



«Mottakernavn»

«Adresse»

«Postnr» «Poststed»

«Kontakt»

Saksbehandler, innvalgstelefon

Gunhild Haugum, 62 55 11 91

Philip Mellison, 61 26 60 79

Uttalelse til høring - Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud

Utbygging av ny firefelts E6 mellom Moelv og Roterud er et infrastrukturprosjekt som er av stor betydning for Innlandet og Norge. Statsforvalteren mener det er mulig å forbedre planforslagene slik at de sikrer bedre løsninger for innbyggerne i de berørte kommunene og for Innlandet. Det er viktig at det er god framdrift i planlegging og bygging av denne veistrekningen bl.a. av hensyn til nytt Mjøssykehus. Statsforvalteren er innstilt på å bidra til dette.

Begge planalternativene legger til rette for tiltak som er i strid med nasjonale eller viktige regionale hensyn, noe som gir grunnlag for innsigelse.

Viktige hensyn knyttet til naturverdier, vassdrag, friluftsliv, støy og til samordnet areal- og transportplanlegging er ikke godt nok vurdert i konsekvensutredningen. Utforming av ny E6 og ny Mjøsbru er ikke tilstrekkelig avklart, samtidig som dette er tiltak som vil påvirke landskapet i og langs Mjøsa for framtida. Samfunnssikkerhet knyttet til flomfare og til sikring av framtidig atkomst til Mjøssykehuset er ikke tilfredsstillende ivaretatt i planforslagene.

Statsforvalteren mener derfor det ikke er grunnlag for å rangere de to alternativene som er lagt ut til høring. Begge alternativene er etter vår vurdering mangelfullt utredet, og ivaretar ikke nasjonale og regionalt viktige hensyn godt nok. Når konsekvenser av planforslaget er nærmere utredet må Statsforvalteren se helhetlig på hvordan de ulike hensynene vi har ansvar for, kan ivaretas og avveies.

Vi viser til brev datert 28. juni 2024 fra Ringsaker kommune og brev datert 12. juli 2024 fra Gjøvik kommune med detaljreguleringsplan for E6 Moelv – Roterud til høring. Nye Veier er tiltakshaver for prosjektet. **Dette er en felles uttalelse for reguleringsplan i begge kommunene.**

Reguleringsplanen legger til rette for ny firefelts motorvei fra Moelvkrysset i Ringsaker kommune til Roterud gård i Gjøvik kommune. Strekningen er på ca. 11 km og det planlegges for fartsgrense 100 km/t.



Begge kommuner har vedtatt å legge ut reguleringsplanen til høring i to alternativ. De to alternativene krysser Mjøsa på ulike steder og med tilhørende forskjeller i infrastruktur på land. Alternativ 1 ligger parallelt med dagens Mjøsbru, og alternativ 2 krysser Mjøsa mellom Møkkvika og Skulhusodden. På strekningen mellom Fremstadodden og Roterud er alternativene like.

I sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte tema har differansen i beregnet netto nytte mellom alternativ 1 og 2 vært utslagsgivende for rangering mellom alternativene. Nye Veier anbefaler alternativ 2 da dette alternativet gir størst netto nytte. Alternativ 1 har lavere konsekvensgrad enn alternativ 2 for ikke-prissatte tema. Nye Veier har imidlertid vurdert forskjellen i netto nytte for alternativ 1 og alternativ 2 til å være større enn differansen i negative konsekvensene for ikke-prissatte verdier.

Statsforvalterens generelle vurdering

Konsekvensutredning

Planprogram for reguleringsplanen ble fastsatt av de respektive kommunestyrene i januar/februar 2023. Nye veier har lagt Håndbok V712 Konsekvensanalyser til grunn for konsekvensutredningen. Det er utarbeidet et stort antall fagrapporter som gir grunnlag for vurdering av virkninger av reguleringsplanene.

Konsekvensutredningen vurderer hovedsakelig forskjeller mellom planalternativene, altså legger til rette for en rangering. I mindre grad beskrives mulighet for justeringer av traseer og kryssløsninger.

Samfunnsøkonomisk analyse

Det går fram av håndbok V712 om konsekvensutredning at om to alternativer er rangert omtrent likt i den samfunnsøkonomiske sammenstillingen, og et av dem har bedre måloppnåelse, kan det tilsi at alternativet med noe lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bedre måloppnåelse velges. Slik det er framstilt i konsekvensutredningen ser alternativ 2 noe bedre ut for prissatte konsekvenser. Dette er delvis på grunn av at en kort stekning av rv. 4 blir bygd om til motorvei. Dette er en nytte som uansett vil komme ved senere utbygging av rv. 4. Alternativ 1 har ifølge konsekvensutredningen mindre konsekvenser for de ikke prissatte konsekvensene. Vi mener derfor det er grunnlag for å si at forskjellen i samfunnsnytte mellom alternativ 1 og 2 ikke er stor.

KDP alternativet er ikke utredet på lik linje med alternativ 1 og 2. Det er ikke bare riving av dagens bru som er utelatt. Bru på lik linje med alternativ 1 og 2 er ikke vurdert. I tillegg er f. eks kollektivknutepunkt i krysset mellom rv. 4 og E6 ikke med. De ikke prissatte konsekvensene ville trolig også kunne være forbedret med en optimalisering av veglinjen for KDP alternativet. Vi mener det blir feil å sammenligne med KDP alternativet fra kommunedelplanen når det ikke er jobbet videre med en optimalisering av dette alternativet på reguleringsplannivå.

Optimalisering av det konsekvensutredningen kaller nullalternativet er heller ikke vurdert og burde være et aktuelt alternativ å utrede sett i forhold til samfunnsøkonomi. Nullalternativet er rangert som nummer en i samfunnsnyttevurderingen og det bør derfor ses på en optimalisering av dette som et realistisk alternativ.



Merknader fra våre fagområder

Samordnet areal- og transportplanlegging

Statsforvalteren viser til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* og nasjonale føringer om å legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer, slik at vekst i persontrafikk kan løses med kollektivtransport, sykkel og gange.

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen ble vedtatt i fylkestinget i april 2020. Strategien skal bidra til å gjøre samarbeidspartnerne gode til å finne lokale løsninger som fremmer attraktive steder og klimavennlige transportmiddelvalg.

I planforslaget er dagens kollektivterminal ved Mjøsbrua på Gjøviksida fjernet. Denne kan erstattes med en kollektivterminal på Biri. Planforslaget fremhever at dette gir god løsning for ekspressbusser.

Alternativ 1 og 2 har i motsetning til KDP-alternativet ikke avsatt areal til kollektivterminal ved krysset mellom rv. 4 og E6 slik det er i dag. Kollektivterminal og pendlerparkering må utredes nærmere, men vi gjentar som tidligere at det fortrinnsvis bør bygges kollektivterminal som i dag i krysset mellom rv. 4 og E6. Det er vanskelig å se konsekvensene av dette når det ikke er utredet. Mulighet for kollektivbetjening, pendlerparkering og samkjøring må styrkes som følge av ny E6 og ikke svekkes. Mjøsbyen skal videreutvikles og sentralt i det må miljøvennlige transportformer stå.

Gang- og sykkelveinett må sikres bedre i alternativene. Vi viser her til Gjøvik kommune sin vurdering i saken og forventer at kommunens vilkår for å legge ut saken på høring innarbeides i planforslaget.

På denne bakgrunn fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsen er begrunnet i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.4 om klima:

- At infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken ikke er prioritert i planleggingen.
- At det ikke er utredet om behovet for økt transportkapasitet kan dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.
- At planleggingen ikke bidrar til å styrke sykkel og gange som transportform.

Statsforvalteren viser til våre vurderinger knyttet til alternativ 1 i Moelv, og kulverten som skal erstatte dagens Moelvtunnel. Forslaget gir en svært uheldig barrierevirkning mellom Moelv sentrum og Mjøsa. I tillegg til å være en fysisk barriere vil ny E6 gjennom Putten-feltet være en visuell og miljømessig (støy og luftforurensing) barriere som påvirker bomiljøet i området negativt, og gjør området mindre attraktivt for ferdsel.

Å erstatte dagens tunnel med en kort kulvert bidrar etter vår vurdering til en utvikling som er i strid med føringer i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. De statlige planretningslinjene har blant annet som mål å bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Vi etterlyser en nærmere vurdering av virkninger for Moelv og for de bolig- og nærområdene som blir direkte berørt. I konsekvensutredningen er forbindelsen over dagens tunell vurdert som en sentral forbindelseslinje mellom Mjøsa, boligområdene og Moelv sentrum. Nye Veier har vist til at foreslått kulvert i alternativ 1 sikrer en ferdselslinje mellom Moelv og Mjøsa, og at støyskjerming på veiskjæringen sikrer anbefalte støynivå. Virkninger for nærmiljø, attraktivitet og byutvikling er ikke vurdert nærmere. Vi etterlyser en vurdering av forlenget kulvert som avbøtende tiltak mot uheldige



virksomheter for de nærmeste boligområdene. Vi forutsetter også at det gjøres en vurdering av hvordan en forlenget kulvert kan bidra positivt til en god kobling mellom Moelv sentrum og Mjøsa.

Vi viser til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling pkt 6.7 og fremmer **innsigelse** til forslag om kort kulvert gjennom Puttenfeltet i alternativ 1.

Naturmangfold

Statsforvalteren har tidligere i planprosessen spilt inn at verneområdene langs traseene ikke skal berøres av vegutbyggingen. Videre må utfylling i Mjøsa unngås/begrenses så mye som mulig, og særlig i de viktige gruntvannsområdene. Så langt det er mulig må en også unngå negativ påvirkning på svært viktige naturtyper i traseen.

