



Cowi

Saksbehandler, innvalgstelefon

Gunhild Haugum, 62 55 11 91

Vurdering av tilleggsnotater etter dialogmøter - Ringsaker - reguleringsplan - E6 Moelv - Roterud - 2019060936

Vi viser til oversendelse av notater med tilleggsvurderinger knyttet til innsigelser til reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud. Det ble gjennomført tre dialogmøter i mars, og tilleggsnotatene er utarbeidet med utgangspunkt i diskusjoner i dialogmøtene for å imøtekomme innsigelser til planforslaget til første høring.

Innsigelsene fra Statsforvalteren gjelder både kunnskapsgrunnlag og utredningskrav, og valg av konkrete løsninger for ny E6. Vi har under gjort vår foreløpige vurdering av tilleggsnotatene.

Utforming av strandsona på Gjøvik-sida

Notat: STATSFORVALTER -TILSVAR TIL INNSIGELSE TIL UTFORMING AV STRANDSONE

I notatet tas det en gjennomgang av de ulike utfyllingene i Mjøsa, og muligheten for å skape en naturlig strandsona og innsjøbunn i tråd med planbestemmelse 2.1.2. Generelt påpekes det at for å kunne etablere en naturlig terrengutforming med varierende fyllingsfot og skråningsutslag, må det fylles ut vesentlig mer enn hva som er nødvendig for tiltaket.

Statsforvalteren forstår dette, men spørsmålet er også hva man ev. oppnår ved å fylle ut noe mer, kontra å holde seg til det som kun er nødvendig for framføring av veggen. Det er gjennomgående ustabile grunnforhold på strekningen, og det er både indikasjoner på og påvist kvikkleire flere steder. På grunn av dette, samt at det er et mål om å bevare mest mulig av eksisterende gruntområder, anbefales det fra prosjektets side derfor ikke ytterligere utfylling for å etablere naturlig strandsona. Reguleringsbestemmelse 2.1.2 foreslås endret, slik at kravet om naturlig utforming av strandsonen fjernes.

Statsforvalteren ser at det flere steder sannsynligvis vil kreve uforholdsmessig store tiltak for å skape en naturlig strandsona og innsjøbunn. For å møte utfordringen med ustabile grunnforhold vil det trolig bety at omfanget av masseutskifting og ytterligere utfylling i Mjøsa vil være betydelig. Samtidig ser vi at det fortsatt er usikkerhet i prosjektet knyttet til dette, og at det må gjøres mer undersøkelser eller prosjektering på hvert enkelt sted for å fastslå omfang. Vi mener det er en vesentlig endring av reguleringsplanen at planbestemmelse 2.1.2 endres, slik at det ikke blir noe naturlig utforming av



strandsonen lengre. Vi stiller spørsmål ved hvorfor man valgte å ta inn denne planbestemmelsen uten å ha tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og hvordan denne planbestemmelsen i utgangspunktet var tenkt oppfylt.

Med notatet som nå foreligger ser vi at det kan gjennomføres ytterligere utredninger, som vil gi svar på hvor store tiltak som er nødvendig for å få til en naturlig utforming. Basert på kunnskapsgrunnlaget som nå finnes, mener Statsforvalteren imidlertid at eventuelle utredninger sannsynligvis vil bekrefte antagelsene som allerede er gjort. Dybde- og grunnforhold tilsier allerede nå at ulempene med å skape en naturlig strandsoner trolig er større enn fordelene. Dette er svært uheldig, men vi ser at naturlig utforming vanskelig lar seg realisere på strekningen. Vi mener derfor det er bedre å redusere utfyllingene så mye som mulig, slik at mest mulig av de resterende gruntområdene består.

Et område vi mener skal utredes videre er der det skal fylles ut nord for eksisterende bru i alternativ 1. Naturlig utforming her er interessant uavhengig av hvilket alternativ man lander på, og får man til en god løsning her kan dette bidra til å veie noe opp for stedene der man ikke får det til. Når dette punktet er utredet nærmere, mener vi at det vil være grunnlag for å vurdere vår innsigelse som imøtekommet.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget. Det mangler utredning av et konkret område ved Mjøsbrua.

