



Gjøvik kommune
Postboks 630
2810 GJØVIK

Saksbehandler, innvalgstelefon
Philip Mellison, 61 26 60 7979

Gjøvik - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove merknader til høring

I Gjøvik ligger mye av veien over dyrket mark. Det må arbeides med tiltak for å redusere beslaget av dyrket mark.

Det må jobbes videre med å sikre at vassdrag er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Selv om veien ikke ligger så nært Mjøsa som i Lillehammer, er det noen områder med fylling i Mjøsa og viktige sidevassdrag som krysses.

Videre må det utarbeides løsninger som sikrer friluftsliv, sammenheng i naturområder, bruk av klimavennlige materialer og bedre sikring av støyømfintlig bebyggelse.

Innsigelser

- Til planforslaget da tiltak som kan minimere beslaget av dyrka mark ikke er tilstrekkelig vurdert i planen.
- Valgt løsning med landbruksundergang Huskelhus, av hensyn til naturmangfold, landbruksdrift og jordvern
- Massedeponering av dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jord, av hensyn til jordvern
- Manglende hensyn til krysningspunkter for vilt, friluftsliv og landbruk
- Mangelfull sikring av støyømfintlig bebyggelse
- Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk
- Vassdrag:
 - Konsekvenser for utfylling i Mjøsa:
 - Manglende bestemmelser for «*Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner*» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn
 - Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa
 - Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen

Hjemmel for innsigelse er synliggjort under det enkelte tema/delområde.



Faglige råd

- rydde i arealdisponeringer ved Furuodden vedrørende dyrka mark
- oppdatere ROS-analysen angående sammenfallende hendelser
- sikre tilstrekkelig slokkevannskapasitet

Vi viser til brev av 18. juni 2021 fra Norconsult hvor Gjøviks del av reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove er lagt ut på høring. Denne uttalelsen gjelder Roterud til Lillehammer grense, men da det er en plan vil uttalelsen også inneholde generelle forhold som angår begge kommuner.

Dette er et komplekst prosjekt som tidligere er behandlet gjennom to kommunedelplaner og hvor begge planer ble vedtatt etter mekling. Det er kommunedelplan E6 Biri-Vingrom vedtatt i 2013 og kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby vedtatt i 2018. Gjøviks del av planen ligger bare i kommunedelplanen E6 Biri-Vingrom.

Planforslagene som nå er fremmet følger delvis kommunedelplanene, men avviker også fra disse på vesentlige punkter. Dette gjelder særlig i Lillehammer. I Gjøvik følges kommunedelplanen i større grad, og planforslaget er i hovedsak i tråd med planprogrammet som ble vedtatt av Gjøvik kommune.

Mål for prosjektet og planarbeidet

Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunnsansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 mellom Roterud og Storhove skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods ved oppnåelse av følgende overordnede prestasjonsmål:

- Realisere målet om en skade- og ulykkesfri driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv
- Maksimere trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø, herunder naturreservatet
- Minimere midlertidig og permanent produksjonstap og beslag på landbruksarealer
- Minimere bygge- og levetidskostnadene

Planen skal legge til rette for bygging av firefelts motorvei fra Roterud i Gjøvik kommune og nordover til Storhove i Lillehammer kommune.

Planforslaget

Detaljregulering for E6 Roterud–Storhove legger til rette for utbygging av ny E6 mellom Roterud i Gjøvik kommune og Storhove i Lillehammer kommune. Strekningen er ca. 23 km lang, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer. Den nye E6 skal bygges som firefelts motorvei med skiltet fartsgrense på 110 km/t.

Mellom Roterud og Øyresvika vil eksisterende E6 utvides fra tofelts til firefelts motorvei. Fra Øyresvika skal E6 gå i tunnel nordover mot Trosset. Tunnelen får en lengde på ca. 4 250 m i planalternativ 1 og ca. 3 650 m i planalternativ 2. Fra Trosset krysser E6 Gudbrandsdalslågen (Lågen)



med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Brua får en lengde på ca. 540 m i planalternativ 1, og ca. 960 m i planalternativ 2. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover og kobles mot ny E6 på Storhove.

I Gjøvik er planforslaget bare i et alternativ, mens det i Lillehammer er utarbeidet i to alternativer. Alternativene i Lillehammer skiller seg først og fremst med hensyn på kryss ved Vingrom og broalternativ over Lågen.

