

Statens Vegvesen
Region Øst
Pb 1010
2605 Lillehammer

Innspel til «E16 Kvamskleiva – rassikring. Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutgreiing»

Som grunneigarar for Kvam 53-1 og 53-2, har me følgjande førehandsmerknader:

Forlenging av tunnel

Forlenging av tunnel til Sigriddalen vest for Kvam, vil ivareta jordvernet betre enn dei forslaga som ligg føre. Det vil på alle måtar gje betre livskvalitet, livs- og næringsgrunnlag for folk og dyr som bur i Kvamsrone i dag og i framtida. Dette er vårt primære ynskje.

Bru over «gamle» E-16

Kombinasjon linjesøk-alternativ (2,3,4) og 5

Med bru over E-16 i Bjønddalen slik at vegen går på utsida av grenda, vil medføre minimal nedbygging av dyrka jord. Denne løysinga vil og gje mindre begrensingar for næring.

Veg gjennom Kvamsone

Dersom de vel å legge vegen gjennom grenda, ber me om at vegtraseen blir lagt så langt ut som det er praktisk mogleg, på jordet som ligg på nedsida dagens E-16. Gjer ein det vil ein kunne dyrke saman noko av jord på øversida av ny veg.

All matjord som blir berørt, må gravast opp og brukast til og dyrke opp deponifyllingar. Har lagt ved kart der det er teikna forslag til deponi fyllingar som kan brukast til oppdyrking.

Dette ser eg som ein vinn-vinn situasjon.

Me krev bruksrett på det gamle arealet, aller helst makeskifte.

- *Gamal låve nedanfor dagens E16.* Me er innstilt på at de kan flytte denne dersom det blir behov.
- *Gjerde /sikring for dyr.* I dag er det gjerde langs E16 på baa sider i både inn og utmark frå Sigriddalen til Sløtadalen. Det er svært viktig at det blir gjerde langs nye vegen slik at me ikkje får beite dyr inn i vegen og/eller tunnelen. Eg foreslår ferist eller grind på «gamle» E16 aust for Sløtabekken, då treng ein ikkje gjerde langs «gamle» E16.
- *Ungang / kuvert slik at dyr får tilgang til beite på nedsida av vegen.* Også vatning av dyr. Ungangen bør vera stor nok til at ein kjem gjennom med traktor i fht tilgang til Vangsmjøsa og våre ressursar der.
- *Landbruks avkøyringar.* Det går truleg an å kombinere avkøyring til jordet som ligg ned mot fjorden med avkøyring til dei to bustadane som ligg på nedsida av dagens E16.
Det er også aktuelt med landbruks avkøyring ved Sløtabekken og i Sigridalen. Me vil kome tilbake med innspel i fht avkøyringar når planen er meir endeleg.
- Me er heilt avhengig og ha åtkomst til garden for vogntog (t.d tømmerbil) og buss pga. sagbruket å turistnæring i «gamle Kvam».

- *Busshaldeplass.* Det er skuleungar i grenda og avstand til skule samt mangel på gang- og sykkelveg gjer at ein MÅ ha busshaldeplass som i dag.
- På grunn av skule ungar som skal med bussen og næringsaktivitet, må det vera 60 km/t i området for inn/utkøyring og busshaldeplassar.
- Dersom det blir aktuelt med rasteplass i Kvamsrone, ber me om at den blir lagt i Sigriddalen vest for grenda.

Det er mykje transport med traktor mellom vest og aust i kommuna, difor må det vera tillate å køyre med traktor gjennom tunnelen.

For å sikre vidare utvikling av garden, må me ha 20 meter bygge grense heile strekninga for gnr 53 - 1 og 53 -2.