Utfylling på Moelv-sida i alternativ 2

Notat: STATSFORVALTER – INNSIGELSE TIL UTFYLLING VED MOELV FOR ALTERNATIV 2

Notatet kommer med utfyllende opplysninger om alternative byggemåter som krever mindre inngrep i gruntvannsområdet. Alternativene er vurdert opp mot flere tema, og rangert ift. naturmangfold, kostnader og klimagassutslipp. Vedlikeholdstiltak i driftsfasen er også omtalt. Det understrekes at det er knyttet sterk usikkerhet til virkningen av redusert fylling på naturmangfoldet, men at redusert utfylling generelt ansees som gunstig under ellers like forhold.

I de alternative forslagene (Alternativ 2 A og 2B) blir det beskrevet at det vil være nødvendig med en del midlertidige fyllinger for å kunne gjennomføre byggingen av brua. Det vises også til at de midlertidige fyllingene skal fjernes etter anleggsperioden. Statsforvalteren stiller spørsmålstegn til hvilken påvirkning de midlertidige fyllingene vil kunne få for gruntområdet, og om det er teknisk mulig å tilbakeføre dem til opprinnelig tilstand etter at de har vært dekt av masser.

Statsforvalteren har forståelse for at det er vanskelig å være mer konkret på dette fagtemaet, og at det nødvendigvis må gjøres noen antagelser for virkning og konsekvens. Dette tilsier at føre-var-prinsippet skal legges til grunn. Notatet inneholder ikke en anbefaling av løsning eller forslag til endring. Vi mener notatet svarer ut den delen av innsigelsen som dreier seg om kunnskap og alternativvurdering: *«Innsigelsen er også knyttet opp mot manglende kunnskap om konsekvenser og mangel på synliggjøring av alternativ byggemåte som ikke vil medføre et så stort inngrep i gruntvannsområdet».*

Innsigelsen mot utfyllingen i Mjøsa er ikke løst gjennom tilleggsutredningene, men kunnskapsgrunnlaget er mer utfyllende nå, om enn noe mangelfull når det gjelder konsekvenser av midlertidige fyllinger.



Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget. Innsigelsen knyttet til valgt løsning for utfylling i Mjøsa opprettholdes.

Barriereeffekten av to bruer

Notat: STATSFORVALTER – INNSIGELSE TIL BARRIEREEFFEKT AV TO BRUER

I notatet blir det vist til den kunnskapen som finnes om barriereeffekt mellom bru og fugl/fisk, og at dette er et tema som er begrenset undersøkt. Notatet belyser i større grad mulige konsekvenser for fugl og fisk ved de ulike alternativene, men det er likevel noe usikkert hvilke konsekvenser tiltaket faktisk kan medføre. Derfor er det en del antagelser i notatet. Statsforvalteren har forståelse for at det kan være vanskelig å vurdere konsekvensene når det er begrenset med kunnskap og forskning på dette temaet. Det som er tydelig er at alternativ 2 vil være et mindre gunstig alternativ for fisk som vandrer enn alternativ 1, mens for fugl er det usikkert om det er stor forskjell mellom de ulike alternativene. Statsforvalteren mener at prinsippet om å samle inngrep til ett sted/en korridor generelt er å foretrekke ut fra et landskapsøkologisk perspektiv.

Notatet svarer ut de mangler i kunnskapsgrunnlaget knyttet til barriereeffekten som var etterlyst i innsigelsen, og viser at «føre-var» prinsippet fortsatt er aktuelt å legge til grunn.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.

Støy i verneområder

Notat: STATSFORVALTER – INNSIGELSE TIL STØY I NATURRESERVAT

Notatet viser til ulike støykart som gir kontinuerlig støynivå inn i Svenesvollene naturreservat, Paradisvika, samt for Eriksrudberget naturreservat. Vi leser det slik at støykartene viser gjennomsnittlig støy inn i de ulike områdene. Statsforvalteren har tidligere etterlyst hvilket støynivå en kan forvente innenfor de ulike områdene. Et snitt vil ikke gi oss informasjon om hvor mye støy som kan oppstå innenfor de ulike områdene, spesielt i de sårbare periodene. og det er derfor vi tidligere også har sagt at det må være en maksgrense på støy for at det ikke skal overstige støynivået som er i områdene i dag.