Plankart

Plankartene er lagt på høring i både digitalt format gjennom kommunenes kartløsning/Innlandsgis og i PDF-format. PDF-formatene er svært dårlig egna til å jobbe med når en blant annet skal vurdere planene og virkningene av disse og skrive uttalelse om det. Det er videre en forutsetning at PDF-kartene og de digitale kartene har de samme juridiske virkninger. Dette er ikke tilfelle for kartene i Gjøvik hvor blant annet bestemmelsesområde midlertidig anleggsområde, ikke er vist i de digitale kartene. I de digitale kartene er det heller ikke vist omlegging av landbruksveger.

Planbestemmelser

Det er laget omfattende planbestemmelser. Mye avklares gjennom plankart og bestemmelser, men mye henviser også til andre dokumenter og avklaringer. Dette gjør saken vanskelig tilgjengelig.

Landbrukshensyn – jordvern

Nasjonale føringer jordvern

Etter at kommunedelplanen for E6 Biri-Vingrom ble vedtatt i 2013 har Stortinget to ganger skjerpa inn jordvernet. I juni 2021 ble det fastsatt et mål om at det ikke skal omdisponeres mer enn 3000 daa/år i Norge, dvs, 300 daa/år i Innlandet. Dette betyr at også vegprosjekter må redusere sitt forbruk av dyrka jord vesentlig. Det innebærer at en ikke automatisk skal følge Vegdirektoratets standardkrav. En må gå konkret inn og vurdere standardene og se på alternative løsninger som reduserer arealbehovet. Vi har tidligere f.eks. gitt innspill om at arealkrevende støyvoller ikke kan aksepteres der det er mulig med mindre arealkrevende støyskjermer. Vi ser også at det må være mulig å redusere areal til skjæringer og fyllinger blant annet gjennom bruk av murer. Når E6 fra Roterud til Vingrom skal utvides mot øst og det ikke skal skje noe bygging vestover er det vanskelig å se nødvendigheten av å utvide sidearealet vestover 10 m inn på dyrka jord. Det er opplyst at det er under vurdering en smalere veiprofil på 20 m mot «standarden» på 23 m og det er bra, men en må også se kritisk på arealbehovet til sidearealet, spesielt der det fører til tap av dyrka jord.

Eventuelt økt arealbehov for omlegging av landbruksveger synes ikke å være tatt med der vegene ikke samtidig er regulert til kjøreveger. Det går heller ikke fram om det er vurdert alternative løsninger og hvordan disse slår ut med hensyn på omdisponering av dyrka jord.

Det påligger tiltakshaver å vurdere ulike tiltak for å redusere negative konsekvenser av tiltaket. Først skal man unngå at planen eller tiltaket fører til skade. Dette har høyeste prioritet. Deretter begrense skaden, så istandsette eller restaurere. En eventuelt siste utvei er å vurdere å kompensere skade, men det er laveste prioritet.

Ny firefelts E6 med tilhørende sideanlegg går gjennom store og viktige landbruksarealer. Det er ikke entydig hvor store omdisponeringer av dyrka mark planen legger opp til, da det ikke er helt samsvar mellom tall som står i fagrappporten naturressurser og tall i planbeskrivelsen. I fagrappporten står det i sammendraget at tiltaket slik det er planlagt vil gi et samlet permanent arealbeslag på mellom 162 daa og 196 daa dyrket mark avhengig av hvilken kombinasjon av alternativer som til slutt blir vedtatt



i reguleringsplanen. I planbeskrivelsen gir tabell 6-8 for Gjøvik og tabell 6-9 for Lillehammer et bilde som mer stemmer med det vi finner ved kontroll av planen. Dette viser at planen fører til en omdisponering av 128,2 daa dyrka mark (fulldyrka 127,6 daa + innmarksbeite 0,6 daa) til tiltaket i Gjøvik og at tiltaket i Lillehammer med alt. Vingrom kryss N og broalternativ i justert linje, gir en omdisponering av 103,8 daa dyrka mark (96,8 daa fulldyrka og 7 daa innmarksbeite). Dette gir en total omdisponering av dyrka jord på 231,4 daa for hele planstrekningen fra Roterud til Storhove. I tillegg til dette medfører planen også en omdisponering av 16 daa fulldyrka areal til bebyggelsesområde – fritids og turistformål BFT1 og BFT2 i Gjøvik. Dette arealet må komme med i kommunenes KOSTRA-rapportering av planen.