I høringsforslaget er det gjort en del endringer for å ta hensyn til naturverdiene, og ingen av verneområdene blir nå direkte berørt av tiltaket. Utfylling i Mjøsa er også redusert betraktelig, og blant annet unngår en nå utfylling i Paradisvika, som er et svært viktig gruntvannsområde for både fugl, fisk og andre vannlevende organismer. Ut fra naturmangfoldhensyn er det positivt at disse endringene er gjennomført, men vi ser at det fremdeles er en del konflikter knyttet til begge de foreslåtte alternativene, og da særlig til Alternativ 2.

Utfylling i Mjøsa

Både Alternativ 1 og 2 vil påvirke naturmangfoldet negativt. I henhold til konsekvensutredningen vil Alternativ 2 gi «betydelige miljøskader», mens Alternativ 1 medfører «noe miljøskader». For Alternativ 2 er det spesielt utfyllingen i Mjøsa som gir negativ påvirkning, både gjennom direkte arealbeslag, men også ved at utfyllingen splitter et viktig økosystem i to, herunder gyte- og oppvekst/næringsområde for fisk.

I konsekvensutredningen blir det trukket frem hvor viktig områder på Ringsakersiden av Mjøsa, fra Tjuvholmen i nord til Korgerstuguvika i sør, er for fisk og fugl. Området er trukket frem som regionalt viktig som vandringskorridor, og gyte- og oppvekstområde for fisk. Det er også et viktig næringsområde/funksjonsområde for en rekke rødlistede fugler.

Videre er det i konsekvensutredningen beskrevet at løsningen med utfylling og bru i Alternativ 2 vil føre til at Møkkvika i stor grad blir ødelagt. Vi ser også at det i konsekvensutredningen, under vurderingene av naturmangfoldloven §§ 8-12, blir trukket frem at den beste tekniske løsningen for naturmangfold ikke er valgt i Alternativ 2. Dette begrunnes med at det generelt anses som mest miljøforsvarlig å bruke støttemurer og lengre bruer for å unngå fyllinger og arealbeslag. Vår vurdering er derfor at § 12 i naturmangfoldloven ikke er oppfylt ved valg av Alternativ 2, da det ikke er benyttet kjente miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder ved planlegging av dette alternativet.

Vi kan heller ikke se at det tidligere har vært vurdert å sette Alternativ 2 opp på pilerer fremfor å fylle ut i Mjøsa, og da heller ikke hvilken kostnad eller konsekvenser et slikt tiltak vil få fremfor utfylling i Mjøsa. Vi viser til nærmere vurdering av utfyllingen under merknader fra fagområde vannforvaltning og forurensing.

Barriereeffekt

Begge planalternativene omfatter ny bru som krysser Mjøsa, og dermed det landskapsøkologiske funksjonsområde Nordre Mjøsa (delområde L1). I konsekvensutredningen har en vurdert hvordan vannområdet mellom/rundt bruene blir påvirket av de to ulike alternativene. Dette delområdet er et funksjonsområde for 20 fiskearter og er regionalt viktig for fugl – og vilttrekk. En må også regne med



at særlig Mjøsas strand- og kantsone brukes av et antall andre artsgrupper. Begge alternativene (1 og 2) vil krysse delområdet og gjøre beslag på arealer, og kan medføre at artene som skal krysse eller lever inntil disse arealene endrer atferd som følge av forstyrrelser fra trafikken i form av lys og lyd, vegbelysning m.m.

Barriereeffekten av Alternativ 2, vil etter vår vurdering være større enn Alternativ 1. Dette med bakgrunn i at en ved Alternativ 2 får to frittstående bruer med 800 meter mellomrom, mens en ved Alternativ 1 får to bruer inntil hverandre med kort avstand mellom. Vi mener at to bruer som er plassert med god avstand til hverandre vil skape flere hindringer som fugler og andre artsgrupper må passere/komme seg rundt, mens to bruer plassert tett på hverandre i større grad vil oppfattes som en sammenhengende hindring. I tillegg vil utfyllingen i Alternativ 2 utgjøre en vesentlig barriere tvers gjennom det tidligere omtalte gruntvannsområdet. Barriereeffektene er imidlertid ikke belyst verken i konsekvensutredningen eller i plandokumentene for øvrig.

Uavhengig av valg av alternativ 1 eller 2 må det utredes om lys- og lydreduserende tiltak av hensyn til arter både under og over vann, kan dempe de negative effektene av ny E6. Særlig er dette viktig for å minske barriereeffektene av ny bru over Mjøsa. Det bør samtidig vurderes tilsvarende tiltak på i alle fall deler av eksisterende bru, som avbøtende tiltak for dobbeltbarrieren som ny bru vil gi. Av hensyn til fuglelivet i gråor-heggeskogen i Svennesvollene naturreservat må ny E6 støydempes slik at lydpåvirkningen ikke øker sammenliknet med dagens trafikkstøy.

Vurdering av barriereeffektene ved ny bru, samt mulige avbøtende tiltak for å dempe de negative effektene (lys, lyd) er ikke inkludert i totalvurderingen av konsekvensene for naturmangfold, og må utredes for å få et helhetlig bilde av de negative konsekvensene i begge alternativer. Planforslaget kan være i konflikt med viktige økologiske funksjonsområder jf. T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*, pkt. 3.6 Naturmangfold. Vi har på denne bakgrunnen **innsigelse** til konsekvensutredningen for naturmangfold.

Tilbakemeldinger på ulike delområder

Moelv Brygge naturminne – Alternativ 1

Alternativ 1 kommer nært Moelv Brygge naturminne (ca. 30 meter unna). Tiltaket vil ikke ta beslag inn i naturminnet, men vil trolig føre til mer støy/innsyn inn i området for besøkende av området. Statsforvalteren vurderer at selv om tiltaket kan føre til økt støy i området, så vil det ikke påvirke geologien.

Riggområde – R3

Det er foreslått et riggområde (midlertidig) like nord for dagens Mjøsbru, på Moelvsiden. Dette riggområdet er planlagt svært nært Tjuvholmen som brukes som hekkeområde av flere rødlistede arter av fugl, og bør dermed vurderes flyttet, slik at en unngår unødige forstyrrelser på fuglelivet i anleggsperioden. Dersom det likevel ikke er mulig å finne annet egnet areal, må en unngå støyende aktivitet, særlig plutselige lyder som sprengninger etc. under hekkeperioden, dvs. fra mars/april - juli. Eventuelt kan støyskjerming av riggområdet løse dette. Dette må bindes opp gjennom planbestemmelser og videre i YM-plan.

Riggområde – R5 – Delområde Ø3 og Ø4

Det er i konsekvensutredningen vurdert at delområdet Ø3 – Moavika gruntvannsområder og delområde Ø4 – Myrstjerneblom, skal bli benyttet som rigg område for begge alternativene (1 og 2). Dette riggområdet ligger like sør for der Alternativ 2 vil gå i land på Gjøviksiden. I



konsekvensutredningen blir begge alternativene vurdert å få betydelig miljøskade på området, da det vil innebære oppføring av kaifront ut mot Mjøsa, som er et inngrep som vurderes å være vanskelig å tilbakeføre til nåværende tilstand, i tillegg legges det til grunn at anleggsarbeidet fører til permanent negativ påvirkning på arter knyttet til strandsonen, særlig bunndyrsamfunnet. Videre vil riggområde ta arealbeslag i en større del av leveområde til myrstjernebloms (VU) i området.

Ved valg av Alternativ 1 vil riggområdet bli liggende langt unna selve utbyggingstiltaket. Vi etterspør derfor en nærmere begrunnelse for at riggområde 5 må være plassert i dette området dersom Alternativ 1 skulle bli valgt.

Delområde N7 – Eriksrud gråor-heggskog - naturtype

Området består av en rest av gråor-heggskog med gulveis, og ble i 2005 kartlagt som en artsrik vegkant, da med en større utbredelse enn i dag. Området er påvirket av inngrep og tråkkslitasje, og ligger i strandsonen til Mjøsa. Begge alternativene (1 og 2) vil legge beslag på dette området og permanent endre arealet. Vi anser det som uheldig at rester av verdifull natur blir borte, men vurderer samtidig at området i dag allerede er sterkt påvirket, og ikke er av de viktigste naturverdiene vi har på strekningen.

Delområde N9 – Langset kalksjø – naturtype

Dette området omfatter en intakt, avsnørt del av Mjøsa som utgjør et tjern med høyt kalkinnhold. Selve avsnøringen stammer fra da E6 sist ble bygd. Det er registrert kransalger, blant annet piggkrans (NT) i vannet. Naturtypen er kategorisert som svært kalkrik undervannseng etter analyser av vannprøver som COWI har gjennomført. Dette er en rødlistet naturtype, men av svært lav lokalitetskvalitet. Området vil bli helt ødelagt ved gjennomføring av både Alternativ 1 og 2. Vi anser det som uheldig at rødlistede naturtyper blir ødelagt, men viser til at dammen er kunstig, at den er et resultat av forrige E6 utbygging, og at den i dag har lav lokalitetskvalitet.

Delområde Ø7 – Paradisvika gruntvannsområder – økologisk funksjonsområde

Paradisvika er et svært viktig økologisk funksjonsområde for fisk og rødlistede planter og fugler tilknyttet vann, og især et viktig område i sammenheng med Svennesvollene naturreservat. I de opprinnelige planene var det lagt opp til at store deler av Paradisvika skulle fylles ut og ødelegges. Dette har en gått vekk fra med hensyn til de store naturverdiene som finnes i området, og områdets betydning for en rekke arter. Alternativ 1 og 2 vil få noe påvirkning inn på dette området, da anleggsområde vil beslaglegge opptil 17 meter nordøst, ut i Mjøsas strandlinje. Dette vil kunne få betydning for frøbanker, næringssøk og gyting i det området som blir berørt. Det resterende delområdet vil ikke bli påvirket og dermed heller ikke miste noen funksjoner.

Vi vurderer det som positivt at en har klart å begrense påvirkningen på Paradisvika, og ser at det kan være utfordrende å unngå utfylling i Mjøsa i det hele. Vi vil likevel understreke at den totale belastningen på gruntvannsområdene i Mjøsa er svært stor, og at det er viktig å unngå ytterligere negativ påvirkning.

