



Statens vegvesen

E16 Kvamskleiva - rassikring



Sammendrag av merknader til offentlig ettersyn
av planforslag

Mars 2015

INNHold

INNLEDNING	3
1 MERKNADER FRA OFFENTLIGE ETATER OG INSTANSER.....	4
1.1 M1 Oppland Fylkeskommune, regionalenheten	4
1.2 M2 Oppland Fylkeskommune, kulturarvenheten	5
1.3 M2 NVE, region øst	7
1.4 M6 Fylkesmannen (FM).....	7
2 MERKNADER FRA GRUNNEIERE OG ANDRE.....	11
2.1 M8 JVB.....	11
2.2 M8 Norges Lastebileier-forbund	11
2.3 M8 Marit og Kjell Bakken.....	12
2.4 M8 Gunnar Storsveen	12
2.5 M9 Hassel	12
2.6 M10 Andris og Guro Kvam	13
3 KONKLUSJON	13
4 VEDLEGG	14

INNLEDNING

Hovedmålsettingen for prosjektet er rassikring av E16 forbi Kvamskleiva. Slik vil en forbedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten langs Europavegen, sikre bosetting og næringsliv i området, samt legge til rette for en effektiv transport-åre mellom Øst- og Vestlandet.

Planarbeidet omfatter det rasutsatte området mellom Hugavike og Kvam. For å få et mer helhetlig anlegg, omfatter planforslaget også utbedring av eksisterende veg mellom Hugavike og Øylo, samt en strekning fra Kvam og vestover. Hele strekningen vil bli 5,4 km, hvorav 1,8 km i tunnel. Planforslaget medfører at ny E16 blir 940 m kortere enn dagens E16.



Planområdet med hovedlinje for ny E16

Statens vegvesen Region øst la fram planforslag til offentlig høring 30.11.2014, med merknadsfrist 19.01.2015. Det ble gjennomført åpen kontordag og åpent møte i Vang den 6.jan. Det kom inn 10 merknader.

Statens vegvesen har laget et sammendrag av merknadene, og kommentert hver merknad. Alle merknadene er sorterte og nummerert M1, M2, M3 osv. Merknader fra offentlige etater og instanser kommer først i denne rapporten, deretter kommer merknader fra grunneiere og andre.

Bak i rapporten er alle merknadene vist slik de er kommet inn til Statens vegvesen.

Statens vegvesen Region Øst

Mars 2015

1 MERKNADER FRA OFFENTLIGE ETATER OG INSTANSER

1.1 M1 Oppland Fylkeskommune, regionalenheten

Sammendrag, brev datert 23.januar 2015, fra Fylkeskommunen:

I konsekvensutredningen er det angitt en liten positiv konsekvens for gang- og sykkeltrafikken. Oppland fylkeskommune (OFK) er ikke ubetinget enig i denne vurderingen. Statens vegvesen har opplyst om at ny tunnel skal stenges for g/s-trafikk. Denne trafikken må da følge eksisterende vegtrasé rundt Neset, og strekningen fra Neset til Kvam skal ikke vinterbrøytes og skal ikke rassikres. Rassikring er så krevende å få til at man har valgt å lage en helt ny tunnel.

Oppland fylkeskommune mener at g/s-trafikken må få et helårstilbud som er trygt å bruke på strekningen fra Øylo til Kvam. Økt bruk av sykkel, både til hverdagsbruk og i reiselivssammenheng, er et prioritert innsatsområde. OFK etterlyser en begrunnelse for hvorfor den nye tunnelen skal stenges for syklende trafikk, all den tid vegen ikke er motorveg. Hele problemstillingen er mangelfullt utredet. OFK er kjent med at mange nye tunneler i Norge er åpne for syklist, basert på en vurdering av ÅDT, lengde på tunnelen, profilbredde, belysning, varslingssystemer osv. Eksisterende trasé må ha et visst minimum av sikkerhet, dersom den skal kunne tas i bruk som beredskapsveg på kort varsel.

OFK savner en rassikkerhetsanalyse med tiltak på strekningen fra Neset til Hugavika, som skal overtas av fylkeskommunen som fylkesveg. Det er vesentlig for fylkeskommunen at strekningen er rassikret før overtakelse.