I tillegg vil rigg- og anleggsområder samt dyrka arealer som skal heves og tilbakeføres til dyrka mark kunne gi et midlertidig arealbeslag på opp til ca. 140 daa i Gjøvik.

Ifølge matjordplanen så medfører midlertidig anleggsområde på dyrka mark at 5 % av matjorda på arealene blir borte. Når det blir snakk om så store arealer som blir midlertidig omdisponert som denne planen legger opp til, og 5 % av matjorda på disse arealene blir borte, så tilsvarer det volumet av matjord på 7 daa. Dette viser at midlertidige anleggsområder på dyrka jord må minimeres. Slike midlertidige anleggsområder må, så langt som mulig, søkes lagt på arealer som ikke er dyrka.

Planforslaget og konsekvensutredningen har sett for lite på løsninger hvor en unngår eller begrenser tiltakets virkning på dyrka mark, men har gått direkte på de laveste prioriterte trinn i tiltakshierarkiet med å istandsette og kompensere. Vi mener at en i større grad også skulle sett på de to første trinnene, og at konsekvensutredningen på denne bakgrunn ikke er tilfredsstillende jf. konsekvensutredningsforskriften kap. 5 og 6.

Statsforvalteren har **innsigelse** til planforslaget da tiltak som kan minimere beslaget av dyrka mark ikke er tilstrekkelig vurdert i planen. Arealbeslaget blir derfor større enn det er behov for.

Konkrete merknader til planforslaget i Gjøvik

Planforslaget i Gjøvik gir en utvidelse østover og på 51% av strekningen skjer denne utvidelsen på dyrka jord. Av de 127 daa dyrka jord som blir omdisponert til veganlegget, så utgjør veg SV og kjøreveg SKV ca. 41 daa mens annen vegg grunn – grøntareal SVG utgjør ca. 87 daa. I tillegg ligger det inne noen landbruksvegomlegginger som ikke eller bare delvis er regna med. Det er særlig anna vegg grunn – grøntareal hvor det kan være potensiale i å redusere omdisponeringen av dyrka jord. Som nevnt foran er det vanskelig å se nødvendigheten av å utvide sidearealet vestover 10 m inn på dyrka jord når vegen skal utvides mot øst. Dersom dette er på grunn av viltgjerdet så må det være mulig å legge de tettere på vegen der den går langs dyrka mark.

Når det gjelder landbruksundergangene har vi ikke gått detaljert inn i alle løsningene og vurdert det ut fra tilgjengelighet og driftsmessige løsninger, her må en vektlegge lokale vurderinger. Vi har merket oss løsningen som er valgt ved Brattstigen – Huskelhus -Rogne. Den valgte løsningen gir 400 m ny veg som medfører omdisponering av dyrka mark i hele lengden (kan ikke se at det er gjort noe arealberegning som grunnlag for valg av løsning, anslag 2-5 daa) for denne, og løsningen er vesentlig dårligere for naturmangfoldet. I tillegg går vegen gjennom gardstunet på Huskelhus og det er ikke akseptabelt å legge opp til å øke trafikken her. Finstadbekken med kantsoner er et viktig naturelement. I dagens løsning går bekken i et rør som ender i løse lufta, og det er en forholdsvis smal landbruksundergang som nok kan brukes av vilt, i alle fall opp til rådyrs størrelse. Vi antar at elg og rådyr i dag i hovedsak krysser over vegen. Når vegen blir inngjerda er det viktig med viltpassasjer, og på dette området bør en legge E6 i bru slik at landbruksundergangen og bekken kan gå i et åpent



rom under. Den vil da kunne fungere som en viltpassasje. Undergangen ved Rogne må ved en slik løsning i utgangspunktet opprettholdes som en landbruksundergang.

Statsforvalteren har ut fra jordvern hensyn og hensyn til naturmangfold **innsigelse** til den valgte løsningen med landbruksundergang ved Huskelhus.

Ved Furuodden er det lagt ut område BFT1 og BFT2 som til sammen omdisponerer 16 daa dyrka mark. I kommuneplanen er i tillegg dyrka marka øst for planområdet ned mot Mjøsa omdisponert til det samme formålet, men den er foreløpig ikke regulert. 4 daa av skogareal på samme eiendom rett sør for den BFT2 regulert til LNF-LL2. Statsforvalteren mener at i utgangspunktet bør hele område BFT2 reguleres til LNF og mener at det blir merkelig å etablere ett lite jorde på 4 daa på skogsmarka rett sør for BFT2 dersom dette formålet opprettholdes. Da bør heller andre områder prioriteres for dyrking. BFT2 er også vist som riggområde og vi legger til grunn at så lenge arealet er dyrka blir det håndtert som det jf. reguleringsbestemmelsen pkt. 2.5.6 og Matjordplanen.

