



Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Olav Malmedal, 61 26 61 41

## Lillehammer kommune – reguleringsplan E6 Storhove-Øyer – høring

Fylkesmannen registrerer at det er valgt en annen trase enn den som ligger i vedtatt kommunedelplan. Dette kan ha noen positive følger for Fåberg tettsted med hensyn på støy og nærmiljøet, men gir også større krav til utredninger og begrunnelser for valg av nye løsninger. I tillegg har forslagsstiller ønsket å gjøre planleggingen enklere og løsningene mer fleksible. Fylkesmannen kan ikke se at forslagstiller og kommunen har lyktes i å innarbeide tilstrekkelige avklaringer på reguleringsplannivå, og fremmer innsigelse til valg av trase, mangelfull utredning, ufullstendige planbestemmelser og stenging av viktig gang- og sykkelforbindelse.

### Bakgrunn

Vi viser til brev av 14. oktober hvor reguleringsplan for E6 parsell Storhove – Øyer grense er sendt på høring. Vi viser også til vårt innspill til høring av planprogram og oppstart av planarbeidet samt til referat fra regionalt planforum 29. januar 2019 og 17. september 2019. Det ble også gitt en kort orientering om Fåberg tunnelen i regionalt planforum 21. mai 2019 i forbindelse med møte om oppstart av arbeidet med parsellen E6 Roterud – Storhove. Orienteringen gikk ut på at nordlig påhugg på tunnelen måtte flyttes på grunn av stor mektighet av Mjøsmorene der kommunedelplanens tunnelalternativ var vist. Nytt alternativ ble da vist midt over dyrka jord ved Ødegården. Fylkesmannen kommenterte da at et slikt alternativ ville være i strid med nasjonal jordvernstrategi og at planforslaget også måtte inneholde alternativet fra kommunedelplanprosessen med lang tunnel som ikke krevde omdisponering av dyrka jord.

### Planforslaget

Det er utarbeidet reguleringsplan for E6 fra Storhove til Hunderfossen i Øyer, men denne høringen dreier seg bare om den delen av strekningen som ligger i Lillehammer. For denne strekningen foreligger det kommunedelplan vedtatt august 2018.

Det planlegges for en firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t i tråd med Statens vegvesens håndbok N100. Det foreliggende planforslaget er i tråd med kommunedelplanen i ca. 15% av strekningen i Lillehammer, og det er fra søndre start på strekningen til søndre tunnelinnslag. I forhold til kommunedelplanen er tunnelen forlenga med ca. 1200 m slik at den kommer ut ca. 1300 m nærmere Øyer. Det nye forslaget er positivt for Fåberg tettsted særlig med hensyn på støy og luftforurensing.



Det skapte utfordringer å forholde seg til vedtatt kommunedelplan mhp. nordre tunnelpåhugg på grunn av stor løsmassetykkelse. Det er angitt at det i området er inntil 15 m ned til fjell. Vi er ikke kjent med hvordan variasjonen på overdekning er, eller hvilke områder som er sjekket ut for overdekning.

Det foreliggende planforslaget er vist i to alternativer, begge med utløp vest for Gudbrandsdalsvegen ved Ødegården. Alternativ 1 er det vestligste og det er lagt midt over dyrka marka på gnr. 182 bnr. 1 mellom Gudbrandsdalsvegen og jernbanen ved nedkjøringa til Ødegården. Alternativ 2 søker å redusere beslag av dyrka mark og traséen er forskjøvet litt østover slik at den kommer mer i østlig kant av dyrka marka. Det synes å være noe usikkerhet ved dette alternativet og at en videre optimalisering kan føre til behov for justering. Alternativ 1 og 2 går sammen omtrent ved kommunegrensa etter ca. 450 – 500 m. I begge alternativene vil dagens E6 bli tilbakeført til LNF-formål omtrent fra søndre tunnelpåslag til Øyer grense. Der dagens E6 krysser dyrka mark og arealet naturlig kan tillegges dyrka mark skal arealet opparbeides til dyrka mark. Der tilliggende areal er skog/innmark/utmark skal arealet tilbakeføres og istandsettes til fremtidig bruk i tråd med tilliggende areal.