Til bestemmelsene:

- § 2.2. Ved større avvik fra formåls grensene i planen skal det enten søkes om dispensasjon eller så skal planen endres. Søknad etter pbl § 20-1, bokstav m, er ikke slik planmyndighetene ønsker prosessen. Riktig navn på departementet er nå *Klima- og miljødepartementet*.
- § 2.4. Innendørs støynivå for boliger bør minst tilfredsstillende NS 8175 klasse C.
- § 2.6. Det bør tilføyes en setning som f.eks. « Alt arbeid i fiskeførende bekker bør skje i tidsrommet 15.6. til 15.9.»
- I planbeskrivelsen er det lagt vekt på estetiske kvaliteter i området ved kollektivterminalen (s. 36). Dette er ikke forankret i en tilsvarende bestemmelse i § 4, og dette bør gjøres.

Statens vegvesen sin kommentar:

Sykkeltilbudet

Sykling i Kvamskleivatunnelen er ikke tilrådelig. Dette fordi sykling igjennom tunnelen anses som ganske risikofullt når syklistene må forvente at de skal passeres av tunge kjøretøyer. Selv om det er lys i tunnelen er det generelt dårligere lysforhold der enn utenfor tunnelen på dagtid, som er det tidspunktet man må forvente at folk sykler.

Lengden på tunnelen (1,8km) tilsier også at sykling ikke er tilrådelig i tunnelen. Med opptil 2000 kjøretøy i døgnet, vil det være ubehagelig for syklistene å sykle der både i forhold til trygghetsfølelse/risiko og i forhold til lyd, støv og eksos.

Hovedregelen er at sykkeltrafikk skal håndteres utenfor tunnelene og sykkeltrafikk tillates eller godtas kun der sykkeltraséen utenfor tunnelen er svært dårlig eller rett og slett ikke finnes. Her har vi en av de bedre omkjøringsvegene for sykkel i forbindelse med tunnel. Liten stigning og svært lite trafikk.

Den positive konsekvensen for syklist, beskrevet i planbeskrivelsen, er derfor knyttet til vesentlig mindre trafikk på sykkeltraséen enn i dag. Etter at tunnelen er på plass, vil dagens veg være bra for syklist ut i fra stigningsforhold og lite trafikk. Det er også mulig for syklist å benytte fv.293 på nordsiden av Vangsmjøsa.

I forhold til ras er det selvsagt svært uheldig å bli tatt av et ras som syklist, men den klart vanligste hendelsen knyttet til ulykker med ras er at man kjører inn i raset. Det scenarioet er mer eller mindre totalt forbeholdt bilister da syklist har mindre fart og klarer å stoppe i god tid før raset.

Det er fint å få et helårstilbud for sykkel, men dette må veies opp mot potensialet for syklende på strekningen. Befolkningsgrunnlaget i området tilsier at potensialet for syklende vintertid er begrenset. Sykkeltilbudet vintertid på strekningen vil neppe bli enormt godt selv om man skulle brøyte forbi Kvamskleiva. Kjørebanelen vil automatisk bli trangere på vinteren og fare for is og snø langs vegkantene. Hovedmålsetningen i dette prosjektet er rassikring av E16. Målsetningene om økt sykling er vesentlig viktigere i mer sentrale strøk av fylket.

Rassikkerhetsanalyse fra Neset til Hugavika

Det meste av denne strekningen er utenfor reguleringsplanområdet. Det vil imidlertid bli foretatt en rassikkerhetsanalyse med tiltak på strekningen fra Neset til Hugavika, før denne strekningen overtas av fylkeskommunen som fylkesveg.

Bestemmelsene

§ 2. 6 er ikke innarbeidet, men forholdene er beskrevet i planbeskrivelsen. De øvrige anbefalinger til endring av bestemmelser er innarbeidet i planforslaget.

1.2 M2 Oppland Fylkeskommune, kulturarvenheten

Sammendrag, brev datert 25. februar 2015:

Tiltak etter planen er i konflikt med flere automatisk fredete kulturminner. Planen ble derfor oversendt Riksantikvaren som en søknad om dispensasjon etter Kulturminnelovens § 8, fjerde ledd. Søknaden er også behandlet av Kulturhistorisk Museum.

I denne saken har kulturminnemyndighetene i sine vurderinger lag vekt på at en utbedring og sikring av E16 forbi Kvamskleiva har svært stor samfunnsmessig verdi og regional betydning. Videre har Statens vegvesen gjort flere endringer i planene underveis i arbeidet, som har medført at en har unngått eller minsket konfliktene med automatisk freda kulturminner. Riksantikvaren finner derfor at det kan gis dispensasjon jfr. kulturminnelovens § 8, fjerde ledd for kulturminner id. 173014, 173081, 173082, del av 173018, 173020 og del av 31695.

