



Statens vegvesen

E16 Kvamskleiva - rassikring



Sammendrag av merknader til oppstart/høring av
planprogram

24. april 2013

INNHOLDSFORTEGNELSE

INNHOLDSFORTEGNELSE.....	2
FORORD	3
1 MERKNADER.....	4
1.1 Generelt.....	4
2 MERKNADER FRA OFFENTLIGE ETATER OG INSTANSER.....	4
2.1 M1 Oppland Fylkeskommune og Norsk Maritimt Museum	4
2.2 M2 NVE, region øst.....	5
2.3 M3 Politiet, Vestoppland politidistrikt	5
2.4 M4 Direktoratet for mineralforvaltning	6
2.5 M5 Stamvegutvalget.....	6
3 MERKNADER FRA GRUNNEIERE OG ANDRE	7
3.1 M6 Vegforum Innlandet	7
3.2 M7 Ola A. Lokreim	7
3.3 M8 Arnfinn – Helge Kvam.....	8
3.4 M9 Andris og Guro Kvam.....	8
3.5 M10 Referat fra åpent møte, Vang kommunehus, 12. februar 2013.....	9
4 EVT. SPESIELLE KOMMENTARER	10
5 VEDLEGG.....	10

FORORD

Statens vegvesen Region øst la fram planprogram til offentlig høring 25.01.2013, med merknadsfrist 15.03.2013. Oppstart av planarbeidet ble meldt samtidig, med samme merknadsfrist. Det er kommet inn 9 merknader.

Statens vegvesen har laget et sammendrag av merknadene, og kommentert hver merknad. Referat fra informasjonsmøte på Vang kommunehus ligger også ved, og er kommentert.

Statens vegvesen Region Øst
April 2013

1 MERKNADER

1.1 Generelt

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. Det er utarbeidet et sammendrag av alle merknadene, sammen med vurdering og kommentar fra Statens vegvesen.

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

2 MERKNADER FRA OFFENTLIGE ETATER OG INSTANSER

2.1 M1 Oppland Fylkeskommune og Norsk Maritimt Museum

Sammendrag, brev datert 14.mars.2013, fra Fylkeskommunen:

Brevet inneholder innspill fra både Regionaleininga og Kulturarveininga, samt uttale fra Norsk Maritimt Museum.

Regionalenheten:

Regionalenheten har ikke særskilte merknader til oppstartsvarsel og planprogram. Under punkt 4.2 *Lokale føringer* i planprogrammet, viser de til at kap. 7 i Fylkesplanen 2005- 08, *Retningslinjer for areal- og ressursbruk* fremdeles gjelder.

Kulturarvenheten:

I forbindelse med grunnboringer på strekningen i desember 2012, ble det gjort en befaring for å avklare eventuelle konflikter tiltaket måtte ha med gravfelt id 31695 ved Synshagen. Grunnet snø, ble det ikke gjort registreringer på punktet, men det ble gjort avtale om at tiltakshaver skulle gi lyd om det dukket opp spor etter kulturminner under arbeidet.

Alternativ B002 ligger i følge Fylkeskommunen i konflikt med gravfelt id 31695 på Synshagen. Dette alternativet lar seg ikke gjennomføre uten at det blir gitt dispensasjon etter kml § 8, fjerde ledd. Kulturminnestyresmaktene er restriktive på å tillate slike inngrep. Fylkeskommunen vil vurdere **innsigelse** til planen om en går videre med dette alternativet. De ber om at Statens vegvesen avklarer dette forholdet med fylkeskommunen før planen blir lagt ut til offentlig ettersyn.

Fylkeskommunen melder fra om at det trengs ytterligere registreringer av kulturminner innenfor planområdet. Kart og budsjett for utgravinger er lagt ved merknaden. Etter undersøkelsene, vil fylkeskommunen komme med en endelig uttalelse til planen.

Fylkeskommunen forutsetter at det kommer skriftlig svar på om budsjett for utgraving godkjennes innen 13. juni 2013.

Norsk Maritimt Museum:

NMM melder at de må gjennomføre undervannsarkeologiske registreringer i Vangsmjøse for å avklare om fyllingene kommer i konflikt med kulturminner under vann, jf. kml § 9. Kostnadene må dekkes av tiltakshaver. Om en gjør funn, kan dette legge restriksjoner for bruk av området, alternativt kan det søkes om dispensasjon hos Riksantikvaren.