Vi trenger derfor kart over maks støy inn i de sårbare områdene (Eriksrudberga/sårbare rovfugl, Svenesvollene, Paradisvika og også Tjuvholmen på Moelvsida ved parallellføring med dagens bru). Dette må relateres til dagens maksnivå, f.eks. ved tungtransport på E6. Hvis maks støynivå i anleggsfasen ikke er nevneverdig høyere enn dagens nivå, vil anleggsaktivitet kunne foregå hele året. Hvis ikke må vi holde på de datokravene vi tidligere har satt for de ulike områdene, der det settes en grense for maks støynivå (men der vi trolig kan korte inn den sårbare perioden for Paradisvika). Vi stiller for øvrig spørsmål ved utsagnet om at fuglelivet vil venne seg til støy hvis denne bare starter før den sårbare perioden starter, og viser til at støyende arbeid som overstiger dagens støynivå, må legges utenfor den sensitive perioden.

I notatet viser Nye Veier igjen til at de ikke ser hvorfor Statsforvalteren vil at den sensitive perioden for Eriksrudberget naturreservat skal strekke seg fra 1. februar til 31. juli, og foreslår en periode fra 1. mai til 15. juni. Grunnen til at den sensitive perioden må være fra 1. februar til 31. juli er pga. hekkende sensitiv art i Eriksrudberget, som starter hekkesesongen allerede fra 1. februar. Den sensitive perioden på 1. februar til 31. juli er etter generelle anbefalinger fra fagmiljøet på fugl, der Statsforvalteren også har fått utarbeidet et eget notat om anbefalte hensynssoner for fugler i Innlandet. Vi vurderer derfor at den sensitive perioden for Eriksrudberget naturreservat skal være



fra 1. februar til 31. juli, og at det da ikke skal foregå wiersaging, pigging eller spunting i denne perioden. Se ellers krav over.

I notatet viser en til at det i Svennesvollene naturreservat og Paradisvika allerede er en del støy inn i områdene fra dagens E6, og at det i anleggsperioden ikke vil være høyere støynivå enn i dag. Statsforvalteren ønsker en nærmere avklaring på hvilken type støy som vil foregå ved Svennesvollene og Paradisvika, f.eks. impulsstøy knyttet til plutselig dumping av grus eller annen støy som er høyere enn f.eks. en lastebil som kjører forbi. Plutselige lyder, selv med en lavere desibel enn sprenging eller spunting, kan også være skremmende for fuglene. Statsforvalteren viser til at bestemmelsen om Svennesvollene og Paradisvika må innebære at den sensitive perioden blir beskyttet mot støyende aktiviteter som er høyere enn dagens støynivå.

Notatet er ikke tilfredsstillende da det ikke er vedlagt støykart som viser eksakt støy, men kun kontinuerlig støy. Videre må den sensitive perioden for Eriksrudberget naturreservat være fra 1. februar til 31. juli, og det må på plass mer dokumentasjon på hvilken type støy det vil være ved Paradisvika og Svennesvollene naturreservat for å kunne avklare hvordan bestemmelsen skal utformes.

Konklusjon: Utredningen mangler en vurdering av maksstøy. Innsigelsen knyttet til krav til anleggstid i planbestemmelsene opprettholdes.

Gang- og sykkelveier

Notat: STATSFORVALTER/ FYLKESKOMMUNEN/ STATENS VEGVESEN - INNSIGELSE TIL GANG OG SYKKEL

Statsforvalterens innsigelse er knyttet til mangelfull tilrettelegging for gange og sykkel som transportform.

Nye Veier har gitt en utfyllende begrunnelse for hvorfor de mener planforslaget legger til rette for bedre løsninger for gående og syklende. Nye løsninger som foreslås for å forbedre planforslaget omfatter alternativ oppmerking på dagens Mjøsbru og tilrettelegging for gang-/sykkelvei i sørgående retning mellom dagens Mjøsbru og Eriksrudvegen. Statsforvalteren ser positivt på de endringer som foreslås.

Eriksrudvegen skal fylle en framtidig funksjon som lokalvei og trase for gang- og sykkeltrafikk. Statsforvalteren kan ikke se at det er vurdert trafiksikkerhetstiltak på dagens vei, ut over alternativ oppmerking. Vi viser til politisk vedtak i Gjøvik da reguleringsplanen ble lagt ut til høring, hvor det forutsettes etablert sammenhengende gang- og sykkelveiforbindelse fra Smedmoen til Roterud. Dette er ikke løst i planforslaget. Statsforvalteren forutsetter at gang-/sykkelveiløsning på strekningen vurderes nærmere i samråd med Gjøvik kommune.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.