### **Forholdet til kommunedelplanen – planprogram og konsekvensutredning**

Fylkesmannen ga innspill til oppstart av planarbeidet og høring av planprogrammet og forutsatte at trase og løsninger det er kommet fram til i kommunedelplanen, følges opp i reguleringsplanen. Kommunedelplanen for strekningen ble til etter en omfattende prosess og hvor det ble endelig enighet etter mekling. Fylkesmannen ser det derfor som viktig at føringer som en kom frem til blir fulgt opp i det videre planarbeidet. Planprogrammet fulgte i stor grad opp dette, men den løsningen som nå foreligger er i liten grad i tråd med kommunedelplanen. Selv om planprogrammet sier at nærmere informasjon om grunnforhold kan gi føringer for tunnelpåhugg, så bør såpass store endringer som foreslått være bedre vurdert med alternativvurderinger enn det som er gjort.

Kommunedelplanen for E6 er resultatet av en omfattende prosess hvor ulike hensyn er veid og det skal ikke være lett å fravike en slik løsning dersom den nye løsningen får vesentlige negative følger for noen av disse hensynene.

I planforslaget er det oppgitt at alternativ 1 medfører omdisponering av 23 daa fulldyrka jord og 9 daa overflatedyrka jord (skal antagelig være innmarksbeite). Fylkesmannen mener at dette ikke gir et riktig bilde av situasjonen da vegen vil dele dyrka marka både på gnr. 182 bnr 1 og 5 og på Isakstuen gnr. 174 bnr. 1 i to og at de restområdene som ikke blir omdisponert, i praksis vil bli det ved at de ikke lenger får en form, størrelse og beliggenhet som gjør at de blir drivverdige. Det gjør at alternativet i praksis medfører en omdisponering av 39 daa fulldyrka areal og 11 daa innmarksbeite, altså totalt 50 daa dyrka mark. Av disse arealene er nær 26 daa karakterisert som svært god jordkvalitet og 14 daa god jordkvalitet og resten, 5 daa, mindre god jordkvalitet.

Alternativ 2 er oppgitt å medføre omdisponering av 15 daa fulldyrka jord og 8 daa overflatedyrka jord. Egne beregninger ut fra plankartet i Innlandsgis viser en omdisponering av 16 daa fulldyrka og 11 daa innmarksbeite, dvs. totalt 27 daa dyrka jord. Da blir restarealet på dyrka marka på gnr. 182 bnr. 1 ca. 17 daa. Dersom en reduserte sona for annen veggrunn med 20 m fra 35-40 m til 10-15 m ville en kunne redusert omdisponeringen med ytterligere 5 daa fulldyrka areal.

I Notat om tunneltrase og tunnallengde er det gjort en svært enkel sammenstilling av enkelte konsekvenser for ulike alternativer av tunneltrase og tunnallengde. Fylkesmannen mener at denne vurderingen og sammenstillingen av konsekvenser ikke kan gi grunnlag for valg av løsning som har



så store negative konsekvenser for jordvern, som er en klar nasjonal interesse. Valget av trasealternativ i kommunedelplanen gikk allerede mye ut over jordvernhensynet, og det kan ikke da bare ses ensidig på denne delen av traséen.

Fylkesmannen mener at det ikke er gjort gode nok utredninger til å kunne sammenligne de foreslåtte alternativene med f.eks. det lange tunnelalternativet som ble utredet i kommunedelplanen. Vi ba om at det ble laget et reguleringsalternativ med lang tunnel som ikke berørte dyrka jord. Det er ikke gjort.