Statens vegvesen sin kommentar:

- SVV vil sammen med rådgiver (Constrada) se på justeringer av veglinjen for å unngå gravfeltet. Alternativt må det legges inn mur for å unngå konflikt.
- Undersøkelser vil bli bestilt og fulgt opp.

2.2 M2 NVE, region øst

Sammendrag, brev datert 6. mars 2013:

Vassdrag:

NVE mener at en i størst mulig grad må unngå inngrep og utfyllinger i vassdrag. Vassdrag bør krysses med bruløsning uten inngrep i selve vannstrengen. Vassdragskryssinger må dimensjoneres for å kunne ta unna en 200-årsflom (jf. TEK 10 § 7-2). Dette bør komme fram av planbestemmelsene.

Tiltak som kan gi negative konsekvenser for allmenne interesser i vassdraget må utredes. Konsekvenser med ev avbøtende tiltak må gå fram av planen, for at NVE skal kunne gjøre en vurdering etter vassressurslova.

Skred:

NVE forutsetter at vegvesenet i planarbeidet ivaretar sikring mot skred, jf. egne håndbøker og TEK 10 § 7-3.

Valg av alternative løsninger:

NVE kan så langt ikke gi tilbakemelding på trasé-val, men legger til grunn at planen dokumenterer vasstekniske konsekvenser ved vassdragskryssinger og inngrep knyttet til vassdrag, og at tilstrekkelig sikring mot skred blir ivaretatt.

Statens vegvesen sin kommentar:

- Bro vurderes som uaktuelt på grunn av høye kostnader, trafiksikkerhet (ising på kjørebane) og massebalanse. Eksisterende veg ligger på fylling i vannet og det er derfor ikke naturlig strandlinje i området.
- Områdene vil bli utredet i forhold til rasfare og avbøtende tiltak.

2.3 M3 Politiet, Vestoppland politidistrikt

Sammendrag, brev datert 15. februar 2013:

Lensmann Vidme viser til informasjonsmøte på Vang kommunehus 12. februar 2013, der flere reiste spørsmål knyttet til trafiksikkerhet ved en løsning med tunnelpåslag i Hugavike. Ukjente vindforhold i Norsvinsfjorden kan gi større fare for utforkjøring og møteulykke. Det er og fare for ising på kjørebane høst og vinterstid.

Mulighet / fare for ras vil i utgangspunktet begrense seg til ett kjøretøy.

Lensmann Vidme anmoder om at flere undersøkelser gjennomføres, og at vegvesenet tar initiativ til et møte, der følgende blir innkalt:

- Vang kommune
- Politiet v/ trafikansvarlig i Valdres; Per Moen og Robert Bjørklund
- Vang Autoservice v/ Arve Wangensteen
- JVB, 2900 Fagernes v/ Kristoffer Kvamme

Lensmann mener også at man bør hente inn opplysninger fra Sigfred Hovda, som bur ved Norsvinsfjorden.

Statens vegvesen sin kommentar:

De fleste av de foreslåtte deltakerne er allerede representert i prosjektets referansegruppe. Det er ellers høyt fokus på trafikksikkerhet i planarbeidet, og man har god dialog med naboer.

Isingsproblematikk vil bli tatt på alvor. Det vil bli foretatt geologiske befaringer/undersøkelser av ura mellom Hugavike og Øyloøddin.

2.4 M4 Direktoratet for mineralforvaltning

Sammendrag, brev datert 15. mars 2013:

Direktoratet har ingen merknader til planoppstart.

2.5 M5 Stamvegutvalget

Sammendrag, brev datert 15. mars 2013:

Utvalget støtter vegvesenet sitt forslag til løsningsprinsipp med ny veg/tunnel i stedet for opprustning av eksisterende veg. De viser til at strekningen er prioritert i forhold til rassikring, og at et tiltak med tunnelloøsing vil være viktig for stamvegtrafikken.

2.6 M6 Fylkesmannen (FM)

Sammendrag, brev datert 12. mars 2013:

Fylkesmannen vurderer at det framlagte planprogrammet tar høyde for aktuelle tema som krever nærmere utredning.

Fylkesmannen viser til at statlige retningslinjer og stortingsmeldinger kan medføre behov for å fremme innsigelse til planforslag som ikke tar hensyn til nasjonale interesser.