Friluftsliv

Notat: STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL FRILUFTSLIV

Statsforvalteren fremmet innsigelse til at hensynet til friluftsliv ikke er ivaretatt i reguleringsplanen. Innsigelsen er knyttet til følgende forhold:

Kryssingspunkt på Biri:



Videreføring av dagens undergang ved Vertshuset Biri er utredet nærmere. Ulemper knyttet til videreføring av denne er at det kreves vesentlig lengre ramper med tilhørende arealbeslag, grunnvannstand i området medfører at det må bygges vanntett undergang og traue med pumpesystem og medfører høye kostnader.

Kryssing fra turvei på støyvoll til Biri båthavn er vurdert. Undergang er vurdert til å være ikke mulig på grunn av høydeforskjeller, og en bruløsning vil bli uforholdsmessig lang. For å forbedre planforslaget er det foreslått å regulere inn turvei/snarvei som vil forkorte avstanden mellom Kremmerodden og båthavna med ca. 370 meter.

Statsforvalteren mener det er uheldig at det kun er lagt til rette for en kryssing av E6 i tilknytning til Biri. Planforslaget medfører at det viktigste friluftsområdet langs denne delen av Mjøsa blir mindre tilgjengelig for boligområdene vest for E6. Vi ser positivt på at det reguleres inn snarvei som gir en kortere avstand mellom Kremmerodden og båthavna.

Støyskjerming Kremmerodden og Fjordheim:

Det er gjort nye støyberegninger med alternativ med støyskjermer langs E6. Områdene vil fortsatt være støyutsatt, men skjerming gir en forbedret situasjon.

Statsforvalteren anbefaler at alternativ med mest mulig støyskjerming velges.

Turvei Kremmerodden – Skulhusodden:

En turvei langs Mjøsa vil medføre utfylling i vassdraget. Det blir videre vist til at en eventuell utvidelse av Eriksrudvegen med turveiforbindelse vil medføre ytterligere beslag av dyrka jord. Stinett og alternative turveier på strekningen er kartlagt. Nye Veier mener at eksisterende stinett, og bruk av Eriksrudvegen, vil erstatte en turveiforbindelse på strekningen.

Statsforvalteren mener at stinettet oppe i lia ikke er en reell erstatning for en turvei langs Mjøsa. Eriksrudvegen vil kunne være en erstatning, forutsatt at det legges til rette for trafikksikker ferdsel på strekningen. Dette mener vi ikke er godt nok sikret i planforslaget da det ikke er planlagt tiltak på strekningen, jf. våre merknader under punkt om gang- og sykkelveier.

Støyskjerm på ny Mjøsbru:

Det er gjort støyberegninger som viser skjermingseffekt med støyskjerm (lav 1m) på ny bru. Beregningene viser at støyskjerm på ny bru har begrenset effekt på landområdene, mens ute i selve Mjøsa vil rød støysone reduseres. Vi finner at de beregninger som er gjort gir et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere virkninger av skjerming på ny bru.

Biri bruk:

Det foreslås å regulere et større areal til friluftsmål. Det legges til rette for flere parkeringsplasser i alternativ 2, for pendlerparkering/samkjøring. Statsforvalteren ser positivt på endringsforslaget.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.

Kollektiv

Notat: STATSFORVALTER- INNSIGELSE TIL KOLLEKTIV

Kunnskapsgrunnlaget for de vurderinger som er gjort ved valg av løsninger er gjennomgått, og konsekvenser av å ha kollektivløsninger i krysset E6 og rv. 4, og kollektivløsning i Birikrysset er belyst.



For Biri er det vurdert løsninger for plassering av holdeplass for lokalbuss i Paradisvegen. Det reguleres flere parkeringsplasser ved Biri bruk for å tilrettelegge for samkjøring fra kryss med rv. 4.

Statsforvalteren ser positivt på at det reguleres inn parkeringsplasser ved Biri bruk for å tilrettelegge for samkjøring fra rv.4-krysset.

Det ble påpekt i dialogmøte med Nye Veier at mennesker med nedsatt funksjonsevne ikke er tatt hensyn til ved arbeidet med kollektivknutepunktet som er foreslått i Biri sentrum. For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut, er det viktig at det treffes hensiktsmessige tiltak til blant annet transport. Dette er ikke vurdert i tilleggsutredningen. Vi forventer at dette blir ivare tatt i det videre planarbeidet. Blant annet forutsetter vi at det blir vurdert mulighet for å flytte holdeplass på rampe for sørgående ekspressbuss lengre sør for å redusere gangavstander til kollektivterminal og parkering. Fasiliteter på kollektivknutepunktet må sikres i planbestemmelsene.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.