Den vitenskapelige verdien av å undersøke id. 173018 og 173020 arkeologisk vil sannsynligvis være høy og gi ny og viktig kunnskap om både forhistorisk bosetning og jordbruksaktivitet. Også arkeologiske undersøkelser av røyser på id. 31695 vil kunne gi viktig informasjon om jordbrukstradisjoner. Om noen av røysene viser seg å være gravrøyser, vil de kunne bidra med svært

mye kunnskap om mange ulike aspekter av det forhistoriske samfunnet. Det stilles derfor vilkår om utgravning av disse, før tiltak beskrevet i planen kan iverksettes.

Kulturhistorisk museum og Riksantikvaren vurderer det imidlertid som lite hensiktsmessig å gjennomføre undersøkelser av id. 173014, 173081 og 173082, fordi dette i liten grad vil gi ny kunnskap om bosetning eller jordbruksaktivitet i området. Det stilles derfor ikke vilkår om videre granskning av disse.

Det forutsettes at tekst om dispensasjon og vilkår innarbeides i reguleringsplanens fellesbestemmelser, og at dispenserte kulturminner avmerkes som Bestemmelsesområder i plankartet. Oppland fylkeskommune forutsetter videre at bestemmelsene sikrer at gjenværende røysen på 62/4 sikres med anleggsgjerde under anleggsarbeidet. Da det ikke finnes tilfredsstillende innmålingsdata av røysene, må oppsetting av gjerde skje under oppsyn av arkeolog fra Oppland fylkeskommune.

Dette partiet av ny E16 går gjennom en del av Valdres med svært mange, og godt bevarte kulturminner. På motsatt side av Vangsmjøsa ligger gårder hvor funn, gravminner, vegfar og helleristninger utgjør et helt spesielt kulturmiljø, som også kulturminnene ved Kvam og Øylo er en viktig del av. Gjennom våre undersøkelser har det fremkommet ny og viktig kunnskap om bosetning, jordbruk og ferdsel i området gjennom svært lang tid. Datering av en kokegrop fra bronsealder, dyrkingslag fra romertid, hustuft fra merovingertid, og stående bygninger fra 17-1800-tallet gir området en tidsdybde som det er viktig å ivareta hensynet til, og å formidle videre ut til publikum.

Flere av disse kulturminnene vil bli fjernet som en del av utbyggingen, og ny veg vil ha stor innvirkning på de gjenværende kulturminnene. Særlig gjelder dette røysfeltet på Granvik, hvor det blir liggende en større fylling helt inntil feltet, samt bygningsmiljøet på Øylo gjestgiveri hvor en må forvente at utbyggingen vil medføre store inngrep tett inntil tunet.

I møte med vegvesenet diskuterte vi muligheten for avbøtende tiltak. Som vilkår for dispensasjon er det satt vilkår om arkeologisk granskning av enkelte kulturminner. Resultatene fra disse utgravningene, i tillegg til allerede kjent kunnskap og nye funn gjennom våre registreringer, utgjør en kunnskap om området som bør formidles videre ut til et større publikum. Det beste vil være om dette kan gjøres i samband med eksisterende formidlingstiltak i området, i forbindelse med Kongevegen og Kvam gård. Her kan kunnskapen som har fremkommet gjennom undersøkelsene formidles gjennom tilrettelegging og skilting.

Kulturarvenheten oppfordrer vegvesenet til å sikre en videre prosess med skjøtelsplan for bevarte kulturminner og kulturmiljø i etterkant av reguleringsplanprosessen. Som nevnt ovenfor oppfordrer vi også sterkt til det utarbeides planer som sikrer fremtidig behov for å videreføre vandreruten «Kongevegen over Filefjell» til Øylo gjestgiveri.

Statens vegvesen sin kommentar:

Følgende tekst er tatt inn i reguleringsplanens bestemmelser:

«Før iverksetting av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner id. 31695, 173020 og 173018, som er markert som henholdsvis bestemmelsesområde #1, #2 og #3 i plankartet.

De berørte automatisk freda kulturminnene id. 173082, 173014 og 173081 som er markert henholdsvis #4, #5 og #6 i plankartet, kan fjernes uten vilkår om ytterligere arkeologiske undersøkelser. Det skal tas kontakt med Oppland fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskningen kan fastsettes»

Det er også innarbeidet i bestemmelsene at gjenværende røyser på 62/4 skal sikres med anleggsgjerde under anleggsarbeidet, og at dette skal skje under oppsyn av arkeolog fra Oppland fylkeskommune.

Dispenserte kulturminner er avmerket som Bestemmelsesområder i plankartet.

