blå strek som følger Usteåne og 2 av bekkene som krysser Rv 7. Bekken Bjørnagrove lengst sør av disse. Kryssning ved Rygg er nordre bekk.

Bekker som blir berørt av breddeutvidelse for Rv. 7

Resipient for bekkene som blir berørt av nye kulverter er Usteåne. Denne elva er klassifisert i Vann-Nett og har et økologisk potensial som er moderat. Når det gjelder fisk er elva klassifisert som moderat (2015) og svært god når det gjelder ungfisk. Vassdraget er regulert og pålagt minstevannføring. Elva kan derfor ikke oppnå god økologisk tilstand. Sidebekkene hvor det skal bygges nye kulverter, er ikke klassifisert i Vann-Nett. Den største sidebekken som skal krysses er Bjørnagrove. Der er det aktivt fiske etter ørret (pers. meddelelse fra Lars Slettemoen, gårdbruker i nærheten). Dette er trolig en lokal ørretstamme. I de øvrige sidebekkene som krysses av Rv 7, er det ikke registrert fisk. Dette skyldes svært lav vannføring i perioder av året.

Eksempel på ny kulvert

Eksempel på ny kulvert Ny kulvert, der Rv 7 krysser Bjørnagrove, skal utformes med tanke på fiskevandring. Det innebærer at det ikke skal være spranghøyde for ørret

inn i kulverten nedstrøms og at kulverten utformes med djupål. Kulverten får en diameter på 2000 mm, en økning fra dagens 1200 mm. Kulverten blir forlenget fra dagens 17,5m til 20m og får et fall på 2,4%. De andre nye kulvertene som bygges dimensjoneres etter de samme kriteriene, med dimensjoner tilpasset aktuell vannføring.

Hydrologiske forhold

Vedlagt fagrapport hydrologi og overvann er utarbeidet som dimensjoneringsgrunnlag for prosjektet. I den forbindelse er det utført avrenningsanalyser og beregninger av dimensjonerende flom for de største bekkene. Resultatene er lagt til grunn for dimensjonering av kulverter og stikkrenner.

Foreslått dimensjonering av kulvert

Dimensjon av kulvert ved Bjørnagrove og bekken ved Rygg har blitt vurdert med HY-8, (Federal Highway Administration, 2019):

- Ved Bjørnagrove anbefales det to stk. Boks-kulvert 2000 x 2000 mm, parallellkoblet. En av kulvertene utformes for fiskeløp.*
- For bekken ved Rygg anbefales det to kulverter, DN 1600 og DN 1400.*

Tiltak mot vannforurensning ved kulvertbygging

Etablering av nye kulverter krever graving i bekkebunn med tilhørende risiko for partikkelforurensning nedstrøms. Primært blir den lokale bekken påvirket, men det kan også bli økt partikkeltransport til Usteåne. På grunn av avstand mellom kulvertbygging og Usteåne, er det lite sannsynlig at vannkvaliteten i Usteåne blir nevneverdig påvirket i byggeperioden. Tidspunkt for graving i bekkeløp skal tilpasses lokale forhold for fiskevandring. Lokal jeger- og fiskeforening kontaktes for å unngå graving i perioder hvor fisk er mest sårbar. En ytre miljøplan for prosjektet er under utarbeidelse. Der blir tiltak mot vannforurensning og detaljer om utforming av kulverter presentert. Det skal gjennomføres registreringer av naturmangfold og forurensningsgrad i grunnen i planområdet før anleggsstart.

YM plan inkludert miljørisiken er utarbeidet og lagt ved planforslaget som oversendes kommunen for vedtak. YM planen skal oppdateres i forbindelse med byggeplanleggingen, samt i samarbeid med entreprenør i forbindelse med bygging. Statens vegvesen vil i disse fasene ha dialog med Statsforvalteren for å avklare om det må søkes om utslippstillatelse.

Naturmangfold

Merknaden om toppmassene imøtekommes, og følgende ny bestemmelse er lagt inn i planforslaget for å sikre dette: «Etablering av ny vegetasjon skal følge prinsippet om naturlig revegetering med bruk av stedlige arter og rene masser. All egnet masse fra berørte områder med artsrik vegkant (stedref. kanskje) og naturbeitemark (stedsref.) skal benyttes til naturlig revegetering. Det skal ikke plantes arter eller benyttes masser som inneholder frø eller planterester som er registrert i den til enhver tids gjeldende Fremmedsartsliste (jfr. pbl § 12-7, nr. 6).

1.2 Viken Fylkeskommune

Sammendrag brev datert 01.03.2023

Hensyn til stedsutvikling

Vi viser til våre merknader ved varsel om oppstart. Vi uttalte oss da om hensynet til barn og unges interesser og myke trafikanter, jordvern og landskapshensyn. Vi ser at merknadene knyttet til stedsutvikling er svart ut og søkt ivaretatt gjennom planarbeidet, sett i sammenheng med premisser i vegnormalene og avveining mellom ulike hensyn. Vi har følgende konkrete merknader ved høring og offentlig ettersyn:

Planforslaget berører både dyrka og dyrkbar mark permanent og midlertidig. Vi ser det er gjort enkelte vurderinger av avbøtende tiltak i planarbeidet. Det er positivt at det er søkt å begrense omfang av permanente beslag til fyllinger. Det er også positivt at det er gitt føringer knyttet til midlertidige bygge- og anleggsområder som kommer i berøring med dyrka mark for å begrense hva som er tillatt der, og at det er stilt krav om utarbeiding av en plan for håndtering av jordressurser/matjordplan.

Vi anbefaler at det gjøres grundige vurderinger av hvor mye areal det er nødvendig å sette av til midlertidig bygge- og anleggsområde. Ut fra kartgrunnlag med verdiklasser for dyrka mark i NIBIO Kilden, ser det ut til at en har forsøkt å styre mye av dette utenom de mest verdifulle jordbruksarealene. Like fullt er det enkelte arealer kartlagt med stor verdi som de midlertidige bygge- og anleggsområdene kommer i berøring med. Vi anbefaler at det vurderes løsninger for å begrense omfanget av dette. Vi viser til regionale føringer knyttet til jordvern.

I støyrapporten går det frem at: «Det er vurdert langsgående skjerm langs vei, men på grunn av konflikter med stoppsikt, at mange boliger er plassert høyere enn veien og plassering av avkjørsler er det ikke foreslått skjerm videre i arbeidet. For støyutsatte boliger med mer enn 3 dB økning må det vurderes lokale tiltak i neste

fase.» Det er gitt en rekkefølgebestemmelse om at støyskjermingstiltak langs rv. 7 skal ferdigstilles innen et år etter at byggetrinnet er ferdigstilt. Vi legger til grunn at dette ivaretas i videre oppfølging.

Miljø:

I tillegg til dyrka mark vil utbedringer av vegen vil i stor grad berøre skog av middels og/eller lav bonitet. Slik vi vurderer tiltaket vil det ikke komme i konflikt med regionale viltinteresser. Men man må være oppmerksom på viltets arealbehov i forbindelse med forslag om prosjekter som kan påvirke grøntstruktur/LNF. Det er viktig å opprettholde sammenhengende strukturer av naturområder og landbruksområder, slik at viltet kan finne oppholdsarealer og ha rom for å bevege seg i landskapet.

Viltets bruk av arealer endrer seg ofte over tid. Man må være oppmerksom på at eventuelle eldre viltkartlegginger ikke nødvendigvis viser hvilke områder som er viktige økologiske funksjonsområder for artene i dag. Man må derfor støtte seg til lokalkunnskapen om viltets leveområder, og ha et særlig våkent øye for steder og strekninger der det allerede er vanskelig for viltet å ta seg fram. Det er også svært viktig at eventuelle kjente trekkpassasjer for viltet sikres og skiltes, slik at man i størst mulig grad hindrer trafikkulykker der vilt er innblandet. Det vil derfor ofte være behov for å hente inn oppdatert kunnskap, og informasjon. Kommunene har ofte god oversikt, og bør kunne bidra med kompetanse.

Vannmiljø:

Planbeskrivelsen kan med fordel oppdateres slik at det er gjeldene vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken, med tilhørende planretningslinjer, som omtales under kapittel 3.2 Regionale planer.

Ut ifra det vi kan se er det gjort vurderinger knytta til mulig påvirkninger på vannmiljø og behov for eventuelle tiltak, som f.eks. rens tiltak. Videre står følgende i planbeskrivelsens kapittel 6 Virkninger: «Planen sikrer at det opprettholdes god økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag i området». Omtalen bør her oppdateres, da tilstanden i Usteåne ikke er god. Det er også lagt inn en bestemmelse om at forurensa utslipp og nedslamming skal unngås. Her ønsker vi å vise til Statsforvalterens uttalelse, hvor det påpekes at temaet burde vært utreda.

Fysiske tiltak i vassdrag:

Vi gjør oppmerksom på at foreslåtte tiltak i vassdrag er søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Forskrift om fysiske tiltak har til hensikt å ta vare på vassdragsmiljøa og artene som lever i og ved disse, og ved gjennomføring av tiltak skal disse skje på en forsvarlig måte innenfor akseptable rammer.

Forskriften gjelder uavhengig av plan- og bygningsloven, og i en tillatelse vil fylkeskommunen kunne stille krav om naturlig bekkebunn, opprettholdelse av vandringsveier, tidspunkt for gjennomføring o.l. I denne sammenheng ønsker vi å påpeke at veier helst bør krysse vassdrag i bro eller hvelvkulvert, med naturlig bekkebunn, at eventuelle vandringshindre bør utbedres og at det ikke må lages nye. Elver og bekker er dynamiske, og ved å planlegge og gi nok areal til vassdraget med deres flomtopper, vil det være mindre behov for ytterligere tiltak som endrer og påvirker elvas dynamikk negativt. Slike løsninger vil også kunne fungere som faunapassasjer for vilt langs vei og vassdrag.

Dersom reguleringa vurderer alternativer som ikke gir rom for løsningene nevnt over, anbefaler vi at en søknad om fysiske tiltak i vassdrag sendes over og avklares før godkjenning av plan, slik at eventuelle motstridene vedtak kan unngås.

I søknaden bør det blant annet opplyses om eventuelle kartlegginger som er gjort, hvilke vassdrag som er fiskeførende, beskrivelse av tiltaka og gjennomføringstidspunkt. Mer informasjon og søknadsskjema finnes på www.viken.no.