Landskapshensyn og estetikk

Notat: STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL LANDSKAPSVIRKNING OG ESTETIKK

Estetisk strategiplan skal oppdateres med prinsippskisser og mer omfattende beskrivelser for utpekte fokusområder. Den estetiske strategiplanen skal gjøres juridisk bindende. Det er foreslått endringer i planbestemmelser knyttet til estetikk og landskapsutforming, § 2.1.1. Her er krav til tema som skal inngå i estetisk prosjektplan presisert.

Statsforvalteren ser positivt på de presiseringer som er tatt inn i planbestemmelsene. Krav til terrengforming er utdypet og gir klarere føringer for etablering av anlegget for tilpassing til omkringliggende areal. Bestemmelsene er imidlertid på et overordnet nivå, og stiller i liten grad konkrete krav til utforming av tiltaket.

Konklusjon: Vi ber om å få oversendt revidert estetisk strategiplan til gjennomsyn for endelig avklaring av vår innsigelse.

Moelvtunellen, lengde på kulvert i alternativ 1

Notat: STATSFORVALTER/ INNLANDET FYLKESKOMMUNE – INNSIGELSE TIL LENGDE PÅ MOELVTUNNELEN I ALTERNATIV 1

Statsforvalteren fremmet innsigelse til valgt løsning med redusert lengde på ny kulvert som erstatter dagens Moelvtunell. Vi etterlyste en vurdering av hvordan en forlenget kulvert kan bidra positivt til en god kobling mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Innlandet fylkeskommune har fremmet innsigelse til alternativ 1 på tilsvarende grunnlag.

Det er gjort en vurdering av virkninger av å forlenge ny kulvert til 200 meter. Virkninger av en forlenget kulvert er visualisert med illustrasjoner, og betydning for bomiljø og forbindelseslinjer, støy og luftkvalitet og tilgang til grønne areal er beskrevet.



Nye Veier konkluderer med at en forlenget kulvert har begrenset positive virkninger, og liten innvirkning på vurderingen av ikke-prissatte virkninger. Samtidig vil en forlenget kulvert gi en vesentlig økning i kostnader som medfører en beregnet reduksjon i NNB fra -0,35 til -0,37.

Statsforvalteren mener at tilleggsnotatet gir tilstrekkelig utfyllende vurderinger av virkninger av forlenget kulvert, og imøtekommer vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget. Etter vår vurdering er positive virkninger av en forlenget kulvert som avbøtende tiltak synliggjort på en bedre måte. Vi registrerer imidlertid at forslagstiller velger å se bort fra dette og fortsatt anbefaler kort kulvert. Vi mener at kunnskapsgrunnlaget støtter ytterligere opp under vår vurdering av valg av løsning. Vi anbefaler fortsatt at Moelvtunell erstattes med en lengre kulvert enn det som ligger i planforslaget til første høring, og mener dette er i tråd med føringer i Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.

Støy i uteoppholdsareal

Notat: STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL STØY I UTEOPPHOLDSAREAL

Nye Veier har valgt å legge Statens vegvesen sitt policynotat for tolking av støyretningslinjen til grunn i sine vurderinger. Dette omfatter blant annet tiltak for å sikre støynivå på uteoppholdsareal. Endelig valg og dimensjonering av støytiltak blir gjort i forbindelse med detaljprosjektering. Rekkefølgekrav foreslås endret slik at lokale tiltak skal etableres før ny E6 tas i bruk (ikke 2 år etter ferdigstilling som i opprinnelig planforslag).

Statsforvalteren ser positivt på det justerte rekkefølgekravet som sikrer at lokale tiltak er på plass før E6 tas i bruk. Når det gjelder henvisning til Statens vegvesens policynotat vil vi presisere at det er Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 og tilhørende veileder fra Miljødirektoratet som skal legges til grunn ved vurdering av støytiltak. Vi anbefaler at henvisning til Statens vegvesen sitt policynotat tas ut da de anbefalinger som ligger her kan være i strid med støyretningslinjen. Når det gjelder uteareal anbefales at det for eksisterende bebyggelse blir gjennomført kilderettede tiltak i den grad det er mulig, og at tiltak ikke avgrenses til lokal skjerming av uteplasser.

Statsforvalteren anbefaler at man ikke aksepterer lydklasse D jf. planbestemmelse § 2.3.3 c). Der det ikke er mulig å ivareta lydklasse C, bør man istedet vurdere å innløse tomten. Støyforurensning er et økende problem, og kan gi ulike helseplager, så det er helt sentralt gjennom planlegging å jobbe for å redusere støyforurensning.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget. Forslag til justering av planbestemmelsene vil imøtekomme vår støyinnsigelse.

Klimagass

Notat: STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL KLIMAGASS

Statsforvalteren fremmet innsigelse fordi hensyn til klima ikke er ivaretatt, og at planforslaget ikke har innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser.



Det er foreslått konkrete planbestemmelser om klimavennlig materialbruk, med utslippskrav. Det er også stilt krav i bestemmelsene til tiltak i prosjekteringsfasen. Nye Veiers forslag samsvarer med de krav som ligger i reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

Konklusjon: Forslag til reviderte planbestemmelser vil imøtekomme vår innsigelse.

Jordvern og dyrka mark

Notat: STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL DYRKA MARK

Statsforvalteren fremmet innsigelse på grunn av manglende tilpassing av veiltaket for å redusere beslag av dyrka jord. Dette omfattet for stor romslighet i plankartet, manglende konkret vurdering av plassering av trase og manglende krav til utforming for areal som kan tilbakeføres.

Nye Veier har dokumentert/illustrert effekten av fravik fra dimensjonerende fartsgrense for krysset E6 og rv. 4, og reduksjonen i arealbeslag sammenlignet med en løsning uten fravik. Dette er en tilpassing av tiltaket som gir krappere kurver og redusert veibredde, og som medfører redusert arealbeslag. Handlingsrom i veigeometrien er illustrert. Dette skal gi rom for tilpassing av tiltaket i neste fase, og det er vurdert at det ikke er grunnlag for å redusere handlingsrommet mer. Dette gjør det vanskelig å optimalisere prosjektet ytterligere.

Det foreslås redusert krav til helling fra 1:8 til 1:5, noe som gir økt potensiale for nydyrking. For alternativ 1 øker da nydyrkingsarealet fra 4,8 til 13,2 daa. Flere potensielle nydyrkingsareal er identifisert. Flere boliger enn antatt innløses ved Fremstadodden, noe som gir økt potensiale for nydyrking på 37 daa (fra 10,1 til 48 daa) for alternativ 2. Nydyrkingsareal innenfor planområdet (ved Sandvoll og Fremstadodden) er regulert til LNFR med bestemmelser om at arealet skal opparbeides til dyrka jord. Dersom potensialet i matjordplanen tas ut vil beslag av dyrka jord være vesentlig lavere enn KDP-alternativet.

Statsforvalteren ser positivt på de justeringer som er gjort i plankart og planbestemmelser.

Konklusjon: Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunlaget.

Flom og beredskap

Notat: STATSFORVALTER – INNSIGELSE TIL BEREDSKAP OG FLOM

Hensikten med Nye Vegers notat om innsigelsen til beredskap og flom er å:

- tydeliggjøre hvordan planforslaget har ivaretatt temaet
- belyse informasjon som er etterspurt i innsigelsen og gjennom dialogmøtene
- ved behov foreslå endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelsen

I notatet redegjør Nye Veier for deres vurderinger og forslag til hvordan innsigelsene skal imøtekommes.

Vi behandler ikke notatet som en anmodning om trekking av innsigelsene. Vi tar forbehold om våre endelige vurderinger og konklusjoner om de enkelte punktene til vi eventuelt får en konkret anmodning om trekking av innsigelser med konkrete formuleringer i planen, det vil si planbestemmelser, risiko- og sårbarhetsanalysen og plandokumentene for øvrig der det er nødvendig.



Nye Veier oppsummerer sine anbefalinger i kap. 3 i notatet i fire punkt som er kommentert under:

1. Flomhøyde i planbestemmelsene

Konkretisering i planbestemmelsene av sikker flomhøyde for 200-årsflom med sikkerhetsmargin vil kunne imøtekomme innsigelsen på dette punktet. Vi tar ikke endelig standpunkt til dette før det foreligger forslag til ny planbestemmelse i forbindelse med formell anmodning om trekking av innsigelsen.

