



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Olav Malmedal, 61 26 61 41

Lillehammer - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove - merknader til 2. gangs høring

Vi viser til brev av 2. februar 2022 hvor reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove i Lillehammer og reguleringsplan for avlastet E6 er lagt ut på annen gangs høring. Denne uttalelsen gjelder den del av E6 Roterud – Storhove som er i Lillehammer kommune. Vi viser også til vår uttalelse til 1. gangs høring av 5. september 2021.

Det er en omfattende plan som har vært på høring og det har vært svært mange møter om ulike tema i saken. Gjennom det arbeidet som er lagt ned har en i det planforslaget som er lagt fram klart å løse mange forhold, noen forhold er nesten løst mens andre forhold krever litt mer før de er løst. Planen har også fått inn nye tema som har skapt nye utfordringer.

Statsforvalteren opprettholder innsigelser til planforslaget fremmet ved første gangs høring, på følgende punkter:

- *Manglende ivaretagelse av friluftsliv*
- *Jordvern - med bakgrunn i fortsatt stor omdisponering av dyrka jord og at gjennomføring av kompensierende tiltak ikke er tilstrekkelig sikret i planen*
- *Kryssing av Lågen:*
 - *Støy i og inntil naturreservatet:*
 - *Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6*
 - *Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode*
- *Vassdrag:*
 - *Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:*
 - *Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa*
 - *Manglende avklaring i plankartet av strandsonen i Mjøsa*
 - *Kantvegetasjon rundt Mjøsa:*
 - *Manglende bestemmelser for å sikre kantvegetasjon*
 - *Innsigelse til planlagt tursti i strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping inntil plankart er oppdatert og etterlyst kunnskapsgrunnlag er på plass*



Statsforvalteren fremmer nye innsigelser til planforslaget ved andre gangs høring, på følgende punkter:

- *Jordvern: Midlertidig omdisponering av dyrka jord for anleggsveg på Trosset.*
- *Vassdrag/kompenserende tiltak: Innsigelse dersom kompenserende tiltak ikke tas inn i planen og bestemmelsene*

Statsforvalteren anser følgende innsigelser fremmet i første gangs høring, som imøtekommet

- *Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy*
- *Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen*
- *Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk*
- *Kryssing av Lågen:*
 - *Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn*
 - *Bruløsning:*
 - *Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk*
 - *manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen*
- *Vassdrag:*
 - *Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:*
 - *Manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn*
 - *Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen*

Det har vært mange møter mellom først og andre gangs høring. Det er utarbeidet en rekke notater både for å oppklare forhold vi fremmet innsigelse til, og for å prøve å imøtekomme innsigelser. Dette har antagelig gitt alle parter bedre forståelse av virkningene av planforslaget, og samtidig er planforslaget endret både i plankart, bestemmelser og annet planmateriale for å prøve å imøtekomme våre innsigelser.

Friluftsliv

Prosjektet har store negative effekter på friluftslivsområder, samtidig bidrar også prosjektet med avbøtende og kompenserende tiltak som har en positiv effekt for friluftslivet. Statsforvalteren mener fortsatt det må kompenseres bedre for de negative effektene prosjektet påfører friluftsområder i og langs planområdet.

I bestemmelsene til kommunedelplanen for E6 Vingrom - Ensby er det sagt at det skal utarbeides både avbøtende og kompenserende tiltak for inngrep i friluftsområder.

Tursti

Det legges opp til å sikre en sammenhengende forbindelse fra Vingnes til Stranda. Stien er nå lagt inn i plankartet.

Stranda – Vingrom kirke

Statlig sikrede friluftsområder er det fylkeskommune som nå har ansvaret for.



Sanering av dagens kryss på Vingrom skal gi erstatningsareal for det arealet som går tapt i Vingromdammen. Det skal også etableres nye forbindelseslinjer over Rinna og langs Rinna. Statsforvalteren mener likevel at dette ikke er tilstrekkelig erstatning for arealet som utgår. Vi viser til fylkeskommunens uttalelse der de sier at kvaliteten på erstatningsarealet ikke er tilfredsstillende og at det må finnes et annet areal. Statsforvalteren støtter dette. Vi forutsetter at dette sees nærmere på, og at det blir en dialog om mulige løsninger.

Vingrom kirke – Øyresvika

Statsforvalteren ber kommune ta inn i prosjektet anbefalt parkering ved fv. 2540 for å sikre parkeringsmuligheter for de som skal ned til strandsonen og turstien. Noen av dagens muligheter for parkering blir borte når ny vei kommer. For eksempel ved dagens rasteplass som stenges når ny vei kommer.

Øyresvika – Storhove.

Hovemoen er verdsatt som et svært viktig friluftsområde etter kartlegging gjennomført av kommunen. Kommunen har brukt metodikk for kartlegging utarbeidet av Miljødirektoratet. Statsforvalteren støtter denne verdisettingen av friluftsområdet. Selv om området vil bli redusert gjennom utvidelse av næringsområde og ny E6 mener Statsforvalteren at området fortsatt vil ha en svært viktig funksjon for friluftsliv og som buffer mot Lågendeltaet naturreservat.