Kvamsrone 14. mars 2013

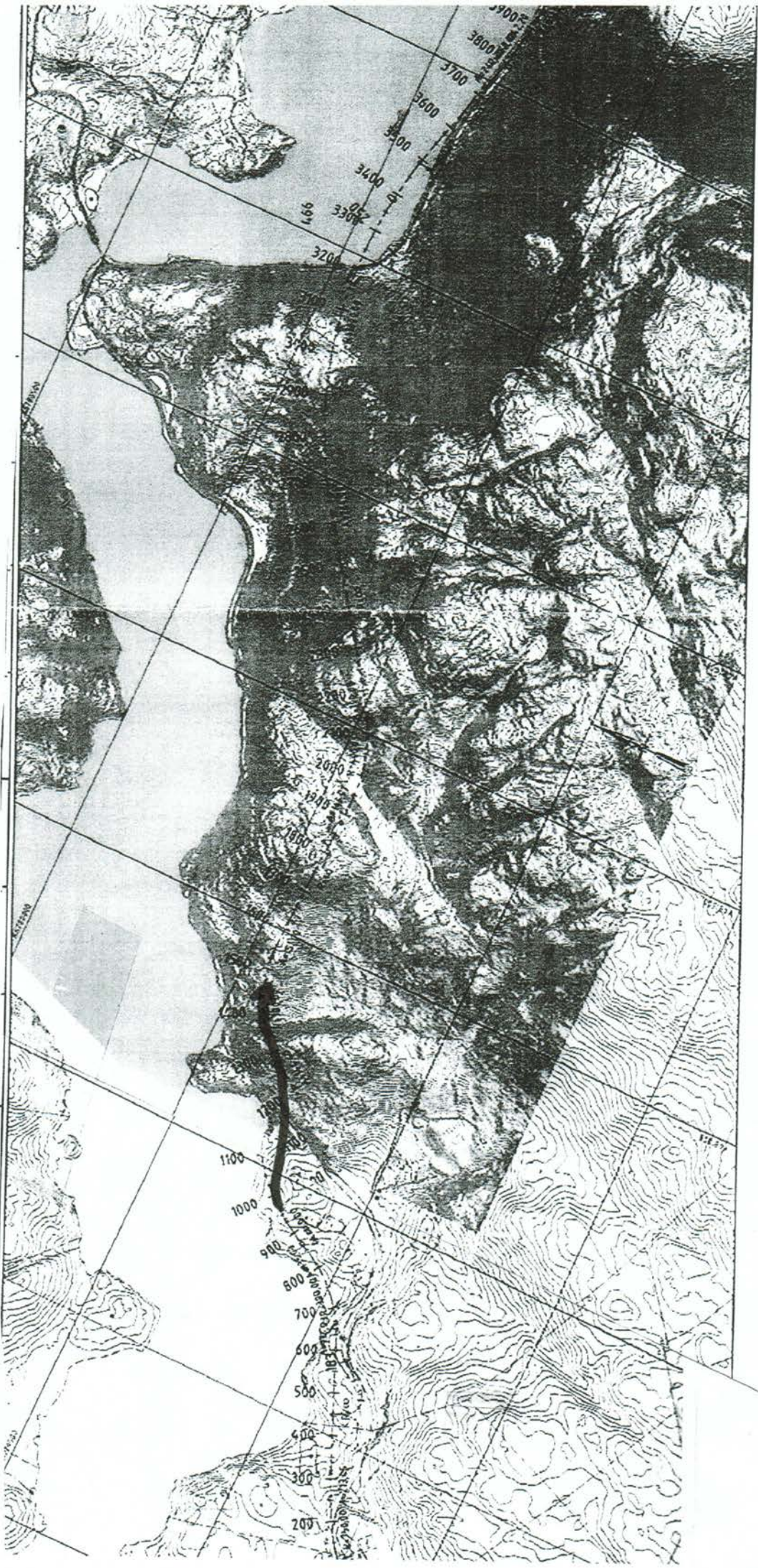
Andris J. og Guro R. Kvam

Andris J. og Guro R. Kvam

Vedlegg: 5

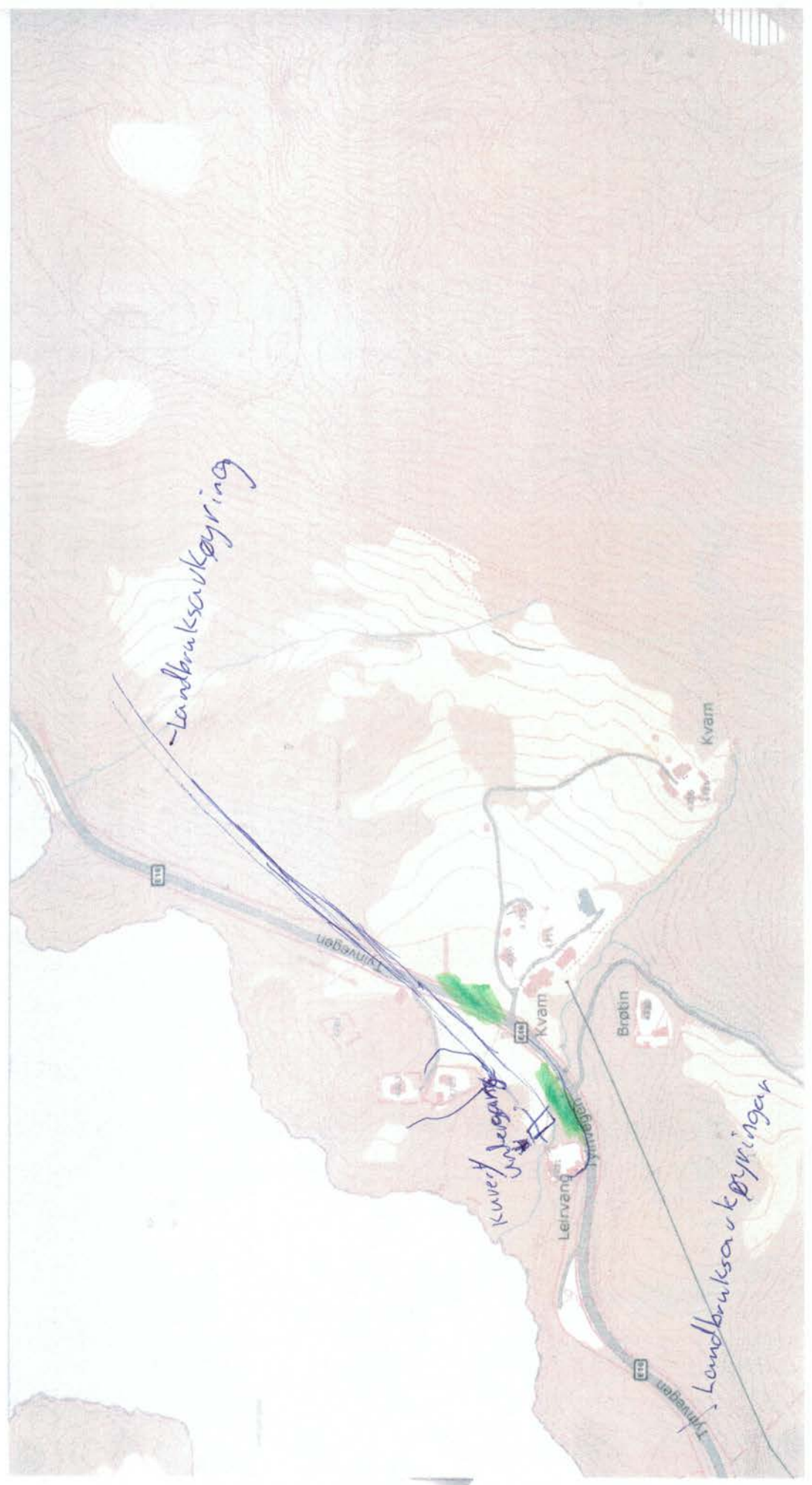
Kopi:
Martha Kari Karlsen, Vang kommune
Knut Westerbø, planleggingsleiar