Der det lange tunnelalternativet fra kommunedelplanen kommer ut er det i dagens E6 fjell i dagen. Vi kan ikke se om det er gjort noen prøveboringer der som viser store løsmasseforekomster over fjell. Tunnelpåhogget ligger i kommunedelplanen ca. 25 – 30 m fra dagens vegkant. I og med at det har vært et reelt alternativ, må vi legge til grunn at det har vært mulig å bygge dette alternativet samtidig som trafikken på dagens E6 løses. Det er ikke vanskelig å se at det er enklere å bygge ut når en i mindre grad trenger å ta hensyn til eksisterende trafikk, enn det er å drive nært E6. Det er imidlertid ikke umulig, og ulempene er først og fremst knytta til anleggsfasen. Ulempene ved omdisponering av dyrka mark er varig. På denne bakgrunn og med henvisning til *Nasjonal jordvernstrategi* har Fylkesmannen **innsigelse** til reguleringsplan både for alternativ 1 og alternativ 2 da de medfører så betydelige omdisponeringer av dyrka jord.

### Generelt om planbestemmelsene

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til planbestemmelsene og mener at det må foretas en omfattende revidering før planen kan vedtas. En reguleringsplan skal kunne gi direkte grunnlag for bygging av veg jfr. byggesaksforskriften § 4-3 a). Ifølge *Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven H-2/14* skal innsigelser knyttet til rent formelle forhold begrenses til de tilfeller der dette kan ha reelle følger for innholdet i planen. Det står videre at «*Spørsmålet om innsigelse kan stille seg noe ulikt på kommuneplannivå og på reguleringsplannivå. Kommuneplaner avklarer vanligvis arealbruken på et overordnet nivå, mens reguleringsplaner avklarer detaljene og vilkårene for arealbruken*». Bestemmelsene til reguleringsplan for E6 Storhove - Øyer er utformet slik at vi ikke kan ta stilling til om nasjonale og regionale interesser blir ivaretatt. Mange av bestemmelsene er formulert slik at det skal være fleksibilitet i den videre fasen, og sammenhengen mellom dem er uklar.

Generelt vil vi peke på at planbestemmelser bør inneholde objektive og konkrete normer. For å unngå for stort tolkningsrom må bestemmelser være skrevet i 'skal'-form. Bestemmelsene viser blant annet til en YM- plan som i dag inneholder mye som «bør» gjøres, dette gir vidt tolkningsrom og uklarhet med tanke på hvordan ulike interesser skal ivaretas. I tillegg står det i 2.4 at YM-planen kan endres etter vedtakelse av reguleringsplanen. Dette betyr at det foreslås å vedta en plan som ikke inneholder konkrete krav til ivaretagelse av for eksempel naturmangfoldet. Et annet eksempel er punkt 2.9 hvor det står at «*forslag til støyskjermer framgår av plankartet*». Formuleringen kan tyde på at dette er tiltak som fortsatt ikke er konkret utredet. Det samme gjelder bestemmelsen om viltgjerd. Når det gjelder luftforurensning er det vist til en hel retningslinje, det framgår ikke hvilke deler av retningslinjen som er relevant for prosjektet og hvilke tiltak det er tenkt at skal gjennomføres som en oppfølging av retningslinjen. Andre eksempler på uklar bestemmelse er punkt 6.6 om dragehode. Som forvaltningsmyndighet mener vi at det er svært uheldig at en reguleringsplan på høring ikke stiller konkrete krav til tiltak for å ivareta en prioritert art.

Det skal videre gå klart frem hvilke formål planbestemmelsene gjelder for, og det bør vises til rett hjemmel. Dette er gjennomført i varierende grad. Bestemmelser skal supplere arealformålene og hensynssonene som er vist på reguleringsplankartet, jf. § 12-7. Det kan dermed ikke i bestemmelser



gis rom for å endre innholdet i et arealformål. Dette betyr for eksempel at punkt 3.2a og 5.1a må endres.

Vi gjør også oppmerksom på at Kart- og planforskriften skiller mellom *annen veggrunn- teknisk anlegg* og *annen veggrunn- grøntareal*. Det framstår som uklart hvorvidt det er valgt riktig arealformål i planen.

### **Massedeponi**

I reguleringsplanen er det utredet å bruke arealet Fåberg skog som massedeponi, og arealet er foreslått regulert til landbruksformål. I gjeldende kommuneplan er arealet på gnr. 176 bnr. 1 satt av til boligformål, mens det i kommuneplanforslaget som har vært på høring var utlagt til næringsformål. Det siste har vært konsekvensutredet i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Når kommunen har to planer på høring samtidig, hvor samme areal har forskjellig formål, er det uklart hva kommunen mener om dette.

Fylkesmannen ser at en oppdyrking av området kan være med å redusere konsekvensene av omdisponering av dyrka jord, men det forutsetter både at arealet blir sikret for fremtidig landbruksformål og at det eiermessig blir slik at det kan drives sammen med gnr. 182 bnr 1 og 5. Videre må det sikres at det blir en god oppdyrking som klarer å gi god produksjonsevne. Det er oppgitt at arealet er tidligere dyrket, og det er mulig å se på gamle flybilder, f.eks. Lillehammer 1967. Det er viktig å ta vare på det jordsmonnet som er på disse dyrka områdene for å bruke ved oppdyrking. Videre må det i planbestemmelsen settes krav om at det må lages en plan som både sikrer en god utforming av området og rett oppbygging av jordsmonnet inkludert drenering, se også kommentar under. Dersom kommunen ønsker å legge arealet ut til næringsformål slik kommuneplanens arealdel legger opp til, mener Fylkesmannen det er uhensiktsmessig å først dyrke det opp. Videre vil det da ha liten verdi som erstatningsareal for dyrka mark som blir omdisponert.

### **Midlertidig anleggsområder og tilbakeføring av dyrka jord**

Der det etableres midlertidig anleggsområde på dyrka mark eller f.eks. deponier skal dyrkes opp eller tilbakesføres til dyrka mark er det mange hensyn som må ivaretas for å få dyrka jord med gode produksjonsegenskaper. Det er viktig å kartlegge områder før en begynner med tiltak i marka og legge opp en plan for hvordan området skal ivaretas både som midlertidig anleggsområde og ved tilbakeføring.

Avhengig av type/kvalitet på jord og undergrunn kan en få forskjellig grad av pakking/komprimering ved ulike aktiviteter som kan få betydning for kvaliteten på dyrka jorda i ettertid. Ut fra type av undergrunn og hva den tåler av aktivitet/komprimering, må det eventuelt begrenses hva en kan drive med og hvordan, på midlertidig anleggs-/riggområde på dyrka mark og på mark som skal dyrkes opp. Det må lages en plan som tar for seg alt fra registrering av tilstand før anleggsarbeider begynner, hva anleggs-/riggområdet kan brukes til, eventuelle tiltak for å begrense/ hindre jordpakking, hvordan en skal ivareta matjordlaget og eventuelt B-sjikt, hva slags maskiner som skal brukes, hvordan reparere eventuelle jordpakkingsskader, hvordan oppbygging av jordsmonnet skal være, dreneringssystemer, sikre mot spredning av uønska arter og planteskadegjørere, systemer for å sikre at ting blir gjort som forutsatt gjennom hele prosessen, mm. Nærmere omtale av dette finnes blant annet i rapport fra Bioforsk : Trond Knapp Haraldsen: [Bioforsk rapport Vol. 7 nr. 181 2012 Flytting av oppdyrket jordsmonn for reetablering av jordbruksarealer](#)

Fylkesmannen forutsetter at det tas inn planbestemmelse som setter klart krav om utarbeiding av en slik plan av kompetent fagfolk. Det må også stilles krav om at denne planen skal godkjennes av



kommunens fagkompetanse på området. Fylkesmannen har ut fra *Nasjonal jordvernstrategi innsigelse* til planen inntil det er laget bestemmelser som sikrer det som er nevnt over.