2. Konkretisere formulering i planbestemmelse til hensynssone at den gjelder andre byggverk enn vei.

Formulering av denne planbestemmelsen må nødvendigvis sees i sammenheng med avklaringer som gjelder punkt 3 nedenfor. Vi viser også til at vi i vår uttalelse påpekte at det ikke er tilstrekkelig å kreve «tilfredsstillende sikkerhet mot flom» i planbestemmelsen, konkrete krav til sikker flomhøyde må tas inn.

3. I risiko- og sårbarhetsanalysen oppdatere formuleringen «Begrenset framkommelighet langs E6, fare for lengre stopp i trafikken, nedsatt beredskap etc» slik at det reflekterer vurderingene av konsekvensen ved 200-årsflom som drøftet i Nye Veiers notat.

Vi kommenterer nedenfor enkelte av momentene under kap. 2.1 *Virkninger for framkommelighet ved 200-årsflom* i Nye Veiers notat.

Nye Veier opplyser at det etter deres vurdering er Vegdirektoratet som er regulator i denne sammenhengen. I Nye Veiers notat står blant annet følgende om Vegdirektoratets behandling av søknad om fravik:

For å kunne gjenbruke dagens vei, er det nødvendig å beholde dagens høyde. Vegdirektoratet hadde full forståelse for at gjenbruk er en viktig forutsetning for prosjekteringen og godkjente at en av kjørebanelene til den fremtidige motorveien kan ligge helt eller delvis under 200-års flomnivå, men ikke lavere enn dette nivået. Fravikssøknaden ble godkjent av Vegdirektoratet den 6. desember 2022. Se vedlegg for søknaden i sin helhet.

Vegdirektoratets svar var bl.a. som følger:

Fravik for 200-årsflom godkjennes med forbehold om at kravet tilfredsstilles for én av kjørebanelene til den nye motorvegen.

Kopi av brevet fra Vegdirektoratet mottok Statsforvalteren i mars 2025.

I søknaden fra Nye Veier ble det redegjort for konsekvenser av fravik for teknisk kvalitet, sikkerhet for trafikantene, miljøkvalitet, ytre miljø, HMS, estetikk, økonomi, drift, vedlikehold og framkommelighet. Når det gjelder framkommelighet ble det i søknaden opplyst følgende:

Fraviket påvirker ikke framkommeligheten i normalsituasjon. I en flomsituasjon beregnet til å inntreffe pr 80-100 år, er det alternativ omkjøring for E6-trafikk på vestsiden av Mjøsa, og for lokaltrafikk på fylkesvei som ligger høyere enn E6.

I Vegdirektoratets behandling av søknaden opplyses følgende:

Vegdirektoratet forstår fra tidligere møter i forkant av fraviksbehandlingen, samt fra deler av søknadsdokumentasjonen, at utfordringen ang. flomnivå gjelder dagens veg. For å kunne gjenbruke dagens veg er det behov for å beholde dagens høyder, som på det verste tilsvarer ca.



80-100-års flomnivå. Vi har full forståelse for at gjenbruket av eksisterende veg er en svært viktig premisse for prosjekteringen og godkjenner med dette at én av kjørebanelene av den fremtidige motorvegen kan ligge i sin helhet eller delvis under 200-årsflomnivå, men ikke lavere enn laveste nivå på eksisterende veg.

Prosjektet i utgangspunkt handler om å utvide dagens 2-feltsveg til 4 felt. Minst én av kjørebanelene hele veien blir da naturligvis ny. Vegdirektoratet tar med dette forbehold ved godkjenningen om at kravet til 200-årsflom tilfredsstilles for én av kjørebanelene til den nye motorvegen, slik at trafikken i flomsituasjon vil kunne avvikles via denne kjørebanelen i begge retninger samtidig.

Fravikssøknaden ble fremsendt og behandlet i 2022, det vil si før ekstremværet Hans som ga vesentlig endret erfaringsgrunnlag. Ekstremværet Hans ga ny kunnskap om samfunnsmessige konsekvenser av ekstremvær i Innlandet. Under Hans var alle veier nord/sør i fylket stengt i nesten to dager, med unntak av FV25/RV26 øst i fylket. Dette betyr at ny veiutbygging, spesielt E6 som er nasjonalstrategisk kritisk infrastruktur, må bygges robust og ta høyde for fremtidige konsekvenser av klimaendringer og den sikkerhetspolitiske situasjonen.

Statsforvalteren arbeider nå med oppfølging av innholdet i Stortingsmelding nr. 9 (2024-2025) *Totalberedskapsmeldingen, Forberedt på krise og krig*, samt NATOs syv grunnleggende krav til medlemsland. Det syvende kravet er at medlemsland skal sikre robuste transportsystemer for å la NATO-styrker effektivt og raskt forflytte seg over alliert territorier, og at sivile kan stole på transportnettverk også i en krise; *resilient transport systems*.

Statsforvalteren vurderer behovet for robuste transportsystemer til å veie tungt, vi har i flere hendelser sett at vei-infrastrukturen er viktig for fremkommelighet for nødetater, kritiske brukere som hjemmetjeneste, distribusjon av mat, vann, drivstoff og medisiner i krise. Statsforvalteren støtter også opp under mål satt i NTP 2025-2036 der ett av målene for samfunnssikkerhet er å opprettholde fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene.

I dagens sikkerhetspolitiske situasjon må alle sivile sektorer forberede seg på situasjoner høyt i krisespekteret, altså væpnet konflikt og krig. NATOs krav til medlemsland omtaler rask forflytning av allierte militære styrker, dette innebærer også et potensial for at mange sivile vil benytte veiaksene til selv-evakuering og organisert evakuering. Dette kan skje samtidig som det er viktig for allierte styrker å bevege seg fra vest til øst og sør til nord. Statsforvalteren ser derfor at E6 er en av aksene som vil være under press og må ses i sammenheng med andre akser som går sør-nord som en korridor.

I epost datert den 31.03.2025 sannsynliggjør Cowi at fremkommelighet kan ivaretas i en 200-års flom ved å dirigere trafikk i begge retninger inn på den nye og høyereliggende kjøreretningen. Erfaring fra ekstremværet Hans tilsier imidlertid at dirigering av trafikk er ressurskrevende. I ekstremværehendelser er det også sannsynlig at ekom og strøm faller bort, og mannskaper er utilgjengelige. Det er derfor viktig at system for omdirigering må utformes slik at det er uavhengig av strøm og ekom ikke er tilgjengelig.

4. Prosjektet hever E6 slik at sykehuset gis mulighet for å bygge Kastbakkvegen over 200-årsflom og omtaler dette i ROS-analysen.

Konkretisering i planbestemmelsene av sikker flomhøyde for 200-årsflom med sikkerhetsmargin vil kunne imøtekomme innsigelsen på dette punktet. Vi tar ikke endelig standpunkt til dette før det



foreligger forslag til ny planbestemmelse i forbindelse med formell anmodning om trekking av innsigelsen.

Konklusjon: Forslag til endring av planbestemmelsene vil imøtekomme våre innsigelser.

Statsforvalteren mener at ny E6 burde vært utredet med alle kjørefelt på flomsikkert nivå. Vi viser til våre vurderinger over når det gjelder hensynet til klimaendringer, sikkerhet og totalforsvar, og mener at dette tilsier at det ikke bør gis fravik fra veinormal for viktige hovedveinett. Vi viser til vår dialog med Vegdirektoratet hvor det er avklart at det ikke er grunnlag i dagens regelverk for å stille et slikt krav.

Vår innsigelse til valg av løsning med kun 2 felt (sørgående kjørefelt) med sikkerhet for 200-årsflom opprettholdes ikke som en følge av samtaler med Vegdirektoratet. Statsforvalteren forutsetter at det utredes avbøtende tiltak for omdirigering av trafikk som vil fungere selv ved ekom- og strømbortfall.

Oppsummering

De tilleggsutredninger og vurderinger som er oversendt til oss svarer i hovedsak ut de innsigelser som var knyttet til kunnskapsgrunnlag og konsekvensutredning. Virkninger av planlagt tiltak, og vurderinger av alternative løsninger er utdypet. Forhold som vi fortsatt mener ikke oppfyller utredningskravene, eller hvor vi fortsatt har innsigelse til valg av løsning, er omtalt konkret under hvert deltema.

Våre vurderinger er basert på de endringsforslag som er oversendt. Våre innsigelser vil bli endelig avklart når et helhetlig planforslag foreligger.

Med hilsen

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

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Ringsaker kommune	Postboks 13	2381	BRUMUNDDAL
Gjøvik kommune	Postboks 630	2810	GJØVIK
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL



NYE VEIER AS

Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND
S