Kombinasjon (2,34) og 5





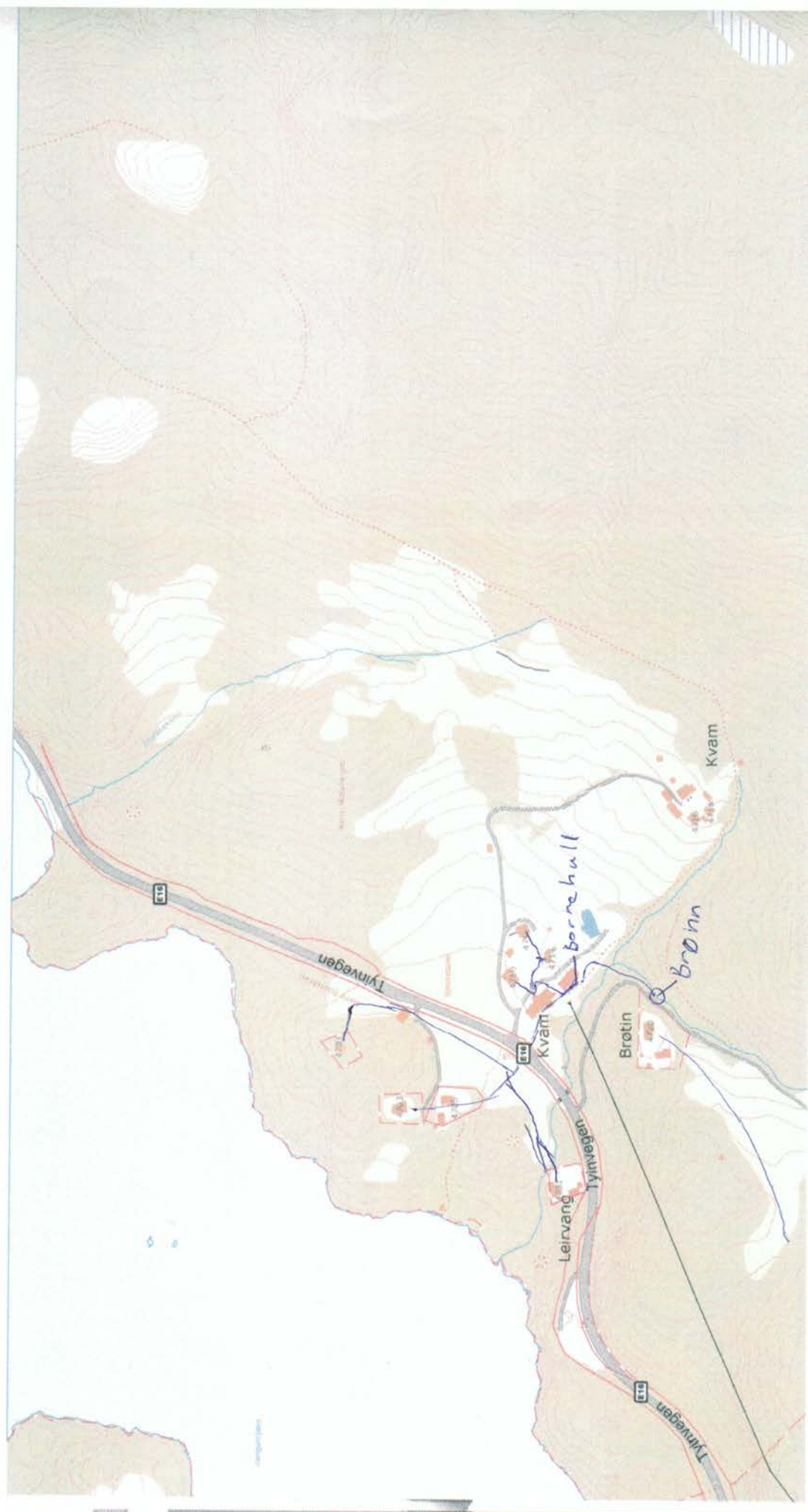
1:3 608





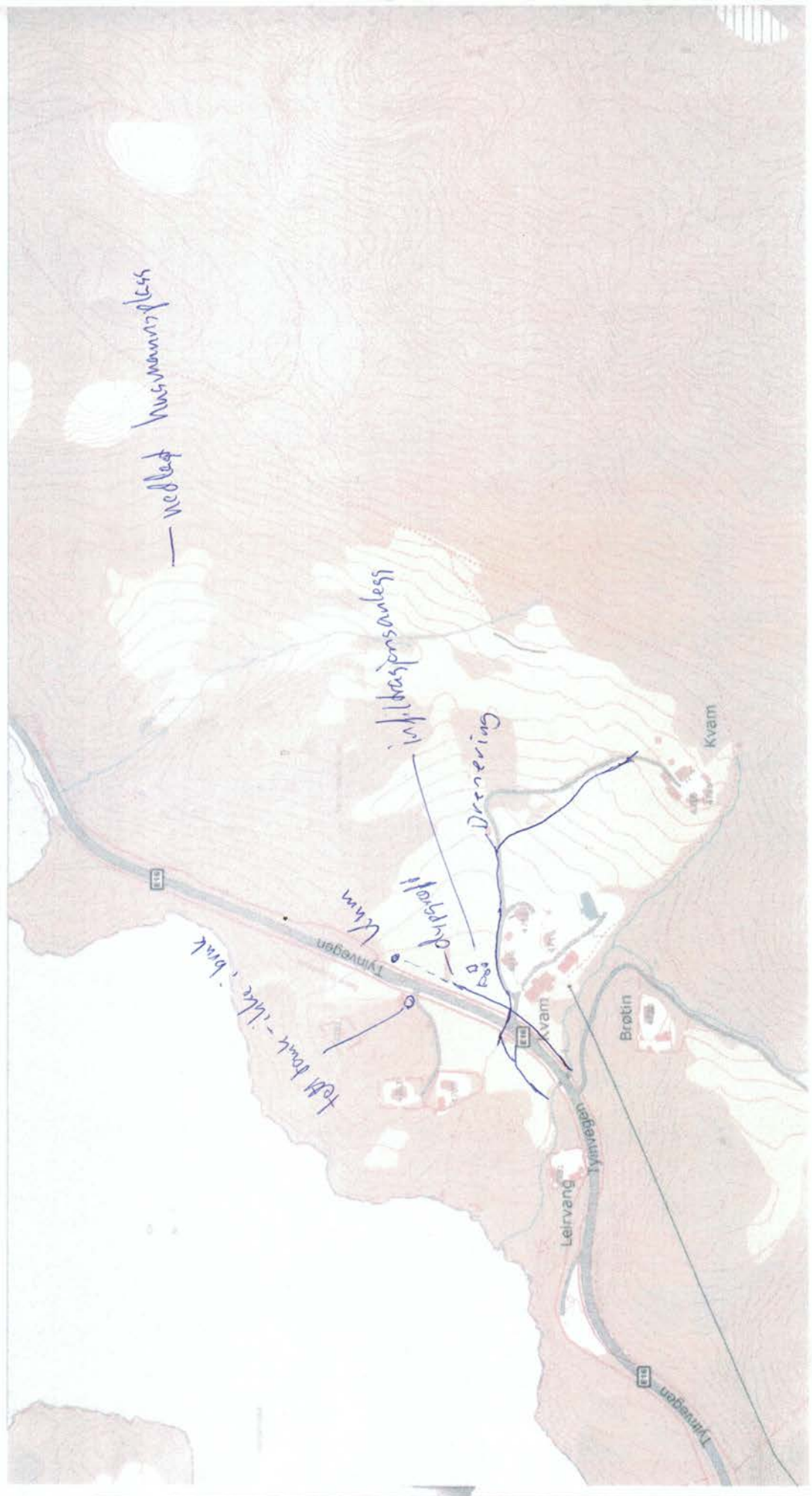
1:3 608

Vannledning





1:3 608



urndal

Sidre

From: [Kvam Arnfinn Helge \(Vang Sparebank\)](#)
To: [Westerbø Knut](#)
Subject: E16 Kvamskleiva
Date: 20. februar 2013 09:34:49

Hei!

Først av alt, veldig positivt det som er utarbeidet for vegtrase ved Kvamskleiva på E16. Kjører strekningen daglig, og sett mang en stein som har falt ned på den strekningen. Har også kjørt den mange ganger (øst-vest) med vogntog, og sett fra den siden også er det positivt at det blir gjort noe.