### Støv

I bestemmelsene til planforslaget er det ikke sagt noe om problematikk rundt støv i anleggsfasen. Fylkesmannen ber kommunen vurdere om det er behov for å gi bestemmelser om dette. For eksempel at det ved behov iverksettes støvbinding for å hindre støvflukt.

### Støy

Som nevnt foran er forslaget med en lengre tunnel positivt i forhold til støy på Fåberg. Det er laget en støvfaglig rapport som omhandler planforslaget. Planbestemmelsene inneholder også noen føringer for hvordan støyømfintlig bebyggelse skal sikres mot støy.

Trafikkmengde på lokalveier må vurderes i forhold til tenkt plassering av bom på E6. Her må det gjøres trafikkberegninger hvor bomplasseringer på E6 er lagt inn. Dette gjelder i særlig grad om det ikke er tenkt å ha bommer på lokalveien gjennom planområdet.

Støy i anleggsperioden må også vurderes. I bestemmelser om midlertidige anleggsområder er det f.eks. sagt at dette kan brukes til knusing av masser. Det må avklares i bestemmelsene hvordan evt. støyømfintlig bebyggelse skal støyskjermes.

Støyømfintlig bebyggelse som blir berørt av E6 utbyggingen er utsatt for støy fra flere kilder. Det er flere andre veier og jernbane i influensområdet for støy fra ny E6. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging anbefaler å benytte 3 dB strengere grenseverdier for ekvivalentnivå enn angitt i tabell 3 når støyømfintlig bebyggelse er utsatt for støy fra flere kilder. Vi kan ikke se at dette er gjort. Fylkesmannen mener dette er svært relevant i dette tilfellet.

Flere vurderinger i forhold til støy er skjøvet over i videre prosjekterings- og byggefase. I henhold til *T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* skal støy være avklart på reguleringsplannivå og ikke skyves videre til byggefase. Her er forhold som avbøtende tiltak, beregning av støy rundt tunnelmunninger og anleggsstøy eksempler på forhold som er utsatt til byggefase. Dette er i strid med retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging og Fylkesmannen fremmer derfor **innsigelse** til reguleringsplanforslaget på grunnlag av manglende avbøtende tiltak.

Det er sagt at det er 54 boliger som er aktuelle for lokal skjerming. Fylkesmannen forventer at det utarbeides oppdaterte støysonekart med skjerpede grenseverdier der støyømfintlig bebyggelse er utsatt for støy fra flere støykilder. Det bør også vurderes om en del av disse boligene bør innløses for å unngå støyømfintlig bebyggelse i svært støyutsatte områder.

Som eksempel til bestemmelser om støy i reguleringsplan viser vi til [planbestemmelsene](#) til reguleringsplan for E6 Kåterud – Arnkvern i Hamar kommune.

Anleggsarbeidet gir fare for forurensning. Dette kan være fra ulike kilder. I YM-planen er det nevnt nitrogenforbindelser, avrenning av partikler, syredannende bergarter med mer.

### Vassdrag



Selv om E6 på denne strekningen ikke krysser noen større vassdrag, ligger deler av traseen nært til Lågen. Noen mindre bekker krysser planområdet. Både i anleggsfase og driftsfase må reguleringsplanen sikre at det ikke skjer forurensning til vassdrag som følge av utbyggingen. Planbestemmelsen legger opp til at det skal være en ytre miljøplan for prosjektet. Det er allerede utarbeidet en ytre miljøplan som skal videreføres og revideres i prosjekterings- og byggefase. Forhold som skal avklares i den ytre miljøplanen er relevante for de hensyn Fylkesmannen skal ivareta, men reguleringsbestemmelsene definerer ikke miljøstandard som ytre miljøplan skal sikre. Lågen ligger nært planområdet og det er flere bekker som krysser gjennom planområdet og som renner ned i Lågen. Lågendeltaet naturreservat strekker seg helt opp til grensen mot Øyer kommune. I Lågen er det i dette området viktige gyteområder for flere fiskearter.