Bestemmelsene legger opp til at det skal sikres omlegging av stier, men det er ikke kartlagt hvilke stier som skal legges om eller hvor. Hovemorunden er nevnt i plandokumenter, men i bestemmelsene er ikke noe spesifikt sagt utover at stier skal legges om. En sammenhengende forbindelse for friluftsliv gjennom Hovemoen er ikke sikret. Dette må etter Statsforvalterens syn sikres før planen vedtas.

Det må også ses på aktuelle adkomster til friluftsområdet fra Hovemovegen i plan for avlastet veg og inn til friluftsområdet på Hovemoen. Myke trafikanter bør skilles fra øvrig trafikk enten med en turvei eller gang- og sykkelvei. Det er forståelig at kommunen ønsker å økonomisere med arealene, samtidig er det avsatt næringsområdet ca. 600-650 dekar stort. Å avsette et mindre areal for å sikre tilgangen til et svært viktig friluftsområde mener vi er en forutsetning.

Samlet sett kan ikke Statsforvalteren se at vår **innsigelse** på manglende ivaretagelse av friluftsliv er imøtekommet. For å imøtekomme vår innsigelse må kommunen i samarbeid med Nye veier finne kvalitativt gode arealer som kompensasjon for reduksjon i friluftsområder. Videre må adkomst til og omlegging av stier på Hovemoen sikres i kart og gjennom bestemmelser. For innsigelsesgrunnlag viser vi til vår uttalelse ved 1. gangs høring.

Næringsområder

Det ser ut som om avgrensningen av næringsområdet følger avgrensning i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Dette er for så vidt riktig i forhold til gjeldene overordnet plan, men Statsforvalteren viser til rullering av kommuneplanens arealdel og tilhørende konsekvensutredning som er vedtatt etter kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby. I arealdelen ble det sagt at næringsområde på Hovemoen skulle utvides. Området ble redusert noe i forhold til det kommunen først ønsket, men likevel utvidet i forhold til forrige arealdel. Det er derfor viktig å avklare hva som er riktig avgrensning av næringsområde på Hovemoen når området nå reguleres, da den siste vedtatte plan vil være gjeldene for arealbruken.



Statsforvalteren støtter kommunedirektørens vurdering om å utarbeide en helhetlig plan for næringsområdet på Hovemoen. Vi mener det bør skje gjennom en områderegeringsplan. Selv om planbestemmelsene har føringer for utbygging av næringsområdet tror vi ikke at den prosessen som har vært rundt utbygging av Hovemoen næringsområde i tilstrekkelig grad sikrer en god utnytting. Det bør vurderes å justere inn plangrensen for reguleringsplan for E6 fra Roterud til Storhove, gjennom næringsområdet, til å sammenfalle med byggegrensen og de midlertidige anleggsområdene. Så kan kommunedelplanen være gjeldene til kommunen får utarbeidet en områdeplan for næringsområdet.

Hensynssone båndlegging etter andre lover - energiloven H740_2

Hensynssonen dekker eksisterende høyspenningsanlegg, men også mulig framtidig område for ny transformatorstasjon. Hensynssonen dekker et svært stort areal på Hovemoen og legger sterke restriksjoner på bruk av avsatt næringsareal.

En hensynssone for båndlegging av areal til nye anlegg har begrensa varighet, i utgangspunktet fire år fra da den ble lagt inn i kommunedelplanen. Det er mulighet for en forlengelse av denne fristen med inntil fire år. Dersom en slik hensynssone skal benyttes må det være klart at det skal gjennomføres en prosess etter energiloven i løpet av de neste fire årene. Bestemmelse 4.3.2 legger opp til at det kan etableres trafostasjon, muffestasjoner og omlegginga av kabler fra luftstrek til bru. Dette er en avklaring som er viktig for framtidig kabling av høyspentlinjene.

Dette kan være utfordrende med tanke på å sikre framtidig kabling da det trolig ligger lenger frem i tid en fire år.

Støy

Støyutredningen er oppdatert etter siste reviderte støyretningsline T-1442/2021. Det er også gjort noen endringer i plankart og utforming/plassering av støyskjermer/støyvoller i plankartet. Statsforvalteren mener nå hensynet til støy er ivaretatt slik at vår **innsigelse til støy er imøtekommet**.

Landskap

Målet i den europeiske landskapskonvensjonen er å verne, forvalte og planlegge landskap. Planforslaget har mange gode intensjoner for å oppnå dette. Samtidig er mange av føringene ikke forpliktende for utbygger.

Estetisk oppfølgingsplan

Den estetiske oppfølgingsplanen har mange gode føringer for utforming av veganlegget. Det er likevel fortsatt slik at det går igjen i mange formuleringer med *bør* som er lite bindende og det er derfor usikkert i hvilken grad føringene for landskapsforming faktisk blir gjennomført. Slik det er formulert nå vil kommunen i liten grad ha kontroll med utformingen av veganlegget og dette blir opp til utbygger.