Innspill vedrørende rasteplass:

Ser at det vurderes andre alternativer for en rasteplass, i stedet for nåværende på Neset. Ut fra min erfaring som kjører strekningen hver dag, vil spesielt tungtransporten ha større nytte av at rasteplassen bygges i området rundt Ryfoss. I Vang har man allerede en stor parkeringsplass ved Mjøsvang Kafe. Ved Neset står det noen, men ikke mange biler i løpet av uka.

I Ryfoss er det til tider så fullt at vogntogene parkerer langs gamleveien, spesielt ved vanskelig kjøreforhold.

Mange tar døgnhvilen ved Ryfoss, spesielt de som kommer fra Vestlandet, Sørlandet og Trøndelag. Når jeg passerte Ryfoss i dag tidlig stod det fem vogntog der.

Uansett så er det veldig positivt at det skjer noe på strekningen.

Med vennlig hilsen
Arnfinn-Helge Kvam
Banksjef
Vang Sparebank

Verdiskapende – Engasjert – Tilgjengelig

Tlf dir: 61 36 75 90 | Mobil: 95 24 51 01 | Faks: 61 36 76 01 | www.vang-spb.no

Følg oss på facebook: www.facebook.com/vangsparebank



Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

Vår ref.: 201301429-4
Deres ref.: 2012/028046-008

Lillehammer, 14. mars 2013

Oppland fylkeskommunes uttalelse til varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram - Reguleringsplan E16 Kvamskleiva - Vang kommune

Vi viser til brev fra Statens vegvesen datert 25.1.2013, med varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram for E16 Kvamskleiva plangrense i Vang kommune. Den aktuelle strekningen er rasutsatt og i forslaget til planprogram er det tatt en vurdering av aktuelle løsninger for en utbedring og rassikring av eksisterende veg. Dette er en felles uttalelse fra Regionalenheten og Kulturarvenheten.

Da planprogrammet viser to alternativer som vil medføre inngrep i Vangsmjøse/Nordsvinfjorden, er varsel om oppstart også oversendt Norsk Maritimt Museum. Deres uttalelse datert 08.03.2013 er vedlagt.

Merknader fra Regionalenheten

Regionalenheten har ingen særskilte merknader til oppstartsvarslet og planprogrammet. Under 4.2. Lokale føringer kan det nevnes at kap.7 i Fylkesplanen 2005-08, retningslinjer for areal- og ressursbruk, fortsatt gjelder.

Merknader fra Kulturarvenheten

Vi ser positivt på at planprogrammet gir en god redegjørelse for kulturmiljø og kulturminner i planområdet, i tillegg til at temaet vil bli ytterligere belyst gjennom konsekvensutredningen. Den aktuelle strekningen ligger på motsatt side av fjorden fra et av de syv utvalgte nasjonalt verdifulle kulturlandskap i Oppland – Hensåsen. Området er rikt på fornminner i form av gravminner, rydningsrøyser og vegfar, som peker mot en etablert jordbruksbosetning i jernalder. I tillegg er det registrert spor fra steinalder i viken ved Øylo. Som omtalt i planprogrammet er det innenfor planområdet registrert to gravfelt, et felt med id 31695 ved Synshagen i vestenden av planområdet, og et felt med id 41259. I tillegg ligger det SEFRAK-registrerte bygninger i både vest- og østenden, og den bergenske Kongeveg går gjennom området ned mot rasteplassen på Nesset.

Postadresse

Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Org. nr: 961382335

Besøksadresse

Kirkegaten 76, Lillehammer

Bankkonto: 2000 09 50018

E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:

Torill Nygård – Kulturarvenheten, Per Erik Fonkalsrud - Regionalenheten

Telefon:

E-post: Torill.Nygaard@oppland.org

I forbindelse med grunnboringer på strekningen i desember 2012, ble det foretatt en kort befaring for å avklare tiltakets forhold til gravfelt id 31695. Det ble da gjort en avtale på hvilke borepunkt som ville være akseptable i forhold til gravfeltet. Da dette ble gjennomført på vinteren med snødekke, ble gravfeltet ikke videre undersøkt. På grunn av snøforholdene ble det ikke gjennomført ytterligere registreringer på punkt videre langs traséen, men det ble gjort avtale om at det skulle gis beskjed om det dukket opp mulige kulturminner under arbeidet.

Planprogrammet presenterer to alternative traséer – B001 og B002. Alternativ B002 ligger i konflikt med gravfelt id 31695. Dette alternativet vil ikke la seg gjennomføre med mindre det foreligger en dispensasjon etter kml § 8 fjerde ledd. Forholdet må vurderes nærmere under en befaring på området, men vi gjør oppmerksomme på at kulturminnesstyresmaktene generelt er restriktive med å tillate inngrep i kulturminner av denne typen. Fylkeskommunen vil vurdere **innsigelse** til planen om alternativet blir lagt ut på offentlig ettersyn med tiltak i konflikt med gravfeltet. Vi ber vegvesenet avklare dette forholdet med fylkeskommunen før planen legges ut til offentlig ettersyn.

Området er ikke systematisk undersøkt, og det må gjennomføres en befaring jf. kml § 9 for å avklare tiltakets forhold til automatisk fredete kulturminner før fylkeskommunen kan komme med en endelig uttalelse til planen. Budsjett er satt opp ut i fra at områder på bakkenivå over selve tunnelene ikke reguleres, men at disse kun reguleres i dybden (se vedlagt kart over områder vi mener må befares). Om vegvesenet ser for seg at også dette området skal reguleres på bakkenivå, ber vi om at det tas kontakt med fylkeskommunen, slik at også dette området kan innlemmes i vår befaring. Fylkeskommunen vil vurdere innsigelse om ikke alle områder som legges ut til offentlig ettersyn er undersøkt i henhold til kml § 9.

Budsjettet omfatter en overflaterregistrering av det som er kalt område A i vedlagt kart (område B antas å bli regulert kun i dybden pga tunnel), i tillegg til prøvestikking ved utvalgte punkt for å se etter steinalderlokaliteter. Det vil under overflatebefaringen gjøres en vurdering av behovet for undersøkelser med gravemaskin i dyrket mark. Budsjett for dette vil i så fall ettersendes.

Budsjett

I sak nr. 23/96 fattet Fylkestinget i Oppland enstemmig vedtak om at Oppland fylkeskommune med hjemmel i lov om kulturminner § 10 skal kreve refusjon av utgifter knyttet til forvaltningen av automatisk fredete kulturminner. Refusjonskravet omfatter den effektive tid medgått til behandling av den enkelte sak. Ved befaring omfatter kravet den tid som går med til selve undersøkelsen av det berørte området. Reisetid og diett er inkludert i kostnaden. Inkludert er også effektiv tid brukt til arkivundersøkelser, skriving av befaringsrapport og brev. Kostnaden er for 2013 satt til kr 840 pr. effektiv time.