Angående skjøtelsesplan og videreføring av vandreruten «Kongevegen over Filefjell» til Øylo gjestgiveri, så er dette gode innspill til planer/prosjekter i etterkant av reguleringsplanprosessen.

1.3 M2 NVE, region øst

Sammendrag, brev datert 6. mars 2013:

Omfanget av vassdragsfyllinger er ikke detaljert nok utredet med tanke på konsekvenser for vassdragsmiljøet, jf vannressurslovens bestemmelser om hensynet til allmenne interesser. Bekker må også vises som eget arealformål i plankartet.

NVE fremmer innsigelse til planen på grunn av at fareområder (områder med reell fare jf sikkerhetsklasser og sikkerhetsnivå gitt i TEK10) ikke er avmerket som hensynssoner med tilstrekkelige bestemmelser som ivaretar hensynet den aktuelle sona er ment å vise. Tilstrekkelig sikkerhet, jf sikkerhetskrav gitt i TEK10 §§ 7-2 og 7-3, må til enhver tid være ivare tatt for omkringliggende bebyggelse i forbindelse med anleggsarbeidene og permanent, og tiltaket skal ikke påføre omkringliggende bebyggelse økt flom- eller skredfare. Videre fremmer NVE innsigelse fordi hensynet til flom ikke er tilstrekkelig ivare tatt gjennom planbestemmelsenes § 2.6. Denne planbestemmelsen må utvides til å inkludere klimapåslag.

Statens vegvesen sin kommentar:

Planforslaget har blitt revidert, slik at det gir en mer detaljert beskrivelse av hvilke konsekvenser vassdragsfyllinger har for vassdragsmiljøet. Ny veg vil ikke påføre omkringliggende bebyggelse økt flom- eller skredfare.

Merknaden og innsigelsene er imøtekommet ved at det er innarbeidet en hensynssone i anleggsbeltet, med følgende tilhørende bestemmelse: *Byggetiltak jf pbl § 20-1a og j) kan bare gjennomføres dersom tilstrekkelig sikkerhet jf sikkerhetskrav gitt i TEK10 er dokumentert ivare tatt før byggetiltaket kan starte.*

En slik hensynssone i anleggsbeltet vil i liten grad medføre konsekvenser for arealutnyttelsen, da disse områdene uansett omfattes av byggegrensen.

Angående hensynet til flom, så er § 2.6 i planbestemmelsene blitt utvidet til også å inkludere klimapåslag på minimum 40%.

1.4 M6 Fylkesmannen (FM)

Sammendrag, brev datert 28. jan 2015:

Fylkesmannen vurderer det som svært positivt at det nå planlegges rassikringstiltak på E16 på strekningen Hugavike – Kvam.

Vassdrag

Planen legger opp til at veggen skal ligge på fylling i ca. 790 meter i Norsvinsfjorden. Vi forventet ved varsel om oppstart at det ble tatt hensyn til vassdragsmiljøet. Dette er ikke fulgt godt nok opp i de juridisk bindende delene av planforslaget og vi har derfor **innsigelse** til planen på dette punktet.

Plankartet

Det er utformet reguleringsbestemmelser for vassdragene, men vassdragene er ikke markert i kartet med eget arealformål. Dette må endres slik at det blir en entydig sammenheng mellom plankart og planbestemmelser, jf. *plan- og bygningsloven*. Det er knyttet innsigelse fra Fylkesmannen til at vassdragene ikke er gitt arealformål.

Planbestemmelsene

Planbestemmelsene gir ikke tilstrekkelig sikring av vassdragsmiljøet slik de nå er utformet. Det er knyttet innsigelse fra Fylkesmannen til de to kulepunktene nedenfor. Følgende endringer må gjøres:

- Reguleringsbestemmelse § 2.9 om kantvegetasjon må også gjelde de andre vassdragene.
- Reguleringsbestemmelse § 7 om bruk og vern av sjø og vassdrag er uklar, og beskytter ikke vassdragsinteressene godt nok. Bestemmelsene må stille klare krav til utfyllingen og håndtering av vassdragsmiljøet. I konsekvensutredningen er det lagt inn en del føringer for hva som må på plass for å sikre vassdragsmiljøet. En del av disse må inn i reguleringsbestemmelsene. Sprengstein brukt til plastring av elver og bekker må være vasket slik at de er fri for kjemikalier og sprengstoffrester og ikke inneholder steinnåler. Alle berørte arealer tilknyttet nytt veganlegg skal istandsettes og revegeteres med mest mulig bruk av eksisterende vekstmasser som lagres i anleggsperioden. I tillegg kan områdene beplantes med stedege plantearter.

Når det gjelder reguleringsbestemmelse § 2.6 bør det i utgangspunktet settes som et krav at arbeid som kan gi tilslamming av bekker skal utføres i tidsrommet 15. juni – 15. september. Fylkesmannen kan imidlertid godta at det ikke settes et slikt krav dersom det ved anleggsarbeider utenfor denne perioden iverksettes avbøtende tiltak for å hindre tilslamming av bekkeløpet og skader på gyteplasser. Det må ikke brukes sprengstein til fylling i bekkene.

I følge reguleringsbestemmelsene skal det utarbeides en overvåkningsplan for vannkvaliteten i Vangsmjøse/Norsvinsfjorden, ved utløpet til Begna og Kvamsbekken. Vi ber om å få informasjon ved eventuelle avvik. Det må da tas utgangspunkt i målt kvalitet før arbeidene har startet. Ytterligere avbøtende tiltak må vurderes ved slike avvik.

Naturmangfold

Det er gjennom planarbeidet utredet flere alternative plasseringer av veggen, og Fylkesmannen ser at biologisk mangfold er søkt ivaretatt gjennom justering av traseen. Vi mener likevel at det må settes begrensninger for når det kan utføres sprenging ved Øyloberget, ut mot Norsvinsfjorden. Det er ønskelig at det ikke utføres sprengning ved dette området i tidsperioden 1. februar - 1. juni av hensyn til fuglelivet.

Støy

Det er utarbeidet støysonekart for nåværende situasjon og framtidig situasjon. I støysonekartene er det vist støynivå 4 meter over terreng. Fylkesmannen mener det er positivt at reguleringsbestemmelsen 2.4 legger til grunn konkrete grenseverdier fra *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen* T-1442/2012. Ellers vil vi bemerke at «bør» ikke er anbefalt brukt i reguleringsbestemmelser. Slik ordbruk åpner for tolkningstvil. Vi anbefaler at det blir tatt inn en rekkefølgebestemmelse som sier at støydempende tiltak må være på plass før veganlegget åpner. Slik vi forstår støyanalysen vil ingen boliger/fritidsboliger ligge i rød støysone.

Beredskapsmessige hensyn i planen

Planmaterialet er etter Fylkesmannens vurdering mangelfullt når det gjelder beredskapsmessige forhold. Sammenhengen mellom ROS-analysen, plankartet og planbestemmelsene er for utydelig og svak. ROS-analysen beskriver områder med risiko og sårbarhet, men planforslaget følger ikke dette opp med hensynssoner (fareområder) og tilhørende bestemmelser, inkludert oppfølging av teknisk forskrift. Fylkesmannen fremmer ut fra dette **innsigelse** til planen, jf. DSBs *Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen 2010, kapittel 4 Kriterier for innsigelse pkt. 5. Reguleringsplaner, bokstav a.*). Innsigelsen knytter seg til følgende to kulepunkt:

- I en reguleringsplan skal reell fare utredes og fareområder skal tegnes inn på plankartet som hensynssoner. Det skal knyttes bestemmelser til hensynssonene for å følge opp de hensynene sonene viser. Statens vegvesen har i sine håndbøker beskrevet sikkerhetsnivå som gjelder for arealformål knyttet til veganlegg. Men for areal regulert til utbyggingsformål med bebyggelse, samt allerede bebyggt areal som kan bli påvirket negativt av tiltaket (anleggs- og driftsfase), gjelder sikkerhetskrav gitt i TEK 10 §§ 7-2 og 7-3.
- Innenfor planområdet er det avsatt følgende areal som omfattes av TEK 10: BFR, BN og LNFR. Innenfor disse arealene som omfattes av hensynssoner må det gis bestemmelser som setter krav til dokumentasjon av tilstrekkelig sikkerhet jf. TEK 10 før ev. byggetiltak kan igangsettes. Det må også gis bestemmelser om at tiltak (anleggs- og driftsfase) ikke skal forringe sikkerheten mot flom og skred for eksisterende omkringliggende bebyggelse.

ROS-analysen

Hendelse 1 og 2 masseskred/skred og snø/isras står oppført med risiko RØD også etter foreslåtte avbøtende tiltak. Det gir et misvisende bilde av risikoen etter foreslåtte avbøtende tiltak, som da antagelig vil havne på i hvert fall GUL risiko.