Statsforvalterens vil særlig be kommunen om å gå igjennom og bytte *bør* formuleringer med *skal* i mye større grad enn det som er tilfellet i foreliggende estetisk oppfølgingsplan.

På store deler av strekningen vil vegen ligge tett på Mjøsa og Lågen. Tiltak som berører vassdragslandskap, har Statsforvalteren et særlig ansvar for at bygges ut på en måte slik at §1-8 i plan- og bygningsloven legges til grunn.



Ivaretagelse og reetablering av kantsoner langs vassdraget blir viktig. Det må unngås at det blir lange strekninger uten kantvegetasjon. Det må derfor spesifiseres nærmere tykkelse på jordsmonn slik at det er mulig å reetablere en flersjiktet kantvegetasjon mot vassdrag.

Tunellen mellom Øyresvika og Trosset er en viktig overgang mellom det åpne jordbrukslandskapet langs Mjøsa og Gudbrandsdalen. Reiseopplevelsen er derfor et viktig hensyn å ta i denne sammenheng.

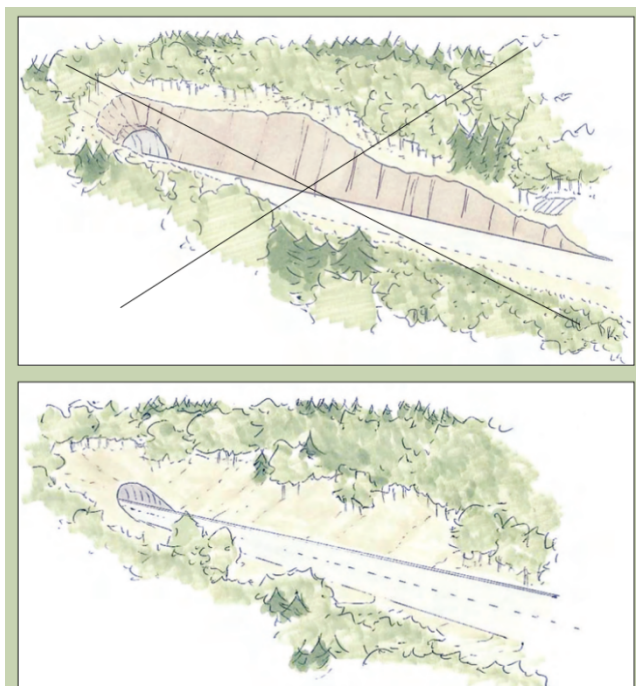
Tunnelportalene vil trolig også bli godt synlig fra det omkringliggende landskapet. Særlig vil tunnelportalen i Øyresvika være god synlig fra Søre Ål i Lillehammer, både fra deler av bebyggelsen rundt bydelssenteret i Søre Ål og sørover med boligbebyggelse i Skogenfeltet, Søre Ål kirkegård og kulturlandskapet ned mot Mjøsa.

Statsforvalteren har ment at tunnellopene bør forlenges utover det som er vist i notat NOTA-lab-001. Ved 1. gangs høring sa Statsforvalteren at det burde etableres et lengre lokk i Øyresvika for bedre å ta hensyn til landskap og dyrket mark. Ut ifra et kostandsperspektiv og klimahensyn ønsker ikke Nye Veier en slik løsning. Etter Statsforvalterens syn kan det imidlertid gjøres mindre justeringer på tunnelportaler som vil gi en forbedring av utformingen.

Statsforvalteren mener prinsipp for utforming for tunnelportaler må justeres. Figur 2 er hentet fra estetisk oppfølgingsplan. Det er usikkert på om det faktisk er mulig med denne portalen å plante trær over tunnelmunningen til tross for at dette er illustrert.



Figur 1: Statsforvalteren anbefaler kommunen å gi føringer om å forlenge tunnellopene noe slik at det vil være mulig å fylle tilbake mot påhuggsområdet. Dette er viktig or å dempe negative landskapsvirkningene av portalområdene.



Figur 2: Prinsipp for tunnelforming hentet fra formingsveileder E6 Biri – Otta (kap. 7.15) fra Statens Vegvesen

Det er gjort optimalisering av kryssutforming i Øyresvika og Vingrom. Dette har redusert arealbeslag. Det er også sett på beplantning, omlegging av mindre vassdrag er forbedret og fyllinger på dyrket mark redusert. Slik sett mener Statsforvalteren det er gjort flere endringer siden 1. gangs høring som i større grad tar hensyn til landskap. **Vi anser vår innsigelse som imøtekommet.**



Klimagassutslipp

Etter 1. gangs høring av planen har forslagstilleren utarbeidet et notat NOTA-mil-007_Svar på innsigelse til klimagass. Bestemmelsene er også oppdatert med nye krav til klimagassutslipp.