Vannforskriften fastsetter et mål om god økologisk og kjemisk tilstand i alle vannforekomster. Vannforskriftens miljømål skal legges til grunn for aktivitet i kommunene. Det bør i alle planer foreligge en vurdering av hvorvidt planen, eller aktiviteter planen genererer, kan påvirke vannmiljøkvaliteten.

Kommunen må sikre at overvann fra området skal passere sedimenteringsanlegg før utslipp i tilstøtende vassdrag. Dette gjelder særlig i anleggsfase, men må også vurderes for driftsfasen.

I tillegg må stikkrenner under veg utformes i tråd med utformingsveileder for E6 fra Biri – Otta.

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til at planen ikke sikrer vannmiljøkvalitet tilstrekkelig. Innsigelsesgrunnet er *Vannforskriften*.

### **Samordnet bolig- areal og transportplanlegging**

I dag krysser Vormstuguvegen under E6 ved Storhove gjennom en kulvert. Denne har en viktig funksjon for gående og syklende både fra Jørstadmoen, Rudsbygd og Gausdal mot Storhove og Lillehammer sentrum. I tillegg er den viktig for friluftslivet. I planforslaget er denne foreslått fjernet. Slik vi ser det vil en fjerning av denne også være i strid med det overordnede målet i planbeskrivelsen om at veien skal gi reduserte negative miljøvirkninger. I plankartet er heller ikke Vormstuguvegen fra jernbanen og ned til gang- og sykkelveg langs Gausdalsvegen lagt inn. Fylkesmannen mener dette er en så viktig forbindelse at en fjerning av denne vil være i strid med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig areal- og transportplanlegging*. Retningslinjen legger opp til at planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til at deler av Vormstuguvegen med kulvert er tatt ut i planforslaget.

### **Landskap**

Bygging av ny 4 felt motorvei er et omfattende tiltak som får store konsekvenser og som endrer landskapet. Det er derfor viktig av planleggingen i tilstrekkelig grad tar landskapshensyn. Reguleringsplan for E6 fra Storhove til Øyer er en del av et større veiutbyggingsprosjekt og må derfor ses i sammenheng med strekninger før og etter. På den strekningen som nå reguleres er det lagt opp til at veien skal legges i tunnel fra Storhove og forbi Fåberg. Deler av dagens E6 skal tilbakeføres til LNF-formål. Dette er positivt. Det skal bygges nye tunnelportaler, bru, kryssing av mindre vassdrag, fyllinger/skjæringer osv. Dette kan gjøres på mange ulike måter som i større eller mindre grad tar hensyn til landskapet.

I kommunedelplanen er det vedtatt at formingsveileder for E6 fra Biri – Otta skal legges til grunn for utbygging av veistrekningen. Nye Veier har gått bort fra denne og erstattet den med estetisk oppfølgingsplan. Oppfølgingsplanen har blant annet forslag til utforming av elementer som tunellportal, bruer osv. Oppfølgingsplanen er i større grad veiledende for utbyggingen enn det



formingsveilederen for E6 fra Biri – Otta er. En vesentlig forskjell er for eksempel miljømålene som tilnærmet ikke er nevnt i oppfølgingsplanen som nå legges til grunn.

Skal miljømålene, som er gitt i formingsveilederen for E6 fra Biri til Otta nås, må veilederen følges opp på alle delstrekningene. Estetisk oppfølgingsplan for strekningen må etter Fylkesmannens syn gjøres mer konkret og i større grad ta inn føringene fra utformingsveilederen som er vedtatt skal legges til grunn for strekningen.

I nasjonale forventninger til kommunal planlegging er det uttalt at: «*Norge har store natur-, friluftslivs-, landskaps- og kulturminneverdier som det er viktig å ta vare på, i tråd med nasjonale og internasjonale mål. Langsiktig planlegging sikrer verdiene, og legger til rette for bærekraftig utvikling av reiseliv og annet ressursbasert næringsliv.* Fylkesmannen mener planforslaget ikke tar vare på landskapsverdiene.

Fylkesmannen fremmer med bakgrunn i *Plan- og bygningsloven § 3-1 b) og Den europeiske landskapskonvensjonen*, **innsigelse** til manglende ivaretagelse av hensyn til landskap i planforslaget.

### **Varehandel/Næring**

I reguleringsplanen er det lagt inn et kombinert arealformål (BAA) som blant annet hjemler varehandel. Avhengig av størrelsen på virksomhetene kan dette medføre KU-plikt. Vi kan ikke se at formålet er konsekvensutredet. Fylkesmannen fremmer derfor **innsigelse** til dette formålet.

### **Samfunnssikkerhet og beredskap**

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en grundig risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysene er basert på vurderinger fra arbeidsgrupper, og uønskede hendelser er delt etter om de gjelder anleggsfase eller driftsfase. Analysen kommer med forslag til tiltak. Det er gjennomført egne utredninger som grunnlag for deler av analysen – blant annet skredfarevurdering, vannstandsberegning og overvannshåndtering.

Fylkesmannen vurderer at analysen dekker krav satt til en risiko- og sårbarhetsanalyse. Samtidig er resultatet fra analysen presenteres som anbefalinger for videre planarbeid, inkludert behov for videre analysearbeid og detaljerte vurderinger. Under er utklipp fra konklusjon der dette er omtalt.

Dette medfører at anbefalte videre tiltak vil være ytterligere analysearbeid og mer detaljerte vurderinger for å sikre at risikonivået er akseptabelt. Det er allikevel ikke konstatert at det er spesifikke forhold som tilsier at risikonivået vil være uakseptabelt. Det konkluderes derfor med at utbyggingen av E6 kan gjennomføres gitt at anbefalte eller tilsvarende tiltak implementeres, og at identifiserte uønskede hendelser følges opp i videre planfaser.

Fylkesmannen mener vurderinger og analyser som skal avklare om risikonivået på tiltaket er akseptabelt må være avklart på detaljreguleringsnivå – i vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse. Dette forsterkes av at planen legger til rette for tiltak av høy samfunnsmessig verdi, og uønskede hendelser kan få store konsekvenser og kostnader for samfunnet som benytter seg av hovedferdselsåren. Fylkesmannen ber om at analyser og vurderinger som er nødvendig for å sikre eventuelle tiltak blir gjennomført og fulgt opp i planforslaget før videre behandling.

#### Plankart og -bestemmelser

Det er generelle bestemmelser for overvann og flom. Disse setter ingen krav til hvordan dette skal løses, annet enn at overvannshåndtering må sikres i prosjektet. Det kommer frem av risiko- og sårbarhetsanalyse at overvannshåndtering er kartlagt. Videre stiller bestemmelsene krav om at dagens situasjon for grunnvannsbrønner må kartlegges, og at disse skal overvåkes og sikres i prosjektet. Det er ikke gitt føringer for hva dette innebærer, eller vurderinger om dette lar seg gjøre.



Plankartet viser forslag til plassering av viltgjerder, men endelig plassering av disse skal fastsettes i anleggsperioden med rådgivning av fagpersoner. Det er krav om at viltgjerder skal være ferdig oppført før ny E6 tas i bruk.

Hensynssone ras- og skredfare (H310\_#) skal ivareta skog for å unngå økt skredfare i området. Det stilles krav om utarbeiding av plan for uttak fra skogen. Det står ingen ting om hvem som skal utarbeide og eventuelt godkjenne en slik plan. En slik begrensning i bruk av området krever at kommunen eller utbygger har en avtale med grunneier som sikrer at dette blir gjennomført. Fylkesmannen mener at en også må se på andre alternative tiltak som kan sikre områder mot skred, for eksempel vurdere om tilbakeføring av dagens E6 kan utformes på en slik måte at den kan virke som en skredvoll i tillegg til eventuelt andre funksjoner den bør fylle. Fylkesmannen forutsetter at dette blir fulgt opp i videre arbeid og at en sikrer at disse tiltakene blir gjort gjennom krav i rekkefølgebestemmelser.

Planforslaget er en detaljreguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 12-3. Det er ikke stilt ytterligere plankrav innenfor området, og planen avklarer med dette arealbruken innenfor planområdet. Bestemmelser knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap fremstår som lite detaljerte og tiltakene for å redusere risiko- og sårbarhetsfaktorer innenfor planområdet skal løses på senere tidspunkt i prosjektet. Planbeskrivelsen konkluderer med at det ikke er funnet spesifikke forhold som tilsier at risikonivået ikke vil være akseptabelt. Samtidig påpekes det at det er foreslått ytterligere tiltak for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå.

Risiko- og sårbarhetsanalysen er basert på en rekke utredninger og kartlegginger som virker dekkende for å sikre planområdet mot risikoer og sårbarheter. Disse er i liten grad videreført i bestemmelsene, annet enn som grunnlag for hensynssone ras- og skredfare.

På bakgrunn av punktene over mener Fylkesmannen at planforslaget ikke i stor nok grad sikrer at funn fra risiko- og sårbarhetsanalyse er avklart i planforslaget. Planforslaget legger opp til at tiltak for å begrense risikoer skal løses senere i prosjektet, uten at dette er sikret gjennom bestemmelser eller plankart. Dette åpner for stor usikkerhet om tiltakene vil være dimensjonert for å sikre at det ikke er uakseptabel risiko innenfor området. Dette blir videre skjerpet av at planforslaget legger til rette for tiltak med stor samfunnsverdi, og at uønskede hendelser her vil kunne påvirke samfunnet i stor grad. På bakgrunn at dette fremmer Fylkesmannen **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsen er i tråd med [retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen](#) pkt. 5 bokstav a.

### **Konklusjon:**

Fylkesmannen viser til vurderingene ovenfor og fremmer følgende innsigelser til:

1. reguleringsplan både for alternativ 1 og alternativ 2 forbi Ødegården ut fra jordvern hensyn da forslagene fører til så betydelig omdisponeringer av dyrka jord.
2. til planbestemmelsene og mener at det må foretas en omfattende revidering før planen kan vedtas.
3. planen inntil det er laget bestemmelser som sikrer at det lages en plan for hvordan midlertidig anleggsområde på dyrka mark eller areal som skal dyrkes opp eller tilbakeføres til dyrka mark skal ivaretas.
4. reguleringsplanforslaget på grunnlag av manglende sikring av avbøtende tiltak på støyområdet jf. T-1442





5. planforslaget fordi hensynet til miljøkvalitet i vassdrag ikke i tilstrekkelig grad er nedfelt i bestemmelsene.
6. at deler av Vormstuguvegen med kulvert er tatt ut av planforslaget.
7. manglende ivaretagelse av hensyn til landskap i planforslaget jf. plan- og bygningsloven § 3-1 b) og den europeiske landskapskonvensjonen
8. til BAA på grunn av manglende konsekvensutredning
9. til mangelfull sikring av risikoreduserende tiltak i plankart og planbestemmelser

Fylkesmannen har videre følgende faglige råd:

1. Kommunen må avklare hva Fåberg skog skal brukes til – næringsformål, boligformål eller landbruksformål
2. Vurdere å gi bestemmelse om tiltak mot støv i anleggsfasen
3. Skjerpe bestemmelser i forhold til vassdrag

Med hilsen

Bernhard Caspari (e.f.)  
fung. direktør

Øyvind Gotehus  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Øyer kommune	Kongsvegen 325	2636	ØYER
Statens vegvesen Region Øst	Postboks 1010	2605	LILLEHAMMER