Delområde Ø9 – Arter unntatt offentligheten – økologisk funksjonsområde

Delområdet, og hvilke sensitive arter det er tale om, er ikke offentlig informasjon. Delområdet er anset som et økologisk funksjonsområde, og brukes trolig som yngleplass. Alternativ 1 og 2 vil kunne gi noe miljøskade på området, særlig i forbindelse med støy i anleggsfasen. For å begrense negativ påvirkning på den sensitive arten i anleggsfasen, ønsker vi at en unngår støyende arbeid i dette delområdet i perioden februar-juli.



Delområde Ø10 – Karplanter – økologisk funksjonsområde

Delområde utgjør et skogområde nord for Vismunda. Delområdet er delt på midten av E6 i dag, og innehar rødlistede arter slik som kåltistel (VU), skogsøtgras (VU) og huldregras (NT). I tillegg er området kartlagt som gråor-heggskog med B- verdi, og har stort potensiale for vedboende sopp. Delområdet vil bli sterkt forringet ved både Alternativ 1 og 2 da arealbeslaget i anleggsperioden omfatter halve delområdet. Vi anser det som uheldig at rødlistede arter og viktige naturtyper blir ødelagt i forbindelse med bygging av ny E6, men mener også det er viktig at en gjenbruker traseen som allerede går her fremfor å ta beslag i nye arealer. Siden delområdet ligger på begge sider av vegen, så er det ikke til å unngå at utbygging av en firefelts motorveg vil påvirke delområdet. Vi har derfor forståelse for at dette naturområdet vil bli forringet i forbindelse med utbyggingen, men oppfordrer til at en begrenser påvirkningen av området så langt det er mulig, og planlegger for det som er mulig av restaurering etter anleggsperioden.

Delområde L10 – Vismunda vassdrag – landskapsøkologisk funksjonsområde

Delområdet omfatter elva Vismunda som munner ut ved Svenesvollene naturreservat. Selve elva er et viktig gyte- og oppvekstområde for storaure, i tillegg er det registrert naturtyper langs vassdraget, slik som naturtypen åpen flomfastmark (NT) med moderat lokalitetskvalitet, samt to forekomster med gråor-heggskog vurdert som viktig (B). Det er også registrert rødlistede arter som ask (EN), alm (EN), skogsøtgras (VU) og kåltistel (VU) langsmed vassdraget. Det vil her gå en ny bru over vassdraget som vil ta mer av kantvegetasjonen for fundamentering og pilarer. Det går en bru her i dag, og tiltaket vil medføre en utvidelse av denne brua. Tiltaket vil medføre noe miljøskade, men vi vurderer at såfremt en kartlegger og merker rødlistede arter i terrenget i forkant av konstruksjonen (de rødlistede artene som kommer tett på) så kan en begrense påvirkningen på de rødlistede artene og naturtypen som er i kantvegetasjonen. Vi vil også påpeke at det må settes bestemmelse om at inngrep i kantsonen skal begrenses til det som er strengt tatt nødvendig.

Dette gjelder også planlagt riggområdet (R7) like ved elva som også trolig vil kunne ta beslag i vegetasjonskantsona.

Fremmede arter

Vi forutsetter videre at arbeidene generelt, og særlig i Vismunda, ikke medfører videre spredning av fremmede arter i området. Særlig må vi nevne Biri som må betraktes som en svært mangfoldig lokalitet hva gjelder fremmede arter fylket. Vi gjør spesielt oppmerksom på at det oppstrøms E6 brua langs Vismunda er det etablert både legepestrot og parkslirekne. Begge artene spres effektivt ved for eksempel forflytting av jord med rotfragmenter. Parkslirekneforekomsten langs Vismunda skal være bekjempet, mens de store forekomstene av legepestrot sprer seg stadig inn i Svenesvollene naturreservat som er en svært utsatt naturtype for denne arten. Det samme gjelder kjempespringfrø, som har store forekomster overalt på Biri. Vi forutsetter at anleggsarbeidene inntil Svenesvollene naturreservat ikke medfører ytterligere arbeid med bekjempelse av fremmede arter som utføres av forvaltningen. Slik som fagrapport for naturmangfold konkluderer, må det lages en egen tiltaksplan for håndtering av fremmede arter i anleggsperioden.

Vilttrekket

Ny E6 vil medføre større barriereeffekt for vilttrekket, hvor da begge alternativene vil medføre påvirkning. På Moelvsiden vil delområde L6 – Moelv vilttrekk i større grad bli påvirket av Alternativ 2 enn Alternativ 1 med tanke på økt barriereeffekt. Vi vurderer det som viktig at en fokuserer på tilstrekkelig med trekkmuligheter for viltet på begge sider av Mjøsa, og at også den trivielle naturen blir ivarettatt, og ikke kun den truede naturen.

Tursti på fylling på østsiden av E6



Det er i planforslaget lagt opp til at det ikke skal etableres turveg på fylling i Paradisvika og kryssing av Kremmerodden naturminne, av hensyn til naturmangfoldet. Isteden vil turvegen gå langs ny støyvoll på vestsiden av E6, og kobles på ved gang-sykkelsystem langs Fautmobakken og videre over til østsiden av E6. Statsforvalteren anser det som positivt at turstien heller blir lagt på støyvollen, og støtter dette forslaget av hensyn til naturmangfoldet.

Sammenligning av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Vi vurderer det som vanskelig å skulle sette de ikke-prissatte konsekvensene opp mot de prissatte konsekvensene, da de i utgangspunktet ikke kan sammenlignes. Videre undrer vi oss over vektleggingen av de ulike hensynene i valget av utbyggingsalternativ. Det går frem av planbeskrivelsen at «... avstanden mellom alternativene i netto nytte er større enn avstanden mellom noe og middels negativ konsekvens, derfor er alternativ 2 vurdert som det beste utbyggingsalternativet samlet sett». Vi er ikke enige i denne vurderingen, og viser blant annet til at en ved å velge Alternativ 2 blant annet vil ødelegge hele Møkkvika og ta i bruk nye og til dels uberørte områder for utbygging. Disse effektene vil en ikke få ved å velge Alternativ 1, og vi mener dette kommer for dårlig frem i totalvurderingen.

Vi er også uenige i flere av de vurderingene som er gjort i konsekvensutredningen for naturmangfold, for eksempel konklusjonen om alt Alternativ 2 vil gi en forbedring for hekkeområdene ved Tjuvholmen. Denne konklusjonen er imidlertid kun gjort med bakgrunn i støyvurderinger, og har for eksempel ikke inkludert eventuelle negative barriereeffekter av å ha to bruer lengre fra hverandre. Selv om støy er en viktig faktor i helhetsbildet, er de negative effektene her ikke vurdert opp mot eventuelle barriereeffekter av å ha to bruer langt fra hverandre. Det er fullt mulig å iverksette støyskjermingstiltak ved valg av Alternativ 1, og dette burde også være en del av vurderingen.

Planbestemmelser

Vi har i oppstartsfasen spilt inn behov for utredning av flere temaer, blant annet støy og avrenning i planprosessen, spesielt inn mot naturvernområder. Det er i planbestemmelsene beskrevet at det skal utarbeides en «*Plan for miljøoppfølging*» for prosjekteringsfase, bygg- og anleggsfase og driftsfase. Denne planen skal beskrive avbøtende tiltak for å unngå, begrense, istandsette og evt. kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn i bygge- og driftsfasen. Temaer som skal være inkludert i planen er blant annet; forurensing av luft, grunn og vann, støy og vibrasjoner, lysforurensing, naturmangfold, kulturminner, naturressurser, klimagassutslipp, friluftsliv og 3. part.

Vi understreker at vi ønsker å bli involvert i arbeidet med plan for miljøoppfølging, og da som et minimum bli informert om hvilke tiltak og planer en tenker å gjennomføre for å sikre de ulike temaene som gjelder ivaretagelse av naturverdier.

Det er lagt inn planbestemmelser som vil være med å sikre naturverdiene under utarbeidelse av ny E6, men vi ber om at følgende bestemmelser også tas inn:

Støy

I planbestemmelsen for Gjøvik kommune er det under kapittel § 2.3 Miljøkvalitet (pbl. § 12-7 nr. 3) - §2.3.4 «*Støy i naturreservat/naturområder*» beskrevet at: «*I perioden 1. mars til 31. mai skal det ikke drives anleggsvirksomhet som bidrar til å øke totalt støynivå med mer enn 2 dB (tidsmidlet nivå) i forhold til dagens situasjon på Eriksrudberget, Svenesvollene og Paradisvika*».



Perioden for når det ikke skal drives anleggsvirksomhet som bidrar til å øke totalt støynivå må utvides til å gjelde fra 1. februar til 31. juli. Det må også settes en maksimumsgrense for støynivå. Det er ikke tilstrekkelig med et tidsmidlet nivå. Det er særlig viktig at det ikke gjøres arbeid som sprengning, pigging eller andre hendelser som kan forstyrre i denne perioden ved Eriksrudberget.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til at støy inn i naturreservat ikke er tilstrekkelig sikret. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis* – pkt. 3.6 Naturmangfold

- Truede arter (CR-Kritisk truet, EN-Sterkt truet og VU-Sårbar) og deres leveområder, jf. gjeldende Norsk rødliste for arter.

Avrenning

Under temaet avrenning er det nødvendig med en bestemmelse som ivaretar Svennesvollene naturreservat. Vi ber om at under § 2.3.6; at følgende bestemmelse settes inn: «*Svennesvollene naturreservat skal skjermes fra avrenning som kan påvirke verneverdiene negativt*». Dagens ledninger for overvann under E6 kan ikke forlenges inn til grensen av naturreservatet uten at dette vannet blir renset. Det må ikke gjennomføres plastring av utløp for overvann som går inn i Svennesvollene naturreservat.