Matjordplanen

Til reguleringsplanen E6 Roterud-Storhove er det laget en egen matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. I sammendraget til matjordplanen står det at *Kjerneinnholdet i matjordplanen er identifikasjon av mottaksarealer med tilhørende grovplan for etablering av ny dyrket mark på hvert areal. Videre gir planen detaljerte prinsipper for gjennomføring av jordflyttingen tilpasset de lokale forholdene i dette prosjektet. Planen har også egne kapitler om erfaringer fra andre jordflyttingsprosjekter og om masseforedling. Etter at reguleringsplanen er vedtatt må det lages mer detaljerte planer for hvert aktuelt mottaksareal.*

Statsforvalteren ser svært positivt på at det har blitt laget en matjordplan, og vi synes den har mange gode føringer/løsninger som er viktig å følge opp.

Planen virker imidlertid ikke å være helt oppdatert i forhold til reguleringsplanen da det opereres med noe forskjellig areal. Ny E6 fra Roterud til Storhove er beregnet å gi et permanent beslag av dyrka mark på 231 daa for det foreslåtte alternativet. På fulldyrka jord viser Jordprøver og jordprofiler et matjordlag (A-sjikt) på om lag 25 cm. All erfaring tilsier at det blir jordtap under jordflytting. I matjordplanen er det tatt høyde for 10 % tap under flytting av permanent beslaglagt jord og 5 % av midlertidig beslaglagt jord.

Matjordplanen identifiserer om lag 290 daa som kan nydyrkes og om lag 290 daa jordbruksjord som kan forbedres eller som påvirkes av massedisponeringer. Det betyr at det er et overskudd av mulige mottaksarealer som kan nydyrkes. En må regne med at noen arealer faller fra, men uansett er det muligheter for å istandsette og kompensere noe av skadevirkningene av tiltaket.

På flere dyrka arealer er det lagt opp til massedeponering. Dersom en skal gjøre det så må det være for å forbedre jorda, ikke for å ha en plass å deponere masse. Ved heving av terreng kan det totale arealet reduseres ved at en må ha stabile skråninger. Dersom overflatearealet på den dyrka marka reduseres som følge av oppfylling, må en sette større krav til forbedring av arealet for jordbruksproduksjon. Statsforvalteren er derfor usikker på den oppfyllingen som det legges opp til i hellende terreng og forutsetter at de mere detaljerte planene blir forelagt kommunens landbruksansvarlige for godkjenning. Statsforvalteren har **innsigelse** til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.



I erfaringsinnhenting viser planen at et viktig funn er at bruk av bulldoser ved utlegging av jordmasser ofte skaper problemer med jordpakking, mens utlegging av jord med beltegravemaskin har vist seg å fungere godt.

AF-gruppen har erfaring for etablering/reetablering av dyrka mark med bulldoser på sand og grusholdig jord på Gryttingsjordene i Sør-Fron i forbindelse med bygging av ny E6 der. Tilbakemeldinger til AF tyder på at dette har gitt akseptabelt avlingsresultat.

Statsforvalteren mener at de erfaringene NIBIO viser til med hensyn på bruk av bulldoser tilsier at en ikke bør åpne for dette. Dersom en likevel skal åpne for å bruke bulldoser bør det skje under strenge vilkår, og det bør kjøres forsøk for sammenligning av resultater. Det er ikke tilstrekkelig at AF-gruppen viser til tilbakemeldinger om at resultatet har gitt akseptabelt resultat uten videre dokumentasjon av før- og ettersituasjonen for avlinger.

Naturmangfold, landskap og friluftsliv

Fra Roterud til Vingrom er dagens E6 er lagt over dyrka mark og ligger som en barriere mellom bebyggelsen og Mjøsa. Vegen skal utvides østover og det er foreslått å slå sammen noen av undergangene. De nye plasseringene av undergangene ligger heller ikke slik at de nødvendigvis vil fungere for vilt. Når det i tillegg skal settes opp viltgjerdar blir dette en vesentlig barriere. Selv om veien i dag er en effektiv barriere bør oppdatering av veien ha som mål å redusere barrierevirkningen.