Krav om bruk av tre har Nye Veier ikke et ønske om. Det vises fortsatt til beregninger gjort for bru over Lågen og at kost-nyttene her blir lav med tanke på reduksjon i klimagassutslipp. Statsforvalteren stiller spørsmålsteget ved om det ikke er andre deler av vegprosjektet hvor det kunne være mulig å benytte tre. Det er mange mindre bruer/rekkverk/master osv. Dette har kanskje ikke en veldig stor klimaeffekt, men det er også viktig med signaleffekten for på sikt å øke bruken av tre.

Ut fra en samla vurdering av den tilleggsdokumentasjonen som er gitt, samt justeringer i prosjektet, som for eksempel reduserte volum av betongkonstruksjoner, og oppdaterte bestemmelser om klimagassutslipp knyttet til materialbruk, mener vi at endringene er tilstrekkelig til at **Statsforvalteren vurderer at innsigelsen knyttet til klimagassutslipp er imøtekommet.**

Landbrukshensyn – jordvern

I vår uttalelse til første høring av planen viste vi til det nasjonale jordvernålet som Stortinget vedtok i juni 2021 om at det ikke skal omdisponeres mer dyrka jord enn 3000 daa/år i Norge innen 2025, dvs, 300 daa/år i Innlandet. Etter dette har det blitt en ny regjering og i Hurdalsplattformen sier de blant annet at de vil:

- *Sette et nytt langsiktig mål om maksimal omdisponering av 2000 dekar dyrka mark årleg.*
- *Sikre at jordvern blir et overordnet omsyn i arealforvaltninga.*

Ved første gangs høring pekte vi på at de innstrammingsene Stortinget har gjort, måtte føre til at også vegprosjekter må redusere sitt forbruk av dyrka jord vesentlig. De signalene som regjeringa har gitt etter dette innebærer en ytterligere innskjerping med 33 %.

Ved første høring hadde Statsforvalteren *ut fra nasjonale jordvern hensyn innsigelse til reguleringsløsningen fra Stranda til tunnelen ved Øyresvika da arealforbruket av dyrka mark er så stort og kommunedelplanen viser en løsning med arealforbruk på 1/3 av det som ligger i reguleringsplanen.*

Vi hadde også *innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.*

Nedbygging av dyrka mark er i planbeskrivelsen beregnet til om lag 90 daa. Slik vi leser det er dette etter at veilinja er optimalisert. I tillegg vil om lag 350 daa dyrka mark bli berørt i anleggsfasen. Beslaget av dyrka mark på denne delstrekningen er vesentlig, og er derfor i strid med det nasjonale jordvernålet. Det kan se ut til å være noe mer å hente for å redusere beslaget av dyrka mark, og vi forventer at det legges vekt på jordvern hensyn også i anleggsfasen. I tillegg må det gjennomføres kompensierende tiltak.

I Notat av 20.10.2021 som skal svare ut våre innsigelser til planen ut fra jordvern hensyn, er det pekt på optimalisering av veglinja på en del områder og også gjort vurdering av noen kompensierende tiltak i kombinasjon med massedeponering. Det er vist til 282 daa som kan nydyrkes og 284 daa som kan forbedres gjennom massedeponering. Det er gjort et godt stykke arbeid med å se på løsninger og foreslå tiltak. Vi savner imidlertid dokumentasjon på at tiltakene kan gjennomføres og at kvaliteten etter tiltak er gjennomført er høyere enn før tiltak. Vi kan ikke se at tiltakene beskrevet i notatet er innarbeidet i planen på en forpliktende måte. Det er heller ikke mulig å vurdere om det



det tapte arealet blir kompensert. Det bør også lages noen modeller for å vise framtidig løsning der terrengforholdene er krevende.

Et eksempel på dette er ved Røyne der både lokalvegen og oppfylling av dyrka jorda kan se ut til å medføre en vesentlig arealreduksjon på grunn av store skråningsutslag. Det må lages en modell som viser både dagens helling og framtidig helling samt hvor mye dyrka areal en har i dag og hva en får igjen.

Med bakgrunn i fortsatt stor omdisponering av dyrka jord og at gjennomføring av kompensierende tiltak ikke er tilstrekkelig sikret i planen opprettholder Statsforvalteren begge **innsigelsene** som ble fremmet ved første gangs høring.

Innsigelsene kan løses ved at det er inngått avtaler med grunneiere om kompensierende tiltak og at dette er innarbeidet i kart og reguleringsbestemmelsene. Vi forutsetter at det kan dokumenteres at tiltakene kan gjennomføres og at de faktisk forbedrer den dyrka marka. Videre må det lages et arealregnskap som viser at tapte arealer faktisk er kompensert. Dette forutsetter at vi blir enige om faktoren for kompensasjon.