Lys- og lydreduserende tiltak – ny og gammel Mjøsbru

For områdene som kommer tett på ny E6 og ny bru, er det viktig at det i bestemmelsene er satt krav om lys- og lydskjerming, da vegen går rett inntil Mjøsa og andre arealer som er viktig for flere arter, slik som Svennesvollene naturreservat og skogområdene rundt.

Minimum bør det være en bestemmelse om at «*Gruntområder i Mjøsa skal skjermes fra trafikklys og vegbelysning*». Bedre lysskjerming kan ivaretas ved blant annet valg av riktig lampe og ved at lyset ikke trenger å stå på hele sommeren.

Det bør settes inn en konkret bestemmelse om at bru og vegstrekning med nærføring til vann må utføres på en slik måte at det ikke påvirker fugl, fisk og andre organismer negativt. Det må settes i verk lys- og lydreduserende tiltak som ivaretar dyrelivet og ikke medfører økt forstyrrelser.

Den eksisterende Mjøsbrua skulle i utgangspunktet rives, i henhold til kommunedelplanen, i forbindelse med utbygging av ny Mjøsbru, men dette har en gått vekk ifra. Vi understreker at det er viktig at en ser på utformingen av den gamle brua når den nye E6-en blir bygd, og hvilke tilpasninger en kan gjøre med konstruksjonen i form av lyssetting og lydreduserende tiltak for å begrense påvirkningen på dyrelivet i og rundt Mjøsa.

Det er viktig det blir utredet hvilken påvirkning lyssetting kan få på dyr- og fuglelivet langsmed E6-en, og hvordan en kan tilpasse utformingen av planen for å ivareta naturverdiene.

Vannforvaltning og forurensing

Moelva

I alternativ 1 skal ny Brennerivika bru bygges like vest for dagens bru. Tiltaket medfører økt skyggelegging av elva der ny bru krysser, utfylling ut mot elvekanten i utløpet av Moelva, og erosjonssikring av brupilarer og -landkar. Det skal ikke etableres permanente fundamenter eller pilarer i vannstrengen. I bestemmelsene står det at anleggsarbeider som medfører direkte berøring av vannstrengen i Moelva som hovedregel bare skal skje i perioden 15. juni- 15. september.



E6 krysser Moelva nede ved utløpet til Mjøsa, og strekningen fram til og under E6 fungerer hovedsakelig som en vandringsveg til gyteområder lengre opp. Statsforvalteren mener derfor at å overholde overnevnte tidsperiode er av mindre betydning, og at det heller burde unngås inngrep og påvirkning i oppgangstida til ørret (sept-okt) og harr (mai-juni). Når det kommer til lyssetting under brua, kan lys ha en viss barrierewirkning på fiskevandring og øke faren for predasjon. Vi anbefaler at det sees på løsninger som skjermer vannstrengen for belysning i mest mulig grad, og at man unngår direkte opplysning av vannoverflaten.

Fiskevandring, naturlig variasjon i substrat og vannhastighet, og ivaretagelse og reetablering av kantvegetasjon er sikret i bestemmelsene. Vi anbefaler at det presiseres i bestemmelse 3.5.2 at fiskevandring skal opprettholdes både i anleggsfasen og i driftsfasen.

Vismunda

Ved Vismunda er alternativ 1 og 2 like, med bygging av ny bru. Fundamenter eller pilarer kommer til å medføre arealbeslag i kantsonen, og områdene under brua får endrede lysforhold. Det skal ikke etableres permanente fundamenter eller pilarer i vannstrengen, med unntak av reetablering og forlenging av eksisterende flommur i utløpet. I bestemmelsene står det at anleggsarbeider som medfører direkte berøring av vannstrengen i Vismunda bare skal skje i perioden 15. juni - 15. september. E6 krysser Vismunda nede ved utløpet til Mjøsa, og strekningen fram til og under E6 fungerer hovedsakelig som en vandringsvei til gyteområder lengre opp. Statsforvalteren mener derfor at å overholde overnevnte tidsperiode er av mindre betydning, og at det heller burde unngås inngrep og påvirkning i oppgangstida til ørret (sept-okt) og harr (mai-juni). Når det kommer til lyssetting under brua, kan lys ha en viss barrierewirkning på fiskevandring og øke faren for predasjon. Vi anbefaler at det sees på løsninger som skjermer vannstrengen for belysning i mest mulig grad, og at man unngår direkte opplysning av vannoverflaten. Fiskevandring, naturlig variasjon i substrat og vannhastighet, og ivaretagelse og reetablering av kantvegetasjon er sikret i bestemmelsene. Vi mener det burde vært presisert i bestemmelse 2.5.2 at fiskevandring skal opprettholdes både i anleggsfasen og i driftsfasen.

Skulhuselva

Begge alternativene unngår permanente inngrep i Skulhuselva, men innebærer et riggområde like nord for elvas utløp. Riggområdet for bruarbeider gjør arealbeslag i den øvre del av kantsonen til elva. Det er viktig at det beholdes en buffer bestående av kantvegetasjon mellom riggområdet og elva. Den permanente påvirkningen på kantsonen vurderes ellers som liten, da bestemmelsene sikrer ivaretagelse og reetablering av kantvegetasjon.

Mjøsa på Ringsakersida

I alternativ 2 er tilløpet for ny Mjøsbru planlagt med fylling i Mjøsa på ca. 200 meter. Estimert på mudring og masseutskifting er 50 000 m³, og på utfylling 70 000 m³. Det store gruntområdet nord og sør for Brennerivika rundt Moelvas utløp utmerket seg ved el-fiske med flest antall fiskearter og de største andelene av totalfangsten i hele planområdet. Området blir beskrevet som relativt stort og sammenhengende, og regionalt viktig som vandringskorridor og gyte- og oppvekstområder for fisk. Fyllingen vil gjøre et stort arealbeslag i grunne, vegetasjonsrike områder som er viktige nærings- og gyteområder for fisk, og splitte opp et økologisk viktig funksjonsområde. Tilløpsfyllingen medfører også at deler av kanalene på Moelvas elvevifte avskjæres. Det blir nødvendig å erosjonssikre fyllingen og sjøbunnen nord og vest for fyllingen, og det anses nødvendig å mudre en del av skråningen vest for tilløpsfyllingen for å avlaste og sikre stabilitet etter kravene. Dette



mudringsområdet må opprettholdes gjennom bruas levetid. Konsekvensen av tiltaket er satt til betydelig miljøskade for delområdet.

Statsforvalteren er svært bekymret for konsekvensene av en slik utfylling i gruntområdet. Dette er både ut fra kunnskapen vi har om området verdi for fisk, men også ut fra det vi ikke vet. Mjøsas strandsoner er viktig for flere av fiskeartene som lever i Mjøsa, og variasjonen man finner i strandnære områder skaper ulike habitat og funksjonsområder som av de ulike artene brukes til både gyting, oppvekst og næringssøk. Undersøkelsene viser at strandsona på strekningen utgjør et viktig habitat for flere fiskearter, og at summen av tilgjengelige og varierte habitater er viktig å ivareta. Spesielt er viker og gruntvannsområder avgjørende, samt utløpsområdene til elver og bekker. Samtidig har vi ikke god nok kunnskap om bevegelsesmønsteret til fisk langs med strandsona i slike områder, og hvordan en fylling ut mot dypere partier kan virke som en barriere og endre vandringsmønster og bruk til ulike tider av året. Påvirkning på strømningsforhold og sedimentasjon kan også endre egenskapene til det som er igjen av gruntområdet på begge sider, samtidig som det vil være et permanent behov for mudring. Det er også ukjent om fyllingen kan påvirke gytevandring av storørret opp i Moelva.

Ett av miljømålene for prosjektet er å opprettholde vassdragenes verdi som gyteområde for fisk, leveområder for elvemusling eller andre ferskvannsorganismer. Vi mener dette blir svært vanskelig å oppnå med en slik tilløpsfylling for ny Mjøsbru.

Også i et forurensningsperspektiv er denne delen av tiltaket problematisk. Masseutskiftning og utfylling av denne størrelsesordenen vil kunne føre til vesentlig forurensing gjennom bl.a. spredning av partikler og potensielt forurensede sedimenter, samt utfordrende massehåndtering. I tillegg vil det være behov for vedlikeholdsmudring gjennom bruas levetid. Dette medfører videre en fare for forurensing ved hvert tilfelle av mudring og behov for håndtering av muddermassene. Generelt synes vi behovet for vedlikeholdsmudring og de potensielle miljøpåvirkningene og kostnadene knyttet til dette er for dårlig belyst. Vedlikeholdsmudringen vil også kunne kreve tillatelse etter forurensningsloven i tillegg til tillatelse til fysiske tiltak i vassdrag.

Den samlede belastningen på Mjøsa sine gruntområder er allerede i dag svært høy. I tillegg til det som historisk er nedbygd, har store infrastruktur- og byggeprosjekter de siste årene bidratt med ytterligere beslag i strandnære områder. Statsforvalteren kjenner ikke til at det har blitt gjort en beregning av hvor stor andel av grunne og strandnære områder som har blitt nedbygd totalt og spesielt de senere årene. Det er problematisk at det foregår en bit for bit-nedbygging i hvert enkelt prosjekt uten at den samlede belastningen vurderes av tiltakshaver. I planbeskrivelsen fremgår det at fylling og redusert brulengde bidrar til reduserte kostnader og CO₂-utslipp, samt mer fleksibel veggeometri. I kommunedelplanen er det lagt til grunn at ny Mjøsbru skal fortsette inn på land uten fylling i Mjøsa, og alternativvurderingen viser hvilke alternativer som er vurdert for landingspunkt på Ringsaker-sida. Vi savner imidlertid at planen utreder et alternativ uten fylling og synliggjør både konsekvenser og kostnader av dette, samt hvordan beregningen av netto nytte da hadde vært mellom alternativ 1 og 2.

Med bakgrunn i rundskriv T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis* – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til utfyllingen i Mjøsa ved Moelv fordi det kommer i konflikt med viktige økologiske funksjonsområder for fisk. 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.