Kostnadene til behandling av ovennevnte sak er beregnet som følger:

Forarbeid	2 timer a kr	840	1680
Befaring	188 timer a kr	840	157920
Etterarbeid	90 timer a kr	840	75600
TOTALT	280	840	235200

Dersom det blir behov for supplerende befaringer for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner, må budsjettet revideres.

Forutsatt skriftlig bekreftelse innen oppsatt frist, vil kulturminnemyndighetene i Oppland fylkeskommune gjennomføre befarings innen utgangen av august. Uttalelse vil bli gitt etter at befarings er gjennomført.

Vi ber om at skriftlig bekreftelse på at betingelse inkl. budsjettet er akseptert innen 13.5.2013. Den videre behandlingen av saken vil stå i bero inntil bekreftelsen er mottatt. Fakturering vil skje månedlig etterskuddsvis.

Vi minner om at tiltaket ikke kan iverksettes før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart, jf. lov om kulturminner §§ 8 og 9.

Med hilsen

Kristin Loe Kjelstad
Teamleder plan og miljø
Regionalenheten

Kjell Marius Mathisen
Fylkeskonservator
Kulturarvenheten

Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Kopi til: Fylkesmannen i Oppland , Postboks 987, 2626 LILLEHAMMER

Vedlegg:

- Uttalelse fra Norsk Maritimt Museum datert 08.03.2013
- Kart over områder som må befares

MOTTATT

19 MARS 2013

Statens vegvesen
Region øst



Fylkesmannen i Oppland

2012/028046-21

Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Dykkar referanse
Vår referanse 2013/689-0 421.4 STO
Sakshandsamar Sissel Tørud, tlf. 61 26 61 53

Dato 12.03.2013

Vang kommune – reguleringsplan for E16 Kvamskleiva – varsel om oppstart og høring av planprogram

Vi viser til brev av 25. januar 2013 med varsel om planoppstart og høring av planprogram for ei strekning som er utsett for skred på E16 ved Kvamskleiva i Vang kommune.

Bakgrunn

I 2011 vart det gjort ei overordna konseptvalutgreiing (KVU) for E16 mellom Bjørgo og Øye, der sikring mot skred ved Kvamskleiva fekk førsteprioritet i vidare utvikling av vegstrekninga. Statens vegvesen har i samarbeid med kommunen utarbeidd forslag til planprogram for framtidig E16 på strekninga. Programmet skisserer aktuelle løysingar for omlegging og utbetring med tanke på skredsikring av eksisterande veg.

Forholdet til overordna plan og konsekvensutgreiing

Kommuneplanens arealdel er frå 2003, der det m.a. er teikna inn eit alternativ for omlegging av E16 ved Kvamskleiva. Veglinene er teikna inn som prinsippløysingar over LNF-område i planen. Ein legg til grunn at gjeldande arealdel på denne måten viser at det på overordna nivå er signalisert behov for vidare planlegging av nye vegløysingar i området. Det er i programmet vist til at planprosessen blir lagt opp etter forskrift om konsekvensutgreiingar, men at prosjektet ikkje er av slik omfang at det er krav om full konsekvensutgreiing. Vesentlege verknader av tiltaket i høve til naturressursar, miljø og samfunn skal utgreiast. Arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutgreiing skal baserast på dei tema som er lista opp i planprogrammet og eventuelle innspel som kjem i samband med behandlinga av dette.

Kap. 6.3 listar opp følgjande tema for konsekvensutgreiingar:

- 6.3.1 Trafikant og transportbrukernytte
- 6.3.2 Operatørnytte
- 6.3.3 Budsjettvirkning for det offentlige
- 6.3.4 Trafikksikkerhet
- 6.3.5 Støy og luftforurensning
- 6.3.6 Massebalanse og massedeponier
- 6.3.7 Landskapsbilde
- 6.3.8 Nærmiljø og friluftsliv
- 6.3.9 Naturmiljø
- 6.3.10 Kulturmiljø og kulturminner
- 6.3.11 Naturressurser

Fylkesmannen vurderer det slik at det framlagde planprogrammet tek høgde for aktuelle tema som krev nærare utgreiing, og føreset at det vert gjort utførleg greie for verknader av planforslaget i planskildringa, jf. pbl § 4-2.

Om prosjektet

Hovudmål med prosjektet er skredsikring av E16 forbi Kvamskleiva. Ein vil dermed få ei meir trafikksikker og effektiv transportåre mellom Aust- og Vestlandet, og gjennom dette bidra til å sikre busetting og næringsliv i området.

Det er skissert to ulike alternativ. Alternativ 1 er opprusting av eksisterande veg og tunnel, medan alternativ 2 er ei større omlegging med tunnel mellom Hugavike og Kvam. Forslaga har også med ny gang- og sykkelveg mellom Neset og Kvam. Etter alt. 1 er gang-/sykkelvegen foreslått lagt på nordsida av kjørevegen, langs Vangsmjøse. Ved Kvamskleiva er det foreslått å leggje g/s-vegen gjennom tunnelen. Ved val av alt. 2 med større omlegging og ein lengre tunnel, vil det vere aktuelt å nytte eksisterande veg som g/s-veg kombinert med lokalveg, eventuelt rein gang-/sykkelveg som berre vil vere tilgjengeleg i sommarhalvåret. Ved val av alternativ skal trafikktryggleik, framkommelegheit, landskapstilpassing og kostnader vektleggjast.

Alt. 1: Opprusting av eksisterande veg

Det bratte terrenget i planområdet gjev et stort potensial for skredhendingar av ulike slag; både i form av steinsprang, is-nedfall og snøskred. Skredfrekvensen er ca. 70 nedfall i året mellom Kvam og Øylo. Det er i hovudsak stein- og issprang som er registrert. Eksisterande overbygg har i stor grad løyst problemet med nedfall av is, men har vist seg ikkje tilstrekkeleg for steinsprang.

Alt. 2: Tunnel mellom Kvam og Hugavike og omlegging av trase

Løysinga omfattar ein ca. 1750 m lang tunnel mellom Kvam og Hugavike, og veg i dagen på begge sider. Fleire trasear i ein korridor mellom eksisterande E16 og strandlinja langs Vangsmjøse er vurdert. Tunnelen kjem ut i Hugavike. Tunnelpåslaget blir delvis liggjande i ur. Dette kan medføre anleggstekniske utfordringar. Forholda vil bli nærare avklara når det er gjennomført grunnundersøkingar, og det kan bli aktuelt å justere traseen når desse er utført.

Prosjektet i høve til nasjonale omsyn

Fylkesmannen viser til statlege retningslinjer, stortingsmeldingar osv. og strekar under at det kan bli naudsynt å fremje **motsegn** til planforslag som ikkje tek omsyn til nasjonale interesser.