Hensyn til arkeologiske kulturminner:

Planområdet er arkeologisk registrert av fylkeskommunen i 2022. Innenfor planområdet er det registrert til sammen 14 automatisk fredete kulturminner, 6 jernvinneanlegg og 8 kullgroper. Disse kulturminnene er automatisk fredet i medhold av kulturminneloven, lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne § 4 første ledd. Et mindretall av kulturminnene kan vernes i foreslått reguleringsplan, underlagt hensynssone for båndlegging H730. Dette gjelder to kullgroper – Id 289642 og 289046.

Seks jernvinneanlegg og seks kullgroper er i konflikt med planforslaget. Disse kulturminnene er merket av i reguleringsplanen som bestemmelsesområder nr. #11, #6, #15, #14, #13, #50, #48, #52, #39 og #32, og er søkt frigitt i planforslaget. Det

er i e-post av 12.01.2023 blitt enighet om at kullgrop Id 289646 også må dispenseres. Båndleggingssone H730_1 må derfor endres til et bestemmelsesområde på lik linje med de andre kulturminnene som søkes frigitt, og gis et undernummer #?. Dette undernummeret må stå i nedenfor nevnte bestemmelse i tillegg til de andre tidligere nevnte. Flere av kulturminnene er i konflikt med planlagte tiltak, og ligger inne i areal satt av til Annen veggrunn, Kjøreveg, LNFR.

I medhold av kulturminnelova sin § 8 fjerde ledd skal det, i sammenheng med behandling av reguleringsplanen, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir rørt ved av planen. Fylkeskommunen er rette myndighet til å fatte avgjørelse i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminnelovens § 3 andre ledd.

Vi viser til vedtaksbrev med utfyllende tekst, vedlagt. I sammenheng med den arkeologiske registreringen, har fylkeskommunen også utarbeidet en registreringsrapport som er vedlagt. Vår feltseksjon vil ettersende faktura for medgått feltarbeid. Vi viser også til brev av 28.02.2023 fra Kulturhistorisk Museum i Oslo med anbefaling om arkeologisk utgraving av de kulturminnene som er i konflikt med planlagte tiltak, vedlagt.

Fylkeskommunen vurderer at reguleringsplan for Rv. 7 – Kvisla – Røo – Årset kan godkjennes under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgraving av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres:

Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanen sine fellesbestemmelser:

«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgraving av de berørte automatisk fredete kulturminner, seks jernvinneanlegg (Id 289658-1, 289658-2, 289661, 289663, 289665, 289666) og seks kullgroper (id 136569, 289632, 289633, 289640, 289641 og 289646) som er markert som bestemmelsesområde nr. #11, #6, #15, #14, #13, #50, #48, #52, #39, #32 og #? i plankartet.

Det skal tas kontakt med Viken fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

Merk: Kullgrop, ID 289646 må endres fra båndleggingssone H730_1 til bestemmelsesområde i plankartet, og gis et nummer. Dette undernummeret må

også skrives inn i ovenfor nevnte bestemmelse. Dette er avklart med Statens vegvesen i e-post av 12.01.2023.

Fylkeskommunen ber om at ovenfor nevnte bestemmelse må erstatte deres forslag til bestemmelse i sin helhet, under §10.2 arkeologisk utgraving. Det er kun uttalelsen i tråd med vårt dispensasjonsvedtak i dette brev som er gyldig.

Vilkår for dispensasjon:

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter altså at ovenfor nevnte tekst blir tatt inn i reguleringsbestemmelsene. Dersom ovenfor nevnte tekst ikke tas inn i reguleringsbestemmelsene, skal fylkeskommunen sin uttalelse her kunne oppfattes som en innsigelse til planforslaget, jfr. Plan- og bygningslovens § 5-4 og Kulturminnelovens § 8, fjerde ledd.

1.2.1 Kommentar SVV:

Statens vegvesen tar innspillene til etterretning.

Jordvern

Vi har i prosjektet jobbet kontinuerlig med å redusere både midlertidig og permanent beslag. I byggeplanlegging og gjennomføring vil vi søke å redusere inngrepene der stedlige forhold/grunnforhold tillater det.

Vilt

For vilt er planbeskrivelsen er opptadert, se kapittel 4.6.1 og 6.4 Vilt.

I prosjektet har vi hatt som mål å gjenbruke mest mulig av eksisterende veg. Oppgraderingen skjer derfor med å utvide eksisterende kjørebane og bedre kurvaturen. Dagens strukturer av naturområder og landbruksområder langs vegen vil derfor i stor grad bli opprettholdt som i dag.

Vannmiljø

Vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken, med tilhørende planretningslinjer er nå omtalt under kapittel 3.2 om regionale planer.

Vannmiljø er utredet ytterligere og nytt kapittel 6.6 Vannmiljø er tatt inn i planbeskrivelsen, se også vår kommentar på Statsforvalters merknad.

Fysiske tiltak i vassdrag

Statens vegvesen vil søke å finne gode løsninger for å beskytte fisken i elva. Statens vegvesen vil i byggeplanleggingen detaljere utformingen og gjennomføringen av tiltaket i Bjørnagrova. I den prosessen vil det også bli sendt inn søknad om fysiske tiltak i vassdrag. Statens vegvesen har lagt inn følgende bestemmelse: «Bekken Bjørnagrova kan legges om for å tilpasses kryssing under rv. 7. Det må gjøres tiltak for fiskevandring med bunnsstrat i kulvert. Tiltak i Bjørnagrova NSV1–2 samt innenfor hensynssone H540 1–3 skal ikke foregå i perioden 15. september til 1. november av hensyn til gyteperiode for fisk. Kantsoner skal istandsettes med stedegen vegetasjon. Det skal tilstrebes å ikke grave i bekken mer enn høyst nødvendig.»

Arkeologi

Merknad om arkeologiske utgravninger imøtekommes og følgende bestemmelse er tatt inn i reguleringsplanen sine fellesbestemmelser: «Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, seks jernvinneanlegg (Id 289658–1, 289658–2, 289661, 289663, 289665, 289666) og seks kullgroper (id 136569, 289632, 289633, 289640, 289641 og 289646) som er markert som bestemmelsesområde nr. #1–11 i plankartet. Det skal tas kontakt med Viken fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

Følgende tabell er lagt inn i planbeskrivelsen under kapittel 6.3:

Bestemmelsesområde i plankartet	KulturminneID	Type kulturminne
#1	289661	Jernvinneanlegg
#2	289658 (Omfatter 289658-1 og 289658-2, regulert som en sone i plankartet)	Jernvinneanlegg
#3	289666	Jernvinneanlegg
#4	289665	Jernvinneanlegg
#5	289663	Jernvinneanlegg
#6	289646	Kullgrop
#7	289641	Kullgrop
#8	289640	Kullgrop
#9	289632	Kullgrop
#10	136569	Kullgrop
#11	289633	Kullgrop

Kullgrop, ID 289646 er endret fra båndleggingssone H730_1 til bestemmelsesområde i plankartet, og er angitt som #6. Bestemmelsen over erstatter §10.2 i sin helhet.

1.3 Mattilsynet

Sammendrag brev datert 22.12.2022

Innspill drikkevann

Vi vil presisere at drikkevannskilder i planområdet skal kartlegges og beskyttes mot forurensing jf. drikkevannsforskriften § 4.

Videre understreker vi viktigheten av at alle vannforsyninger prøvetas før, under og etter anleggsperioden, samt etter at vegen er tatt i bruk. Dette for å sikre at vannforsyninger ikke blir påvirket av utbyggingen, samt at eventuell forurensing blir oppdaget og håndtert.

Endret aktivitet i området kan representere andre farer for forurensing av drikkevannskilder enn det som er nå status. Dette må beskrives i planen.

Innspill planteskadegjørere

Det er i planbestemmelsene lagt inn bestemmelse at det ved flytting av løsmasser eller andre masser hvor fremmede arter er registrert, skal det ved masseforflytning treffes egnede tiltak for å unngå spredning, iht. Forskrift om fremmede organismer (jfr. pbl § 12-7, nr. 6). Vi forventer at dette også gjelder masser hvor det er registrert planteskadegjørere eller floghavre.

Innspill fiskehelse/fiskevelferd

Det er oppgitt i planbestemmelsene at forurensete utslipp og tilslamming til vassdrag skal unngås. Det må sikres at masser som benyttes i og nært vassdrag ikke avgir tungmetaller eller andre giftige stoffer. Mattilsynet synes det er bra at dette ligger som egen planbestemmelse, men vil påpeke at det er viktig at planbestemmelsen følges opp med tiltak for å sikre oppfølging av denne.

Det er oppgitt i planbestemmelsen at bruk av maskiner, redskaper osv. som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon. Mattilsynet anbefaler at alle maskiner, redskaper osv. blir vasket og desinfisert før bruk uavhengig av historikk der de har blitt brukt tidligere. Det vil gi en ekstra sikkerhet.

Innspill dyrehelse/dyrevelferd

Det er viktig med en god håndtering av eventuelle viltkryssinger, og et eventuelt behov for viltgjerder bør vurderes.

Vi kan ikke se at dette er vurdert/håndtert noe sted i plandokumentene. Mattilsynet forventer at dette blir vurdert/håndtert i videre saksgang.

1.3.1 Kommentar SVV:

Statens vegvesen tar merknadene om planteskadegjørere og fiskehelse/fiskevelferd til etterretning og skal følge opp dette i videre byggeplanlegging og bygging.

Planbeskrivelsen er oppdatert når det gjelder drikkevannskilder med et nytt kapittel 6.7.3 Drikkevann. I tillegg er følgende tekst tatt inn i planbeskrivelsens kap. 6.15: «Det finnes ingen fullstendig oversikt på drikkevannskilder i området. I neste fase skal det gjøres ytterligere undersøkelser/kartlegging om det finnes andre brønner og vannledninger som berøres og eventuelt må erstattes. Alle drikkevannskilder som kan bli berørt skal kartlegges og beskyttes mot forurensing. Drikkevannsforsyninger skal prøvetas før og etter anleggsperioden». Dette er også tatt inn som §3.8 i bestemmelsene. YM plan legges ved planen.

Kapittel 4.6.2 og 6.4 Vilt er oppdatert med tanke på håndtering av hjortevilt i prosjektet.