Gjøvik kommune har ikke kartlagt friluftsområder etter Miljødirektoratets metodikk M98-2013, men etter Statsforvalterens syn ville mye av strandsonen langs Mjøsa være aktuelt som viktig eller svært viktig friluftsområde.

Utenom campingplassene ligger i all hovedsak gårdsbebyggelse og boligbebyggelse på oversiden av dagens E6. E6 har blitt en effektiv barriere for friluftsliv mellom bebyggelse og Mjøsa (se figur 1 og 2), denne må ikke forsterkes, men reduseres når ny veg skal bygges. Dette kan avbøtes ved å ha en god dialog med lokalsamfunnet og kommunen om å tilrettelegge for landbruk, men også for friluftsliv og vilt. Her er det særlig aktuelt å se på antallet, men også utforming av kulverter og bruer for å ivareta de nevnte hensyn både til natur, landbruk og friluftsliv.

Landbruksundergangen ved Finnstadbekken er foreslått fjernet. Sett i sammenheng med våre innsigelse til landbruksundergang ved Huskelhus mener Statsforvalteren det må ses på en ny løsning for landbruksundergang og vassdrag der Finnstadbekken krysser E6. Dersom noe masse under dagens E6 fjernes og landbruksundergang og vassdragskulvert slås sammen vil en kort bru i E6 linjen gi en undergang som er viktig for landbruk, vilt, friluftsliv og vassdrag.

Viltpassasjer og kantsoner mot vassdrag

For strekningen Roterud-Stranda er det uheldig at antallet viltpassasjer blir færre. Vi stiller også spørsmål om landbruksundergangene vil fungere for vilt pga. lengden og lite lysgjennomslipp.

Nord for Strandengen camping vil vegen gå på fylling delvis ut i Mjøsa. Selv om det ikke er krav om noe turvei på denne stekningen forventer Statsforvalteren at fylling utformes slik at det blir mulig å ferdes i strandsonen og at det reetableres en kantsoner. Videre nordover ved Myreodden faller terrenggeget betydelig ned mot Mjøsa. Både syd og nord for Myreodden blir fyllingene store. Disse må kunne revegeteres med skog og også i dette området må det sikres at det er mulig å ta seg fram langs Mjøsa.



Statsforvalteren mener planforslaget vil komme i konflikt med flere nasjonale hensyn og fremmer **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsesgrunnlaget er gitt i rundskriv T-2/16 punkt 3.6, 3.10 og 3.11:

- Intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter.
- Områder verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013.
- Ikke har tatt særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag.



-
- *Figur 1: Del av planområdet før dagens E6*



- *Figur 2: Del av planområdet som viser hvordan dagens E6 er blitt en barriere for både landbruk og friluftsliv.*

Støy

Det er laget støyfaglig utredning og mange gode avbøtende tiltak er foreslått. Statsforvalteren har likevel noen merknader både til utredning og foreslåtte avbøtende tiltak.

I kommuneplanen er det sagt at: «Grenseverdier i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 eller til enhver tid gjeldende retningslinjer skal legges til grunn for gjennomføring av støyreducerende tiltak mot eksisterende bebyggelse, jf. Tabell 3.» Det samme er gjentatt i forslag til reguleringsbestemmelser at det er den til enhver tid gjeldende retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 som skal legges til grunn.

Støyretningslinjen ble i fjor sendt på høring og trådte i kraft tidligere i år. Statsforvalteren forventer derfor at støytutredning og avbøtende tiltak oppdateres etter ny retningslinje. Ved revisjonen av støyretningslinjen er det gjort endringer i inndelingen av kapitler. Henvvisninger til kapitler og tabeller må derfor oppdateres så den stemmer overens med den nye retningslinjen.

Fagrapport for støy viser økningen i støy langs ny E6. Beregningene er gjort for en prognose i år 2045. I fremtidig situasjon vil det være ca. 280 boligbygg som har støy over gjeldende grenseverdier fra ny E6, hvorav ca. 180 av disse vil ligge i gul sone, mens ca. 100 vil ligge i rød sone (samlede tall for Gjøvik og Lillehammer).

Statsforvalteren forventer at det gjøres en konkret vurdering av om det er mulig å oppfylle kvalitetskravene for støy som er gitt i T-1442/2021. Dersom dette ikke er mulig, må det vurderes å gi tilbud om innløsning av flere boliger.