I forbindelse med klassifisering av framtidig vegnett, foreslås det at dagens E 16 mellom Neset og Kvam beholdes av staten og endres til beredskapsveg (omkjøringsvei). Det foreslås videre at standarden opprettholdes i den grad at vegen kan benyttes som omkjøringsveg ved stengning av tunnelen, men det legges ikke opp til vinterbrøyting. Fylkesmannen mener begrepet beredskapsveg ikke kan benyttes så lenge den aktuelle vegstrekningen ikke blir brøytet om vinteren. Vi savner en risikovurdering av en hendelse med tunnelstengning med vurderinger av reelle omkjøringsmuligheter hele året.

ROS-analysen er utilstrekkelig med hensyn til følgende forhold:

- Ufullstendig vurdering av arealer innenfor planområdet med arealformål LNFR, BRF og BN som kan være utsatt for ulike naturpåkjenninger (snøskred, steinsprang, jord- og flomskred og flom).
- Vi savner viktige temaer i ROS-analysen som kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner (eksisterende VA- og kabelnett) spesielt i forbindelse med anleggsperioden og vurdering av klassifisering av framtidig vegnett (beredskapsveg ved stengning av tunnel).

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til ROS-analysen for ovennevnte to forhold.

Planbestemmelsene

Sikkerhet knyttet til flom er ivaretatt gjennom planbestemmelse § 2.6. Denne bør imidlertid også utvides til å inkludere klimapåslag på 20%.

Tilstrekkelig sikkerhet (jf. sikkerhetskrav gitt i TEK10 §§ 7-2 og 7-3), må til enhver tid være ivaretatt for omkringliggende bebyggelse i forbindelse med både anleggs- og driftsfasen, og tiltaket skal ikke påføre omkringliggende bebyggelse økt flom- eller skredfare.

Jordvern

Fylkesmannen ber om at det utarbeides en oversikt/tabell som viser hvor mye dyrka og dyrkbart areal, samt produktiv skog som blir omdisponert til andre formål, og hvilke formål dette arealet blir omdisponert til. Dette vil være til stor hjelp for kommunen i deres rapportering i KOSTRA.

I konsekvensutredningen kapittel 4.4.5 går det fram at for området vest for Neset skal toppjord graves bort og lagres i ranker. Rankene skal ikke være høyere enn 1,5 meter for å unngå kompresjon av massene. For området øst for Neset (også kap. 4.4.5) går det fram at *«der matjord blir berørt, vil denne bli tilbakeført når landskapet er ferdig formet og er klart for tilplanting»*. Vi kan ikke se hvorfor det skal være ulike beskrivelser for behandling av matjord øst og vest for Neset.

Ved flytting av matjord er det viktig at prosessen gjennomføres på en slik måte at produksjonsevnen bevares. Det skal utarbeides en særskilt plan for håndtering av matjord, jf. planbestemmelsene § 2.10. Dette er i tråd med Fylkesmannens anbefalinger i planer hvor flytting av matjord er et tema. En slik plan bør baseres på jordbunnsfaglig kompetanse og blant annet vise hvordan matjorda skal mellomlagres og hvordan fyllingene som skal benyttes til landbruksvirksomhet skal legges opp.

Det er positivt at er det mellom profil 1050 og 1140 planlagt fylling med helning 1:6 for bedre tilpasningen til landbruksdriften. Totalt fire områder merket LL1-4 i plankartet skal justeres i høyde og bli tilrettelagt for landbruksdrift, jf. planbeskrivelsen kap. 3.5.2. Dette er positivt. Det ser også ut til at atkomst til disse områdene er sikret i plankartet.

Statens vegvesen sin kommentar:

Revidert planforslag viser vassdragene med eget arealformål i plankartet og med tilhørende bestemmelser. Innsigelsen til dette forholdet har følgelig blitt ivaretatt.

Innsigelsen til for dårlig sikring av beredskapsmessige forhold, har også blitt ivaretatt ved revisjon av ROS-analysen, plankart og bestemmelser. Det har i ROS-analysen blitt foretatt en kontroll av hendelse nr. 7, 21 (herunder vinterstengt beredskapsveg), 40, 41, 43, 44 og 45 med vurdering av avbøtende tiltak. Det vises til kommentaren til merknaden fra NVE vedrørende sikkerhet knyttet til flom og hensynssoner i anleggsbeltet, med tilhørende bestemmelse opp mot sikkerhetskrav gitt i TEK10.

Angående matjord, så har planbeskrivelsen blitt justert slik at beskrivelsen for behandling av matjord er lik både øst og vest for Neset. Revidert planbeskrivelse inneholder en tabell over dyrka og dyrkbart areal, samt produktiv skog som blir omdisponert til andre formål, og hvilke formål dette arealet blir omdisponert til.