1.4 NVE

Sammendrag brev datert 16.01.2023

Sikkerhet mot flom

Planforslaget legger opp til krysning av tre bekker. Planbeskrivelsen 4.12 beskriver at disse tre områdene er spesielt utsatt for flom i tilknytning til bekkene. Forslaget har totalt lagt inn fire nummererte hensynssoner for flom. Innenfor disse er det foreslått bestemmelse hvor elve- og bekkeløp skal være åpne med naturlig kantvegetasjon med unntak av kulverter. Det legges restriksjon på etablering av bebyggelse uten ytterligere flomreducerende tiltak. I ROS 5.1.2 er det gjort rede for problemstillingen, og konkludert med at det er usikkerhet rundt hvorvidt stikkrenner er dimensjonert for å tåle snøsmelting kombinert med store nedbørmengder. Som nødvendig tiltak er det foreslått periodisk kontroll. NVE tar forholdet til etterretning.

Sikkerhet mot skred i bratt terreng, jord- og flomskred

Det er gjort rede for at deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetskart for flom og jord- og flomskred. Ved Søre Kaupang har flere kurvaturer mellom 27 og 30 grader helning. Det er utarbeidet geoteknisk rapport for området (merket G-RAP-001 av Rambøll datert 27.06.2022), og to soner for ras- og skredfare er

foreslått. Rapporten vurderer at det hovedsakelig er skjæringsstabiliteten som er mest kritisk ved bratt helning under gravearbeider og ved større belastning fra vann. Bestemmelsen § 8.2 skal sikre at tiltakene som foreslås i rapporten følges opp.

Vassdrag

Det er vurdert behov for å legge om bekken Bjørnagrove for å kunne tilpasse kryssing under ny veg. Bestemmelse § 3.6 f) gir føringer for å sikre fiskevandring gjennom krysningen, samt tidsrestriksjon for arbeid mht. gyteperiode, samt generell ivaretagelse og istandsetting av kantvegetasjon. Det er positivt.

1.4.1 Kommentar SVV:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning.

1.5 Åse Larsen

Sammendrag brev datert 23.11.2022

Jeg bor langs denne vegstrekning og er bruker av samme. Jeg ser at veien i de årene jeg har bodd her, nå er mere i bruk av syklist. Det gjelder elever fra skigymnaset, men også syklist som feriere med sin sykkel vår, sommer og høst, og innbyggere på Geilo som sykler til jobben i Hol.

Selv har jeg også brukt vegen på sykkel. Men det jeg også ser, er at det nå er flere skolebarn som bor langs denne strekning. De må ut på Riksvegen for å ta skolebussen. Og det er ikke alle som har foreldre som kan følge dem morgen og ettermiddag til/fra bussen. Jeg har noen ganger sett at barn løper langs riksvegen (på veien) for å rekke skolebussen. Og noen pensjonister bruker også denne strekning for å gå mellom hus.

Så mitt spørsmål er, hvorfor kan ikke denne strekning få gang/sykkelvei som mange andre steder i kommunen. Jeg er ikke i tvil om at det vil bli brukt mye. Og da vil skolebarna kunne gå beskyttet til og fra bussen. Det vil jo bli enda farligere uten gang/sykkelvei og med 80 km/t.

Jeg vet dette har vært ønsket i mange år, nok 30. Så nå er det vår tur. Syklist vil det bli mere og mere av. Den telling som dere gjorde tidligere tenker jeg er feil, for når på dagen og året ble den gjort?

Jeg er redd at ulykke skjer om ikke det blir laget gang/sykkelvei og farten blir 80 km.

Jeg må kanskje legge til at det ofte blir tatt bilister i fartskontroll på denne strekning på grunn av at veien flater ut her. Så hva blir det så ikke når veien blir så brei?

1.5.1 Kommentar SVV:

Statens vegvesen tar trafiksikkerheten på alvor, derfor er planforslaget utarbeidet i henhold til vedtatte vegnormaler og retningslinjer. Planforslaget legger ikke til rette for etablering av gang og sykkelveg. Viser til følgende dokumenter og kapitler i planforslaget:

- *Planbeskrivelsen:*
 - *Eksisterende forhold innenfor temaene trafiksikkerhet, kollektivtrafikk og forhold for gående og syklende på strekningen er beskrevet i kapitlene 4.8.3 Trafiksikkerhet, 4.8.4 Kollektivtrafikk og 4.8.5 Gående og syklende.*
 - *Tiltak for myke trafikanter er beskrevet i kapittel 5.4.1 Tiltak for myke trafikanter.*
 - *Planforslagets virkninger på overnevnte forhold er beskrevet i kapittel 6.8 Trafikkforhold.*
- *ROS-analysen:*
 - *Trafiksikkerhet (ID6D) i kapittel 5.3 og 6.1 i ROS-analysen*
- *Bærekraftvurdering*
 - *Bærekraftsmål nr 3. Good Health and Well being.*

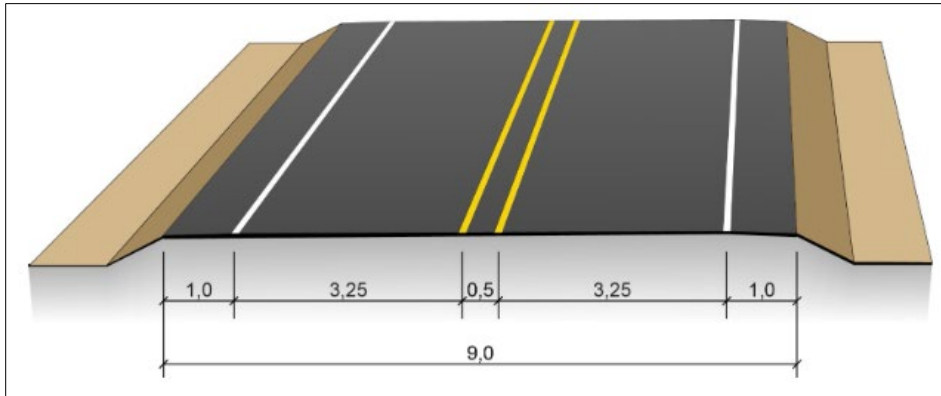
Oppsummert handler det om følgende:

- *Det er ikke er noen viktige målpunkter på strekningen. Ingen naturlige steder beboere trenger å gå til, for eksempel skole eller butikk.*
- *Det er få som bor langs aktuell strekningen og dermed blir en gang og sykkelveg ikke nok brukt til at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å etablere gang og sykkelveg her.*
- *Det er ikke etablert tilstøtende gang og sykkelveg i området*
- *Strekningen er ikke definert som skoleveg da alle elever innenfor planområdet har rett til skoleskyss*
- *Etablering av separat gang- og sykkelveg på strekningen ville også medført betydelige konflikter med bebyggelse, dyrka mark, landskap og eksisterende avkjørsler.*

Målet med planforslaget er å tilrettelegge for økt fremkommelighet og trafiksikkerhet for de som kjører rv. 7. For å oppnå dette gjør vi følgende:

- *Øke vegbredden*
- *Bedre kurvatur/svinger*
- *Utforme sideterrenget på en mer trafiksikker måte*
- *Bedrer siktforholdene*

- Forbedrer utformingen av avkjørslene og kryss
- Sanerer og samler avkjørsler
- Bussholdeplassene etableres med venteareal og
- 5 bussholdeplasser får tilrettelagt adkomst for gående
- Knytte flere avkjørsler opp mot bussholdeplassene
- Etablerer 1 meter vegskulder utenfor hvitstripa (se figur under)



1.6 Arne Veslehaug

Sammendrag brev datert 16.12.2022

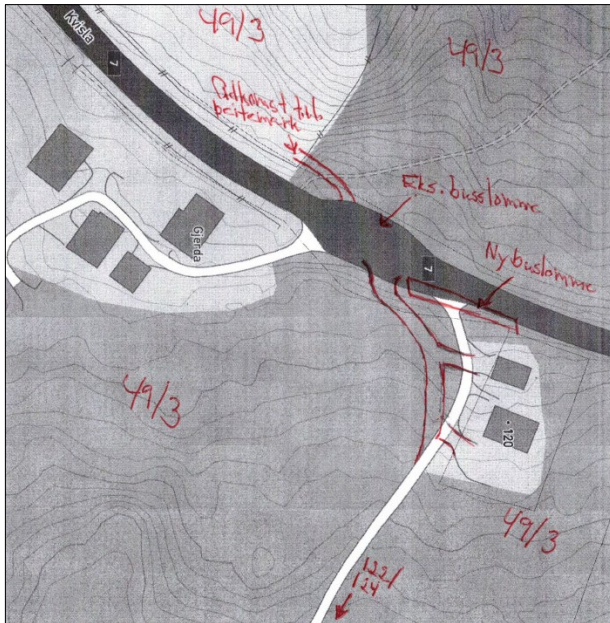
Det blir ikke aktuelt å legge avkjøring fra Rv.7 for Kvisla 120, 122 og 124 rett vest på min eiendom og inn mot min hage og gardstun slik utkast til planen viser der de skal benytte deler av min veg. Dette vil forringe min eiendom og daglige opphold som ikke vil bli akseptert både med generende trafikkstøy og lysblending rett inn i stue og soverom.

Det er også en eldre vannbrønn i dette området som tidligere tilhørte kårhuset til mine foreldre.

Ved å flytte eksisterende busslomme litt østover i lengderetning mot Hagafoss i fra der den er i dag med en eventuell utvidelse i dybden vil en få en trygg bussholdeplass som også vil ha nærhet til flere brukere enn det forslag som i dag foreligger med å legge den vestover rett ut for mitt våningshus og støyskjerm på garden.

Det er heller ikke hensyntatt at jeg er avhengig av tilgang til min beitemark på nordsida av Rv.7.

At jeg av erfaring skal ha trailere stående på ny busslomme rett utenfor mitt våningshus med motor og kjøleaggregat i gang både på kveld og natt for å opprettholde hviletid for sjåførene vil jeg ikke akseptere. Med mitt vedlagte forslag til vegløsning for beboerne i Kvisla 120, 122, 124 og mitt eget bruk for framføring av tømmer og tømmertransport med bil og henger fra dette området vil denne justerte vegløsningen ha en god løsning for alle brukere av denne vegen.