Arealbruk og transport

Arealpolitikken nasjonalt og lokalt skal leggje til rette for reduserte utslepp av klimagassar jf. *St. meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*, m.a. gjennom miljøvennleg transport. Ei stor utfordring er korleis ein best skal leggje til rette for gåande og syklande i og utanfor planområdet, og sikre gode samanhengar med annan infrastruktur. Omlegging etter alternativ 2 skisserer ei løysing med å bruke dagens trase som gang-/sykkelveg. Gang-/sykkelvegen vil da framleis vere lokalisert i eit skredutsatt område, og ein må såleis vurdere korleis tryggleiken for gåande og syklande skal kunne ivaretakast i ei slik løysing. Løysinga med å berre ha tilgang på gang-/sykkelveg om sommaren gjev også utfordringar i høve til å ivareta behova til mjuke trafikkantar på vinteren. Risiko- og sårbarheitsanalysar må utførast før ein har grunnlag for å konkludere med korleis ein skal kunne løyse behova til dei gåande og syklande i området.

Støy

Fylkesmannen ventar at støyforholda for bustader og uteoppfallsareal vert vurdert i høve til anbefalte grenseverdiar jf. *Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1521)*, og at ev. støytiltak vert innarbeidd i planen.

Naturmangfald

Planprogrammet gjer grundig greie for raudlisteartar, naturtypar og andre registreringar i Naturbase med særleg verdi for biologisk mangfald innanfor dei aktuelle planavgrensingane. Det er i kap. om konsekvensutgreiingar vist til at «*Planen skal vurderes etter naturmangfoldloven § 8-12, og ytterligere utredningsbehov vil slik kunne bli kartlagt. Eventuelle avbøtende tiltak skal skildres.*» Fylkesmannen registrerer med dette at tiltakshavar har laga eit planprogram som tydeleg viser at prinsippa i naturmangfoldlova §§ 8-12 skal leggjast til grunn som retningsline ved offentlege avgjerder, og føreset at vurdering etter nml §§ 8-12 vert innarbeidd i planskildringa, slik at ein best mogleg kan få teke omsyn til eventuelle naturverdiar.

Vassdrag

Etter alt. 2 er den nye vegen planlagt med fylling ut i Vangsmjøse over ei strekning på ca. 500 meter frå Hugavike. Dette vil vere ei særskild utfordring i høve til miljøverdiane i vassdraget, og det er generelt lite ønskjeleg med slike omfattande inngrep i vassdrag. M.a. raudlistearten storlom er registrert i vassdraget, og også for fiskeinteressene vil eit stort veganlegg ute i vassdraget kunne medføre vesentlege negative konsekvensar. Avbøtande tiltak må utgreiast på dette området, og

vidare utgreiingar og planlegging må ha fokus på korleis ein kan ta vare på verdiar knytt til vassdraget i størst mogleg grad, jf. utdrag av kap. 5.3.9 i *St. meld. nr. 26, Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*, som understrekar behovet for ein tydeleg politikk for vassdrag og vassdragsnære område: «Norsk vassdragsnatur er unik. Vassdragene som landskapselementer med stor betydning for opplevelser og aktiviteter og som levested for planter og dyr, er en naturarv Norge har et internasjonalt ansvar for å verne om og forvalte.»

Når det gjeld ulike trasear som er vurdert vest for Kvamskleiva er det positivt å merke seg at ein har vald å gå vidare med løysinga som ligg lengst frå Vangsmjøse, da denne best vil ta vare på strandsona. Planområdet ligg opp mot Begna/Drammensvassdraget/Vangsmjøse, og omfattar nokre sidebekker til vassdraget. Våtmarkssystem er viktige for naturmangfaldet, og vi tilrår at bekkene i størst mogleg grad vert haldne opne som natur- og landskapselement. Etter vassressurslova § 11 skal det bevarast eit naturleg vegetasjonsbelte langs vassdrag, som både kan dempe erosjon og avrenning og gje leveområde for dyr og plantar. Langs Sauebekken er det gjort MIS-registreringar i skog, med vegetasjonsverdiar knytt til bekkeløft og gamle tre.

Landskap

Alt. 1 med utbetring av eksisterande trase gjev mindre endringar i landskapsbiletet. Konsekvensar for landskapet ved val av alt. 2 vil i stor grad vera knytt til korleis tunnelmassane blir disponert. Kap. 6.3.6 - *Massebalanse og massedeponier* stiller krav om utgreiingar med utrekning av volum og lokalisering av massetak / massedeponi. Det er for tidleg å uttale seg om konsekvensar for landskapet før ein får nærare utgreiingar av tema lista opp i planprogrammet, og Fylkesmannen vil kome attende til dette spørsmålet seinare i planprosessen.

Jordvern

Alt. 2 med ny tunnel mellom Kvam og Hugavike vil leggje beslag på dyrka areal ved Kvam gard. Fylkesmannen viser i samband med dette, til *St. meld. nr. 26 (2006-2007), Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*, der det var eit nasjonalt mål å halvere den årlege omdisponeringa av dei mest verdifulle jordressursane innan 2010. Dette målet er vidareført i brevet som Landbruks- og matdepartementet sendte til kommunane og regionane i november 2010 og i *Meld. St. 9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken*. Omsynet til jordvernet må stå sentralt i all planlegging dersom dette målet skal nås. Det er derfor viktig å finne løysingar som ikkje krev meir dyrka areal enn naudsynt. I denne samanhengen må ein også sjå på arronderingsmessige ulemper som kan oppstå og prøve å redusere desse.

Fylkesmannen ventar at planskildringa inneheld ei detaljert oversikt over dyrka- og dyrkbart areal samt anna areal som blir omdisponert til ulike formål. Kommunen skal melde inn all omdisponering i Kostra, og arealoversikta må vere laga slik at det er enkelt å legge dette inn i Kostrarapporten.

Fylkesmannen krev at ein finn fram til løysingar som legg beslag på minst mogleg dyrka areal på Kvam gard. Vidare må ein ved val av vegtrase ta omsyn til dei driftsmessige ulempene oppdeling av jordbruksareal gjev. Når det gjeld alt. 2, må ein derfor søkje å leggje den nye vegen tett inntil eksisterande veg ved det dyrka arealet på Kvam gard.

Det vil venteleg bli behov for massedeponi. Fylkesmannen legger til grunn at dette ikkje blir lagt på dyrka mark.