I bestemmelsene legges det opp til skjerming av en uteplass for støyfølsom bebyggelse som får overskredet grenseverdiene i tabell 2 i retningslinjen. Dette må spesifiseres nærmere. Vi viser til definisjon av uteoppholdsareal i retningslinjen: «Et areal som etter sin funksjon skal være egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for ulike aldersgrupper og ha tilstrekkelig størrelse. Uteoppholdsareal skal plasseres og utformes slik at god kvalitet oppnås, herunder i forhold til sol- og lysforhold, støy- og annen miljøbelastning. Et stille uteoppholdsareal har støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2.» Dette tilsier at det kan være aktuelt å skjerme mer enn en mindre uteplass for bygg med støyfølsom bebyggelse.

Beregning av anleggsstøy er i hovedsak utsatt til byggefasen. Dette er slik Statsforvalteren ser det ikke i tråd med veileder T-1442. Bestemmelsene inneholder likevel referanser til retningslinjens grenseverdier for anleggsstøy.

Dersom trafikkmengde endres på tilstøtende vegnett som følge av E6 utbygging og bompenger må det også gjøres tiltak på disse vegene.

Støyskjermen ved Furuodden camping bør forlenges sørover for å skjerme arealet avsatt til camping.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til planforslaget fordi grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.

Følgende forhold må avklares:

- Oppdatering av støykrav i henhold til revidert T-1442/2021
- Kvalitetskrav må oppfylles herunder tilstrekkelig skjerming av uteareal
- Tilbud om innløsning der kvalitetskrav ikke kan oppnås
- Avbøtende tiltak angående anleggsstøy må sikres i bestemmelser

Innsigelsesgrunnlaget er Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).

Samfunnssikkerhet

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Analysen er utarbeidet i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Analysen følger trinnene for risiko- og sårbarhetsanalyse slik det er beskrevet i veilederen.

ROS-analysen viser at planområdet er godt beskrevet og det er kartlagt uønskede hendelser til følgende farer:

- Skredfare
- Ustabil grunn
- Flom og overvann (vann på avveie)
- Skog-/lyngbrann
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning
- Transport av farlig gods
- Dambrudd
- Trafikkforhold
- Eksisterende kraftforsyning
- Drikkevannskilder



- Fremkommelighet for utrykningskjøretøy
- Slokkevann for brannvesenet
- Sårbare bygg

Til de uønskede hendelsene er det vurdert risiko og sårbarhet (sannsynlighet, konsekvens og usikkerhet). Det er også identifisert tiltak for å redusere risiko og sårbarhet. ROS-analysen viser at planområdet generelt fremstår som lite til moderat sårbart med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt. Vi forutsetter at det i videre planlegging finnes løsninger for å sikre tilstrekkelig slokkevannkapasitet for brannvesenet.

I veilederen Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017) poengteres det at det ofte er de komplekse hendelsene som utsetter planområdet for de største utfordringene. Det kan være følgehendelser eller samtidige uønskede hendelser (sammenfallende hendelser). Dersom den uønskede hendelsen medfører følgehendelser, kan det påvirke en videre utvikling av den uønskede hendelsen og dermed også gi større konsekvenser. ROS-analysen til reguleringsplanen omhandler enkelthendelser og ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser, noe som kan være en svakhet ved analysen. Likevel skal det også nevnes at i ROS-analysen poengteres det at skredfare må sees i sammenheng med flom og overvann. Dette er positivt å se.

Med henvisning til ovennevnte synes samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn å være ivare tatt i reguleringsplanen.

Klima

Materialbruk

Reduksjon av klimagassutslipp er avgjørende for en bærekraftig utvikling av samfunnet. Utbygging av E6 er et stort tiltak hvor materialbruk vil være avgjørende for størrelse på klimagassutslipp.

Det er en rekke mindre bruer i E6 linja og i tilknytning til kryssområdene. Statsforvalteren mener kommunen i samråd med Nye Veier bør ta inn krav om at disse bygges i tre. Det har vært mye diskusjon rundt bygging av trebru over Lågen, men de mange små bruene i prosjektet kan også i stor grad være med på å skape en lokal tilpasning og bidra til reduserte klimagassutslipp.

Det er også mange andre materialer som skal benyttes i bygging av veien. Stål og asfalt er to opplagte eksempler. Statsforvalteren forventer at det utredes hva som kan spares av klimagassutslipp på å velge de mest klimavennlige løsningene og at disse i utgangspunktet skal brukes.