Nytt anleggsområde/veg langs jordene på Trosset

Denne anleggsvegen ser bare ut til å være omtalt i Notat som *Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett*. Vi finner ingen konsekvensutredning av forslaget verken i naturressursrapporten, matjordplanen eller i planbeskrivelsen, men veien er vist i figur 8-8 i planbeskrivelsen. Det virker som den dyrka jorda som blir beslaglagt her ikke har noen betydning i og med at det ikke er omtalt. Ut fra egne beregninger kan det se ut til at tiltaket berører 26,5 daa fulldyrka jord og 15 daa dyrkbar jord. Ved utvidelsen av planområdet så spilte vi inn at en heller burde vurdere å anlegge g/s-veg langs Jørstadmovegen fra kryss med Kastrudvegen til nordre bebyggelse på Trossetstranda. Det er en strekning på ca. 1900 m og vil bli et tiltak som vil være til nytte også etter at anleggsarbeidet er ferdig. Legges g-/s-veg på vestsida av Jørstadmovegen vil det berøre 8 – 10 boligeiendommer, legges den på østsida av veien vil det berøre ca. 20 - 22 eiendommer.

Kommunedirektøren skriver følgende om temaet:

Det er fra berørte parter uttrykt ønske om g/s-veg. G/s-veg er ikke utredet, men etter kommunedirektørens vurdering vil dette innebære inngrep i private eiendommer og store terrenginngrep på strekningen

Til dette vil vi bemerke at det meste av E6-prosjektet innebære inngrep i private eiendommer, det gjelder også anleggsvegen på dyrka jord. Statsforvalteren mener at det må utredes andre alternativ når det legges opp til tiltak på dyrka jord. Sjøl om det bare er midlertid omdisponering av dyrka jord så blir ressursen redusert og kvaliteten forringa. Statsforvalteren har med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og mangelfull utredning av alternativ løsning, **innsigelse** til anleggsvegen på dyrka jord over Trosset.

Naturmangfold og verneområder

Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8 - 12

I planbeskrivelsen og fagrapport for naturmangfold er prinsippene i naturmangfoldloven (nml.) § 8 - 12 vurdert nærmere. I fagrapport naturmangfold datert 30. november 2021 er konsekvensene for de ulike brutypene og traseene som ble bestemt utredet i planprogrammet gjort rede for. Rangeringen etter anvendt metodikk er klar på at for strekningen fra Øyresvika til Storhove er det den justerte linjen med kassebru som er det beste alternativet. Statsforvalteren støtter denne vurderingen.



Et av de viktigste avbøtende tiltakene som ble tatt inn ved valg av trase gjennom Lågendeltaet naturreservat var at høyspentlinjer skal legges i bakken eller brua. Dette er et forhold vi imidlertid ikke kan se vurdert etter prinsippene i §§ 8 - 12.

Forutsetningen om at høyspentlinjer skal kables bør etter Statsforvalterens syn vurderes spesielt opp mot prinsippene i nml. §§ 10-12. Dette er etter Statsforvalterens syn et avgjørende avbøtende tiltak for å sikre hensynet til Lågendeltaet naturreservat. Det er derfor svært uheldig at kabling av høyspentlinjene for øyeblikket er utsatt på ubestemt tid. Om man kan si at tiltakshaver bærer kostnadene (§11) ved miljøforringelsen, når avbøtende tiltak skyves langt fram i tid er svært usikkert. Inngått betalingsforpliktelse er trolig ikke gjeldene på det tidspunkt kabling blir aktuelt.

Videre er det også uklart om vurderingene av §10 om samlet belastning og §12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder vil være avklart dersom kabling ikke er sikret.

Foreslått løsning for bru har imidlertid en rekke andre avbøtende tiltak. Støy er det jobbet aktivt med. Reduksjon av bruas omfang og optimalisering av lengde og høyde er andre eksempler på forbedringer som er gjort etter vedtak av kommunedelplanen for strekningen. Det jobbes også med kompensasjon gjennom vern av et viktig våtmarksområde lenger opp i Gudbrandsdalen. Statsforvalteren mener, under tvil, at de samlede konsekvensene er slik at dersom kablingen finner sted i framtiden vil hensynet til naturmangold være tilstrekkelig ivaretatt.

Framstilling i kart

Regulert areal innenfor verneområdet er markert med Hensynssone H720_2, område vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Statsforvalteren mener areal på land innenfor verneområdet bør avsettes med formål naturvern med sosikode 5300, eventuelt i kombinasjon med andre formål som LNF.

Lågendeltaet naturreservat

For å kunne bygge vei gjennom Lågendeltaet naturreservat må det søkes dispensasjon fra verneforskriften. Nye Veier har søkt dispensasjon og denne behandles parallelt med høringen av reguleringsplanen. Statsforvalteren jobber med svar på søknaden. Ved en eventuell dispensasjon vil det stilles relevante vilkår for å ivareta hensynet til Lågendeltaet naturreservat best mulig.