Fylkesmannen peker på følgende utfordringer i prosjektet:

- Tilrettelegging for gående og syklende i planområdet – også i vinterhalvåret.
- Støyforhold for boliger, jfr T-1521.
- Naturmangfold, jfr naturmangfoldloven §§ 8-12.
- Vassdrag: Det er generelt lite ønskelig med omfattende inngrep i vassdrag. Avbøtende tiltak må utredes på dette området. Ved Kvam er det positivt at SVV har valgt å gå videre med løsninger som ligger lengst vekk fra Vangsmjøsa. Det anbefales at bekkene i størst mulig grad blir holdt åpne som natur- og landskapselement. Etter vannressursloven § 11 skal det bevares et naturlig vegetasjonsbelte langs vassdrag.
- Landskap, herunder massebalanse og massedeponier. Det forventes at massedeponier ikke blir lagt på dyrka mark.
- Jordvern: Det er viktig å finne løsninger som ikke krever mer dyrka mark enn nødvendig. Fylkesmannen krever at man bestreber å finne løsninger som beslaglegger minst mulig dyrka

mark på Kvam gård, og at det tas hensyn til de driftsmessige ulemper oppdeling av jordbruksareal gir.

Fylkesmannen vurderer at det framlagte planprogrammet som tilfredsstillende.

Statens vegvesen sin kommentar:

Merknadene fra fylkesmannen vil bli tatt med i den videre planprosessen.

Statens vegvesen vurderer at merknadene ikke medfører behov for endringer i planprogrammet.

3 MERKNADER FRA GRUNNEIERE OG ANDRE

3.1 M7 Vegforum Innlandet

Sammendrag, brev datert 14. mars 2013:

Vegforum Innlandet er positive til en utbedring av strekningen, men mener tunnelpåslaget i vest må flyttes lengre mot vest i Kjerringsvingen. Med et tunnelpåslag øst i vika, slik foreslått, vil en ofte oppleve kastevind, vær og vanskelige klimatiske forhold. Lokale transportører forteller om mange utforkjøring, bulker og mindre kollisjoner, som ikke kommer fram i statistikkene, da en ikke snakker om personskader.

I dag er farta i vika lav, grunnet vegstandarden. Med en utbedring mister bilistene et «trafikksikkerhetstiltak».

Bilberger Arve Wangensteen forteller om særlig vanskelige kjøreforhold grunnet frostrøyk fra Vangsmjøse høst og vinterstid.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det er stort fokus på trafikksikkerhet i dette planarbeidet. Dette gjelder også i forhold til spesielle vær – og klimaforhold.

3.2 M8 Ola A. Lokreim

Sammendrag, brev datert 28. februar 2013:

Lokreim er eier av gnr 64 / bnr 4 Granvik, og har følgende innspill til saken; Lokreim har en skjøttet skog mellom E16 og Vangsmjøse, og ser det som problematisk med en høy fylling der, da han får vanskelig tilgang på det som er igjen av skogen på sidene.

Han fraråder at det fylles ned til vika, der det ligger naust og flere båter. I tillegg er dette den eneste plassen man har mulighet til å komme seg ned til fjorden.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det vil bli tatt hensyn til adkomst til vann og vassdrag i den videre planleggingen. Deler av skogen vil det trolig ikke være mulig å unngå.

3.3 M9 Arnfinn – Helge Kvam

Sammendrag, brev datert 20. februar 2013:

Kvam er positiv til at strekningen utbedres, men har følgende innspill vedrørende rasteplass;

Kvam mener tungtransporten har et større behov for rasteplass i området rundt Ryfoss. Det parkerer mange vogntog langs gamleveien ved dårlige kjøreforhold, og mange sjåførere tar døgnhvilen sin der.

Statens vegvesen sin kommentar:

Det er mange rasteplasser i omegnen, og behovet for flere er under utredning. Det ble foreslått at innspillet sendes videre til de som sitter med denne utredningen. Ikke sikkert det vil være nødvendig med rasteplass i dette prosjektet, men et eventuelt egnet sted vil kunne være ved profil 600.

3.4 M10 Andris og Guro Kvam

Sammendrag, brev datert 14. mars 2013:

Kvam ønsker primært en forlengning av tunnel til Sigridalen vest for Kvam. Det vil ivareta jordvernet på en bedre måte enn med alternativene som foreligger, og vil på alle måter gi bedre livskvalitet, livs- og næringsgrunnlag for folk og dyr som bor i Kvam i dag og i framtiden.