Inntil det er tatt inn krav om bruk av mer klimavennlige materialer som lavkarbonbetong klasse B, bruka av tre, klimavennlig asfalt og stål har Statsforvalteren **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsesgrunnlaget er Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning i kommunene. Statsforvalteren kan ikke se at kommunen i tilstrekkelig grad har innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser jf. T-2/16 pkt. 3.4

Miljøvennlig transport

Det er viktig at E6 bygges på en måte som gir god mulighet for kollektivtransport. Dette gjelder særlig utforming av kryssene. Videre må det vurderes hvilke konsekvenser E6 utbyggingen får for tilstøtende vegnett og om det er behov for tiltak i form av trafikksikkerhetstiltak for å tilrettelegge for gående og syklende.

Vassdrag



Statsforvalteren mener at detaljnivået på de enkelte tiltakene, slik de er beskrevet i planen, ikke er tilstrekkelig for at det kan gis tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Bestemmelse 2.5.4 sier imidlertid at det skal utarbeides en plan for vannhåndtering. Vannhåndteringsplanen skal omfatte overvannshåndtering (bestemmelse 2.1.2), inngrep i vassdrag og vannforekomster (2.5.4), og planen skal ligge til grunn for å søke om nødvendige godkjenninger hos forvaltningsmyndighetene, jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Vi vil dermed i denne høringsuttalelsen påpeke ting som må på plass i vannhåndteringsplanen for å kunne behandle en søknad om tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Samtidig påpeker vi forhold i reguleringsplanen som må på plass for å sikre areal og bestemmelser for nødvendige tiltak som trenger godkjenning etter særlovene. Generelt mener vi det er viktig å finne varige løsninger som ivaretar hensynene til både naturmangfold, forurensning og flomsikkerhet.

Konsekvenser av utfylling i Mjøsa

Strandsonen mellom Roterud og Bakke framstår som nokså ensartet og relativt lite buklete. Med unntak av Furuodden og Stranda så er det lite variasjon i topografien.

I bestemmelse 3.5.1 står det at strandsonen skal utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker iht. prinsipper i estetisk oppfølgingsplan. Statsforvalteren savner en mer detaljert beskrivelse av hvordan strandsona skal utformes med odder og viker, og forutsetter at dette må på plass med nøyaktige kart i den helhetlige planen for vannhåndtering. Det er også viktig at utfyllingene i Mjøsa ikke fører til bratte skråninger der det i dag er gruntområder, men at den naturlige variasjonen også i dybdeforhold ivaretas på strekninger der det skal fylles ut.

Både på grunn av bæreevne på vegen og som erosjonssikring i bølgesonen planlegges det å bruke sprengstein. Statsforvalteren krever at all utfylling i Mjøsa må overdekkes av masser som gir en naturlig strandsone/innsjøbunn. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 - rev. februar 2021 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.

Etablering av en naturlig innsjøbunn vil også være en forutsetning for å få tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Siden dybdekart for de berørte områdene mangler i plandokumentene, er det vanskelig å si noe om hvorvidt det er avsatt store nok arealer til å gjennomføre tiltak for å reetablere en variert og naturlig innsjøbunn, og om det faktisk er praktisk mulig å gjennomføre slike tiltak. Statsforvalteren fremmer derfor også **innsigelse** til manglende kunnskapsgrunnlag. En innsigelse vil frafalle dersom det kan fremlegges dokumentasjon på at avsatte arealer er store nok til å gjennomføre reetablering av naturlig innsjøbunn og at slike tiltak er gjennomførbare.

Kryssing av elver og bekker

Det er mange mindre bekker og elver som blir berørt av ny E6, også fiskeførende. Det er viktig at disse ikke får dårligere gyte- og leveområder som følge av bygging av E6. Inngrep i disse er beskrevet i plandokumentene, men detaljene er ikke på et slikt nivå at det per i dag kan gis tillatelse til å gjennomføre planene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Dette forutsetter vi kommer på plass i den helhetlige planen for vannhåndtering.