Oppsummering om nasjonale omsyn

Fylkesmannen vurderer framlagt planprogram som tilfredsstillande. Verknader for naturmiljø og landskap er vanskeleg å vurdere konkret før det er gjort vidare utgreiingar av konsekvensar av tiltaket. Dette gjeld særleg konsekvensar som knyter seg til masseuttak, -transport og -deponering. Alternativ 2 synest å vere det mest framtidssikre og sikre alternativet for dei vegfarande, men ein tunnel på nær 2 km vil medføre at ein får eit betydeleg volum masser som skal handterast på ein god måte. Det at vegen etter alt. 2 er planlagt etter ein trase som går på fylling ut i Vangsmjøse over ei strekning på ca. 500 m frå Hugavike, vil vere ei særskild utfordring i høve til miljøverdiane i vassdraget, og det må utgreiast om det kan finnast tilfredsstillande alternativ som ikkje medfører slike store tekniske inngrep ut i innsjøen. Dette er spørsmål ein må kome attende til seinare i prosessen, når konsekvensar er nærare belyste. Det same gjeld for jordvernet, her vil Fylkesmannen vurdere arealoversikta nøye. Vidare ventar Fylkesmannen mellom anna at ein finn fram til løysingar som legg beslag på minst mogleg dyrka areal på Kvam gard, og at ein for alt. 2 søkjer å leggje den nye vegen tett inntil eksisterande veg ved det dyrka arealet på Kvam gard. Fylkesmannen vil vurdere å fremje motsegn til planforslag der nasjonale interesser ikkje blir ivareteke på ein tilfredsstillande måte.

Oversending av SOSI-fil

Når planforslaget blir sendt på høring, ber vi om at eit eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil blir sendt til Statens kartverk per e-post; planHamar@statkart.no. Statens kartverk Hamar vil lagre den digitale arealplanen i ein eigen regional høyringsdatabase som dei statlege og regionale høyringsinstansane skal nytte i si handsaming. Dette vil forenkle og forbetre saksbehandlinga. Dei filene som blir oversende må vere identiske med det plankartet som blir sendt på høring. Statens kartverk vil utføre ein teknisk kontroll av planen og melde ev. behov for retting attende til kommunen.


Kristin Hille Valla


Runa Bø
planteamlederr

Kopi til:

Oppland fylkeskommune Postboks 988 2626 Lillehammer



Oppland fylkeskommune
Postboks 988
2626 Lillehammer

Deres ref.

Vår ref. 2013047

Dato: 8. mars 2013

Vedrørende varsel om planarbeid for E 16 Kvamskleiva i Vang kommune

Norsk Maritimt Museum (NMM) har i e-post fra Oppland fylkeskommune mottatt ovennevnte varsel til uttalelse.

Hensikten med planen er å forbedre veikvaliteten og foreta rassikring. Det er skissert to alternative løsninger. Begge medfører inngrep i Vangsmjøse/ Nordsvinsfjorden i form av utfyllinger.

Det har ikke blitt gjennomført arkeologiske undersøkelser i vann her tidligere. NMM må derfor foreta en undervannsarkeologisk registrering for å avklare om utfyllingene kan komme i konflikt med kulturminner under vann, jfr Lov om kulturminner (kml) § 9. Kostnadene i forbindelse med undersøkelsene må dekkes av tiltakshaver jfr kml § 10.

Dersom det påvises kulturminner under vann kan dette begrense bruken av området, alternativt kan det søkes Riksantikvaren om dispensasjon. Det vil være mest hensiktsmessig å foreta undersøkelse av begge traseene.

Vi ber om å bli kontaktet av tiltakshaver for avtale om budsjett og tidspunkt for registreringen.

Vennlig hilsen

Norsk Maritimt Museum

Morten Reitan
Områdeansvarlig

Jørgen Johannessen
Arkeolog

From: [Haslestad Kristin Hasle](#)
To: [Firmapost-øst](#)
Cc: ["Martha Karlsen"](#)
Subject: NVEs innspill ved varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram - Reguleringsplan for framtidig E16 Kvamskleiva - Vang kommune, Oppland
Date: 6. mars 2013 11:19:12

Til: Statens Vegvesen Region Øst

Vår ref: 201300909-2

Deres ref:

NVEs innspill ved varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram - Reguleringsplan for framtidig E16 Kvamskleiva - Vang kommune, Oppland

Vi viser til varsel om oppstart og høring av planprogram datert 25.01.2013.

Vassdrag

NVE mener man i størst mulig grad må unngå inngrep og utfyllinger i vassdrag. Vassdrag bør krysses med bruløsninger uten inngrep i selve vannstrengen. Vassdragskryssinger må dimensjoneres til å kunne ta unna for en 200-års flom (jf TEK10 § 7-2). Det bør stilles krav om dette i planbestemmelsene. Tiltak som kan føre til negative konsekvenser for andre allmenne interesser i vassdraget må utredes. Konsekvensene sammen med ev avbøtende tiltak, må framgå av planen, slik at vi kan gjøre en vurdering av tiltaket etter vannressurslovens (vrl) bestemmelser, jf vrl §§ 8 og 18. Behandling av vassdragsinngrep inkluderer også masselagringsareal og midlertidige anleggs- og riggområder.

Skred

NVE forutsetter at man som en følge av planarbeidet ivaretar tilstrekkelig sikkerhet mot skred på strekningen. Vi viser i den sammenheng både til SVVs egne håndbøker og TEK10 § 7-3. Planlagte og utførte tiltak må ikke øke skredfaren for bygninger med personopphold på strekningen.

Valg av alternative løsninger

NVE ønsker minst mulig inngrep i vassdrag, og vi skal påse at tiltak ikke gir uønska negative effekter i vassdrag. Det påhviler tiltakshaver å dokumentere ev tiltak i planen på en tilfredsstillende måte slik at NVE kan gjøre vurderinger knytta til bestemmelser i vannressurslovens, samt hensynet til flom, erosjon og skred. Vi forutsetter derfor at man i planen dokumenterer vassdragstekniske konsekvenser ved vassdragskryssinger og inngrep i tilknytning til vassdrag, og at tilstrekkelig sikkerhet mot skred blir tilfredsstillende ivare tatt. Slik planen nå er varslet ved oppstart, er det vanskelig å komme med tilbakemeldinger knytta til hvilke trasè som totalt sett er mest gunstig i forhold til våre ansvarsområder.

Vi har ikke ytterligere innspill ved varsel om oppstart, men forbeholder oss retten til å komme tilbake med mer senere i planprosessen.

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

Skred- og vassdragsavdelingen
Region Øst

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Telefon: 09575 eller direkte: 22 95 96 85

E-post: nve@nve.no eller direkte: krhh@nve.no

Web: www.nve.no

MOTTATT

04 MARS 2013

Statens vegvesen
Region øst

2012/028046-10

Ola A. Lokreim
Føssesvingen 3,
2973 Ryfoss

Ryfoss, 28.02.13

Statens vegvesen,
Region øst,
Postboks 1010,
2605 Lillehammer.

Vedr. eiendom 62/4 Granvik – eier Ola A. Lokreim.