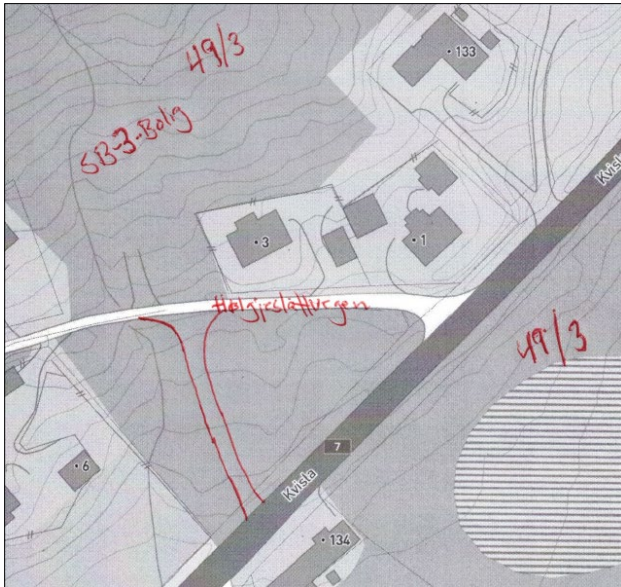
Mitt klare krav er at min avkjøring til Rv.7 beholdes slik den eksisterer i dag etter mye arbeid og store kostnader utført i 1986 og i 2017 inkl. ny veg, jordvoll, planting og støyskjerming. Denne veg skal kun være adkomst til Gjerda gard.

Med en økende trafikk (ÅDT) på Rv.7 de siste årene er støyproblemet økende, og det bør her sees på ytterligere tiltak som kan bidra til å redusere dette mot min eiendom.

Eksisterende autovern på Rv.7 som i dag går langs min eiendom/innmark og støyskjerm beholdes slik det er i dag fram til min avkjøring i fra Rv. 7, men flyttes vel noe ut ifra min støyskjerming da vegen rettes ut lenger mot nord.

Strøm og fiber som i dag går til min eiendom med luftkabel over Rv. 7 på eksisterende busslommer med tilhørende belysning, og derifra med jordkabel inn på min eiendom bør legges i rør under Rv.7 så en slipper luftspenn som krysser riksveg.

Vedr. ny avkjøring fra Rv.7 til Hølgjeslåttvegen må det være mulig å komme fram med tømmerbil også på denne vegen da tømmerlevering har vært og er aktuelt ut ifra denne veien og området. Ser ut som inntegnet kurve er alt for skarp for slik transport, og ber derfor om at ny løsning vurderes hvis grunneier av området aksepterer dette.



Vedr. stenging av avkjøring til Kvisla 131 og 133 som er en fritidsbolig og en bolig ber jeg om at disse må beholdes der de eksisterer i dag. Deres forslag som foreligger med ny adkomstveg over store deler av min eiendom 49/3 til disse adressene Kvisla 131 og 133 vil ha store konsekvenser. Deler av dette området er i nåværende Hol kommunes arealdelplan for 2014 – 2025 regulert til boligformål med benevnelse SB-3. Her har jeg hogd skog og forberedt med ny adkomst inn i tomteområde i fra Hølgjeslåttvegen. Hvis dette område skulle bli ervervet til ny adkomst for de to overnevnte eiendommer vil dette utløse betydelig kompensasjon i erstatning som tap av areal til dette formålet, og det er også to eksisterende vannbrønner i området + en borebrønn på eiendom Kvisla 131. Det fremgår også av deres planer at innkjøring til disse eiendommer i fra Hølgjeslåttvegen er inntegnet parallelt med den vegen jeg allerede har etablert.

1.6.1 Kommentar SVV:

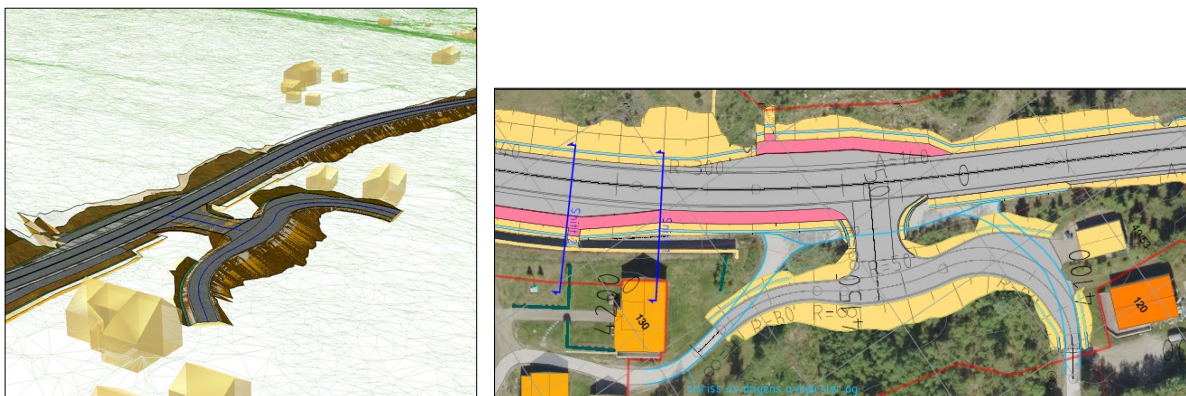
Vi viser til og takker for et godt dialogmøte 14. februar 2023.

Vi har ansvar for å opprettholde vanntilgangen til din bolig. Vi vil derfor under byggeplanleggingen sørge for å kartlegge og iverksette nødvendige tiltak på din eiendom for å sikre vanntilgangen.

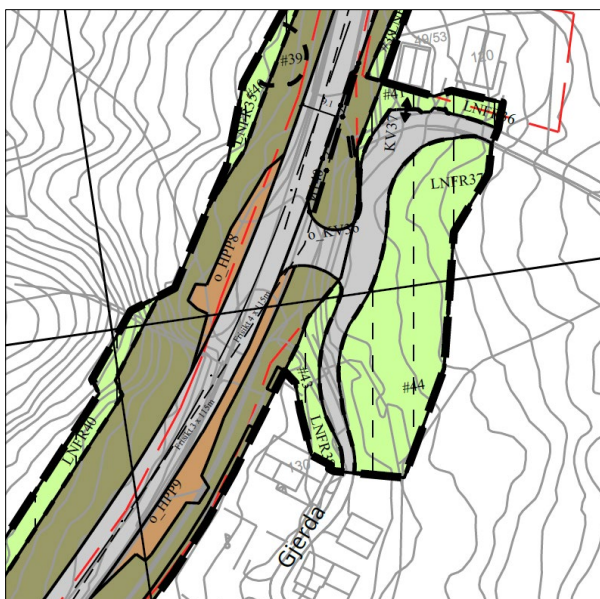
Vi vil slå sammen avkjørslene til eiendommene 49/2, 49/91, 49/53 og 49/3 for å redusere antall avkjørsler inn på riksvegen og dermed oppnå bedre trafiksikkerhet.

Årsaken til at vi ønsker å flytte busslommen utenfor støyskjermen til eiendom 49/3 er at vi kan ikke etablere en avkjørsel inn i en bussholdeplass av hensyn til trafiksikkerhet. Samtidig ønsker vi å knytte den nye avkjørselen til holdeplassen slik at mange trafikanter trykt kan komme seg til holdeplassen. Ved å flytte holdeplassen får vi også oppnådd at den sideforskyves sett i forhold til bussholdeplassen på andre siden av riksvegen. En slik sideforskyvning øker også trafiksikkerheten i forhold til dagens plassering. Ved å flytte holdeplassen kan vi gjenbruke dagens kjøreveg siden ny prosjektert veglinje ligger ca. en kjørebanebredde lenger fra din eiendom.

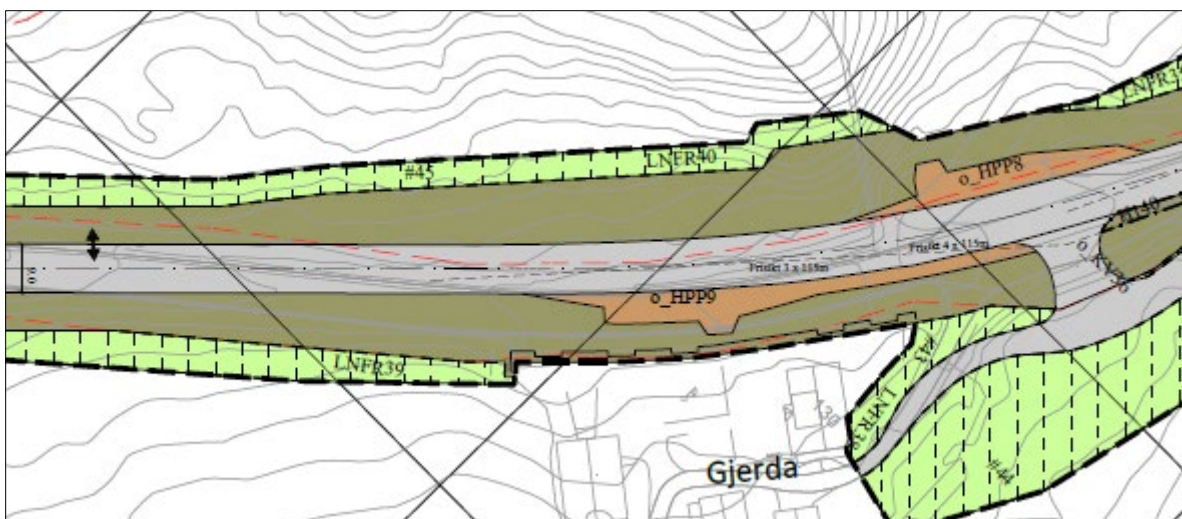
For å etterkomme merknaden har vi justert adkomstvegen noe slik at den blir liggende mellom dagens to avkjørsler, se skisser under:



Plankart er oppdatert med ny kryssløsning (se skisse under). Gangarealet er forlenget fra krysset til holdeplassen og nye frisktsoner er lagt inn.

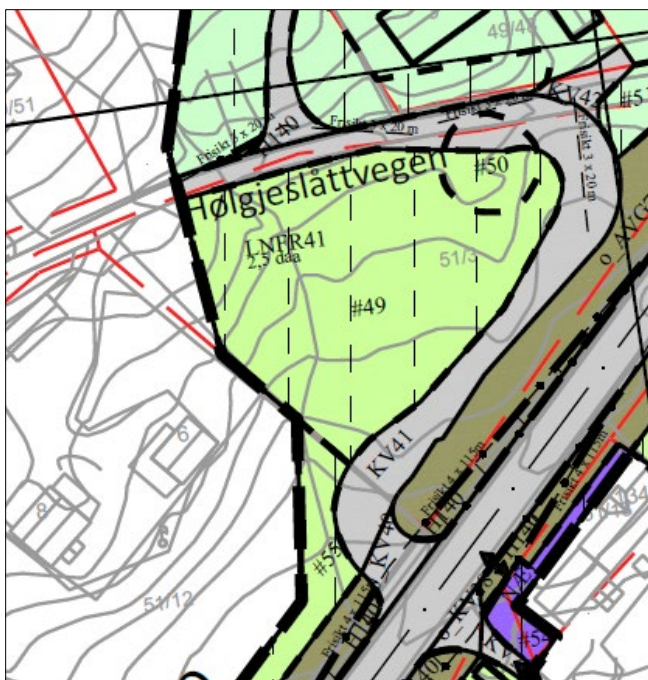


I revidert planforslag har vi satt inn en avkjørselspil i plankartet slik at du får tilgang til beitemarken på nordsiden av rv. 7 (se skisse under).