Ved første gangs høring hadde vi følgende innsigelser knyttet til kryssing av Lågen:

- Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn
- Bruløsning:
 - Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk
 - manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen
- Støy i og inntil naturreservatet:
 - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6
 - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode

Høyspent

Nye Veier har etter 1. gangs høring laget et notat av 18.11.2021 som vi har mottatt. Notatet er utarbeidet i samarbeid med Statnett, og skal vise at det vil være teknisk mulig å legge samtlige



luftspenn som i dag går over Våløya som kabel i/under brua. Notatet beskriver at det også skal være avsatt nok areal inntil reservatet som tar høyde for en løsning med kabel i bru, og Vegdirektoratet har uttrykt at det ikke ser ut å være noen problem for dem å godkjenne en slik løsning.

Ut fra det tilsendte notatet og areal avsatt i plankartet vurderer **Statsforvalteren innsigelsen til høyspentlinjene ved 1. gangs høring som imøtekommet**. Vi gjør spesielt oppmerksom på at kryssing av ny E6 over Våløya vil endre rammebetingelsene for fremtidige endringer av begge høyspentlinjene over Våløya. Dette fordi det nå er tilrettelagt for kabling i bru. Dette avklares ved fremtidig behandling etter verneforskrift og energilov. Endringer av høyspentlinjene må først behandles etter verneforskriften før det fattes vedtak etter annet lovverk, jf. naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

Bruløsning

Fritt frembygg-bru er ikke med ved andre gangs høring og **innsigelsen vi hadde til denne er med det imøtekommet**.

Innsigelsen om manglende sikring av krav om omlegging av 22 kV-linjen (dobbelklinje) er imøtekommet da planbestemmelse 5.1.7, og rekkefølgebestemmelse 6.24 sikrer at dette luftspennet er tatt ned og lagt i ny bru før vegen tas i bruk.

Støy i og inntil naturreservatet

Innsigelsen om manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6 opprettholdes. Det er foreslått en bestemmelse om at støy fra ny E6 ikke skal overstige 60 dB Lden i Lågendeltaet naturreservat. Støyberegninger har vist at trafikken i 2045 ikke vil gi nivåer over 58 dB Lden. Derfor kan innsigelsen løses om planbestemmelse 2.5.4.1 pkt. Støy i driftsfase: endres slik at det står 58 dB Lden i stedet for 60 dB Lden. Ordlyden på bestemmelsen blir da:

Støy i driftsfase:

Støy fra ny E6 skal ikke overstige 58 dB Lden i Lågendeltaet naturreservat. Dersom støyen i framtiden øker over 58 dB Lden pga. økt trafikk skal det gjennomføres tiltak som reduserer støyen til under 58 dB Lden.

Vi er klar over at dette er en mer presis grense enn det en ellers bruker, som her ville vært 60 dB Lden. Vi mener imidlertid at det hensynet til naturreservatet og de formål det skal ivareta, blant annet fuglelivet, gir en god grunn til å være mer presise innenfor naturreservatet.

Innsigelsen om manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode opprettholdes. Det er til andre gangs høring foreslått en bestemmelse knyttet til gjennomsnittlig støynivå. Vi mener at det er mer riktig med en maks grense, da det for fuglelivet er mer forstyrrende med plutselige hendelser enn et jevnt støynivå. Samtidig ser vi at tiltak med støyvoll ved knuseverk på Trosset, og justert plassering av knuseverk på Hovemoen gjør at de mest sårbare områdene i og inntil naturreservatet er godt nok skjermet. Vi erkjenner også at en grense slik som foreslått av oss ved 1. gangs høring, med maks støynivå på 50 dB, er streng. Undersøkelser av anleggsstøy og vannfugl generelt viser at en maksnivå på 65 dB er akseptabelt. Innsigelsen kan derfor løses med følgende planbestemmelser (den siste som en rekkefølgebestemmelse):

«Masseknusing og annet støyende anleggsarbeid og transport skal ikke gi støy over 65 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i tidsrommet kl. 21.00-09.00 i perioden 5. april – 10. juni.»



I tillegg må det tas inn en bestemmelse som sikrer at det er etablert tilstrekkelig støyskjerming av knuseverkene ved Trosset og på Hovemoen i perioden 1. april – 31. oktober. Hva som er «tilstrekkelig» må defineres enten gjennom kart som viser plassering og høyde av støyskjerming eller godkjent kart for maks støynivå.

Annet

Hvis det skal tilrettelegges for gående og syklende langs Jørstadmovegen må utgangspunktet være at dette i størst mulig grad gjøres på vest-siden av vegen for å påvirke kantsoner mot Lågen og naturreservatet minst mulig.

Vassdrag

Statsforvalteren hadde innsigelser knyttet til kantvegetasjon, reetablering og viktige funksjonsområder for fisk i Mjøsas strandsone da planen var ute på første gangs høring. I etterkant av høringen og innspillene ble det sendt ut et notat som skulle svare ut innsigelsene. Statsforvalteren mottok dette den 10. desember 2021. I e-post av 16. desember 2021 skrev Statsforvalteren hvilke innsigelser som var imøtekommet og hva vi fortsatt ville ha innsigelse til dersom punktene i notatet ble tatt inn i planen. I februar 2022 mottok Statsforvalteren et nytt notat som skulle svare ut de siste spørsmålene. Det er imidlertid kun det første notatet som ligger ute på høring, men vi har likevel valgt å forholde oss til begge notatene i vår høringsuttalelse.

Reetablering av innsjøbunn og strandlinje

Det synes som det er lagt ned godt arbeid for å minimere utfyllingene og redusere negativ påvirkning på krøklas gyteplasser langs Vingromslandet.

I planbestemmelse 3.6.1 er følgende tatt inn:

Planbestemmelse Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, V

Innenfor områdene V tillates utfylling i Mjøsa for etablering av ny strandsone. Strandsonen skal utformes med småskala buktninger for å sikre god variasjon, og det skal reetableres naturlig innsjøbunn av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan. Båtplasser og badeplasser som blir direkte berørt av utfyllinger skal reetableres. Innenfor området V1 tillates etablert fyllingsfot under vann.

I estetisk oppfølgingsplan er det tatt inn følgende i pkt. 3.1.1

3.1.1 Oppfølgingskrav

Der utfylling ikke kan unngås skal naturlig strandsone og innsjøbunn reetableres. Strandsonen skal utformes med småskala buktninger for å sikre god variasjon, og innsjøbunnen skal utformes slik at naturlige habitater for fisk og ferskvannsorganismer kan gjenskapes. Strandsonen og sjøbunnen skal reetableres med sand, grus og stein fra naturlig strandsone. Dette naturlige substratet tas av og legges til side, slik at det kan legges tilbake over fyllmassene.

Vi mener dette ivaretar vårt punkt om manglete bestemmelser når det gjelder reetablering av ei naturlig strandsone, og **innsigelsen til dette punktet er imøtekommet.**

Notatet *NOTA-nam-001* som ligger ute på høring gir imidlertid ingen oversikt over hvor mye utfylling det blir i Mjøsa totalt i m², og hvor mye som nå er spart inn. Notatet inneholder bare en skriftlig beskrivelse av hva det har blitt jobbet med.

I det nyeste notatet; *NOTA-nam-002* kommer det fram at det for turstien har blitt utarbeidet en optimalisert løsning med arealbesparelse på utfyllingene på ca. 61 000 m², noe som er en reduksjon



på 82 % fra 1. gangs høring. Det er vist kart med forskjell i utfyllingslinja mellom 1. og 2. gangs høring, skråningsutslaget i Mjøsa beskrives delvis, og dybdekart for de ulike strekningene er delvis fremstilt. Statsforvalteren mener det har blitt gjort en god jobb med å redusere omfanget på utfyllingene, og er positive til at en i så stor grad har klart å stramme inn linja slik at arealbeslaget reduseres.

På den andre siden kan det i kartene i notatet se ut til at en får en utretting av strandsonen. Dette rimer ikke med det som står i bestemmelse 3.6.1: *Strandsonen skal utformes med småskala buktninger for å sikre god variasjon, og det skal reetableres naturlig innsjøbunn av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan.* Siden forståelsen av hva som ses på som småskala buktninger kan være ulik, forutsetter vi at det lages strekningsvise detaljerte kart som viser hvordan dette skal ivaretas.

Vi savner også fortsatt bedre dybdekart/tegninger av skråningsutslaget ut i Mjøsa, som viser helningen på de planlagte skråningene opp mot de eksisterende. Vi mener det er viktig å ivareta variasjon i strandsonen både med bukter og odder, men også varierte dybdeforhold. Dette for å sikre gode funksjonsområder for flere fiskearter, og at man ikke får en homogenisering av strandsonen der for eksempel gruntområder forsvinner, og en får en bratt skråning under vann tett på strandkanten langs hele den berørte strekningen. Vi forutsetter at slik variasjon blir ivaretatt og at dette vises i nye dybdekart.

Statsforvalteren opprettholder derfor innsigelsene vi hadde til 1. gangs høring, vedrørende manglende kunnskapsgrunnlag om utfylling i Mjøsa. Innsigelsen kan løses ved at det legges fram dybdekart og strekningsvise detaljerte kart som viser variasjonen vi etterspør, både med odder og bukter, og varierte dybdeforhold. Disse kartene må gjøres juridisk bindende, for eksempel ved å ta de inn i estetisk oppfølgingsplan.

Endringene i strandsonen som kommer fram i notatet NOTA-nam-002 er heller ikke tatt inn i plankartet som er på andre gangs høring, noe vi fikk bekreftet fra Norconsult og Nye veier i møte 8. mars. Det ble presisert at det kun er strandlinja som ikke er oppdatert i kartet. En oppdatering av den vil ifølge Nye veier ikke ha betydning for plassering av veilinja eller gå utover andre fagtema.

Vi mener plankartet må vise de større strukturene (nes, odder etc.) som skal anlegges i den nye strandsona. De mindre småskala buktningene er antageligvis vanskelige å vise i plankart, men disse forutsetter vi vises i kart nevnt ovenfor, og tas inn i estetisk oppfølgingsplan. **Statsforvalteren har derfor også innsigelse vedrørende strandsonen i Mjøsa fram til plankartet viser ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet.**

Tursti

Statsforvalteren mente i sin høringsuttalelse at de positive verdiene den nye stien ville ha som turvei og transportåre ikke var store nok til at de oppveier de negative sidene den ville ha på naturmangfoldet i og langs Mjøsa, og fremmet innsigelse til den planlagte turstien av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk. I notatet *NOTA-nam-001* kommer det fram at det har vært arbeidet med videre optimaliseringer av veilinjen og turstien, med søkelys på å unngå områder hvor krøkle gyter, samt begrense utfyllinger i verdifulle gruntvannsområder. Det er utført optimaliseringer av kryssløsningene på Vingrom og i Øyresvika ved bl.a. endring av grøfteprofil og justeringer av ramper og rundkjøringer. På denne måten har man kunnet trekke turstien nærmere E6, og redusere fyllingene ut i Mjøsa. I notatet kommer det også bedre fram at dette er en flerbruksvei, og at nytten av veien er større enn det som kom fram i de opprinnelige



plandokumentene. Dette mener vi er positivt. **Men vi vil likevel opprettholde vår innsigelse til turstien inntil kunnskapsgrunnlaget beskrevet i forrige punkt og oppdatert plankart er på plass.**

Kompenserende tiltak

I notatet kommer det fram at med redusert utfylling i sjø vil gyteområdene for krøkle i liten grad bli direkte berørt, men utfyllingene vil kunne medføre noe utflating av strandlinjen ved Hov og Bulung, noe som kan gjøre områdene noe mindre egnet for gyting. Statsforvalteren mener derfor at det må gjøres kompenserende tiltak for å redusere denne skaden.

Et mulig tiltak gjelder en odde ved Nordre Hov som tidligere har blitt fylt ut. Her består bunnen hovedsakelig av grov stein. Ved fiskeundersøkelsen våren 2021 ble det ikke observert gytende krøkle her, trolig fordi bunnssubstratet ikke er egnet. I notatet som ble oversendt i februar er en restaurering av odden med tilføring av naturlig bunnssubstrat beskrevet som et mulig kompenserende tiltak, noe vi er positive til. Så lenge oppdatert kunnskapsgrunnlag viser at skade på gyte plassene for krøkle kan oppstå, mener vi at kompenserende tiltak må gjennomføres. **Vi fremmer derfor innsigelse dersom dette kompenserende tiltaket ikke tas inn i planen og bestemmelsene.**

Kantvegetasjon

Vi er også fornøyd med arbeidet som er gjort for å ivareta kantvegetasjon langs vassdrag, og mener at bevaring og reetablering av kantvegetasjon vil sikres gjennom de oppdaterte planbestemmelsene, estetisk oppfølgingsplan og marksikringsplanen. Vi mener imidlertid at innholdet i notatet Notam-001 må tas inn i den den estetiske oppfølgingsplanen og/eller i marksikringsplanen. Den bør også beskrive hvilke områder der det skal være tett vegetasjon og der eventuell siktrydding kan tillates. **Vi opprettholder vår innsigelse til manglende bestemmelser om kantvegetasjon til innholdet i notat NOTA-nam-001 er tatt inn i den estetiske oppfølgingsplanen.**

Fiskevandring

Statsforvalteren varslet innsigelse til at fiskevandring i bestemmelsene kun ble ivaretatt i anleggsfasen og ikke i driftsfasen. Det foreslås nå nye bestemmelser 3.6.2 og 3.6.3 der dette ivaretas, og **vår innsigelse er dermed imøtekommet.**

Forurensning

I planbestemmelser for E6 Roterud-Storhove, 2.5.5 Inngrep i vassdrag og vannforekomster må det legges til: *Tiltak som innebærer mudring, dumping eller utfylling i vassdrag skal også ha tillatelse etter forurensningsloven.*

I planbestemmelse 3.5.2, andre avsnitt. Etter jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Legg til: *Se også bestemmelse 2.5.5.*

Samfunnssikkerhet

Risiko- og sårbarhetsanalysen som følger planforslaget, er den samme som fulgte reguleringsplanen da den var på høring i 2021. Det er heller ikke endringer i omtalen av samfunnssikkerhet i planbeskrivelsen. Vi legger dermed til grunn at det ikke er vurdert å være endringer når det gjelder risiko- og sårbarhet i det foreliggende planforslaget og viser til vår uttalelse datert 05.09.21 når det gjelder samfunnssikkerhet. Vi uttalte blant annet at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn syntes å være ivaretatt i planen.



Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen

Norges vassdrags- og
energidirektorat

Gjøvik kommune

Innlandet fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER

Postboks 5091 Majorstua 0301 OSLO

Postboks 630 2810 GJØVIK

Pb. 4404 2325 HAMAR