Kombinasjon linjesøk-alternativ (2,3,4) og 5.; Med bro over E 16 i Bjødnadalen, slik at veien går på utsiden av grenda, vil medføre minimal nedlegging av dyrka mark, samt mindre begrensninger for næring.

Dersom man velger å legge veien gjennom Kvamsrone, ber Kvam om at den legges så langt ut som mulig, på nedsiden av dagens E 16. Dette for å få mer sammenhengende dyrka mark.

All matjord som blir berørt må graves opp og brukes til å dyrke opp deponifyllinger. Kart, med forslag om hvor man kan bygge opp deponifyllinger som senere kan brukes til oppdyrking, er vedlagt. De krever bruksrett på gammelt areal, aller helst makeskifte.

Kvam er innstilt på at låven på nedsiden av dagens E 16 kan flyttes ved behov.

Det er viktig med gjerder langs vegen for å unngå at dyr kommer ut i vegbanen og inn i tunnelmunning. Det foreslås ferist eller grind på «gamle» E 16 øst for Sløtabekken. Da trenger man ikke gjerde langs «gamle» E 16.

Man ønsker en kulvert/undergang slik at dyr får tilgang på beite på nedsida av veien. Kulvert må være dimensjonert for traktor, slik at man også kan få tilgang til Vangsmjøse og ressurser der.

Kvam ser for seg at man kan kombinere landbruksavkjørsel ned mot fjorden ved de to bolighusene som ligger på nedsida av dagens E 16. Det vil også være behov for avkjørsler ved Sløtabekken og i Sigridalen. Kvam ønsker dialog i forhold til dette når planforslaget er mer endelig.

Kvam er avhengig av en avkjørsel dimensjonert for vogntog opp til gården.

Bussholdeplass må opprettholdes.

På grunn av sikkerhet i forhold til skolebarn må det være 60 km/t i området for inn/utkjøring og ved bussholdeplasser.

Om det skulle bli aktuelt med rasteplass i Kvam, ber de om at denne blir lagt i Sigridalen, vest for grenda.

Det må være tillatt å kjøre traktor gjennom tunnelen.

For å sikre videreutvikling av gården, ønsker Kvam en byggegrense på 20 meter langs hele strekningen for gnr 53 bnr 1 og 2.

Statens vegvesen sin kommentar:

- En merknad med mange gode forslag og nyttig informasjon for videre planlegging.
- Tunnel utenom grenda er ikke aktuelt. Bro i Bjødnadalen vil bli vanskelig i forhold til konflikt med bolighus. SVV og rådgiver (Constrada) vil ellers se på en løsning for å legge linjen lenger ned mot vannet, og jobbe med felles avkjørsel/kryss til alle eiendommer og kulvert under E16. Løsning må veies opp mot tap av dyrket mark.
- Bussholdeplass vil bli opprettholdt, men fartsgrensen blir 80 km/t.
- Vanlig byggegrense opprettholdes, men man kan søke om dispensasjon for ikke-lydømtålige bygg. SVV vil vurdere å bake inn retningslinjer om dette i reguleringsbestemmelsene.
- Plassering av masser må utredes nærmere, men flere av forslagene kan trolig la seg gjennomføre. Om man oppnår nye jordbruksarealer som følge av prosjektet er dette svært positivt.
- Det vil være åpent for traktorer i tunnelen.
- Dialog med grunneier skal opprettholdes i planprosessen.

3.5 M11 Referat fra åpent møte, Vang kommunehus, 12. februar 2013

Sammendrag:

- Det ble stilt spørsmål i forhold til geologiske og geotekniske undersøkelser, og hvorvidt det var påvist forurensende masser, eller masser som krever spesialbehandling. Er det behov for spesialdeponi?
- Flere av deltakerne uttrykte skepsis knyttet til trafikksikkerheten ved et tunnelpåhugg i Hugavika, grunnen vanskelige føreforhold og mye kastevinder, og at man foreslår at Hemsingvegen skal krysse under veg. De ønsket heller at den ble liggende på fjordsiden.
- Flere ønsket tunnelpåhugget flyttet rundt neset ved Øylo.
- Det var ønske om holdeplasser og biloppstillingsplasser i kryssområdet ved Hugavike.
- Det kom et forslag om kryss i tunnelen litt sør for Sauebekken.
- Saktegående kjøretøy bør kunne kjøre igjennom tunnelen om man velger å ikke beholde gamlevegen som omkjøringsmulighet.
- Skjemmende fyllinger burde skjermes med vegetasjon.
- Uheldig med bro rett utenfor tunnelåpning.
- Man ønsker å rette opp svingene og flytte vejen lenger ut ved gården Kvam.

Statens vegvesen sin kommentar:

- Mange av innspillene som kom opp i møtet er besvart under merknadene.
- Tunnelpåhugg sør for Øyloøddin
 - o Vil medføre en ekstra tunnellengde på over 700 meter (ca 40 % lengre tunnel).
 - o Vil medføre et masseoverskudd på ca 360 000 m³ (i motsetning til en løsning i Hugevika som vil medføre massebalanse). Vil kreve omfattende deponiplasser.
 - o Vil medføre en økt prosjektkostnad på ca 70 mill.kr
 - o Tunnelpåhugget vil komme i konflikt med nasjonalt viktig naturtype – Elfenbenslav, samt MIS-figurer (miljøregistreringer i skog).
 - o Mulig konflikt med rødlistarter vest for Øylo.
 - o Mulig konflikt med fredete kulturminner ved Øylo (steinalderfunn og gravfelt fra jernalder).
 - o Hvis det skal utredes et tunnelalternativ til Øylo, vil dette kreve nytt offentlig ettersyn av planprogrammet, noe som vil forsinke planprosessen.
- Tunnelpåhugg i Hugavika
 - o SVV er kjent med at dagens sving i Hugavike kan by på føreproblemer – spesielt i forbindelse med raske værforandringer.
 - o Det er i dag problemer med ising på vegbanen i Hugavika, som følge av damp/temp forandringer fra fjorden. Dette må det tas hensyn til ved ny vegløsning ved at det må vektlegges en mest mulig slak kurvatur i vegbanen i forkant av tunnelen.
 - o Viktig med en god kryssløsning langt nok unna tunnelmunningen og med forhold som gjør det enkelt å opprettholde sikt både sommer og vinter.
- Kryss i tunnelen i området ved Sauebekken vil redusere behovet for utfylling i Hugevika, men kryss i tunnel er ikke aktuelt ut i fra trafiksikkerhet.
- Det er ikke aktuelt med fortauløsning i tunnelen. Det legges opp til at mjuke trafikanter må bruke dagens trase. Den videre planprosessen må avklare hvorvidt dagens trase skal reguleres som en sommeråpen g/s-veg, om den skal vises som omkjøringsveg ved tunnelstengning (stenges med bom når tunnelen er åpen og sykling på eget ansvar), eller om det finnes andre egnede reguleringsformål for dagens veg mellom Neset og til Kvam.
- Rasfare mellom Hugavika og Øyloøddin: SVV har ikke registrert ras i dette området i nyere tid (etter år 2000). Det vil bli foretatt geotekniske vurderinger av ura. Et aktuelt tiltak er å legge ut ny E16 litt mot fjorden, slik at fanggrøft kan etableres inn mot ura.
- Det legges opp til bussholdeplasser og biloppstillingsplasser i Hugevika.

4 KONKLUSJON

Statens vegvesen vurderer at innkomne merknader ikke medfører behov for å utvide planområdet. Som følge av merknadene har det blitt foretatt små justeringer av planprogrammet. Statens vegvesen vurderer at disse justeringene ikke utløser nytt offentlig ettersyn av planprogrammet. Planprogrammet anses derfor som klart for sluttbehandling i kommunen.

5 VEDLEGG

M1 Merknad fra Oppland Fylkeskommune, med uttale fra Norsk Maritimt Museum og befaringskart.

M2 Merknad fra NVE region øst

M3 Merknad fra Politiet, Vestoppland politidistrikt

M4 Merknad fra Direktoratet for mineralforvaltning

M5 Merknad fra Stamvegutvalget

M6 Merknad fra Vegforum Innlandet

M7 Merknad fra Ola A. Lokreim

M8 Merknad fra Arnfinn – Helge Kvam

M9 Merknad fra Andris og Guro Kvam, med 5 kartutsnitt.

M 10 Referat fra åpent møte, Vang kommunehus, 12. februar 2013