Mjøsa på Gjøviksida

Sør for Kremmerodden

Både i alternativ 1 og 2 skal nordgående kjøreretning legges delvis på fylling ut i Mjøsa frem til Kremmerodden. Dette bla. for å unngå større utfyllinger i Paradisvika. Estimert på mudring og masseutskifting er 50 000 m³, og på utfylling 120 000 m³. Vi mener det er positivt at utfyllingen kommer her istedenfor i Paradisvika, som nest etter områdene sør og nord for Brennerivika utmerket seg ved el-fiske med flest antall fiskearter og de største andelene av totalfangsten i hele planområdet. Dette viser at Paradisvika har en viktig funksjon for flere fiskearter, og et område som derfor bør skjermes for større inngrep. Forundersøkelsene til COWI inkluderer ikke el-fiske på strekningen sør for Kremmerodden, men det påpekes at det meste av strekningen er vegfylling. E6 går allerede tett på Mjøsa i dag, og dagens strandsone er homogen og uten noe særlig kantvegetasjon. Vi mener det her er et potensiale for forbedring, og at det må reetableres en strandsone med større grad av variasjon.

Generelt om utfylling i Mjøsa

Det er i tillegg til strekningen sør for Kremmerodden lagt opp til flere utfyllinger i Mjøsa, avhengig av hvilket alternativ man velger. I alternativ 2 vil det være nødvendig med en mindre utfylling på nordsiden av Skulhusodden, i forbindelse med ilandføring av ny Mjøsbru. Begge alternativer medfører utfylling ved Sandvoll, men i betydelig større grad ved alternativ 1, siden ny Mjøsbru kommer i land her. Det er også i begge alternativer nødvendig med en mindre utfylling i Paradisvika, hvor også anleggsområdet beslaglegger opptil 17 meter ut i Mjøsas strandlinje.

Mjøsas strandsone er viktig for flere av fiskeartene som lever i Mjøsa, og variasjonen man finner i strandnære områder skaper ulike habitat og funksjonsområder som av de ulike artene brukes til både gyting, oppvekst og næringssøk. Undersøkelsene viser at strandsona på strekningen utgjør et viktig habitat for flere fiskearter, og at summen av tilgjengelige og varierte habitater er viktig å ivareta. Spesielt er viker og gruntvannsområder avgjørende, samt utløpsområdene til elver og bekker. Det er svært viktig å få til en god reetablering, der funksjonene for fisk og andre ferskvannsorganismer ivaretas.

Statsforvalteren er opptatt av at det sikres en utforming av strandsonen bestående av små viker, odder og buktninger. 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. Oppbygging av fyllinger og etablering av strandsone vil hovedsakelig skje med sprengstein. I bestemmelsene står det at strandsonen rundt Mjøsa skal tilbakeføres og utformes med en naturlig strandsone og revegeteres. For områdene o_VAA2 (alle utfyllingsområdene) skal naturlig substrat tas av og legges til side, for deretter å legges tilbake over fyllmasser. På dette nivået i planleggingen er det viktig at det er satt av tilstrekkelig areal for å reetablere en variert og naturlig strandsone med innsjøbunn, og å finne ut av om det basert på dybde- og grunnforhold er praktisk mulig å gjennomføre slike tiltak. Plandokumentene inneholder ikke dybdekart for de berørte områdene, og vi synes det er vanskelig å se at det gjort konkrete vurderinger av praktisk gjennomførbarhet. Som eksempel har eksisterende vegfylling allerede beslaglagt grunne områder sør for Kremmerodden, og planlagt utfylling strekker seg et godt stykke ut i Mjøsa. Er dybde- og grunnforholdene slik at en variert og naturlig strandsone og innsjøbunn faktisk kan etableres?

Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer derfor Statsforvalteren **innsigelse** til manglende kunnskapsgrunnlag. Innsigelsen 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.



Anleggsperiode for ny Mjøsbru

Miljøriskovurderingen viser at det er særlig høy risiko knyttet til skade på undervannsmiljø som følge av undervannsstøy. Vi er kjent med at det er gjort et arbeid knyttet til dette i forbindelse med prøvepelingsprosjektet for ny Mjøsbru. Sluttrapporten fra dette arbeidet er ikke ferdigstilt og dermed ikke en del av høringsgrunnlaget for reguleringsplanen. Det hadde vært en fordel om dette materiale var inkludert, men det er ikke kritisk da krav knyttet til denne problemstillingen kan settes i vedtak etter relevante særlovverk.

Massehåndtering vil være en av de store utfordringene knyttet til anleggsgjennomføringen av ny E6 Moelv-Roterud. Det er bra at områder tiltenkt både midlertidige masselager og områder for permanent disponering avsettes i reguleringsplanen. Overskuddsmasser er som hovedregel å anse som næringsavfall, jf. forurensningsloven §§ 27 første ledd og 27a annet ledd. Ifølge forurensningsloven § 32 første ledd skal næringsavfall leveres til lovlig avfallsanlegg eller gjenvinnes. Det regnes som gjenvinning dersom massene erstatter materialer som ellers ville bli blitt brukt til formålet. I saker der det ikke er aktuelt å gjenvinne massene, kan Miljødirektoratet i medhold av § 32 annet ledd i særlige tilfeller gi unntak fra regelen i § 32 første ledd. Dette omtales ofte som samtykke til «annen disponering». Annen disponering av rene jord- og steinmasser kan generelt skje i tråd med Miljødirektoratets veiledning. For mer informasjon knyttet til håndtering av rene overskuddsmasser [se våre nettsider](#).

Overvåkning av miljøtilstand

Planbestemmelsene sikrer at miljøtilstanden i berørte vannforekomster skal overvåkes før anleggsstart, gjennom anleggsfasen og etter at ny E6 er tatt i bruk. Statsforvalteren mener dette er viktig for å få en oversikt over påvirkning og utvikling, og for å følge opp ett av miljømålet for naturmangfold som sier at økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal ikke forringes i permanent situasjon sammenlignet med dagens tilstand.

Jordvern

Begge planalternativene medfører en betydelig økning i beslag av fulldyrka jord sammenlignet med vedtatt kommunedelplan. For kommunedelplanen er beslag av dyrka jord beregnet til 80 daa. Alternativ 1 og alternativ 2 gir hhv. beslag av 123 og 107 daa dyrka jord.

Planforslaget får begrenset virkning for fulldyrka jord i Ringsaker. Noe dyrka jord i tilgrensende områder til E6 vil få redusert verdi på grunn av at dette blir liggende som restareal inneklemt av områder regulert til utbygging. På Gjøviksida vil utbygging av ny E6 medføre store beslag av dyrka jord. Økningen i beslag i forhold til vedtatt kommunedelplan skyldes for en stor del at sørgående trase flyttes mot vest og at kryssene legges lenger inn på land. Nordgående trase skal beholdes i dagens E6-trase. Forskyving av veitraseen mot vest i forhold til kommunedelplanen gir mindre utfylling i Mjøsa, men dermed større beslag av dyrka jord.

Reguleringsplanen (begge alternativ) legger til rette for en betydelig økning i beslag av dyrka jord sammenlignet med vedtatt kommunedelplan. Statsforvalteren finner at begge planalternativ legger til rette for en utbygging som er i strid med *Nasjonal jordvernstrategi* og nasjonale målsettinger om reduksjon av omdisponeringen av dyrka jord.

Statsforvalteren viser til revidert Nasjonal jordvernstrategi av 2023, hvor det er fastsatt mål om at den årlige omdisponeringa av dyrka jord skal være mindre enn 2000 daa per år. For å nå dette målet forventes det at kommunene legger seg på en tøffere linje når det gjelder spørsmål om



omdisponering av jordbruksarealer. I de tilfeller der en omdisponering viser seg å være nødvendig, forutsettes det en effektiv arealbruk og en høy grad av utnytting. Kommunenes ansvar for å bidra til å nå jordvernmålet ble ytterligere presisert i felles brev til kommunene fra LMD og KDD, 29.01.2024: [Kommunane må auka innsatsen for å ta vare på matjorda.](#)

Store deler av det dyrka arealet som beslaglegges er regulert til *annen veigrunn*. Dette gjelder spesielt strekningen mellom Fremstadodden og Kremmerodden og ved kryss mellom rv4 og E6. Det går ikke fram av planbeskrivelsen hva som er bakgrunnen for omfanget. I henhold til planbestemmelsene skal arealene tilpasses eksisterende terreng. Vi savner en vurdering av om dette er areal som kan utformes slik at det kan tilbakeføres til landbruk etter endt anleggsperiode.

Avbøtende tiltak

Det er innarbeidet krav knyttet til håndtering av matjord i planbestemmelsene:

§2.3.1 Naturressurser inngår som tema i Plan for miljøoppfølging

§2.3.10 Rigg- og marksikringsplan skal omfatte areal for avtaking og oppbevaring av matjord som skal gjenbrukes

§ 253 Krav om matjordplan som skal legges til grunn for detaljprosjektering

Det er utarbeidet en matjordplan som skal legges til grunn ved detaljprosjektering av veianlegget. Denne gir føringer for omdisponering av matjord og beskriver avbøtende tiltak som jordflytting, gjenbruk og nydyrking. Matjordplanen gir en god beskrivelse av jordressurser innenfor og inntil planområdet. Det er gjennomført befaringer, utført graveprøver og tatt jordprøver på alle berørte landbrukseiendommer. Areal som er aktuelle for jordforbedring, og areal med dyrkbar jord er kartlagt. Beskrivelse av jordflytting og håndtering av matjord er detaljert, og er basert på NIBIOs prinsipper for jordflytting.

Matjordplanen gir et godt grunnlag for å ta vare på matjord som blir berørt av veiprojektet. Statsforvalteren vil spesielt framheve at det er avgjørende at matjordplanen blir brukt aktivt i detaljprosjekteringsfase, og er godt kjent for gjennomførende entreprenør. Dette for å sikre at potensialet for gjenbruk av matjord utnyttes så godt som mulig.