Generelle funksjonskrav

For å få tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag forutsetter Statsforvalteren at det tas



hensyn til tilstedeværende ferskvannsorganismers miljøkrav ved gjennomføring og istandsetting. Dette innebærer blant annet at tiltak ikke medfører endringer av elveløpet eller at det ikke etableres konstruksjoner e.l. som er til hinder for fiskens og eventuelt andre arters frie gang. De aller fleste fiskearter har systematiske forflytninger mellom ulike leveområder gjennom livsløpet, og årsaken kan være gytevandring, næringsvandring eller andre former for vandring for å oppnå gunstigere livsbetingelser. For å unngå skader på bestanden må vandringsmuligheten opprettholdes, og vandringen bør foregå uhindret. Dette er et funksjonskrav som gjelder til evig tid, og som er viktige både i anleggsfase og i driftsfase. Vegeier er ansvarlig for tilsyn og eventuelt vedlikehold av vandringsvegen. Hvis det i dag eksisterer uheldige løsninger på strekninger som hindrer fiskevandring, må det sees på muligheten for å anlegge mer hensiktsmessige løsninger, når man først skal gjøre arbeider på stedet.

Det er også viktig at valgte løsninger ikke krever gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget. Dette gjelder både oppstrøms, nedstrøms og ved/under det aktuelle tiltaket. Ideelt sett bør massetransporten i vassdraget få gå som normalt, og det bør velges løsninger som ikke endrer forutsetningene for masseavlagring og dermed øker behovet for masseuttak. Det er ikke ønskelig med en situasjon der det er behov for jevnlig masseuttak, da dette reduserer vassdragsmiljøet og kan gi et behov for å stadig fjerne kantvegetasjon for å komme til med maskiner.

En måte å løse ev. problemer med avsetting av masser kan være å etablere massefangdammer oppstrøms E6, og gjerne oppstrøms vandringshindre for fisk. Her vil masser kunne tas ut ved behov uten at det er nødvendig å gjøre inngrep i fiskeførende strekninger.

Det må sikres et naturlig substrat under bruer og inne i kulverter. Midlertidige og permanente tiltak må heller ikke føre til varige endringer av bunnforhold/substrat nedstrøms, ved f.eks. å endre strømningsforhold. Innstøping av sikring i betong må unngås. Det bør vurderes om sikringen av elvebunnen kan kombineres med celleterskler.

Ved behov for endringer av elveløpet må det etter endte arbeider sikres at elveløpet har en naturtypisk morfologi. Eksempelvis skal løpet ikke være slett hverken i lengdeprofil eller breddeprofil, og i tilfeller der det er behov for bunnplastring må det sikres at elvebunnen ikke blir permeabel slik at vannet forsvinner ned i bunnen og elveleiet tørrlegges. Det kan også være tilfeller der det er behov for å anlegge en djupål, for å konsentrere vannstrømmen ved lave vannføringer. Vi viser ellers til sikringshåndboka til NVE: <https://sikringshandboka.nve.no/moduler/modul-f0-101-miljotilpassing-av-sikring-i-vassdrag/>

Kantvegetasjon skal i størst mulig grad tas hensyn til og bevares. Skråninger og kantsoner som berøres skal settes i stand igjen etter inngrepet, og tilsås/beplantes med stedegen vegetasjon der det er behov. Kantvegetasjon bør ikke fjernes over en lengre strekning. Ved erosjonssikring av elvekant bør det tilstrebes å lage en mest mulig naturlig elvekant, med eks. rufsete preg, hulrom etc. Det bør også vurderes å tilføre stedegen vekstmasse e.l. på sikring ned til det mest hensiktsmessige nivået, slik at kantvegetasjon raskt kan etablere seg.

Forurensning til vassdrag må unngås. Ved bruk av sprengstein må denne spyles/vaskes, for å unngå tilførsel av partikler (steinnåler) til vassdraget. Slike partiklene kan ha en spiss, flisete og skarp kantet form, og kan føre til skader på fisk. Det bør også kontrolleres at det ikke forekommer rester av plast i massene som brukes, for å unngå at dette havner i vassdraget. Videre er det viktig å hindre avrenning av finstoff til vassdraget, via overflatevann som ofte samler seg i byggegrop og grøfter.



Konkrete innspill til bestemmelsene

I bestemmelser om bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (3.5.2) står det at fiskevandring skal opprettholdes i anleggsfase. Dette må også gjelde i driftsfase.

Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i rundskriv T-2/16 - rev. februar 2021 **innsigelse** til dette av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk, dersom dette ikke endres.

Videreprosess

Statsforvalteren viser til at vi har flere innsigelser og merknader til planforslaget slik det foreligger og imøteser videre dialog for å løse disse.

Med hilsen

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

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Lillehammer kommune	Postboks 986	2626	LILLEHAMMER
Norconsult AS	Postboks 626	1303	SANDVIKA
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR