



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Olav Malmedal, 61 26 61 41

Lillehammer - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove - merknader til høring

Det er en svært omfattende plan med mange dokumenter som har vært på høring. Statsforvalteren ser at det har vært utfordrende å legge ut en slik plan på høring i ferietid da muligheter for kontakter og samhandlinger i denne perioden er begrenset.

Planforslaget har for noen områder valgt andre løsninger enn det som ligger i vedtatte kommunedelplaner og det har delvis vært utfordrende. Det er også en del forhold med planforslaget som ikke er godt nok utredet og vurdert.

Statsforvalteren fremmer innsigelser til forslaget på følgende punkter:

- **Manglende ivaretagelse av friluftsliv for områdene Vingrom, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa**
- **Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy**
- **Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen**
- **Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk**
- **Manglende hensyn til jordvern i planen fra Strandengen til tunnelpåslag ved Øyresvika, og innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.**
- **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
- **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 kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa
- Kantvegetasjon rundt Mjøsa:
 - Innsigelse til at det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og bestemmelser til å reetablere en god kantvegetasjon
- Innsigelse til planlagt tursti i strandsoner mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping, av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.
- Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen

Vi viser til brev av 18. juni 2021 hvor reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove i Lillehammer og reguleringsplan for avlastet E6 er lagt ut på høring. Denne uttalelsen gjelder E6 Roterud – Storhove, strekningen i Lillehammer kommune.

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.

Planforslagene som nå er fremmet følger delvis kommunedelplanene, men avviker også fra disse på vesentlige punkter. Planforslagene er i hovedsak i tråd med planprogrammet som ble godkjent, men deler av forslaget innebærer også avvik fra det. Når det gjelder avvikene fra kommunedelplanen så støtter vi løsningene med bru over Lågen i justert trase. Vi støtter også Vingrom kryss nord, men det må jobbes mer for å redusere beslaget av dyrka jord i utformingen av krysset.

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.

Det er utarbeidet planforslag for to alternativer. Alternativene er som følger:

- **Planalternativ 1:** Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Lågen og kryss midt på Storhove.
- **Planalternativ 2:** Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss midt på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt frembygg-bru over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er i sin helhet kommunedelplanens løsning.

Kryss midt på Vingrom og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru over Lågen reguleres slik at de kan velges uavhengig av hverandre.

Planbestemmelser

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

Friluftsliv

Kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby legger opp til at det skal tas hensyn til viktige friluftsliv- og naturområder langs Mjøsa og Lågen, slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder. I kapittel 8.4 om oppfølging i reguleringsplanfasen er det også sagt at det skal vurderes aktuelle erstatningsområder for friluftsliv. Dette legger Statsforvalteren til grunn for vår uttalelse til reguleringsplanforslaget for strekningen.

Et vesentlig kvalitetskriterium ved friluftsområdene er størrelsen. E6 vil beslaglegge viktige deler av friluftsområdene for Lillehammer og Vingrom. Statsforvalteren forventer at det ses på avbøtende og kompensierende tiltak for dette arealtapet. Det kan være gjennom utvidelse av andre friluftsområder eller kvalitetsheving av eksisterende områder.

Strandsonen langs Mjøsa

I kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby er det gitt føringer for hvordan reetablering av strandsonen langs Mjøsa skal skje. I medvirkningen som har vært fram mot høringen av foreliggende planforslag, har Statsforvalteren vært i dialog med Nye Veier om etablering og utforming av turvei/strandsoner. Det er mange hensyn som skal ivaretas i strandsonen og på innsjøbunn i Mjøsa.

Selv om Statsforvalteren har vært enig i at det kan ses på en noe differensiert opparbeiding av strandsonen viser vi til kommunedelplanen for strekningen og de avbøtende tiltakene som er foreslått der.

I plankartet er det ikke vist hvor turveien skal gå, eller hvor mye plass som er avsatt til denne. Ut ifra plankartet ser området alt for lite ut til å sikre en opparbeidelse i tråd med foreslåtte avbøtende tiltak i kommunedelplanen. Statsforvalteren forventer en mer konkret oppfølging av hvordan dette kan gjøres og at det sikres i plankart og planbestemmelser.



Statsforvalteren foreslår at det heller enn å fylle ut i samme bredde langs E6 på strekningen fra Vingrom til Øyresvika ses på muligheten for å etablere et par større odder/utfylling utenfor Vingrom kirke og utvidelse av friluftsområdet ved Vingromdammen. Ved Vingrom kirke bør det også lages et lokk over lokalvegen og E6 som binder området rundt kirka sammen med området langs Mjøsa nedenfor kirken.

Vingrom

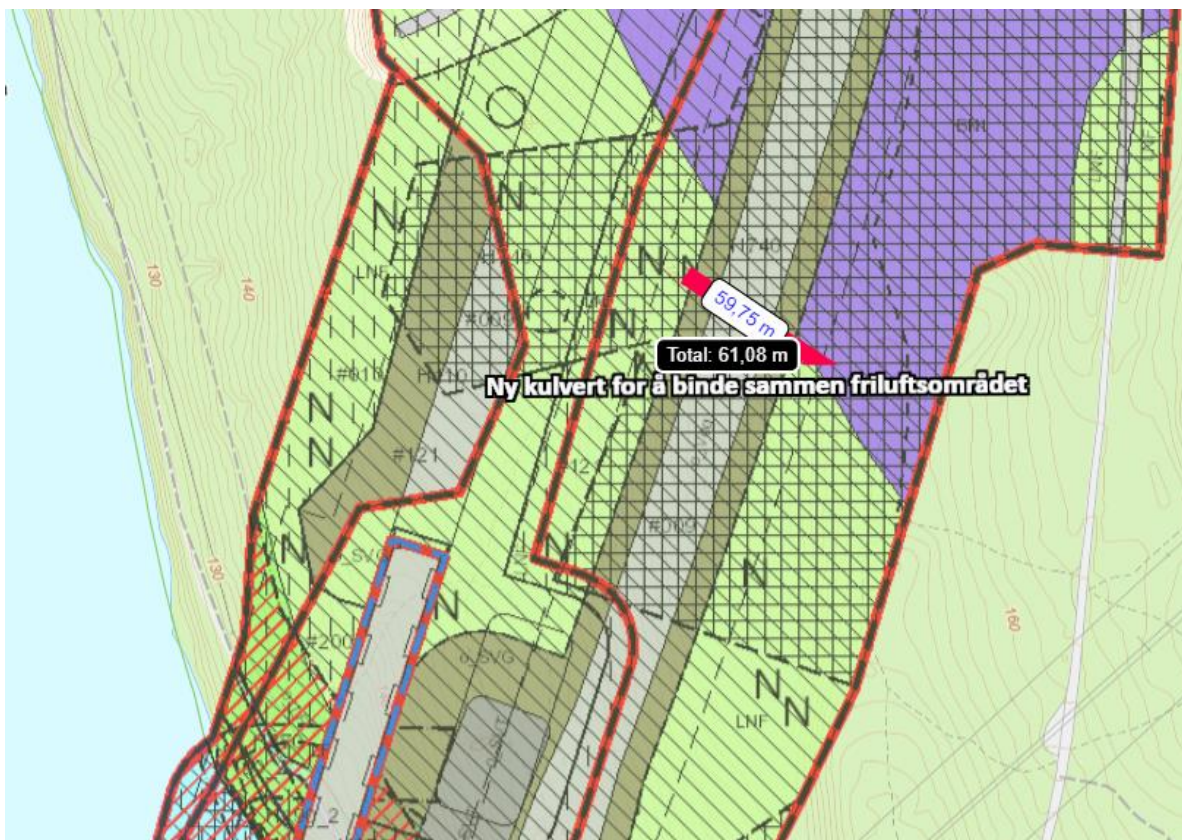
Kryss nord fører til et noe mindre beslag ved Vingromdammen, men fortsatt et betydelig inngrep i friluftsområdet. Dette er et statlig sikret friluftsområde. Det er fylkeskommunen som har overtatt ansvaret for forvaltningen av de statlig sikrede friluftsområdene. Statsforvalteren har imidlertid fortsatt en veiledningsrolle. Videre har Statsforvalteren et generelt ansvar for å se til at det er tatt hensyn til friluftslivinteresser i plansaker.

Utvidelsen av E6 forbi Vingrom fører til et beslag på ca. 27 dekar. Statsforvalteren forventer at det gjøres avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsområdet. Det er positivt at området blir støyskjermet, men det må ses på å forlenge støyskjermen noe i retning sør. Vi stiller også spørsmålstegn ved å benytte voller for å skjerme området. Dette vil føre til et ytterligere arealbeslag. Det må også utredes om kompensasjonen kan gjøres ved utfylling i Mjøsa, se også om utfylling i strandsona under kap. om Vassdrag – Strandsoner. Et aktuelt område for vurdering av utfylling er rundt båtslippen ved Vingromdammen.

Hovemoen

Hovemoen er i dag et mye brukt friluftsområde og et tilnærmet stille område. Ny E6 vil beslaglegge drøyt 26 dekar og dele området i to. Flere av stiforbindelsene vil også bli brutt. Statsforvalteren forventer at området støyskjermes for å redusere støypåvirkningen av området. Støyskjermene fra brua må forlenges inn til avsatt næringsområde på Hovemoen. Videre må stiforbindelsene i området legges om. Det vil bli en passasje under E6-brua, men en gangkulvert lengre inn på Hovemoen må også på plass for å sikre bruken av området. Dette er en naturlig del av de avbøtende tiltakene som er foreslått i kommunedelplanen om reetablering av berørte stier på Hovemoen. Se punkt 6.4.2 i planbeskrivelsen i kommunedelplanen.

Ny bru over Lågen kan forskyve friluftsbuene på Hovemoen nærmere reservatet. Ytterligere tilrettelegging for friluftsliv helt ned mot Lågen kan være konfliktfylt av hensyn til både fuglelivet på Storvollen og kartlagt naturtype med svært stor verdi (Moshølen S). Dette konfliktpotensialet må i tilfelle følges opp videre hvis området skal tilrettelegges ytterligere for friluftsliv. En kulvert for friluftsliv inne på Hovemoen vil redusere denne konflikten.



Figur 1: Som avbøtende tiltak må det bygges kulvert i friluftsområde på Hovemoen.

Statsforvalteren fremmer på bakgrunn av manglende ivaretagelse av hensynet til friluftsliv på Vingrom, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa **innsigelse** til planforslaget. De avbøtende og kompenserende tiltakene i planforslaget er ikke tilstrekkelige for å sikre hensynet til friluftsliv.

Statsforvalteren viser til rundskriv T-2/16 om Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, punkt 3.10 om friluftsliv. Statsforvalteren anser at reguleringsplanforslaget er i konflikt med områder verdsatt som viktig friluftsområde i henhold til miljødirektoratets veiler M98-2013. Innsigelsen er også begrunnet med at planforslaget ikke tar særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser langs vassdrag jamfør plan- og bygningsloven § 1-8.

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 støyutredning og avbøtende tiltak oppdateres etter ny retningslinje. Ved revisjonen av



støyretningslinjen er det gjort endringer i inndelingen av kapitler. Henvisninger til kapitler og tabeller må derfor oppdateres så den stemmer overens med den nye retningslinjen.

Fagrapport for støy viser at økningen i støy langs ny E6 blir vesentlig. 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.

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.

Det er beregnet ekstra støy rundt tunnelmunninger. Dette er bra, men avbøtende tiltak for å redusere støypåvirkningen rundt tunnelmunningene må innarbeides. Det bør ses på støysvake vifter/støydempende materialer etc. Statsforvalteren forventer at dette innarbeides i bestemmelser som avbøtende tiltak særlig mot naturreservatet, men også i Øyresvika om dette gir bedre støyforhold for støyømfintlig bebyggelse.

I punkt 5.6 i støyrapporten sies det at det vil bli mye støy i mye brukte friluftsområder. Det sies imidlertid at det ikke gir nok nytte til å forsvare en støyskjerming av friluftsområdene. Statsforvalteren mener dette ikke er tilstrekkelig. Det må vurderes å støyskjerm de områdene som lettest lar seg skjerme og som samtidig er viktige for friluftslivet.

Lokk av størrelse som viltovergang bør vurderes ved Vingrom kirke, samt støyskjerming av område utenfor E6 ved Vingrom kirke.,

I Hovemoen må støyskjermene trekkes lenger inn på land fra brua for å skjerme det ytterste friluftsområdet langs Lågen. Statsforvalteren forventer at skjermene føres fra bro og fram til avsatt næringsområde. Det vil si skjermer på begge sider av vegen i en lengde på drøyt 300 meter.

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.

Dersom kryss nord på Vingrom velges må lengde og plassering av støyskjerm langs lokalveien forbi Vingrom skole vurderes. Lokalveien flyttes i dette alternativet noe mot øst og støyskjermen må da flyttes etter.



Støysonekart

Det er noe uklarhet i kartene. For eksempel på side 19-21 står det at det er vist støysoner uten støyskjerming, mens det på kartet ser ut som om skjermene er tegnet inn. Dette må tydeliggjøres. Særlig for kryssingen av Lågen må det tydeliggjøres forskjell mellom skjermet og uskjermet situasjon.

Veganlegget berører stille områder. Det må gjøres avbøtende tiltak også for disse områdene (Hovemoen), evt. at dette kompenseres i andre områder.

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 sikres:

- Oppdatering etter ny støyretningslinje T-1442/2021
- Sikre at alle boliger får oppfylt kvalitetskrav etter T-1441/2021
- Dersom ikke kvalitetskrav kan nås må flere gis tilbud om innløsning
- Bedre avbøtende tiltak rundt tunnelmunninger
- Tydeliggjøre støysonekart
- Bedre støyskjerming av friluftsområder
- Bedre bestemmelser angående anleggsstøy
- Vurdering av støy på tilstøtende vegnett

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

Landskap

Det er utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan som er gjort gjeldene gjennom bestemmelsene. I kommunedelplanen er det for strekningen fra Vingrom til Storhove sagt at formingsveileder for E6 Biri - Otta skal legges til grunn for utforming av veganlegget. Slik Statsforvalteren leser planforslaget er denne i liten grad innarbeidet og lagt til grunn for utformingen av veganlegget. Vi forventer at prinsippene rundt denne i større grad innarbeides. Særlig føringer for utforming av tunnelportaler og skjæringer. Vi tenker spesielt på å forlenge tunnelene for å kunne fylle tilbake masser for å unngå store forskjæringer og negative virkninger av fjellskjæringer ved påhuggsområdene.

Trosset – Storhove

Tunnelportalen må jobbes med for å sikre en god tilpasning til landskapet. Det er lite plass mellom tunnelportal og bru over Lågen, men et stort eksponert tunnelpåhugg kan ikke bli stående uten at det gjøres avbøtende tiltak. Dette vil gi en stort eksponert sår i landskapet rundt Lågendeltaet naturreservat. Mange illustrasjoner i planmaterialet viser hvor negative virkninger tunnelportalen ved Trosset kan få dersom det ikke innarbeides gode avbøtende tiltak.

Vingrom - Øyresvika

Landskapet på strekningen er verdsatt til et regionalt viktig kulturlandskap. Området er i kommuneplanens arealdel omfattet av hensynssone for landskap.

På strekningen fra Vingrom til Øyresvika vil det bli svært store inngrep i landskapet. Dersom kryss nord på Vingrom velges vil denne strekningen ha behov for gode avbøtende tiltak. Kryss nord vil ha en svært eksponert plassering mot Mjøsa. Fyllingene fra rampene til krysset vil delvis strekke seg ned til strandkanten.

Videre nordover mot Øyresvika vil vegen gå mye på fylling. Dagens eksisterende kantvegetasjon vil i hovedsak fjernes. Hvordan ny kantvegetasjon og evt. turvei skal opparbeides er ikke tilstrekkelig utredet i planbeskrivelse eller sikret i planbestemmelser og kart.



Kryss og tunnelportal i Øyresvika vil føre til en omarbeiding av terrenget helt nede fra Mjøsa og opp til Hovslivegen. Dette er et belte på knapt 400 meter. Det er foreslått oppfylling av dyrka mark, erosjonssikring av sidevassdrag, forskjæring før tunnelportal og nytt kryss som helt vil endre landskapet. Det er derfor særlig viktig med gode avbøtende tiltak på denne stekningen. Ut ifra hensynet til landskap bør det ikke tillates oppfylling av masser på dyrka mark rundt Vingrom kirke.

Mjøsa er allerede i dag tungt preget av vei og jernbane i strandsonen. Samlet sett er Statsforvalteren av den oppfatning at en videre nedbygging ikke kan skje uten at bedre avbøtende tiltak innarbeides. Det er knyttet nasjonale verdier til kultur og naturlandskapet langs Mjøsa i det aktuelle planområdet som ikke er tilstrekkelig sikret i planforslaget.

Vi kan ikke se at estetisk oppfølgingsplan og tabell 3 i ytre miljø-plan ivaretar hensyn til landskap og vassdrag i tilstrekkelig grad. Statsforvalteren fremmer derfor **innsigelse** til manglede hensyn til landskap på strekningen. Innsigelsesgrunnlaget er plan- og bygningsloven § 1-8 forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag. I 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Innsigelsen er også begrunnet i at planforslaget er i konflikt med landskap der de samlede kulturhistoriske verdiene og naturmangfoldverdiene vurderes å utgjøre en miljøverdi av vesentlig regional interesse jamfør rundskriv T-2/16.

Klimagassutslipp

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. Vi viser også til kommunedirektørens vurderinger i notat til saksfremlegget (pkt 3.3) om muligheten for kombinasjonsløsninger med betong og tre i bru over Lågen. 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 i utredningen av trebru over Lågen antatt at lavkarbonbetong vil bli benyttet. Dermed blir forskjellen i CO₂ utslipp forholdsvis liten mellom betongkassebru og trebru. I YM-planen står det at bruk av lavkarbonbetong klasse B skal vurderes, men det er ikke et krav.

Det er også mange andre material som skal benyttes i bygging av veien. Stål og asfalt er to andre 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. Valg av klimavennlige materialer må ikke føre til en utforming av bru over Lågen som er i større konflikt med naturreservatet og vassdraget enn foreslått kassebru.

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.

Landbrukshensyn – jordvern

Nasjonale føringer jordvern

Etter at kommunedelplanen for E6 Biri-Vingrom ble vedtatt i 2013 har Stortinget to ganger skjerpa inn jordvernet. Stortinget har i juni 2021 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 mer 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 ett 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.

I forhold til jordvern så synes det ut fra de dokumenter som følger saken at det i liten grad å være sett på å unngå eller begrense, men heller hoppet rett ned på å istandsette og kompensere. Statsforvalteren mener at konsekvensutredningen og dermed planen ikke i tilstrekkelig grad følger opp dette.

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 fagrapporten naturressurser og tall i planbeskrivelsen. I fagrapporten 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 er 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 brualternativ 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. I tillegg til dette medfører planen også en omdisponering av 16 daa fulldyrka areal til bebyggelsesområde – fritids og turistformål BFT1 og BFT2 i Gjøvik og 21 daa til bebyggelsesområde Kombinert bebyggelse og anlegg



BAA10 del av Vormstugujordet i Lillehammer. Begge disse arealene 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. 380 daa i Lillehammer kommune og ca. 140 daa i Gjøvik. Det gir et samlet midlertidig beslag av dyrka mark på inntil 520 daa dersom alle arealer avsatt i reguleringsplanen tas i bruk.

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 26 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.

Som nevnt foran så er det ikke mulig å se at planforslaget eller konsekvensutredningen har sett på løsninger hvor en unngår eller begrenser tiltakets virkning på dyrka mark, men har gått direkte på de laveste trinn i tiltakshierarkiet med å istandsette og kompensere. Dette er en svakhet ved den utredninger som er gjort, og på den bakgrunn finner vi at konsekvensutredningen ikke er tilfredsstillende jf. konsekvensutredningsforskriften kap. 5 og 6.

Konkrete merknader til planforslaget i Lillehammer

Strekningen Stranda – Øyresvika avviker mer fra kommunedelplanene enn strekningen i Roterud-Stranda i Gjøvik

Plan	Fulldyrka jord daa	Innmarksbeite daa	Sum dyrka daa
Kommunedelplanlinje	28,9	3,1	32
Reguleringsplanlinje m kryss N	92,7	6,9	98,6

Tab: 1 Oversikt over omdisponert dyrka mark Stranda - Øyresvika

Fra kommunedelplanen ble vedtatt etter mekling til reguleringsplanen som nå er lagt fram har bruken av dyrka jord tredobla seg. Dette på tross av at Stortinget så sent som i juni 2021 vedtok en ytterligere innskjerping av jordvernet. Vi vil minne om silingsfasen i arbeidet med kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby der ulike alternativer ble silt bort. Det var et vesentlig moment i den prosessen at omfattende beslag av dyrka mark i kommunedelplanen på strekningen Biri-Vingrom medførte at det måtte finnes løsninger videre nordover som ikke medførte så mye omdisponering av dyrka jord. Prinsippet ble derfor at fra Vingrom skulle utvidelsen av vegen skje østover helt fram til forbi tunet på Bulung før den gikk opp og inn i tunnel.

Det var klart at en utvidelse østover ville medføre utfylling i Mjøsa. Fylkesmannen anbefalte ved første høring at det gis klarere føring for hvordan strandsone med turveg og kantvegetasjon skal reetableres og at behovet for å sikre leveområder for blant annet krøkle på strekningen utredes nærmere. Dette kommenteres nærmere under tema vassdrag.

I reguleringsplanen er det gjort en del grep som gjør at omdisponering av dyrka jord øker vesentlig i forhold til kommunedelplanene. Dette gjelder omlegging av Paul A Owrens veg ved Lekshus, omlegging av Burmavegen og Døsvegen ved Nedre Rindal, kryss nord som tar del av jordet ovafor Ullhammeren, en utvidelse av annen vegg grunn helt sør i dyrka mark på Røyne (bare på kryss midt), flytting av Vingromvegen og E6 østover med store utslag av skjæring forbi Røyne og nesten bort til



Vingrom kirke. Videre utvidelse østover fra ca. 200 m nord for avkjørsel til Nordre Hov og fram til Bulung og rundt søndre tunnelinnslag.

Statsforvalteren mener at de endringene som er gjort ikke er akseptable i forhold til jordvern, og at det må finnes løsninger som er mere i tråd med kommunedelplanen når det gjelder omdisponering av dyrka jord. Det må ses på alternativ utforming som ikke berører dyrka jord i et slikt omfang som reguleringsplanen legger opp til. Er det mulig å unngå flytting av P. A. Owrens veg ved Lekshus? Er det andre løsninger enn omlegging av Burmavegen og Døsvegen inn på dyrka mark? Kan eventuelt skjæring inn på dyrka mark reduseres til en brøkdel ved bruk av mur? Behovet for omlegging av Burmavegen og Døsvegen inn på dyrka mark kan synes noe mindre for løsning med kryss midt enn løsning med kryss nord sjøl om de er tegna omtrent identiske. Er det mulig å bruke annen kryssløsning ved kryss nord som reduserer behovet for å gå vestover og inn på dyrka mark? Kan det brukes mur som reduserer skråningsutslaget og dermed arealforbruket?

Når det gjelder flytting av traseen vestover fram til forbi Bulung må en se på løsning som ikke går inn på dyrka mark og som gir en utfylling i Mjøsa som gir gode kvaliteter for landskap og naturmangfoldet både under og over vann.

Vi stiller også spørsmål til utvidelsen av Vingrom kirkegård nordover samt støyskjerm nord for kirka som går langt inn på jordet.

Ved Bulung må en få en løsning som gir vesentlig mindre arealforbruk. Det er ikke akseptabelt med rene jordskjæringer som tar så mye areal. Det voldsomme arealbeslaget rundt tunnelportalen må reduseres vesentlig, en må en se på løsning med å forlenge tunnelen 150-200 m og lage jorde over denne og ta vare på dyrka marka mellom Vingromsvegen og ny E6. En kan da ikke ha 20 m brei støyvoll der det kan være dyrka mark, der må det være støyskjerm.

Statsforvalteren har ut fra nasjonale jordvernhensyn **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.

Når det gjelder planen videre nordover til Storhove så er forskjellene i beslag av dyrka jord på Våløya såpass små at her veier andre hensyn mere for valg av alternativ. Det er oppgitt i planbeskrivelsen at Vormstugujordet medfører omdisponering av 14,7 daa, men det riktige for denne planen er 21 daa. Dette må rettes.

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. Begrunnelsen i matjordplanen for de enkelte delfelt synes ikke å være tilstrekkelige. Det må komme en detaljert begrunnelse i det videre arbeidet med detaljplanlegging av det enkelte mottaksområde. Ved heving av terreng kan det totale arealet reduseres ved at en må ha stabile skråninger. Dersom overflatearealet reduseres, må en sette større krav til forbedring av arealet for jordbruksproduksjon. Statsforvalteren er derfor usikker på den oppfyllingen som det legges opp til på dyrka mark, og da særlig i hellende terreng. Vi 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 etter-situasjonen mhp. avlinger.

Naturmangfold og verneområder

Kryssing av Lågen - høyspent

Ut fra Statsforvalterens syn var det helt avgjørende for valg av vestlig trase for ny E6 i kommunedelplanen at høyspentlinjene skal legges i bakken, i bru eller utenom reservatet. Dette er fortsatt en forutsetning som Statsforvalteren legger til grunn vil bli realisert når høyspentlinjene skal legges om.

Planbestemmelse 1.7.14 i kommunedelplanen legger opp til at kryssende høyspentlinjer over Lågen skal være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven.

Det er både i kommunedelplan og reguleringsplan jobbet med å finne det beste stedet for å krysse Lågen med ny bru. Dette er viktig, jamfør tiltakshierarkiet, for å unngå skader på naturmangfold.



Deretter må det ses på å avbøte og kompensere for å minimere konsekvensene av ny vei. Det viktigste avbøtende tiltaket i dette tilfellet innebærer å få bort luftstrekkeene i tilknytningen til ny bru for å unngå at det blir en dobbeltbarriere for fugl.

Det er jobbet fram en plan for å kompensere for tapet av areal, barriervirkning og kollisjonsfare og andre ulemper som følge av ny bru gjennom Lågendeltaet naturreservat. Kompensasjonsplan tar høyde for at de to 300 kV linjene som luftspenn blir liggende på ubestemt tid, men forutsetter at de skal fjernes så snart som mulig. Linjene sammen med et bruspennt utgjør en farligere barriere for fugl enn hva ei bru eller luftspenn gjør alene. Dette er et sentralt punkt i meklingsresultatet, selv om en slik omlegging av linjenettet må skje etter energiloven og er dermed ikke underlagt bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Reinvestering av linjenettet med kryssing gjennom Lågendeltaet naturreservat kan ikke betraktes som et vedlikeholdstiltak og vil kreve behandling og tillatelse etter verneforskriften og naturmangfoldloven § 48.

Det er ikke meldt oppstart av konsesjonssøknad for kabling av høyspentlinjene. Etter vedtak av kommunedelplanen i 2018 har det vært flere dialogmøter mellom Nye Veier, NVE, Statnett, Lillehammer kommune og Statsforvalteren for å se på muligheter for kabling og får å finne ut når Statnett vil starte opp arbeidet med å søke konsesjon for oppgradering av høyspentlinjen. Så vidt Statsforvalteren vet er det ikke bestemt når en slik prosess vil starte opp. Derimot har Statnett sendt på høring en oppgradering av eksisterende linje for å forlenge levetiden på denne.

Etter Statsforvalterens syn er bestemmelse i kommunedelplan 1.7.14 ikke tilstrekkelig fulgt opp i reguleringsplanen.

Statsforvalteren erkjenner at kabling er forhold som blant annet må avklares gjennom energiloven. Likevel mener vi Nye Veier må gå lenger i å vise at det faktisk er mulig å kable og å tilrettelegge for dette når vegen skal bygges. NVE, Statnett og annen fagkompetanse må konsulteres i utarbeidelsen av planforslag som sikrer en løsning som gjør kabling mulig. Det er ikke tilstrekkelig å dokumentere at kablene kan ligge i brua. Utredningene og planforslaget må vise og legge til rette for at det er tilstrekkelig areal på begge sider av brua og tekniske løsninger som muliggjør kabling i fremtiden og at disse kan kobles til eksisterende luftkabler/transformatorstasjon.

Det er brukt hensynssone 740 båndlegging etter andre lover. Det kan oppføres muffestasjon innenfor sonen. Statsforvalteren stiller spørsmålstegn ved sonens avgrensning. For det første overlapper den med naturreservatet. Det er *ikke* aktuelt å gjøre nye inngrep i naturreservatet. Vi stiller også spørsmål ved om ikke sonen bør utvides videre langs brua/veien mot tunnelmunningen. På Hovemoen er denne båndleggingssonen lagt i et område over veien, men henger ikke sammen med brua. Det må derfor settes av betydelig båndleggingssoner utover det som nå ligger i planforslaget for å sikre at det er plass til det anlegget som kreves for kabling.

Vi kan heller ikke se at det foreligger godkjenning fra vegdirektoratet for kabling i bru/vei. Selv om det hefter noe usikkerhet ved hvilken bru som blir valgt mener Statsforvalteren dette spørsmålet er av så avgjørende betydning at Vegdirektoratet må godkjenne kabling før reguleringsplanen kan vedtas. Vi viser i denne sammenheng til vårt svar til kommunen angående vår tolkning av Kdp bestemmelse 1.7.14 i brev av 12. november 2020. I planbeskrivelsen går det frem at forholdet er diskutert med Vegdirektoratet og at dette trolig kan godkjennes, men at det ikke er aktuelt å søke før veien skal bygges.



Betalingsforpliktelse

For å sikre finansiering av kabling har Nye veier inngått en avtale med Statnett om å koste kablingen. Statsforvalteren ser ikke avtalen som er tilstrekkelig. Den gir ikke tilstrekkelig sikkerhet for at konsesjonsprosess etter energiloven kommer i gang. Etter at brua er justert slik at den ikke lenger er i konflikt med høyspentledningene er det også større usikkerhet om når ledningene vil bli omlagt.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til mangelfull utredning og sikring av avbøtende tiltak. Det må dokumenteres at det er avsatt tilstrekkelig areal til framtidig anlegg for kabling. Utredningene må vise en teknisk løsning for hvordan kabling kan gjennomføres og dette må gjøres i samråd med NVE, Statnett og annen nødvendig fagkompetanse. **Innsigelsen** er begrunnet i at planforslaget kommer i konflikt med verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V, jf. § 77 og de verdier som vernet skal ivareta, også når planforslaget ligger utenfor verneområdet.

Kompensasjonsplan for Lågendeltaet naturreservat

Kompensasjonsplanen skal sikre at negative konsekvenser som gjenstår for verneverdiene med ny E6 gjennom Lågendeltaet blir fullt ut kompensert. Tiltakshierarkiet (unngå – begrense – istandsette – kompensere) er forankret i stortingsmelding «Norsk handlingsplanen for naturmangfold» (Meld. St.14 (2015-2016) – Natur for livet) og er godt beskrevet i kompensasjonsplanen. Planen følger gjeldende nasjonale prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon utgitt i mai 2019 av Regjeringen (vedlagt). De valg som ble tatt i kommunedelplanprosessen er viktige trinn i tiltakshierarkiet, særlig punktet om å berøre naturreservatet. Det er beskrevet i kompensasjonsplan, og Statsforvalteren vil komme nærmere inn på dette når vi vurderer dispensasjonssøknaden for å krysse naturreservatet.

Planen er etter vårt syn godt gjennomarbeidet, og vi er i all hovedsak enige i det faglige grunnlaget og vurderingene av konsekvenser for verneverdiene som mulig ny E6 vil få. Det er likevel Nye Veier sin plan, og vi vil derfor kommentere der vi har ytterligere krav til reguleringsplan enn det som er foreslått.

Tap av naturverdier utenfor Lågendeltaet naturreservat

I denne saken har både kommunen og miljømyndighetene hatt ansvar for å spille inn eventuelle behov for kompensasjon for tap av naturverdier utenfor verneområdet tidlig i planfasen. Hverken kommunen eller Statsforvalteren har signalisert noe slik behov i denne prosessen. Vi er av den oppfatning at det for naturverdiene utenfor Lågendeltaet naturreservat kun er aktuelt med tilpasninger og skadereduserende tiltak, dvs. de tre første trinnene i tiltakshierarkiet (unngå – begrense – istandsette).

Samordning med planprosessen og vern av erstatningsareal

Rekkefølgen av vedtak etter plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven er slik som dette er omtalt i kommunedelplanens bestemmelse 1.7.14, jf. naturmangfoldloven § 48. Spørsmålet har vært gjenstand for både en lovlighetskontroll og stilt som spørsmål i Stortinget fra Miljøpartiet De Grønne til klima- og miljøminister Ola Elvestuen den 28.09.2018.

En forutsetning for å gi en dispensasjon til ny veg gjennom Lågendeltaet naturreservat er at et erstatningsareal er sikret for vern. Etter prinsippene for økologisk kompensasjon skal et vernevedtak av erstatningsareal normalt være fattet før eller samtidig med vedtak av reguleringsplan. For Rykkhustjønnna, som er det planlagte erstatningsarealet, foreligger det avtaler med grunneierne. Statsforvalteren har sagt at dette er godt nok før en evt. dispensasjon gjennom Lågendeltaet naturreservat da prosessen er basert på frivillighet. Så snart som mulig vil Statsforvalteren sette i gang den formelle verneprosessen for dette arealet. Et vilkår i en mulig dispensasjon for ny E6



gjennom Lågendeltaet, vil være at tiltak i naturreservatet ikke kan starte opp før vi har avklart eventuelle merknader som kommer inn under høring av Rykkhustjønnas naturreservat, og at området er tilrådt videre til Miljødirektoratet fra oss. Vi forventer ikke at det kommer innvendinger i verneprosessen for Rykkhustjønnas som vesentlig endrer innhold eller konklusjon i kompensasjonsplan. Vi ser det som sannsynlig med et vernevedtak i 2022.

Det har vært gjennomført en omfattende prosess med grunneierne i Rykkhustjønnas, som nå har avtaler med både Staten og Nye Veier om erstatning etter prinsippene for frivillig vern av skog, og ytterligere kompensasjon. Statsforvalteren arbeider nå for at dette arealet vernes, uavhengig av hva som skjer videre i planprosessen med ny E6 gjennom Lågendeltaet, inkludert dispensasjonsbehandlingen etter naturmangfoldloven.

Bruløsning

Statsforvalteren er enig i at forslaget med kassebru i justert trase er den beste løsningen for verneverdiene i naturreservatet, der side 42 i kompensasjonsplan gir et godt bilde på tilpasningene som er gjort for å optimalisere denne løsningen. Det er vesentlig at 22 kV ledningen blir lagt i bru slik planen legger opp til. Dette er ikke sikret i planbestemmelsene. Dette må inn i punkt 5.1.8 og i rekkefølgebestemmelser kapittel 6. Vi har **innsigelse** til planen inntil den er tatt inn jf. T-2/16 pkt. 3.6.

Selv om kassebru i justert linje kan bygges og driftes samtidig som de to 300 kV eksisterende luftspennene ligger der, er det vesentlig at også disse linjene blir fjerna som luftspenn så snart som mulig.

Det forutsettes at det ikke blir noen varig utfylling i Lågen på vestsiden ved landkaret til ny bru, slik som konklusjonen var fra Nye Veier på befaring med oss på stedet 30. juni i år. Her må grensa for verneområdet merkes i felt og med GPS.

En stor fordel med kassebru er også at anleggsfasen blir betydelig kortere enn for de andre skisserte løsningene. Særlig kan bygging av en fritt frembygget bru ta flere år med få muligheter for fleksibilitet i byggeperioden for å hensynta sårbare perioder: Den vil og gi store, midlertidige fyllinger i Lågen med mulig varige påvirkninger nedover vassdraget. En høy, fritt frembygget bru slik som skissert i kommunedelplan, er av hensyn til passasje for fugl som forklart over, heller ikke å foretrekke av den grunn. I tillegg støtter vi den justerte traseen foran KDP-traseen, der det å spare Midttuva for inngrep er et viktig tungtveiende hensyn. Statsforvalteren har **innsigelse** til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen. jf. T-2/16 pkt. 3.6.

Støy i og inntil naturreservatet

Støy og påvirkning på dyreliv er et komplekst og forholdsvis lite undersøkt område, og derfor vektlegger vi føre-var prinsippet spesielt her, jamfør naturmangfoldloven § 9. Støynivåer så lave som 40-50 dB kan ha negativ effekt på fugl. Vi forutsetter at støyende aktivitet blir skjermet så godt som mulig i den videre detaljplanleggingen og slik som beskrevet for området rundt Trosset i YM-plan pkt. 4.5-34. Knusing av masser planlegges både ved Trosset og på Hovemoen. Ettersom støyen fra anleggsfasen vil kunne foregå over tre sesonger, vil vi fremme ett eget punkt til planbestemmelsene for å ivareta verneverdiene særlig ved Trossetvollen og Storvollen. Vi har **innsigelse** til planen inntil dette er tatt inn jf. T-2/16 pkt. 3.6. og naturmangfoldloven §49.

- Støy fra masseknusing og annet støyende anleggsarbeid skal ikke gi støy over 50 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni.



Støyrapporten side 51 viser hvor en får støypåvirkning opp til 55 dB (gul sone) rundt ny bru i reservatet. Ny E6 skal dermed ikke gi noen rød sone for varig støy (≥ 55 dB) som berører naturreservatet. Vi forutsetter at lyd fra for eksempel tunnelpåslaget ikke gir noen større rød sone enn det som vises på kart i støyrapporten (KU for støy) side 51 og 57, samt kompensasjonsplan side 26. Hvis det er risiko for et annet, varig støybilde rundt tunnelmunningen enn det som er beregnet, må det gjøres avbøtende tiltak som for eksempel bruk av absorberingsmatter for å dempe dette mest mulig. Ut fra dette ber vi om at planbestemmelsen under tas inn og vi har **innsigelse** til planen inntil den er tatt inn jf. T-2/16 pkt. 3.6.

- Støy fra ny E6 skal ikke overstige 55 dB i Lågendeltaet naturreservat.

Dersom støyen i framtiden øker over 55 dB pga. økt trafikk må det sikres at det blir gjort tiltak for å begrense støyen til under 55 dB. Støyskjermene på brua må dras langt nok inn på land for å ikke gi unødvendig, varig støy i reservatet.

Støyskjermen på den nye brua må være tett og ikke gjennomsiktig for å minske kollisjons- og forstyrrelsesfaren for fugl. Dette bør fremgå tydeligere i pkt. 5.1.8 a. Støyskjermen må bygges helt tett fra vegbanen og opp slik det er beskrevet i kompensasjonsplanen.

Periode for arbeid i naturreservatet

Planbestemmelsene pkt. 5.1.8 legger noen premisser for brua og anleggsarbeid i Lågendeltaet naturreservat. Her fastslås at utfyllinger i Lågen og tyngre arbeider innenfor naturreservatet skal fortrinnsvis gjennomføres i perioden 15. oktober–1. april. Statsforvalteren er enig i at disse datoene vil skjerme de viktigste periodene for fugl og fisk i dette området

Det er i tillegg i YM-plan tatt høyde for å begrense støy fra anleggsdriften i naturreservatet, både med støyskjerming og hensyn til sårbare perioder for fugl (tabell 1, side 30 i YM-plan).

Krav i anleggsperioden omkring støy er beskrevet i YM-plan. Dette vil konkretiseres nærmere gjennom et mulig dispensasjonsvedtak, og må planlegges sammen med Statsforvalteren som forvaltningsmyndighet.

Hensynssone i anleggsfasen

Vi mener at hensynssonen som er lagt inn i naturreservatet for arbeid med ny bru virker unødvendig bred, og må krympes ned til å gjelde det som er helt nødvendig, forslagsvis slik som skissert i figur 8-6 i planbeskrivelsen side 162. Dette vil komme som krav i en mulig dispensasjon.

Beregning av kompensasjonsareal

Størrelsen på et erstatningsareal skal veie opp for det resterende tap som gjenstår i reservatet som blir berørt av utbyggingen etter at tiltakshierarkiet er fulgt, herunder avbøtende tiltak slik som beskrevet i kompensasjonsplan side 37. Vi vil kommentere dette nærmere i vår behandling av dispensasjonssøknaden.

Kvoten er beregnet ut fra at Statnett sine kraftlinjer blir liggende på ubestemt tid inntil en reinvestering og luftspennet blir fjernet. Vi mener totalt sett, at Lågendeltaet, tatt alle planlagte avbøtende tiltak og erstatningsareal med i betraktning, blir overkompensert med 12 %. Denne «bufferen» mener vi må brukes til å fange opp eventuelle arealbeslag som kan komme med tiltak knyttet til avlastet E6.



Avlastet E6

Kompensasjonsplan omfatter i utgangspunktet kun E6 Roterud-Storhove og kryssing av Lågendeltaet naturreservat. Når kommunedelplanen E6 Vingrom-Ensby ble splittet i to reguleringsplaner har det vært presisert fra vår side at vi forventer at samtlige tiltak, også knyttet til avlastet E6, som kan berøre naturreservatet må utredes ift. krav om avbøtende tiltak og kompensasjonsareal. Vårt innspill til disse punkt kommer nærmere frem i uttalelse til reguleringsplan for avlastet E6, inkludert kompensasjonsbehov for mulig arealtap i reservatet

Overvåkning

Det ser i plandokumentene ikke ut til å være lagt opp til noen spesiell overvåkning av annet enn miljøtilstanden i vannforekomster i Lågen og Mjøsa. Det vil komme ytterligere krav knyttet til verneverdier og støy gjennom en mulig dispensasjon.

Naturmangfold utenfor verneområdet

Planen innebærer en negativ påvirkning på bakkehekkende fugl i jordbrukslandskapet. Vi har ingen merknader til vurderingene som er gjort.

Stranda – Vingrom kirke (to alternativer)

Rinnas utløpsdelta med gråor-heggskog og rester av flommarksskog har flere verdier som omfattes av T-2/16 pkt. 3.6. Statsforvalteren mener at arealet er et viktig naturmiljø av stor regional verdi da det ikke er mange slike områder igjen rundt Mjøsa, særlig på denne siden/vestsiden nord for Mjøsbrua. Ut fra hensyn til disse verdiene støtter vi valg av Vingrom kryss nord-løsningen. Det er uansett valg av kryssløsning vesentlig at dette arealet ikke blir ytterligere berørt enn det som er tegnet ut i reguleringskartet, og at det i anleggsfasen for noen av kryssløsningene ikke ser ut å være nødvendig å gå inn her. Vi kan heller ikke se at det skal bli nødvendig å berøre Rinna i anleggsfasen. Tiltak knyttet til atkomst til friluftslivsområdet må også ta hensyn til verdiene, og planlegges ut fra å få minst mulig negativ påvirkning på disse.

Forekomst av den utvalgte naturtypen hule eiker ser ut å være ivaretatt gjennom plankart og planbestemmelse.

Lys

Etablering av ny vegbelysning er i YM-planen beskrevet med hensyn til kryssing av vannobjekter. Statsforvalteren forutsetter at unødvendig lysforurensing også tas i betraktning mer generelt, særlig inntil vassdrag og områder med stor verdi for særlig insekter og flaggermus. Herunder ligger muligheter for å skjerme/rette lys, og å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs.

Revegetering og fremmede arter

Planbestemmelse 2.2.2, 2.5.9 og 6.1 ivaretar revegetering og fremmede arter på en god måte. Det bør vurderes å innarbeide vilkår i YM-plan for bygge- og anleggsfasen om at ikke revegerte flater sjekkes og holdes fri for fremmede arter.

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 2.5.2 sier imidlertid at det skal utarbeides en plan for vannhåndtering. Vannhåndteringsplanen skal omfatte overvannshåndtering (bestemmelse 2.1.3), inngrep i vassdrag og vannforekomster (2.5.5) og flom (2.5.10), 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.

Strandsoner

Konsekvenser av utfylling i Mjøsa

Strandsona til Mjøsa har vært utsatt for inngrep som vei- og jernbanebygging i over hundre år. De siste 20 årene har vi sett et en stor økning i inngrep, blant annet ved utbygging av jernbane i strandsona nordover fra Minnesund, men også med de planlagte E6 utbyggingene fra Moelv og nordover til Lillehammer. I tillegg er arbeidet med ny riksvei 4 fra Gjøvik til Mjøsbrua i startfasen, en utbygging som også kan komme til å berøre strandsona. Den samlede belastningen kan bli svært stor, og alle inngrepene totalt sett kan ha, og vil fortsette å få, en negativ innvirkning på ulike fiskearter i Mjøsa. Det blir derfor svært viktig å ta hensyn til naturmangfoldet i forbindelse med slike store utbygginger.

E6 mellom Roterud og Storhove vil ha nærføring til Mjøsa på store deler av strekningen, og vil medføre store utfyllinger i Mjøsa. Permanent utfylling i Mjøsa på strekningen Bakke camping til Øyresvika vil for tursti og vei utgjøre 36 000 m³. I tillegg er det på samme strekning planlagt mudring av 6150 m³.

Det er kjent at fisken krøkle gyter i grunntvannsområdene på strekningen, noe som er bekreftet gjennom undersøkelser gjennomført i området våren 2021. Gyteområder er registrert utenfor rasteplassen ved Vingrom kirke, ved nesene utenfor Hov, samt flere partier av strandlinjen fra Bulung til Øyresodden. Krøkla velger ut gyteområder som ligger strandnært på geografisk avgrensede arealer som innfrir rognas behov for oksygenering i inkubasjonsperioden i mai-juni. Krøklas gyteplasser ligger derfor typisk på nes og odder hvor vannstrømmene er kraftigere og sikrer god nok vanngjennomstrømming til at rogn får nok oksygen. Substratet må også være grovt nok til at rogn ikke slammes ned.

Undersøkelsene gjennomført våren 2021 viser at samtlige gyteplasser ligger i tilknytning til nes og odder. En viktig observasjon er at samtlige av de registrerte gyteområdene for krøkle var etablert på naturlige strandlinjer. Det ble ikke observert gyteaktivitet langs noen av de menneskeskapte fyllingene.

Strandsonen mellom Roterud og Vingnes framstår som nokså ensartet og relativt lite buklete. Med unntak av Furuodden, Stranda og utløpsområdet til Rinda så er det lite variasjon i topografien. Likevel ser vi forskjell i krøklas bruk av området der den konsentrerer seg på de strukturene som er, selv om de ikke er særlig markante.

En utfylling i Mjøsa vil føre til en homogenisering og utretting av strandsonen. Både grunne vik og odder med mer strøm rundt vil stå i fare for å forsvinne. Mjøsa har 19 fiskearter, og de ulike artene har ulike krav til leveområdene. Det er behov for både grunne vik som kan være oppvekstområder for abbor og karpfisk, og odder som blant annet er viktige gyteplasser for krøkle. Statsforvalteren er særlig bekymret for at en utfylling i Mjøsa på denne strekningen vil gi dårligere overlevelse på rognstadiet og skape en flaskehalseffekt på krøkleproduksjonen i nordre del av Mjøsa. Krøkle er en nøkkelart i Mjøsa og har en særlig betydning også som fôr-fisk for storaure. Miljødirektoratet har foreslått at Mjøsa blir utpekt som nasjonalt storaurevassdrag, noe som fordrer en enda bedre



forvaltning og et vern av aurebestandene i vassdraget, og dermed også dens næringsgrunnlag. Det er derfor av nasjonal interesse at blant annet krøklebestanden tas vare på.

I bestemmelse 3.5.1 står det at strandsonen skal utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og vikar iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan. Statsforvalteren savner en mer detaljert beskrivelse av hvordan strandsona skal utformes med odder og vikar, 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 veggen og som erosjonssikring i bølgesonen planlegges det å bruke sprengstein. Ut fra miljøundersøkelsene som viser at krøkle unngår gyting i sprengsteinsfyllinger krever Statsforvalteren at all utfylling i Mjøsa må overdekkes av masser som gir en naturlig strandsoner/innsjøbunn. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner» 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 kan imøtekommes 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.

[Kantvegetasjon langs Mjøsa](#)

Vannressurslovens § 11 pålegger å opprettholde kantvegetasjonen langs vassdrag i form av et begrenset naturlig vegetasjonsbelte. Formålet med bestemmelsen er å sikre at det opprettholdes en naturlig kantvegetasjon som ivaretar de økologiske funksjonene kantvegetasjonen har i naturen. Kantvegetasjon skal også motvirke avrenning, dvs. hindre utrasing og forurensning, og gi levested (skjul, oppholdssted mv) for planter og dyr som har naturlig tilhold ved eller i vassdraget. Det skal tungtveiende grunner til for ikke å opprettholde et belte som oppfyller formålet i bestemmelsen.

Store deler av E6 vil bli liggende på fylling langs/i Mjøsa. Planen har i liten grad lagt opp til reetablering av en vegetasjonssone langs strandkanten. Statsforvalteren mener at det på deler av strekningen må settes av areal hvor det kan reetablere en flersjiktet vegetasjonssone langs Mjøsa. Dette for å ivareta den viktige økologiske funksjonen en slik sone har. For fisk og vannlevende organismer er det særlig viktig med en bred kantsone i tilknytning til blant annet evjer og elveutløp. Trærne gir fuglene mulighet til å bygge reir og få unger. Blomstene gir nektar til sommerfugler og andre insekter. Trær og busker i ulik høyde, og vekster som dør og råtner, sørger for mat og levesteder til et stort mangfold av arter. En vegetasjonssone langs Mjøsa fungerer også som en «grønne korridor» for små og store dyr, som rådyr og elg, som kan bevege seg fra sted til sted uten å bli oppdaget.

Kantvegetasjon har også en betydning for den visuelle effekten av vegfyllingene sett fra vannsiden og for så vidt også fra motsatt side av Mjøsa. Det bør være trær/busksjikt i skråning som forblender



veg og vegfylling sett fra vannsiden. Mjøsa er et verdifullt friluftsområde for mange, og brukerne av Mjøsa skal også ha en god landskapsopplevelse – ikke bare de veifarende.

Vi mener det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og bestemmelser til å reetablere en god kantvegetasjon langs Mjøsa, og med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til dette av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk, reduksjon av økologisk viktige områder og friluftsliv.

Sti langs Mjøsa

I kommunedelplanen var det lagt opp til en tursti med tre meters bredde i Mjøsas strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping. Dette ville fordre store utfyllinger ut i Mjøsa for å få til, og ut fra hensynet til fisk og naturmangfold i strandsonen har dette vært vurdert som lite heldig.

Prosjektet har i arbeid med turstien sett på forbedringsmuligheter. Formålet med arbeidet har vært å finne en trasé som i større grad gjør det mulig å bevare natur- og landskapsverdiene, samtidig som friluftslivsinteressene ivaretas på en god måte. Dette har ført til at det nå foreslås en enklere sti der eksisterende stier/veier i stor grad tas i bruk, mange steder med en bredde ned i en meter. En enklere sti vil likevel på flere strekninger kreve omfattende utfyllinger i Mjøsa. Ifølge opplysninger vi har fått fra Nye Veier viser foreløpige estimater at turstiens fotavtrykk i Mjøsa utover fyllingsflater fra E6 vil være på totalt 13 190 m².

Stien som nå er planlagt vil kun kunne benyttes sommerstid, da det ikke vil være mulig å for eksempel brøyte stien vinterstid. Vi er også usikre på hvor mye stien vil bli benyttet som sykkelsti siden den nå blir svært smal. Det kan dermed synes som stiens verdi som transportåre for gående og syklende er vesentlig redusert. Statsforvalteren mener derfor at de positive verdiene den nye stien vil ha som turvei og transportåre ikke er store nok til at de oppveier de negative sidene den vil ha på naturmangfoldet i og langs Mjøsa. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til den planlagte turstien av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.

Kryssing av elver og bekker

Det er mange mindre bekker og elver som blir berørt av ny E6, og av disse er 8 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 vandringsveien bør foregå uhindret. Dette er et funksjonskrav som gjelder til evig tid, og som er viktige både i anleggsgang 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 byggegroper og grøfter.

Kryssing av Lågendeltaet – bruløsninger

Når det gjelder valg av bruløsning over Lågendeltaet er det særlig endringer i strømningsforhold og bunnforhold som kan få en betydning for i hvor stor grad en fiskebestand vil bli berørt. KU viser til at ei fritt frambygd bru med store massive brupillarar vil kunne gi større varige endrede strømningsforhold sammenlignet med ei kassebru med mange mindre brupillarar.

Bygging av ei fritt frambygd bru vil i anleggsfasen også kreve store midlertidige utfyllinger i Lågendeltaet i hele bruas byggetid på ca. 3 år. Dette vil nødvendigvis føre til en struping av elveløpet, noe som i en flomsituasjon kan føre til store endringer i strømningsforhold. Dette kan føre til utgraving av elvebunnen rett under brua, men også endringer lenger nedstrøms. Leveområder for



fisk og andre vannlevende organismer kan bli påvirket, men det kan også ha betydning for fugl dersom mudderbankene nedstrøms graves bort eller flyttes.

Av hensyn til fisk mener vi derfor at en kassebru er å foretrekke framfor ei fritt frambygd bru, da denne i mindre grad vil påvirke strømningsforholdene både i anleggsfasen og i driftsfasen. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til fritt frambygd bru av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.

Konkrete innspill til bestemmelsene

I bestemmelser om bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (3.5.2) og (3.5.3) står det at fiskevandring skal opprettholdes i anleggsfase. Dette må også gjelde i driftsfase.

Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 **innsigelse** til dette av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk. Innsigelsen kan imøtekommes ved å ta inn at det også gjelder i driftsfasen.

Tidspunkter for arbeid:

Dersom mulig bør tunneldriving utføres utenom aurens gyteperiode som her antas å være i perioden 15. september til 15. november.

For å unngå tilslamming i en sårbar periode for krøkle, som gyter i strandsona i Mjøsa omkring Øyresvika og ned mot Vingrom, bør anleggsarbeid som medfører påvirkninger av elvevann og utosområder, unngås i perioden 15. april til 15. juni.

Dersom det i forundersøkelsene viser seg at aure forekommer i bekkens nedre deler, bør anleggsarbeidet i selve bekkeløpet konsentreres til perioden 15. juni - 15. september. Dersom forundersøkelser viser eller sannsynliggjør at harren bruker Kollefallsbekken, bør belastningen i perioden 15. april - 30. juni minimeres av hensyn til evt. vårgytende harr.

Vingrom kirke og kirkegård

Fra 1.1.2021 ble den regionale gravplassmyndigheten overført fra Hamar bispedømmeråd til Statsforvalteren. Statsforvalteren forholder seg til de innspillene som bispedømmerådet tidligere har gitt. Biskopen og bispedømmerådet har trukket innsigelsen sin til planforslaget blant annet med vilkår om medvirkning knyttet til utformingen av den foreslåtte støyskjermen (brev datert 31.10.2017).

Gravplassens særegne funksjon må ivaretas på en verdig måte, særlig som sted for gjennomføring av gravferd, sorgbearbeidelse og som minnested. Den skal holdes i hevd og forvaltes med den orden og verdighet som dens egenart tilsier (§ 1 i gravplassforskriften).

Mellom gravplass og naboskap bør det legges inn en buffersone, jmfør § 2 i gravplassforskriften. Dette bør også kommenteres i reguleringsbestemmelsene.

I planbeskrivelsen pkt. 7.5.2 Støy står følgende i fjerde kulepunkt: «Ved Vingrom kirke etableres en støyskjerm med lengde på ca. 190 m og høyde ca. 2,5 m over terreng. Det etableres også voller på hver side av denne skjermen med høyde ca. 3 m relativt til dagens terreng.»

Gravplass skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (§ 2 i gravplassforskriften).-Det er foretatt konsekvensanalyse av hvordan støyen fra veien vil virke inn på gravplassen, men vi savner en vurdering av hvordan de visuelle kvalitetene ved



gravplassen blir påvirket av dette høye gjerdet. Den ettersendte henvisningen og sammenligningen med buskene som i dag prøver å være en beskyttelse mot eksisterende vei, gir ikke en godt nok bilde av situasjonen. Et høyt gjerde kan medføre at gravplassen oppleves lukket og innestengt. Alternativet med miljølokk lå inne tidligere i planprosessen, men denne løsningen har dessverre ikke blitt ført videre.

Detaljutformingen av støyskjermen og plan for endring av vegetasjon mellom gravplassen og E6 blir derfor svært viktig for helheten. Antakelig bør skjermen ha en del transparente felt for utsyn og for å ivareta kvalitetene til gravplassen, slik at tilleggsbelastningen for sørgende og sårbare blir minst mulig. Avstanden til de nærmeste gravene må være minst 3 meter (gravplassforskriften § 7). Det må også sikres at den lokale gravplassmyndigheten (finansiert av kommunen) ikke blir sittende med vedlikeholdsansvaret for støyskjermen etter 20 år. Gravplassenes tidsperspektiver er svært lange. Statsforvalteren tiltrer de tidligere gitte vilkårene om medvirkning ved utforming av støyskjermene og fastsettelse av vedlikeholdsansvaret.

Planen om oppfylling av terrenget nord og sør for gravplassen vil også ha konsekvenser for både opplevelsen av kirkestedet, kulturmiljøet og mulig virkning for utsynet. Vi kan ikke se at disse visuelle aspektene er tilstrekkelig vurdert. Terrengoppfyllingen vil endre kulturlandskapet der Vingrom kirke og kirkegård er den karakteristiske stedsmarkøren.

- Utformingen av støyskjermene må utføres med høy kvalitet, faglig kompetanse og stor omtanke for gravplassens særegne funksjon som sørgested. Statsforvalteren tiltrer bispedømmerådets vilkår om utforming av støyskjermene og fastsettelse av vedlikeholdsansvaret (31.10.2017).
- Ut fra den store belastningen veien vil medføre for kirkestedet som kulturmiljø fraråder vi ytterligere påvirkning med oppfyllinger av terrenget nord og sør for gravplassen.
- Buffersone mellom gravplass og omgivelser bør legges inn.

Vi gjør oppmerksom på at slik planforslaget nå foreligger, vil støyskjermen formelt bli en del av inngjerdingen av gravplassen. Løsningen må formelt vedtas av den lokale gravplassmyndigheten (Lillehammer kirkelige fellesråd) og godkjennes av Statsforvalteren, se § 4 i gravplassloven.

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 løsning 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 ivarettatt i reguleringsplanen.

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

Vedlegg:

- 1 Prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon

Kopi til:

Norges vassdrags- og
energidirektorat

Postboks 5091 Majorstua 0301 OSLO

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER

Innlandet fylkeskommune

Pb. 4404 2325 HAMAR

Gjøvik kommune

Postboks 630 2810 GJØVIK