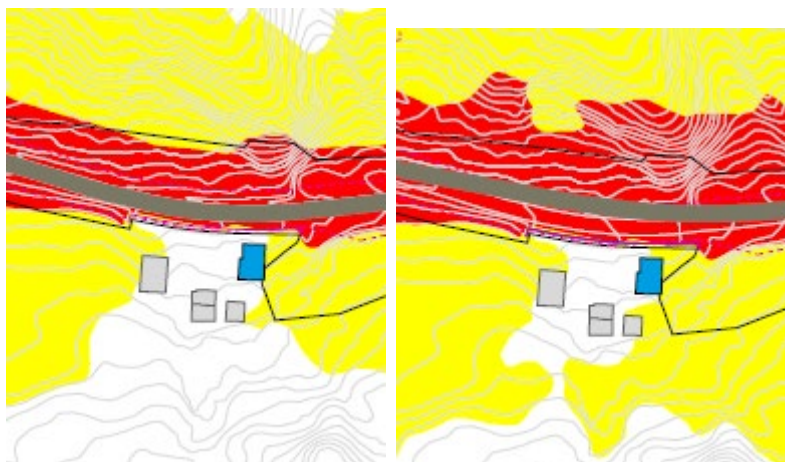


Når det gjelder problemet med støy fra tungbiler på bussholdeplassen så vil Statens vegvesen opplyse om at det er ikke tillatt å parkere på bussholdeplass.

I revidert planforslag er kurven på Hølgjeslåtvegen utvidet slik at den blir fremkommelig for tømmerbil, se skisse under. Foreslått ny trase i merknaden er ikke mulig på grunn av for stor høydeforskjell.



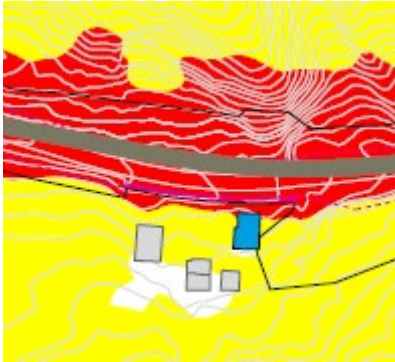
Støyskjermen mot eiendom som du selv har satt opp blir stående som i dag. Den eksisterende støyskjermen skjermer boligen godt i både nåværende og regulert situasjon (se utklipp av støykart under).



Nåværende (bilde til venstre) og korrekt fremtidig/regulert (bilde til høyre) støyberegning

Beregnet nåværende støynivå er 53 dB, i regulert situasjon øker denne til 56. Boligen er dermed i hvit støysone også i fremtidig situasjon.

NB! Etter at du tok kontakt med oss under merknadsbehandlingen ang. at din eiendom ikke var tatt med i støyutredningen, oppdaget vi en feil i støyutredningen som fulgte planforslaget på høring. I beregning av fremtidig støynivå i støykartet var støyskjermen tatt bort og dermed ga kartet feilaktig bilde av fremtidig støynivå (se bildet under).



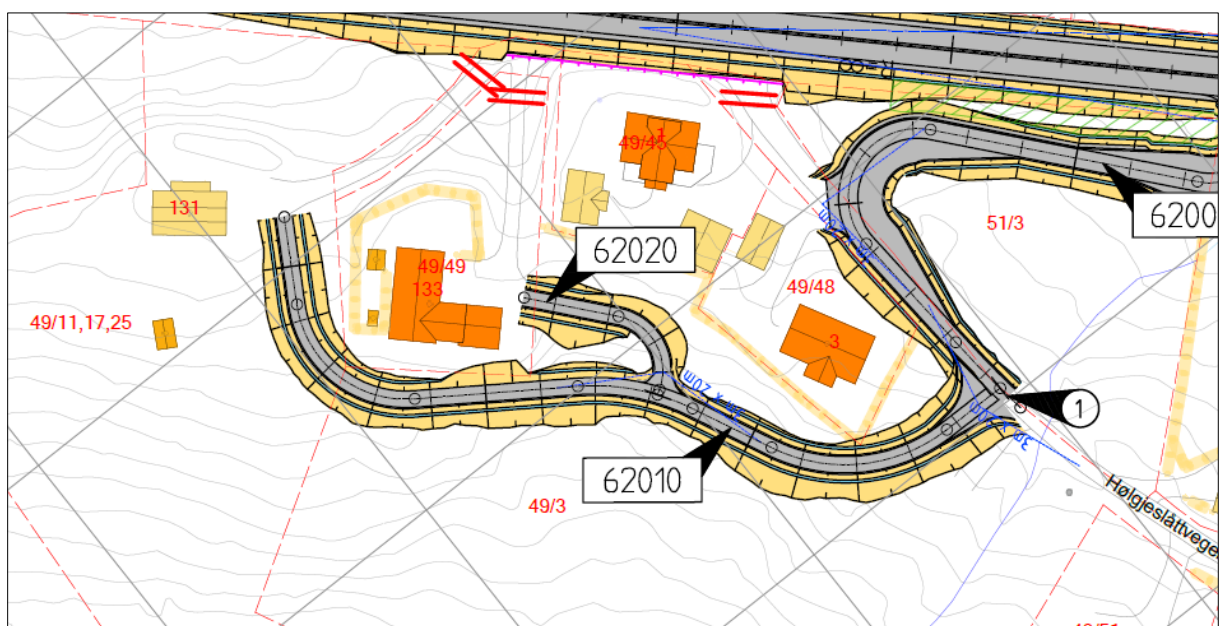
Utklipp fra støykart i regulert situasjon som fulgte planforslaget på høring (uten innlagt støyskjerm)

Siden eiendommen vil ligge i hvit støysone også etter utbedring av vegen er det korrekt at eiendommen ikke er listet opp i støyutredningen. Vi beklager denne feilen og at vi dermed feilaktig ga inntrykk av at støytiltak/befaring skulle gjennomføres på eiendommen i forbindelse med utbedringen av rv. 7.

Følgende dokumenter ble oppdatert om støy og oversendt kommunen 26. mai 2023: Planbeskrivelse (nytt støykart) og tegningshefte (nytt støykart). I tillegg ble ny støyutredning også oversendt (se våre kommentarer på merknaden fra Geir Atle Mylius).

El, tele og fiber ledninger som kommer i konflikt med tiltaket vil bli lagt ned i rør.

På strekningen hvor adkomst til Kvisla 131 og 133 ligger skal rv. 7 senkes og derfor blir det ikke mulig å opprettholde adkomstene. Omleggingen av Hølgjeslåtvegen og fjerningen av avkjørlene bidrar til å nå prosjektets mål om økt trafikksikkerhet og framkommelighet på rv. 7. Adkomstvegen til disse to eiendommene er lagt i nedkant av eiendom 49/3. I nytt planforslag er adkomstvegen noe justert slik at den ligger enda nærmere eiendomsgransene. Statens vegvesen mener også at den nye adkomstvegen må være til fordel for grunneier hvis eiendom SB-3 ønskes søkt utbygget.



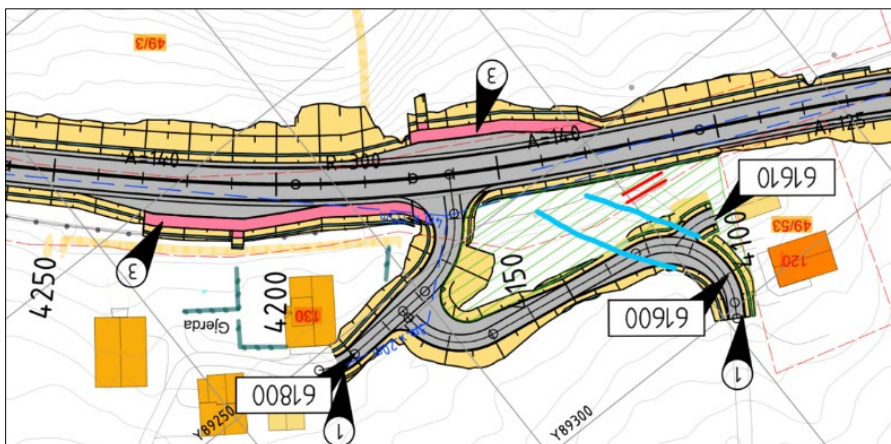
Utklipp fra oppdatert plankart under.



1.7 Lars Lysåker

Sammendrag brev datert 09.01.2023

Den nye avkjøringen blir veldig vond for de som bor på Gjerda da vi lyser inn hele stua med lys når vi kjører opp til riksveien, og de svingene dere har tegnet inn der blir veldig kronglete når det skal ned eventuelle lastebiler og andre større kjøretøy sommer og vinter. Jeg kunne ønsket meg å ha fått avkjøring mellom eksisterende og midten av eksisterende busslomme.



Når det kommer til den nye busslommen som er tegnet inn så skjønner jeg ikke hvorfor den er flyttet opp mot Geilo, det er virker mer logisk for meg å ha den på

samme plass som eksisterende busslomme i dag. Tenker det er bedre å ha den der siden det allerede er plass til å ha den der den ligger nå.

1.7.1 Kommentar SVV:

Vi har endret adkomsten slik at den kommer midt imellom dagens to adkomster. Viser til våre kommentarer til merknaden fra grunneier Arne Veslehaug.

1.8 Eirik Vindegg Underhaug og Haldis Vindegg Underhaug

Sammendrag brev datert 13.01.2023

Undertegnede ønsker å meddele at det foreliggende planforslaget virker gjennomarbeidet og en god løsning både for grunneiere, innbyggere og selvsagt sikrer gode veiløsninger. Som eier av mye grunn knyttet til avkjøringen i Vindeggleet virker dette også som forstandig løsninger. Undertegnede ser frem til videre gjennomføring av veiprojektet.

1. Med vedlagte e-post er det ønskelig å bare gjenta anmodning om at det ved utbyggingen i det aktuelle området benyttes mur for å støtte opp i de bratte skråningene fra min gård og ned mot riksveien. Det bes videre om at denne muren sikres med permanent gjerde på toppen for trygg ferdsel. Selv om det er gjennomført egne grunnmålinger ønsker jeg å minne om at det er leire i grunnen i det aktuelle området. I tidligere tider har det gått ras. Med dagens tiltagende våte værtyper vil det være viktig med en solid mur for å støtte opp mot bevegelser av masser i den bratte skråningen nedenfor våre hus. I tillegg vil bruk av mur bevare en større andel av kulturlandskapet og gjøre det mulig å fortsatt benytte deler av dagens beiteområde.

Innspill til prosjektet på vegne av Haldis Vindegg Underhaug, Hølgjeslåttvegen 1, gnr.: 49 og bnr.: 45. Følgende innspill ønskes gjentatt:

2. Det vises til prosjekttegninger hvor det planlegges å senke «vegkulen» over til Årsetsletta. Tegningene viser at dette kan medføre et større inngrep inn mot min mors eiendom. I dag har eiendommen plen foran huset og det er også investert i å bygge opp en støyvoll foran huset som beskytter mot trafikkstøy. På denne bakgrunn forventes det at dette løses på en måte som gjør at dagens plen foran huset med støyskjerming bevares. Alternativt at den erstattes med et tilsvarende godt alternativ, eksempelvis mur med støyskjerm oppå. Dette for å unngå at eiendommen forringes.
3. Eiendommen har ett avløpsanlegg med spredegrøfter som ligger ut mot RV7. Dette må man være oppmerksom på når anleggsarbeidet igangsettes. Dette

kan vises ved besiktigelse eller tegnes inn på et kart når detaljert prosjektering skal igangsettes

4. Foreslåtte nye avkjøring til eiendommen oppleves som en god og trafikksikker løsning. Ett enda bedre alternativ ville selvsagt være at det ble en felles innkjørsel for alle eiendommer enda lenger vest i forbindelse med busslomma. Dette ville gitt enda større trafikksikkerhet for gående til buss, men vi har forståelse for at dette kan være en kompleks løsning å få til.

1.8.1 Kommentar SVV:

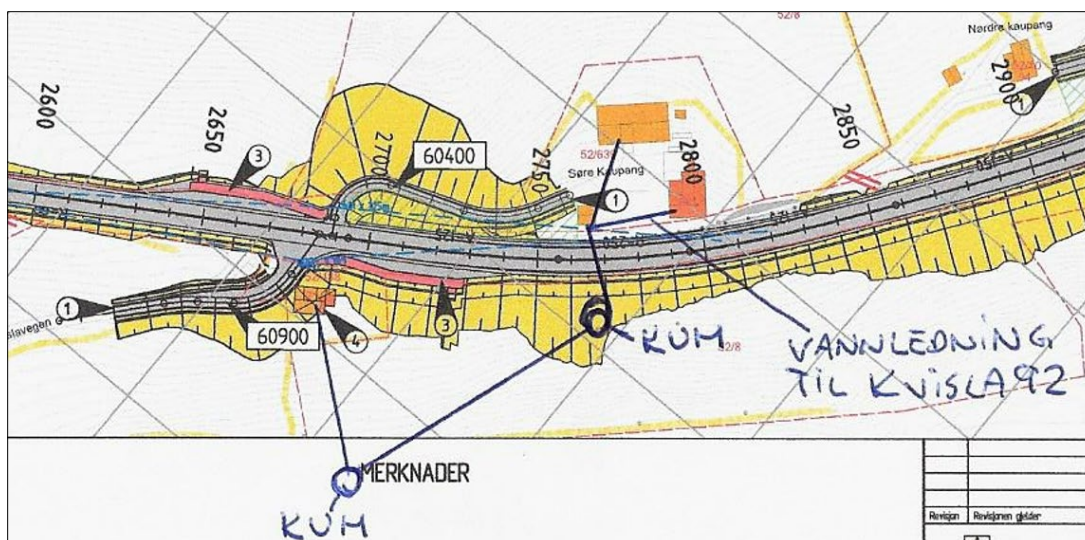
1. *Vi har ikke valgt å benytte mur i det aktuelle området. Det er gjort geotekniske vurderinger som viser at en slik skjæring er gjennomførbar. Etablering av mur vil i tillegg kreve omfattende graving inn på beiteområde på grunn av tilbakefylling og forarbeider.*
2. *I planforslaget har vi vist mur mot aktuell eiendom. Dette for å redusere arealbeslaget på eiendommen. Vi vil i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak vi må iverksette på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, er da beskrevet i rapporten.*
3. *Vi noterer oss informasjon om avløpsanlegg med spredegrøfter og vil ta kontakt i byggeplanleggingsfasen for å få tilsendt dokumentasjon av det eksisterende anlegget og kommunale godkjenning slik at anlegget kan reetableres.*
4. *En flytting av adkomstvegen bort til eksisterende holdeplass hadde ført til lang privat veg og et større arealbeslag. I tillegg ligger holdeplassen utenfor varslet planområde.*

1.9 Geir Atle Mylius

Sammendrag brev datert 13.01.2023

Det ser ut til at vår vannledning ikke er tegnet inn på planverket. Den går under rv.7 til en kum i veikanten, videre opp til en annen kum bak det huset som skal rives.

Ser vanskelig at denne vannledningen kan legges på nytt dypt inne i den nye skjæringa (for å være frostfri) og den må kobles inn på den gamle under veien. Hvis dere tenker det samme bør det vel kanskje bores etter vann på «vår» side av veien ved huset. Da må dette gjøres sommeren 2023 så vi ikke blir uten vann nå gravingen skal starte. Har prøvd å tegne inn vannledning og kummer på et kart



Vi har også huset veldig nært veien og med ny fartsgrense er vi bekymret for støyen, både ute og inne. Dette må det også ses på evt. en støyvegg på deler av strekningen.

1.9.1 Kommentar SVV:

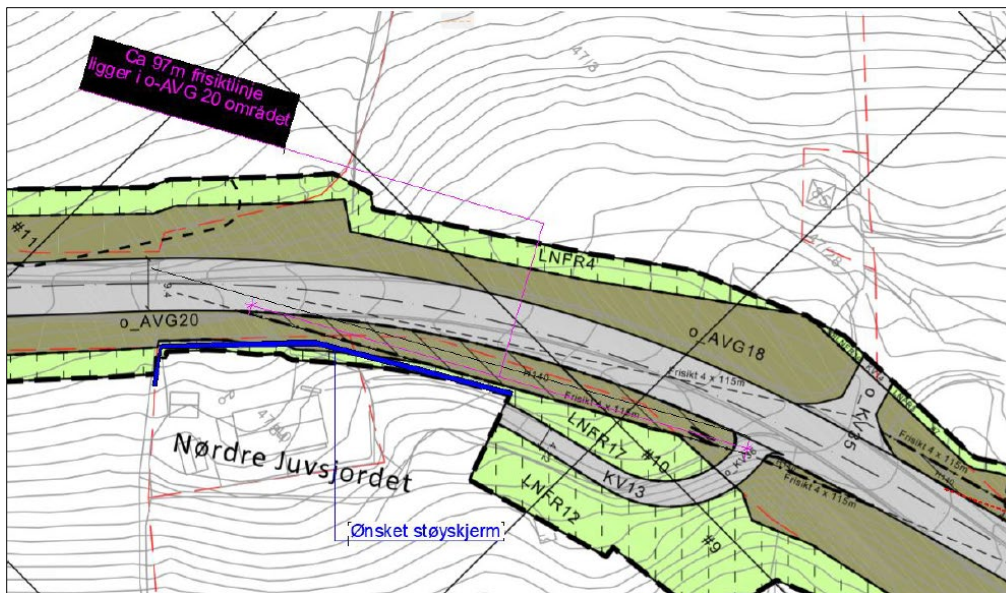
Vi har ansvar for at ingen beboere blir uten vann i byggefasen. Vi vil derfor under byggeplanleggingen sørge for å kartlegge og iverksette nødvendige tiltak på din eiendom for å sikre vanntilgangen.

I høringsversjonen av støyutredningen var eiendommen ikke med i listen over boliger som skal befares og vurderes for tiltak. Dette var feil og vi har rettet opp dette i ny støyutredning som ble oversendt kommunen 26. mai 2023. Vi vil derfor i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak vi må iverksette på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, er da beskrevet i rapporten.

1.10 Steffen Tingvoll Øen

Sammendrag brev datert 15.01.2023

1. Slik det ser ut skal hele eksisterende støyvoll langs vår vei/innkjørsel fjernes for å oppnå siktlinjer angitt til 115m i plankart. Fjerning av voll samt at riksvei trekkes nærmere vår bebyggelse vil føre til mer innsyn/skjemmede lys fra trafikken og mer støy inn i vår stue. Ønsker at det settes opp støyskjerm som forbedrende tiltak, siden eksisterende støyvoll fjernes. Mener dette bør vurderes i denne fasen av utarbeidelse av reguleringsplan, slik at støyskjerm ikke kommer i konflikt med på frisiktlinjer.



2. Vi er veldig positive til at utkjørsel flyttes og at man får bedre sikt, men vil denne utkjørselen gi bedre frisikt situasjonen på vinterstid. Frisiktsone beskrives i plan: Det tillates ikke sikthindrende vegetasjon eller gjenstander høyere enn 0,5 m over tilstøtende vegers planum. Hvordan vurderes dette i forhold til snø? Ca. 97m av frisiktsone ligger utenfor riksveien i området markert o-AVG 20 (mot vest). Antar at dette området ikke vil bli brøytet, og det får høye brøytekanter som vil redusere sikten vesentlig. Slik vi ser det kan faktiske frisiktlinjer om vinter bli helt ned til 70–80m. Legger til at det kan være vanskelig å komme seg ut på veien med dagens situasjon (60kmt). Det har oppstått en del nesten ulykker pga. glatt veibane, hard snø (som brøytes fra riksveien og inn avkjørsel) og dårlig sikt. Kan ikke se at situasjonen vil bli utbedret vesentlig på vinterstid med den nye reguleringsplanen.

3. Hvilke vurderinger er gjort/vil bli gjort i forbindelse med rystelser og vibrasjoner i bebyggelse når fartsgrense ønskes økt til 80kmt og riksvei trekkes nærmere bebyggelse? Med eksisterende fartsgrense (60kmt) og veiplassering kan vi merke/høre at det vibrerer/rister i veggene når brøytebil og trailere kjører forbi. Dette vil etter all sannsynlighet økes ytterligere siden fartsgrensen ønskes økt til 80kmt og riksveien trekkes nærmere bebyggelsen i det nordvestre hjørnet.

1.10.1 Kommentar SVV:

1. Vi vil i byggeplanleggingen gjennomføre en støybefaring med etterfølgende støyrapport. Hvilke tiltak vi må iverksette på aktuell eiendom, for å oppnå et støynivå innenfor lovlige grenser, er da beskrevet i rapporten. I planforslaget er det beskrevet at det ikke er plass til å plassere en vegnær støyskjerm forbi eiendommen pga.

sikt krav, men ved vurdering av lokale tiltak etter støybefaringen kan det være aktuelt å plassere en skjerm på eiendommen til boligen.

- 2. Når vi beregner sikt er det ut ifra faste installasjoner som for eksempel skjæringer, skjæringsskrånninger, støyskjermer o.l. Når det gjelder snø må dette fjernes av grunneier ved behov på samme måte som når grunneier må brøyte avkjørsel etter snørydding av offentlig veg, men vi vil i byggeplanleggingen vurdere om det er mulig å foreta en terrengutforming på nedsiden av vegen slik at snøen ikke legger seg høyt ved vegen og hindrer sikt.*
- 3. Rystelser fra trafikk påfører ikke skader på bygninger. Når det gjelder rystelser fra anleggsarbeid vil dette bli overvåket ved hjelp av rystelsesmålere i byggeperioden.*

1.11 Even Rygg, Roger Brusletto og Rannveig Brattegard

Sammendrag brev datert 16. 01.2023 (samme brev sendt 31.03.2022)

Det er i varselet opplyst at Statens vegvesen vil utbedre vegen på strekningen for å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten. Dette ved å breddeutvide vegen, utbedre kurver og sideterreng og legge til rette for å øke fartsgrensen. Hvordan hensynet til myke trafikanter skal ivaretas kommer ikke fram av varslingsmaterialet. Det ble på folkemøte den 9. mars gjort klart at det på strekningen så langt i prosessen ikke er vurdert å legge til rette for opparbeidelse av gangveg. Slik vi ser det vil en utbedring av vegen med økt fartsgrense, 80 km/t, gjøre situasjonen for oss som bor og ferdes langs vegen langt verre enn hva den er i dag uten tiltak for myke trafikanter.

Slik situasjonen er i dag føles det uttrykt å ferdes langs vegen og det føles uttrykt å sende ungen til og fra skolebussen. Situasjonen vil ikke bedres med økt fartsgrense. Det er per i dag 13 barn som må krysse riksveien når de tar bussen og flere som må følge grøftekantene hjem. Ingen av disse har slik vi ser det en sikker skoleveg. Potensialet er også stort for langt flere skolebarn i området da flere gårdsbruk/boliger står foran et generasjonsskifte.

Vi mener det må opparbeides gangvei eller turvei som gjør det trafikksikkert for myke trafikanter å ferdes langs vegen. Vi mener også det må legges til rette for at skolebuss kan plukke opp og slippe av elever på samme siden av vegen for å unngå at skolelevne må krysse riksvegen. Slike busslommer bør som et minimum etableres ved Røo, Vindeggleet og Sandsvegen.

Vi mener også at man uavhengig av utbedringer på veg og gangveg må fortsette å opprettholde 60 sone på Rv7. Dette med tanke på kryssing av veg ved bussholdeplasser, at det er mye landbrukstrafikk i området, at det er mange av/påkjørsler til eiendommer i området, og eller av det generelle hensynet til myke trafikanter langsmed vegen.

Vi ser det som lite framtidsrettet å gjøre utbedringen langs vegen i dag uten å gjøre forholdene bedre for de myke trafikantene og sikre trafikksikkerheten til de som ferdes langs vegen. På sikt vil man med en gangveg fra Geilo til Hol koble de to sentrene i kommunen sammen og man vil bedre trafikksikkerheten for mange av kommunens innbyggere. Også sett i et miljøperspektiv er det lite framtidsrettet å gjøre utbedringer på vegen uten å legge til rette for gangveg. Situasjonen er i dag slik at man selv på korte avstander velger å ta bilen fordi det føles uttrykt å ferdes langs vegen.

I kommunedelplanen for trafikksikkerhet 2019–2030 for Hol kommune står det at trafikksikkerhet for myke trafikanter skal være et prioritert punkt fra kommunen sin side. Videre står det under kommunedelplanens pkt. 5.3 *gang- og sykkelveger* at gang- og sykkelveg rv. 7 Lien– Foss med forlengelse over Årsetsletta skal prioriteres. Dette punktet står videre i *Tiltaksplan for trafikksikkerhetstiltak 2020–2023* som nr. 1 på prioriteringslista med forslag til tiltak at Hol kommune lager reguleringsplan. Lenger ned på lista står gang- og sykkelveg fra Kvisla til Hagafoss. Med bakgrunn i dette mener vi det er veldig viktig å se planen som nå skal utarbeides i et langsiktig perspektiv. Hvis kommunen følger opp sine egne prioriteringer og realiserer gangveg Lien–Foss og videre over Årsetsletta vil man, hvis man ikke tar med gangveg i det pågående planarbeidet, stå igjen med en strekning på under 4 km forbi Kvisla og til der gangvegen i dag sluttet i Hagafoss.

1.11.1 Kommentar SVV:

For merknad om fartsgrense og trafikksikkerhet, se våre kommentarer til merknadene fra Åse Larsen.

Forholdet til kommunedelplan for trafikksikkerhet 19. juni 2019 ble tatt opp på oppstartsmøte med Hol kommune 1. november 2021. Se utklipp fra referatet under:

Kommunen er opptatt av å sikre gang og sykkelveg og bussholdeplasser. Ikke gang- og sykkelveg på strekningen i dag, men viser til kdp for trafikksikkerhet med revidert tiltaksplan hvor det ligger inne tiltak på strekningen fra Kvisla og østover. Kommunen ønsker at dette også vurderes i dette planarbeidet.

Statens vegvesen opplyste om at tiltaket er et utbedringstiltak og omfatter ikke gang og sykkelveg (g/s-veg) på strekningen. Etableringen av separat g/s-veg på strekningen vil kunne medføre betydelige konflikter med bebyggelse, dyrka mark, landskap og eksisterende avkjørsler. Statens vegvesen vil se på dette nærmere i planprosessen og omtale dette i planforslaget.

Når det gjelder etablering av ensidige busslommer er ikke dette en ønsket løsning fra Statens vegvesen med unntak av knutepunkter mellom hovedveger med mye trafikk.

1.12 Roger Brusletto og Liv Marit Hamarsbøen

Sammendrag brev datert 16.01.2023

Vi benytter avkjørselen på nordsiden ved Vindegg–kvislavegen ved bussholdeplass HPP6.

Vi mener at det å etablere 80km/t langsmed denne nye veien er altfor høyt sett opp imot mjuke trafikanter. Det er lagt alt for lite vekt på mjuke fotgjengere i ROS-analysen.

Det er i de nye planene valgt å benytte samme gamle plassering på bussholdeplass på begge sider av vegen og ikke gitt et løft for denne type sikkerhet. Vi kan heller ikke se at det er blitt vurdert vær- og føreforhold i området der den nye veien skal bygges.

Det er ofte tykk tåke i området med sikt ned mot 50m, dette grunnet at veien ligger i nærheten av en kløft der kald luft siver ned fra fjellet og møter varm fuktig luft fra sørøst. Vi har hatt flere ubehagelige nestenulykker med lastebiler og personbiler i tåke når vi krysser veien med ungene på bussholdeplassen HPP6 vindegg/kvislavegen.

Det er bratt stigning fra Røo der lastebiler og personbiler ofte står fast vinterstid, dette grunnet glatte veier. Det samler seg også køer bak tungt lasta biler, og med økt siktlinje vil området fra 3-felt ved Røo og opp imot avkjørsel Vindegg–Kvislavegen bli enda mer aktuelt for forbikjøring, noe som forverrer situasjonen vår

ved bussholdeplassen med 80-sone. Hastigheten vil øke oppimot 100km/t når den nye veien blir etablert.

Hvordan vurderer dere siktlinje vertikalt over bakketopp blant annet ved bussholdeplass HPP6 ved hastigheter på 80km/t? Dette for mjuke trafikanter langsmed Rv.7 før og etter bakketopp.

Det er et aktivt landbruksområde med mye traktortransport på rv7. Vi har selv over 60% av dyrkamarka der. Spesielt i ferietrafikken er det nesten sammenhengende trafikk langsmed veien og kryssing av veien med traktor med tyngre utstyr er i mange tilfeller vanskelig. Det blir ikke lettere hvis farten økes. Bare ved Hølgjeslåtta opplever jeg at trafikken går i 80km/t i 60 sona. Politiet har hyppige kontroller der, men det ser ikke ut til å skremme utenbygdstrafikken.

Tiltak:

- Ber om at dere vurderer å etablere 40 sone med fotgjengerovergang ved bussholdeplassene. Spesielt ved bussholdeplass HPP6 ved vindegg / kvislavegen.
- Hastighet 60 km/t på øvrig vei.
- Ber om at dere på nytt vurderer bakketoppen ved bussholdeplass HPP6 ved hastigheter på 80km/t, dette basert på sikt for mjuke trafikanter langsmed Rv7. Ifølge lengdeprofilet på tegningene er ny veg inntegnet tilnærmet lik dagens situasjon med små korreksjoner.

1.12.1 Kommentar SVV:

Bussholdeplassene vil bli oppgradert med opphevet venteareal, belysning og nytt vegrekkverk for å øke trafikksikkerheten. Dette er beskrevet i planbeskrivelsens kapitler 5.3 Standard, 5.4 Tiltak for kollektivreisende og 5.4.1 Tiltak for myke trafikanter.

Den planlagte strekningen er prosjektert i henhold til gjeldene håndbøker. Frisiktsonene skal sørge for at det er god nok sikt i begge regninger fra alle mulige krysningspunkter på strekningen. Håndbøkene tar hensyn til værforbehold i forbindelse med friksjon på vegbane, men tar ikke hensyn til andre værforhold i utforming av vegen da det er trafikantenes eget ansvar å tilpasse sin aktivitet på eller ved vegen etter værforholdene.