Angående vegstrekningen gjennom Kvamskleiva i Vang kommune og eiendom 62/4 Granvik som grenser mot Kvam, ønsker undertegnede å komme med følgende innspill i saken;

Min skog ligger mellom E16 og Vangsmjøsa, og jeg har vært eier siden 1950. Har aldri tenkt at det kunne bli veg gjennom den, og har pleiet denne skogen med fjerning av dårlig ospeskog og plantet gran og tatt vare på bjørk. Det er god jord og gode vekstvilkår for både gran og bjørk der. Undertegnede ser det som problematisk hvis det kommer en høg fylling der, da det blir vanskelig å bruke det som er igjen på sidene.

Det må på det sterkeste frarådes at det fylles masse ned til vika der det er båtnaust og det ligger flere båter. I tillegg er dette den eneste plassen man har mulighet til å komme ned til fjorden.

Med hilsen

Ola A. Lokreim

Ola A. Lokreim

Kopi: Knut Westerbø



POLITIET

VESTOPPLAND POLITIDISTRIKT

18 FEB. 2013

Statens vegvesen
Region øst

Statens Vegvesen

v/ Knut Westerbø
postb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Deres referanse
E-16 – tunell (Hugavika)

Vår referanse

Dato
15.02.2013

E-16; Tunellinnslag i Hugavika - Norsvinsfjorden i Vang

Under informasjonsmøte på Vang kommunehus den 12.2.2013 ble det reist flere spørsmål vedrørende planlagt tunnelinnslag i Hugavika (Norsvinsfjorden i Vang).

Ett tunellinnslag som opplyst i møtet kan medføre at ”vi” oppnår en større mulighet/fare for trafikkuhell med alvorlig personskaide.

Mulighet/fare for steinras vil i utgangspunktet begrense seg til kun ett kjøretøy (lastebil, buss eller personbil)

Ukjent vindforhold i Norsvinsfjorden hvor E-16 går i svak kurve medfører en større fare for både utforkjøring og møteulykke (i tillegg kommer mulig ising av kjørebane høst og vinter)

Om E-16 blir lagt med tunellinnslag som framlagt under informasjonsmøtet, vil jeg sterkt anmode om at det gjennomføres flere undersøkelser.

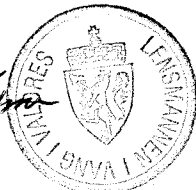
Jeg vil videre anmode om at det kan gjennomføres ett eget møte som vegvesenet tar initiativ til. I tillegg til Vang kommune vil jeg anmode om at følgende blir innkalt til møtet;

- Politiet v/ trafikansvarlig i Valdres; Per Moen og Robert Bjørklund (Vestoppland politidistrikt)
- Vang Autoservice v/ Arve Wangenstein
- JVB, 2900 Fagernes v/ Kristoffer Kvame

Det bør også innhentes opplysninger fra Sigfred Hovda - pensjonist som bor ved Norsvinsfjorden mv.

Med hilsen

Odd Vidme
Odd Vidme
Lensmann



Vestoppland politidistrikt

Lensmannen/Namsmannen i Vang
Post: 2975 Vang i Valdres
Tlf: 61 36 86 50 Faks: 61 36 86 60
E-post: post.vestoppland@politiet.no

Org. nr.: 974762005
Bankgiro: 2146.05.00105

Vedlegg

Vang kommune v/Martha Karlsen

Politiet v/ Per Moen og Robert Bjørklund

JVB v/Kristoffer Kvame

Vang Autoservice v/ Arve Wangenstein

e-post: firmapost-ost@vegvesen.no

Fagernes, 15. mars 2013

HØRINGSUTTAELSE PLANPROGRAM E-16 KVAMSKLEIVA

Stamvegutvalgets arbeidsutvalg ser positivt på at Statens vegvesen nå har utarbeidet forslag til planprogram for reguleringsplan / konsekvensutredning for rassikringsprosjektet «Kvamskleiva».


Stamvegutvalget støtter Statens Vegvesen sitt forslag til løsningsprinsipp med ny vei / tunnell isedetfor opprustning langs eksisterende vei.

Stamvegutvalget viser til at Kvamskleiva er prioritert som nr. 2 av alle rassikringsprosjekt i Region Øst og foruten rasproblemstillingene vil tunnelløsninger også vil gi betydelig innsparing i reiseavstand og reisetid. Dette er viktig for stamvegtrafikken.

Stamvegutvalget vil for øvrig vise til at Kvamskleiva var den strekningen som ble høyest prioritert i konseptvalgutredningen for Bjørge – Øye i 2011, og prosjektet var også prioritert med 280 mill. kr. i NTP 2010-19 i perioden 2014-19.

Stamvegutvalget har i sin uttalelse til NTP 2014-23 prioritert Kvamskleiva i 2014-17, som er godt forenlig med den skisserte framdriftsplan.

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget


v/Vidar Eltun
(leder)


Arne Bang
(sekretær)

MOTTATT

18 MARS 2013

Statens vegvesen
Region øst

2012028046-020

Statens Vegvesen Region Øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer
firmapost-ost@vegvesen.no

Moelv, 14.03.13.

E16 Kvamskleiva - rassikring. Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning

Vegforum Innlandet viser til forslag til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for E16 gjennom Kvamskleiva. Vegforum Innlandet er positive til at denne vanskelige strekningen skal utbedres, men vi mener at et viktig forhold må vurderes grundig i det videre planarbeidet:

Tunnelinnslaget i vest må flyttes lengre vest i Kjerringsvingen i forhold til kartet som er presentert på side 24 i planprogrammet.

Med et tunnellingslag på østsiden i Vika slik det fremgår av kartet, vil en ofte oppleve kastevind, vær og vanskelige klimatiske forhold. Lokale transportører forteller om mange utforkjøringer, bulker og mindre kollisjoner på dette stedet i dag. Ulykkene blir ofte ikke registrert i statistikkene fordi det ikke er personsaker. Dagens vegstandard i Vika er så dårlig, at farten nødvendigvis må være lav.

Med ny veg mister bilistene et «trafikksikkerhetstiltak»...

Bilberger Arve Wangensteen i Vang Auto Service AS forteller at det er spesielt vanskelig kjøreforhold ved frostrøyk om høsten. Vangsmjøsa legger seg ofte sent, i følge lokale personer. Frostrøyken er dermed et vanlig høst/vinterfenomen.

Et tunnellingslag lengre øst i Kjerringsvingen, fører også til at vegen blir rettere og med mindre stigning. Dette vil være en stor **miljømessig** fordel som også er økonomisk gunstig for tungtransporten.

Med hilsen

Vegforum Innlandet


Christl Kvam, leder



MASKIN-
ENTREPRENØRENS
FORBUND