Angående sprenging ved Øyloberget, så er dette innenfor 1 km influensområde for en mye brukt hekkeplass for kongeørn. Dette er eneste kjente lokalitet for hekkeplass for kongeørn i et større område. Det er derfor innarbeidet i planbeskrivelsen at sprengningsarbeid ved Øyloøddin bør foregå mellom 15. juli – 1. februar, da det vil gi minst forstyrrelse for etablering av hekkeplass og faktisk hekking.

Angående støy, så er merknaden imøtekommet ved at det er innarbeidet en rekkefølgebestemmelse som sier at støydempende tiltak må være på plass før veganlegget åpner.

2 MERKNADER FRA GRUNNEIERE OG ANDRE

2.1 M8 Jotunheimen og Valdresruta Bilselskap (JVB)

Sammendrag, e-post av 2. desember 2014:

JVB er fornøyd med utformingen av holdeplassene ved Sørre Kvam. JVB er generelt skeptisk til ensidig bussholdeplass, men JVB protesterer ikke bussholdeplassen i Hugavika, da denne er planlagt godt tilrettelagt (egen og direkte inn-/utkjøring i begge kjøreretninger).

JVB forutsetter at alt areal mellom holdeplassen og E16 er så flatt som mulig (fri sikt slik at bussen ser om det er passasjerer og slipper innom hvis det ikke er noen passasjerer).

Det er veldig fint om to busser kan møtes inne på holdeplassen og at den er lang nok til at to busser kan stå etter hverandre samtidig. Slik skoleskyssen i Vang er organisert pr. i dag vil denne holdeplassen få en terminalfunksjon med overgang for elever fra Liagardane og Vennis til buss mot hhv. Vang og Høre. Det vil da være to busser og en maxitaxi inne på holdeplassen samtidig.

Til slutt ønsker vi å komme med en merknad i forhold til brøyting. På grunn av de tidligere nevnte siktforhold ønsker vi da naturligvis heller ingen brøytekanter og snødeponi inne i sirkelen rundt biloppstillingsplassene som hindrer sikt fra E16 mot bussholdeplassen.

Statens vegvesen sin kommentar:

Utforming av holdeplassen i Hugevika vil sikre fri sikt slik at bussjåfør ser om det står folk på holdeplassen. Angående brøyting så er dette et driftsforhold som ikke omfattes av reguleringsplanen.

2.2 M8 Norges Lastebileier-forbund

Sammendrag, brev datert 15. januar 2015:

Valdres Lastebileierforening og Norges Lastebileier-Forbund Hedmark og Oppland er svært positive til alle tiltak som fører til at E16 blir bedre. Utbyggingen av Kvamskleiva er viktig både for rassikring og økt trafiksikkerhet. Det er positivt at ny veg blir over 900 m kortere enn dagens veg. Vegbredde på 8,5m er tilfredsstillende. Høyden i tunnelen må være minimum 5m, og det må tas hensyn til at utviklingen fører til stadig større vogntog.

Det er viktig at svingen ved Øyloøddin kuttet og at steinmasser fjernes, slik at det ikke blir pakking av snå på et værhardt punkt.

Området ved Hugavika er svært godt egnet for en enkel hvileplass for yrkessjåfører. Det bør være plass til minst 15 oppstillingsplasser. Minimumsbehov: Strøm og toalettanlegg. Kravene til arbeidstid og kjøre- og hviletid, gjør at yrkessjåfører må ta mange pauser langs vegen. Vi ser at stadig flere benytter rasteplassen ved Nettet og at døgnhvileplassen ved Steinklepp i Sogn og Fjordane som regel er full.

Statens vegvesen sin kommentar:

Tunnelen vil få en utforming i tråd med SVV sine håndbøker. Det legges opp til tunnelklasse B og tunnelprofil T10,5. Reguleringsplanen legger ikke opp til hvileplass for yrkessjåfører i Hugevika, men formålene i reguleringsplanen (Annen veggrunn) er ikke i veien for at det kan etableres en hvileplass i Hugevika.

2.3 M8 Marit og Kjell Bakken

Sammendrag, brev datert 6. januar 2015:

Det påpekes at tiltaket vil beslaglegge nederste del av jordet i Synshagen. Dette er det eneste flate partiet av jordet, og det vil være uheldig for utøvelsen av landbruksarbeidet dersom dette skulle bli borte. Grunneier ønsker primært at grunnavståelse blir belastet industriområdet på motsatt side av veien.

Dersom SVV har behov for riggområde, er grunneier positiv til å tilby areal innenfor område avsatt til industriareal. Det antas at SVV på et seinere tidspunkt vil ta kontakt angående erstatning for grunnavståelse.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det frarådes å flytte veglinja nærmere Vangsmjøsa ved Synshagen, da dette vil medføre en større fylling ned mot Vangsmjøsa. For å redusere inngrep på dyrka mark, er plankartet blitt justert ved at avkjørsel til jordet og de tre fritidseiendommene, har blitt flyttet noe vestover. Atkomstvegen til fritidsboligene vil i byggeplanen bli lagt nærmest mulig skjæringstopp for å minimere inngrep på dyrka mark.

2.4 M8 Gunnar Storsveen

Sammendrag, e-post av 23. januar 2015:

Storsveen anmoder SVV om at prosjektet utvides til å utbedre tre krappe svinger øst for planområdet. Det anbefales å legge E16 i ny trase.



Merknaden fra Storsveen viser forslag til ny E16 fra Øylo og østover.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det er behov for å utbedre E16 utenfor planområdet for E16 Kvamskleiva, men det er ikke aktuelt å ta dette inn i denne planprosessen.

2.5 M9 Heinz Kassel

Sammendrag, brev datert 18. januar 2015:

Nørsvinsfjorden er sårbar, særlig etter reguleringa, da mye er neddemt og det er ganske grundt. Fisken er av god kvalitet og er en ressurs for fritidsfiskere og for grunneiere som fisker med garn.

Det uttrykkes bekymring for miljøet i Nørsvinsfjorden når SVV skal fylle 240 000 m³ sprengstein som vil innehold sprengstoffer.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det er i bestemmelsene stilt krav om at det ved etablering av fylling, skal det brukes sprengstein av bergarter som ikkeer nåledannende og som inneholder lite finstoff. For å unngå forurensing av vannet utenfor regulert område skal det i anleggsfasen etableres tiltak som hindrer og holder tilbake uønskede stoffer. Det skal utarbeides en overvåkningsplan for vannkvaliteten i Vangsmjøse/Norsvinsfjorden, ved utløp til Begna og ved utløp Kvamsbekken.

2.6 M10 Andris og Guro Kvam

Sammendrag, brev datert 19. jan 2015:

Det anmodes om å justere eiendomsgrenser ved profil 350-550 som en del av grunnerstatningen.

Det påpekes at det ved tunnelutslaget ved Sløtabekken (profil 1500) er egnet område for massedeponi og etablering av dyrka mark i kombinasjon med beiteområder.

Det er i dag gjerde på begge sider av E16 fra Sigriddalen til Slætadalen. Det er svært viktig at det blir gjerde langs ny E16 slik at beitedyr ikke kommer i veggen eller tunnelen. Det må bli ferist på gårdsvegen fra E16. Atkomstvegen til Kvam gård må dimensjoneres for vogntog, og ikke bare lastebil.

Statens vegvesen sin kommentar:

Justering av eiendomsgrenser ved profil 350-550 vil bli en sak i etterkant av reguleringsplanen, når arbeidet med grunnerverv igangsettes.

Utfylling i Hugevika og i Synshagen tilsier at det ikke er behov for massedeponi ved tunnelutslaget ved Sløtabekken.

Atkomstvegen til Kvam gård er dimensjonert til å takle vogntog. Den kommende byggeplanen vil ivareta gjerde langs ny E16 for å forhindre at beitedyr ikke kommer i veggen eller tunnelen.

3 KONKLUSJON

Statens vegvesen vurderer at innkomne merknader ikke medfører behov for å utvide planområdet. Som følge av merknadene har det blitt foretatt justeringer av plankart, bestemmelser, ROS-analysen og planbeskrivelsen. I samråd med planmyndighet (kommunen) har Statens vegvesen vurdert at disse justeringene ikke utløser nytt offentlig ettersyn av planforslaget.

SVV vurderer at innsigelsene fra fylkesmannen og NVE har blitt ivaretatt i revidert planforslag, og at det derfor ikke er grunnlag til å opprettholde innsigelsene. SVV har sendt brev til fylkesmannen og NVE med anmodning om å trekke innsigelsene.

Planforslaget anses som klart for sluttbehandling i kommunen.

4 VEDLEGG

M1 Oppland Fylkeskommune, regionalenheten

M2 Oppland Fylkeskommune, kulturarvenheten

M2 NVE, region øst

M6 Fylkesmannen

M8 JVB

M8 Norges Lastebileier-forbund

M8 Marit og Kjell Bakke

M8 Gunnar Storsveen

M9 Heinz Kassel

M10 Andris og Guro Kvam