Fartsgrense på 40 km/t er fartsgrense brukt i tettbebygde strøk, byer og ved skoler. Det er derfor ikke aktuelt med etablering av 40 km/t. Gangfelt kan ikke etableres i 80 km/t sone da dette skaper falsk trygghet for gående, en umerket kryssing er derfor mer trafikksikker enn en merket kryssing.

Utbedringen av riksveg 7 skal bidra til økt fremkommelighet og trafiksikkerhet. Lavere fartsgrense på strekningen vil bety redusert fremkommelighet. Vegen blir prosjektert i henhold til gjeldene håndbøker og tilfredsstiller kravene til å øke fartsgrensen til 80 km/t på strekningen. For merknad om fartsgrense og trafiksikkerhet, se våre kommentarer til merknadene fra Åse Larsen.

Det er gjennomført siktanalyser som viser at sikten er ivaretatt før og etter overnevnte bakketopp. Siktanalysen legger 80 km/t til grunn.

1.13 Fredrik Blom

Sammendrag brev datert 16.01.2023

Dette er et samfunnsmessig viktig tiltak, og vi synes i hovedsak at dette ser ut som et fornuftig og grundig fundert arbeid så langt.

Medvirkning og dialog med berørt naboer

Vi ber om medvirkning og dialog rundt de tekniske planer av veiareal og trasevalg fra Hølgjeslåtvegen og inn til vår fritidsbolig 62000 og 62010.

Vi ser et potensiale for en noe mer effektiv og arealbesparende trasse over naboens (49/3) tomt. I tillegg må SVV hensynta kummer og brønner i området, herunder også vår brønn på 49/11,17,25, som må lokaliseres før endelige byggeplaner godkjennes. Slik teknisk plan foreligger, ser den nye veien til å ligge over vår eksisterende brønn.

Den nye avkjøringen fra RV7 og opp Hølgjeslåtvegen 62000 virker også svært krapp, med påfølgende krapp sving. Her virker det som større kjøretøy vil få problemer.

Strekningen mellom Vindeggleet og Kvislatun er en viktig pulsåre i lokalsamfunnet. Vi oppfordrer sterkt SVV til å gå i dialog med de av våre naboer som i størst grad blir negativt berørt av veiutvidelsen, slik at ulemper som følge av veiutvidelsen blir minst mulig. Vi nevner spesielt vår nabo i Gjerda, som får RV7 og tilhørende veilegеме nærmere huset, ved at busslommen HPP15 flyttes rett utenfor stuevinduet. Her kunne RV7 med fordel vært flyttet flere meter nord, veien rettet ut og vekk fra Gjerda, og ulempen redusert. Det vil ha fordel for de berørte naboer og sannsynligvis være en fordel for den nye veien.

All den tid det går lokal busstrafikk langs RV7 og det er fullstendig fravær av gangvei eller fortau ser vi det som uforsvarlig å øke fartsgrensen fra 60 km/t til 80 km/t.

Eierforhold og drift og vedlikehold på nye tilfartsveier (62000 m.fl.)

Vi ber om informasjon rundt hva som er planlagt ift. eierforholdene på de nye tilfartsvegene rundt RV7 som eksempelvis 62010. Denne veien skal gå over (49/3). Vil denne bli kommunal, eller er dette uavklart? For vår del vil det bety mye for fremtidig drift og vedlikehold, og kostnader tilknyttet dette. Skulle dette bety store ekstrakostnader for vår del, ber vi om at vi kompenseres dette.

Vi søker videre informasjon om hvilken tilstand den nye veien ferdigstilles i og når dette arbeidet planlegges utført. Vi forutsetter at SVV bærer kostnaden alle disse veiene som del av sitt prosjekt.

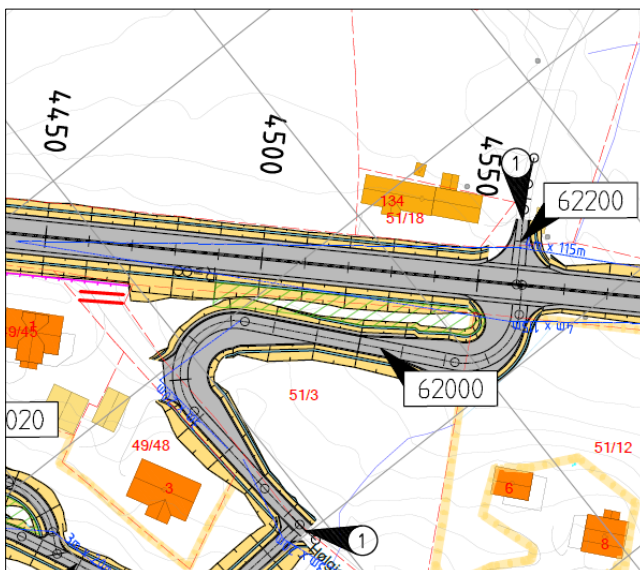
1.13.1 Kommentar SVV:

Vi viser til dialog pr. SMS 2. mars 2023 og påfølgende epost 20. mars 2023.

Vi har ansvar for at ingen beboere blir uten vann i byggefasen. Vi vil derfor under byggeplanleggingen sørge for å kartlegge og iverksette nødvendige tiltak på din eiendom for å sikre vanntilgangen.

Den nye adkomstvegen har blitt justert noe for å redusere beslaget arealbeslaget på eiendom 49/3 (se også våre kommentarer på merknadene fra Arne Veslehaug).

I revidert planforslag er kurven på Hølgjeslåtvegen utvidet slik at den blir fremkommelig for tømmerbil, se skisse under.



Utklipp fra oppdatert plankart under



For merknad om holdeplass HPP15 ved Gjerda, se våre kommentarer til merknad fra Arne Veslehaug.

For merknad om fartsgrense og trafiksikkerhet, se våre kommentarer til merknaden fra Åse Larsen

Alle nye adkomstveier vil forbli private. De nye adkomstvegene vil ha samme dekke som i dagens situasjon dvs. grusvei. SVV vil bære kostnaden med byggingen av disse adkomstvegene. Rettighet til bruk av de private adkomstvegene sikres gjennom reguleringsplanens planbestemmelser.

1.14 Marit Løken og Tormod Gerhard Haugstad

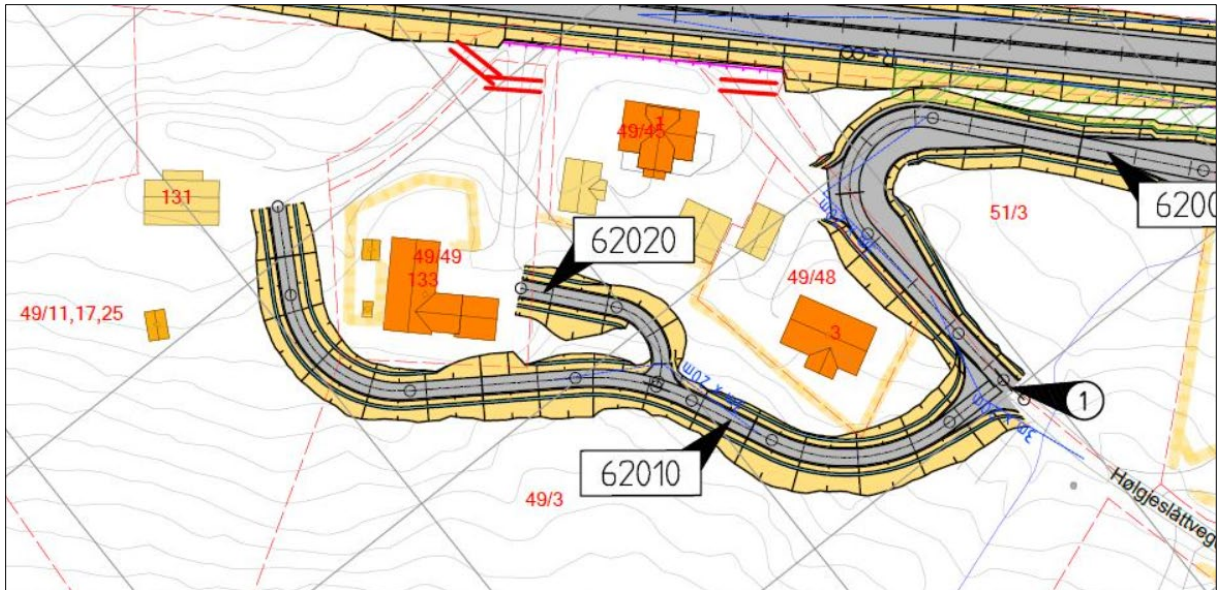
Sammendrag brev datert 16.01.2023

- Planlagt veg 62010 er prosjektert rett ovenfor eller i samme område som vår vannbrønn.
- Innkjøring 62030 til Hølgjeslåtvegen 1 er planlagt på vår tomt. Ønsker at innkjøring blir planlagt slik at det ikke er til hinder for parkering. Det ligger også er drenerør fra bolig og garasje i planlagt innkjøring

1.14.1 Kommentar SVV:

Vi har ansvar for å opprettholde vanntilgangen til din bolig. Vi vil derfor under byggeplanleggingen sørge for å kartlegge og iverksette nødvendige tiltak på din eiendom for å sikre vanntilgangen.

Avkjøringen endres slik at den ikke blir til hinder for parkering foran garasjen, se ny skisse under.



Utklipp fra oppdatert plankart under



2 Konklusjon

Høringen har ikke medført innsigelser fra regionale myndigheter til planforslaget. De regionale myndighetene påpeker heller ikke at de er uenige i Statens vegvesen sin vurdering opp mot overvannshåndtering, naturmangfoldloven eller støyretningslinjen T-1442/21.

Planforslaget har blitt korrigert i samsvar med kommentarene til hver enkelt merknad. I plankartet er bestemmelsesområder med # nummerert igjennom på nytt slik at sikring av kulturminner (...) (#1-11), midlertidig bygge -og anleggsområder (#12-53) og krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak (#54-55) nå er gruppert samlet istedenfor fortløpende i nord-sør-retning.

Statens vegvesen vurderer at justeringene i plandokumentene ikke utløser et nytt offentlig ettersyn av planen.

Statens vegvesen anser at reguleringsplanen er klar for sluttbehandling i Hol kommune.