Det er dessverre ikke noen foreliggende avtale/mulighet for nydyrking. Ved utarbeiding av reguleringsplan har beslag av dyrka jord økt sammenlignet med kommunedelplanen. På strekningene nord for Roterud har det vært samme utvikling. Dette må endres og arealbeslaget må ned mot det som er vedtatt i KDP alternativet. Noe av omdisponeringen kan eventuelt erstattes med nydyrking forutsatt at dette gir en arrondering med akseptable løsninger for de som mister dyrka mark.

Det er også vesentlige arealer som skal omdisponeres midlertidig. Alternativ 2 har for Gjøvik og Ringsaker et midlertidig beslag på 110 dekar dyrka mark. Midlertidig omdisponering kan medføre varig tap av jord og dette må også ses nærmere på for å redusere midlertidig beslag av dyrka mark.

Statsforvalteren ser positivt på de avbøtende tiltak som er innarbeidet i planbestemmelsene. Plankartet er imidlertid etter vår vurdering for romslig, med store areal regulert til annet veiformål. Her mener vi at forslagstiller burde gjort en konkret vurdering av hvordan den nye veitraseen kan plasseres for å unngå mest mulig dyrka jord. Dette ville gitt en større forutsigbarhet, og bidratt til mer effektiv arealbruk. Areal regulert til annet veiformål ser svært omfattende ut. Det burde vært stilt krav til utforming av disse med tanke på tilbakeføring til landbruk.



Statsforvalteren viser til Nasjonal jordvernstrategi og fremmer **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsen gjelder manglende tilpassing av veiltaket for å redusere beslaget av dyrka jord på strekningen mellom Skulhusodden og Kremmerodden uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt.

Barn og unge og friluftsliv

Plandokumentene gir god oversikt over bruken av areal i tilknytning til ny E6. Konsekvensutredning for friluftsliv og by- og bygdeliv er supplert med en fagrapport for nærmiljø. Her er blant annet barnetråkkregistreringer for Biri og Moelv lagt til grunn. Rapporten beskriver boligområder/bomiljø i nærheten av E6. Arealbeslag og støy er sentrale vurderingspunkt.

Konsekvensutredningen konkluderer med at konfliktnivået for fagtema friluftsliv er lite. Den negative påvirkningen består av mindre arealbeslag, endret lydbylde og redusert attraktivitet og bruk.

Statsforvalteren er ikke enig i konklusjonen i konsekvensutredningen om at det er et *lite konfliktnivå* og at friluftsliv i stor grad vil kunne utøves på lik måte som i dag. Utbygging av firefelts E6 med økt hastighet vil ha stor innvirkning på kvaliteten på nærliggende friluftsområder, med arealbeslag, økt miljøbelastning med støy og luftforurensing, barrierevirkning, som bidrar til redusert attraktivitet. Vi stiller også spørsmål ved metodikken som er brukt. Blant annet er avbøtende tiltak vurdert som en *positiv virkning* av tiltaket, og ikke som grep som skal kompensere for det som faktisk er negative virkninger.

Vi mener at det bør legges inn mer støyskjerming mot friluftsområder langs Mjøsa. Veianlegget går forbi/langs viktige friluftsområder langs Mjøsa.

1. På Biri legger planforslaget opp til å fjerne en undergang under E6 som gir dårligere forbindelse ut mot friluftsområder på utsiden av E6.
2. Turveien fra Kremmerodden til friluftsområdene utenfor travbanen er lagt på vestsiden av E6. Dette gir en dårligere forbindelse til friluftsområdene. Det må lages en bedre forbindelse som kobler turveien fra Kremmerodden til turområde ved båthavna. Det må ses på mulighet for undergang/overgang eventuelt også forbedring av adkomst fra rundkjøringen i krysset og ned til båthavna.
3. Rett sør for Kremmerodden legges E6 på fylling ut i Mjøsa. Dette gir en større innvirkning av støy på friluftsområdet. Dette må skjermes. Både for støy og for visuell forurensning ved at veien kommer tettere inn på friluftsområdet. Friluftsområdet blir i mer støyutsatt og det må innarbeides støyskjerming i planforslaget.
4. Kremmerodden – Skulhusodden
Det må opparbeides turvei fra ny Mjøsbru og opp til Kremmerodden. På denne strekningen må det også ses på støyskjerming av områder som kan bli viktige for friluftsliv som følge av sin størrelse og plassering. Turvei ligger inne i vedtatt kommunedelplan.
5. Båthavn ved gamle Biri bruk er et bra forslag med avsettinga av grønnstruktur. Det må gjennom utbyggingsprosessen sikres at dette området blir kommunalt eid.
6. Støyskjerming langs E6 ved Moelv, i begge alternativ, vil redusere støybelastningen i båthavn og på badeplasser. Her bør en vurdere å forlenge støyskjerming ut på ny Mjøsbru for å bedre kvaliteten på friluftsområdene langs Mjøsa.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til at hensynet til friluftsliv ikke er ivaretatt i planforslaget. Innsigelsesgrunnlaget er Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.10 Friluftsliv:



- Områder verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013.
- Andre områder som er vurdert til å ha nasjonal eller viktig regional betydning som friluftslivsområde

og punkt 3.11 i samme rundskriv om vassdrag:

- Ikke har tatt særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag

Støy

Begge reguleringsplanalternativene gir økt støybelastning i forhold til dagens E6. For å redusere støy er det regulert inn støyskjermer/støyvoll langs E6 i Moelv og forbi Biri, hvor det ligger tettest med boliger. For støyutsatt bebyggelse som ikke skjermes tilstrekkelig er det stilt krav om lokal skjerming. Dette omfatter ca. 250 adressepunkt.

Valg av en kortere Moelvtunnel i alternativ 1 medfører betydelig større støybelastning på omkringliggende areal, boliger og friluftsområder, på strekningen Moelvkrysset – Mjøsbrua. Skjermingstiltakene reduserer støybelastningen, men man oppnår ikke en forbedring i forhold til 0-alternativet. Støyskjerm gir en redusert støybelastning i Brennerivika sammenlignet med dagens situasjon.

Alternativ 2 gir en betydelig reduksjon av støy fra dagens E6, og dermed en forbedret situasjon for boligbebyggelse sør for Moelvtunnelen. Det er knyttet usikkerhet til framtidig trafikkmengde på Kastbakkvegen/dagens E6 etter at sykehuset er bygd, og derfor ikke gjort beregninger av framtidig støy langs denne etter etablering av sykehus. Det er lagt inn støyskjermer ut på fyllinga i Møkkvika, men alternativet gir allikevel en betydelig økt støybelastning på friluftsområdene. Det gjelder særlig Møkkvika og Sanda badeplass og Moelv småbåthavn.

På Gjøviksida gir alternativ 2 økt støybelastning for spredt boligbebyggelse ved Skulhusodden. Nord for Fremstadodden er alternativene like, og begge gir økt støybelastning for spredt boligbebyggelse. For boligområdene på Biri vil støyskjerm på ny E6 bidra til redusert støy sammenlignet med dagens situasjon. Det er foreslått støyskjerm mot Svenesvollene naturreservat.

Skulhusberget skal sprenges bort og massene skal brukes i veianlegget. Produksjonsanlegg for knusing og sortering av stein er lagt inn som bestemmelsesområde i LNFR i alternativ 1, og ligger innenfor annet veiformål i alternativ 2. Støy fra produksjonsanlegget er ikke vurdert i støyutredningen. Statsforvalteren **forutsetter** at etablering og drift av produksjonsanlegg for knusing og sortering av stein skjer i tråd med forurensingsforskriftens kap. 30.

Støy i anleggsfase og fra midlertidige anleggsområder er ikke konkret vurdert. Her blir det henvist til at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 skal legges til grunn. Avbøtende tiltak er vurdert. I planbestemmelsene er det stilt krav om varsling, og arbeid som medfører impulslyd skal ikke utføres på natt.

Statsforvalteren mener at det er *svært uheldig* at det er lagt opp til en kort kulvert til erstatning for Moelvtunnelen i alternativ 1. Dette gir en forverring av støysituasjonen i området, og gir en svært uheldig barrierevirkning mellom Moelv sentrum og Mjøsa. Vi **forutsetter** at kulverten forlenges, og at dette innarbeides i alternativ 1. Se våre vurderinger og innsigelse under delkapittel Samordnet areal og transportplanlegging.



Hvordan ivaretas hensynet til støy i plankart og bestemmelse:

På strekningen forbi Moelv og Biri er støyskjermer vist i plankart. Planbestemmelsene henviser til de krav som ligger i Fagrapport støy når det gjelder høyder, bredder og utforming av støyskjermer, § 2.3.3.

For støyfølsom bebyggelse der skjermingstiltak langs veitraseen ikke gir tilfredsstillende støynivå skal det tilbys skjerming av uteareal, tiltak for å sikre stille side og fasadetiltak for å oppnå tilfredsstillende innendørs støynivå. Konkrete krav til lokale tiltak er innarbeidet i planbestemmelse § 2.3.3.

Rekkefølgebestemmelser stiller krav om at støytiltak skal være gjennomført før ny E6 tas i bruk. Lokale støyreducerende tiltak skal etableres senest 2 år etter at ny E6 er tatt i bruk. I støyutredningen er det imidlertid anbefalt at lokale støytiltak etableres før eller tidlig i anleggsperioden slik at tiltakene også gir effekt mot anleggsstøy.

I henhold til støyretningslinjen kapittel 5.2.4 om samferdselsanlegg bør det tas inn rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige avbøtende tiltak er etablert før anlegget tas i bruk. Dette er bare delvis sikret i bestemmelsene gjennom at lokale tiltak skal gjennomføres innen 2 år etter at anlegget er tatt i bruk. Dette vil omfatte ca. 250 boliger og Statsforvalteren mener dette er et vesentlig avvik fra støyretningslinjen.

Det er også lagt opp til at for de boliger som hvor det skal gjøres avbøtende tiltak kan støyklasse D aksepteres. Dette er en økning i 5 dB fra lydklasse C. Mange er plaget ved lydklasse D. Det bør gjøres nærmere rede for i hvilke tilfeller dette kan aksepteres og at dette kun unntaksvis kan aksepteres.

Vi mener også at uteoppholdsareal ikke er tilstrekkelig sikret i planbestemmelsen. Støyretningslinjen kapittel 5.2 om planlegging av samferdselsanlegg er tydelig på at uteoppholdsarealer ved eksisterende boliger skal sikres tilfredsstillende støynivå i tråd med grenseverdier i tabell 2 i retningslinjen. For boliger som skal skjermes med lokale tiltak legger reguleringsbestemmelsene opp til skjerming av en mindre plass (9-25 kvadratmeter) ved hver bolig. Dette er ikke i tråd med støyretningslinjen. Ifølge støyretningslinjen er uteoppholdsareal definert som 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.

I friluftsområder hvor støyen øker som følge av tiltaket legger støyretningslinjen opp til at det bør gjøres avbøtende kilderettede tiltak. Strandsonen langs Mjøsa er et viktig friluftsområde både sommer og vinter. Deler av områdene langs Mjøsa vil bli endret gjennom utbyggingen. Det må derfor ses på støyskjerming av de grøntarealene som blir igjen langs Mjøsa på strekningen for utbygging.

Statsforvalteren oppfordrer til at det ses på en utvidet ordning for innløsning av boliger. Det må ses på den totale belastningen med støy, luftforurensning, barriervirkning og lys/visuell forurensning som grunnlag for hvilke boliger som skal tilbys innløsning.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til at grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder overskrides uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er sikret i planforslaget.



Innsigelsen er begrunnet i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.1 Støy

- At grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.
- At planlagt arealbruk avviker fra anbefalingene i retningslinjen uten at årsakene til avviket er grunnlagt og tilstrekkelig dokumentert.

Landskapsvirkning og estetikk

Det er laget en estetisk strategiplan. Denne er overordnet og inneholder få konkrete detaljer og estetikk er heller ikke sikret i reguleringsbestemmelsene. Det er i bestemmelsene satt krav om at det skal utarbeides en estetisk prosjektplan, men denne vil ikke være mulig å medvirke til.

Fagrapport landkonstruksjoner viser kantete betongkonstruksjoner og rekkverk hvor hensyn til stedstilpassing og estetikk ikke er kommentert i særlig grad.

Linjeføring er særlig viktig for å ivareta hensynet til landskap. Både alternativ 1 og 2 legger opp til at kurvatur i kryss mellom rv4 og E6 skal tas på land istedenfor at deler av kurve tas på bru. Dette fører til vesentlig større terrenginngrep med store skjæringer/fyllinger. Særlig alternativ 1 beslaglegger mye dyrka mark som er en viktig del av kulturlandskapet langs Mjøsa. Utfylling i Møkkvika i alternativ 2 er et betydelig inngrep som vil endre landskapsbildet på Moelvsida, med virkninger for Mjøsa som landskapsrom.

Reguleringsplanen skal gi grunnlag for å bygge veien uten videre byggesaksbehandling. Hensyn til estetisk utforming av omgivelsene er ikke sikret i planbestemmelser og kart. Dette er et viktig hensyn vektlagt i formålsparagraf i plan- og bygningsloven § 1-1 og vi forventer at planbestemmelsene må sikre estetiske krav. Det er hjemmel for å stille slike krav etter pbl § 12-7. Dette må utredes nærmere før vedtak av plan, og må blant annet omfatte linjeføring, utforming av konstruksjoner, materialbruk i tekniske installasjoner, utforming av fyllinger og veiskjæringer og kryssing av vassdrag.

Utbygging av firefelts motorvei gir store virkninger både nært og fjernt. Det må sikres at utbyggingen skjer på en måte som er stedstilpasset både natur- og kulturlandskap og til tettstedene den passerer igjennom.

Statsforvalteren fremmer med dette **innsigelse** til at hensyn til estetikk og landskap ikke er tilstrekkelig sikret i planforslaget. Innsigelsen er begrunnet i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.11 Strandsone langs sjø og vassdrag og 3.9 Kulturhistoriske verdier og naturmangfoldverdier knyttet til landskap:

- Landskap der de samlede kulturhistoriske verdiene og naturmangfoldverdiene vurderes å utgjøre en miljøverdi av nasjonal eller vesentlig regional interesse
- Ikke har tatt særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs vassdrag.

Klima og energi

Nye Veier har som mål å ta en lederrolle innen klima og miljø i samferdselssektoren. Det er utarbeida et klimabudsjett for prosjektet som viser utslippene dette vil medføre for alternativene 1 og 2, samt kommunedelplan-alternativet. Byggefase, inkludert arealbruksendringer, og drift og vedlikehold inngår i dette. Beregningene viser at alternativene 1 og 2 gir vesentlig lavere utslipp av klimagasser enn KDP-alternativet, og at det er liten forskjell mellom alternativ 1 og 2 (ca. 2%).



Alle tre alternativene medfører betydelig klimagassutslipp. Alternativ 1 og 2 er relativt like med i overkant av 130 000 tonn CO₂-ekv. Mens KDP-alternativet har beregnet utslipp på 180 000 tonn CO₂-ekv. Vi vil bemerke at dette alternativet har helt andre forutsetninger enn alternativ 1 og 2 og trolig ville komme ut med betydelig lavere utslipp om samme forutsetninger legges til grunn.

I henhold til M-1941 Miljødirektoratets metode for konsekvensutredning av miljø er et utslipp på over 100 000 tonn regnet som svært stor negativ konsekvens.

Det er positivt at fagrapporten også har identifisert muligheter for løsninger og tiltak for videre reduksjon av utslipp. Den viser bl.a. at utslippene kan reduseres en god del ved å velge de mest klimavennlige materialtypene. Vi anbefaler at prosjektet optimaliseres ytterligere i det videre arbeidet for å holde utslippene lavest mulig, og hvor dette følges opp i anskaffelsesprosessene gjennom kravspesifikasjoner og vekting, samt ved bruk av sjekklisten for klimatiltak i anleggssektoren som Nye Veier har utarbeidet sammen med Zero. I optimaliseringen bør det også tas høyde for teknologiutvikling, materialutvikling og andre løsninger i markedet som kan komme, herunder om det kan legges til rette for å produsere fornybar energi til drift jf. Nye Veiers kartlegging av dette i markedet i år.

Vi savner imidlertid at klimahensyn sikres gjennom planbestemmelser. I fagrapport om klima er det vist til mulige lavutslippsløsninger samtidig som det er kommentert at dette har en kostnadsside. Bruken av lavutslippsløsninger skal vurderes senere i prosjekteringsfase.

På grunn av miljøskaden klimagassutslipp gir som følge av utbygging mener Statsforvalteren hensyn til klima ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Vi fremmer derfor **innsigelse** mot alle alternativene med begrunnelse i T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.4 angående Klima: At planforslaget ikke har innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser.

For øvrig viser vi til våre innspill om tilrettelegging for kollektivtransport.

Forholdet til Mjøssykehuset

I henhold til vedtatt planprogram skal mulighet for tilkomst fra hovedvegnett til nytt sykehus belyses i reguleringsplanen, og konsekvenser for alle trafikantgrupper vurderes. Aktuelle tema er tilkomst, trafikksystem, støy og beredskapshensyn.

Et ferdig utbygd Mjøssykehus er ikke lagt inn i referansealternativet/0-alternativet. Dette har konsekvenser for den samfunnsøkonomiske analysen og beregning av netto nytte. Dersom Mjøssykehuset tas inn i referansealternativet vil netto nytte øke – noe som igjen har innvirkning på veiprojektets prioritet i Nye Veiers portefølje.

I notat om nytt Mjøssykehus er forholdet mellom E6-prosjektet og nytt sykehus i Moelv vurdert. Det konkluderes med at dersom E6 bygges ut først, vil dette ikke være til hinder for etablering av et sykehus i Moskogen. Dette gjelder for begge planalternativ. Samtidig utbygging vil kunne gi en kortere anleggsperiode. Dersom sykehuset bygges først, og blir en del av 0-alternativet, vil dette gi negativ virkning for tema friluftsliv/by og bygdelig, men positiv virkning for lokal og regional utvikling. Begge planalternativ vil få økt netto nytte dersom sykehus bygges først. Samtidig vil utbygging av sykehus før E6 gi svært store trafikk- og beredskapsmessige utfordringer på grunn av økt trafikk på dagens E6 og Mjøsbru og redusert framkommelighet i anleggsfasen.



Støy fra ny E6 for begge alternativ er beregnet. For begge alternativ er støybelastning på foreløpig sykehustomt begrenset. Det forutsettes noe skjerming av uteareal for alternativ 1. Det er ikke gjort beregninger av framtidig støybelastning for et nytt sykehus eller for boligområder i Moelv fra aktuell atkomstvei til sykehuset i forlengelse av Kastbakkveien. Dette forutsettes vurdert i planprosess for Mjøssykehuset.

Konkrete løsninger for atkomst til et nytt Mjøssykehus i Moskogen er ikke tatt inn i reguleringsplanene, med henvisning til at det ikke foreligger godkjent lånesøknad eller vedtatt reguleringsplan for sykehuset. I dialogmøter om nytt Mjøssykehus er det gitt signaler om at hovedatkomst via Kastbakkvegen, og ikke via Storgata, er en foretrukket løsning fra Helse sør-øst og fra Ringsaker kommune.

Atkomst til et sykehus i Moskogen i forlengelse av Kastbakkvegen er vurdert av Nye Veier. Dette forutsetter at veien som reguleres til gange/sykkel og saktegående trafikk, bygges om til lokaltrafikk. Nye Veier opplyser at Kastbakkvegen er dimensjonert som en Hø2-vei1, og at den dermed vil kunne håndtere trafikk til sykehuset. For begge alternativ er det imidlertid en forutsetning at det bygges ny bru over Moelva og at det bygges nytt gang/sykkelsystem. Løsning for gang/sykkel er skissert i notatet.

Statsforvalteren **forutsetter** at det ikke vedtas en reguleringsplan som legger til rette for tiltak som er til hinder for, eller som vanskeliggjør etablering av atkomst til nytt Mjøssykehus via Kastbakkvegen.

Vi **forutsetter** at det stilles krav i planbestemmelsene til dimensjonering av den strekningen som er regulert til gang/sykkelvei og saktegående trafikk, fram til aktuell avkjøring inn til sykehus i Moskogen. Denne strekningen må bygges med tanke på at den kan tas i bruk som atkomst til sykehuset i framtiden.

I alternativ 1 vil Kastbakkvegen krysse under ny E6, og deretter i kulvert parallelt med ny E6. I alternativ 2 krysser Kastbakkvegen under ny E6 og fortsetter i dagens E6-trase. I begge planalternativene er strekningen der Kastbakkvegen krysser under E6 vist med hensynssone flom. Det betyr at en framtidig hovedatkomst til sykehuset via Kastbakkvegen, med utbygging av ny E6 i begge alternativ, er flomutsatt. I en flomsituasjon vil alternativ atkomst bli via Strandgata. Vi **forutsetter** at kryssing under E6 bygges slik at den har tilfredsstillende sikkerhet mot flom, jf. Planbestemmelse § 4.2.2.

Nye Veier skriver at det må bygges en ny bru over Moelva som er beregnet for en vesentlig større trafikklast enn det eksisterende bru er beregnet for, dersom Kastbakkvegen skal benyttes til lokaltrafikk til/fra Mjøssykehuset. Det er uklart hvorvidt dette også gjelder for en situasjon der ny E6 er stengt, og gammel E6/Mjøsbru må brukes som omkjøring/beredskapsvei. Dette må avklares i reguleringsplanen.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanene. Analysen er felles for de to planene for strekningen fordelt på henholdsvis Ringsaker og Gjøvik kommuner, der analysen som gjelder Gjøvik dekker strekningen Fremstadodden – Roterud. Analyseprosessen er delt i en innledende del og en ordinær risiko- og sårbarhetsanalyse som er utarbeidet senere.



I analysen redegjøres det for at den er basert på metoden som er beskrevet i veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som er utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Analysen følger imidlertid ikke helt den tematiske inndelingen som der er redegjort for i veilederen, men vi legger til grunn at relevante tema er dekket.

Risiko- og sårbarhetsanalysen er ikke oversendt sammen med de øvrige høringsdokumentene. Den finnes ikke på kommunens hjemmeside, men på Nye Vegers hjemmeside under fagrapporter. Det er viktig for grunnlaget for planmyndighetens behandling av planen at analysen sendes ut til kommunestyret sammen med de øvrige dokumentene slik at kommunestyret får lett tilgang til dokumentasjon på at samfunnssikkerhet i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 er ivarettatt.

I analysen tabell 5-1 er 39 uønskede hendelser presentert, etter at 24 forhold er knyttet til andre fagområder. Flere av disse har blitt kategorisert som ALARP (gul) i den innledende risikovurderingen og samtlige av disse er blitt kategorisert som akseptabel (grønn) risiko etter tiltak. Det er imidlertid ikke redegjort for hvilke risikoreduserende tiltak som foreslås i analysen.

I det senere ordinære analysemøtet er det identifisert 46 uønskede hendelser hvorav 21 er overført til andre fag. Resterende 25 hendelser er gjennomgått i kap. 7 i analysen der det er foretatt en tilsvarende gjennomgang som ovenfor der også evaluering og nyttevurdering er med i tabellen. Tabellene er fordelt på de to kommunene og på anleggs og driftsfasen.

Beredskapshensyn er omtalt i kap. 9.6 i analysen. Her er det redegjort for vurderinger knyttet til 200-årsflom og at det legges opp til at eksisterende bru beholdes og kan brukes av for eksempel utrykningskjøretøyer hvis ny bru er stengt.

Spesielt for reguleringsplanen i Gjøvik

Deler av vegstrekningen er utsatt for 200-årsflom. Dette er i risiko- og analysen vurdert under hendelse ROS-17 Fremstadodden – Roterud: stenging av veg på grunn av flom. Årsaken er beskrevet å være flom i Mjøsa og at det legges opp til gjenbruk av eksisterende trasé som er under flomgrensen for 200-årsflom. Konsekvensen er *Begrenset fremkommelighet langs E6, fare for lengre stopp i trafikken, nedsatt beredskap etc.* I analysens tabell 6-7 *Identifiserte uønskede hendelser m/ risikoestimering* er risikoen vurdert til å være akseptabel, det vil si at det i analysen ikke er foreslått risikoreduserende tiltak for denne hendelsen. Likevel er det i plankartet og -bestemmelsene tatt inn risikoreduserende tiltak i form av hensynssone flomfare med krav til flomsikkerhet. I planbeskrivelsen kap. 9.6 *Beredskapshensyn* er dette temaet omtalt som følger:

Ved utforming av ny E6 er det tatt høyde for 200-årsflom ved at minst to kjørefelt til enhver tid ligger over flomnivå. Det vil si at ved så stor vannstand som en 200-årsflom gir, vil fremkommeligheten på E6 reduseres til et kjørefelt i hver retning, og ikke fungere som i en normalsituasjon. Det er vurdert at fremkommeligheten vil være akseptabel også i en flomsituasjon. I vurderingen er det lagt til grunn at trafikkmengden på E6 ved flom vil være vesentlig lavere enn i en normalsituasjon.

Vi anser det å være uten betydning om trafikkmengden ved flom vil være vesentlig lavere i en flomsituasjon. Ny E6 må sikre framkommelighet for kritiske samfunnsfunksjoner både lokalt, regionalt og nasjonalt uavhengig av øvrig trafikkmengde. I tillegg til å være en del av kritisk og viktig infrastruktur på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, er E6 i dette området viktig for infrastrukturen rundt nytt Mjøssykehus som skal etableres i Moelv. Framkommelighet for ambulanser, pasienttransport, ansatte m.m. er av stor viktighet å sikre. I tillegg er E6 viktig for andre utrykningskjøretøyer, offentlig og privat tjenesteyting, Forsvaret m.m.



Det er derfor ikke akseptabelt at det i dette vegprosjektet legges opp til sårbarhet for flom ved at strekningen er utsatt for 200-årsflom i Mjøsa. Redusert framkommelighet ved omlegging til ett kjørefelt i hver retning kompenserer ikke for dette. Omlegging av trafikken er etter vårt syn å betrakte som organisatorisk tiltak, jf. kap. 3.4 i temaveilederen «Utbygging i fareområder» til TEK 17 der det slås fast at organisatoriske tiltak ikke kan kompensere for manglende sikkerhet. Kravene i TEK 17, herunder kap. 7 om sikkerhet ved naturfare, er etter vår mening så grunnleggende at veien også må være fullt ut framkommelig ved flom.

Flomutsatte områder langs vegstrekningen er markert som hensynssone flomfare. Hensynssonen dekker på delstrekninger begge kjørefeltene i nordgående retning. Sørgående kjørefelt er lagt høyere og utenfor flomutsatte områder. Planbestemmelsen til hensynssonen, § 4.2.3 *Flomfare (H320)*, inneholder blant annet følgende:

Nye byggetiltak kan ikke etableres innenfor hensynssonen uten dokumentasjon på at tilfredsstillende sikkerhet mot flom er ivaretatt og ikke medfører økt flomfare for tredjepart.

Det er dermed ikke sammenheng mellom denne planbestemmelsen som stiller krav om tilfredsstillende sikkerhet mot flom og risiko- og sårbarhetsanalysen som konkluderer at risikoen for flom er akseptabel og ikke trenger tiltak.

Det er for øvrig ikke tilstrekkelig å kreve «tilfredsstillende sikkerhet mot flom» i planbestemmelsen, konkrete krav til sikker flomhøyde må tas inn. Vi forutsetter at det er Norges vassdrags- og energidirektorats gjeldende flomberegninger med sikkerhetsmarginer for 200-årsflom som ligger til grunn for hensynssone flomfare i planen.

På bakgrunn av ovennevnte fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til reguleringsplanen. Innsigelsen er begrunnet med:

- Manglende og redusert framkommelighet i nordgående kjørefelt ved 200-årsflom i flom i Mjøsa. Det er ikke tilstrekkelig å omdirigere nordgående trafikk til sørgående kjørefelt da dette er et organisatorisk tiltak som ikke kan kompensere for manglende sikkerhet mot flom, jf. TEK17 pkt. 3.4 om sikringstiltak.
- Manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreducerende tiltak i form av hensynssone flomfare. Risiko- og sårbarhetsanalysen er derfor mangelfull, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og pkt. 4.2 i *Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen* utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Planbestemmelse § 4.2.3 *Flomfare (H320)*, mangler konkretisering av sikker flomhøyde, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin.

De øvrige hendelsene er i tabellen i kap. 7 vurdert til å ha akseptabel risiko etter tiltak. Det er som for hendelsen som gjelder flom i Mjøsa vanskelig å finne sammenhengen mellom forslag til tiltak for hendelsene i analysen og konkretisering av tiltak i plankart og planbestemmelsene. Vi ber om at sammenhengene mellom foreslåtte tiltak i risiko- og sårbarhetsanalysen og planen for øvrig blir tydeliggjort. I planbeskrivelsen kap. 10.1 om risiko- og sårbarhetsanalysen anbefales det at det gjøres en vurdering av alle tiltak denne analysen foreslår i neste fase slik at risikoen kan reduseres så langt det er praktisk mulig. Vi understreker at tiltak som har betydning for reguleringsplanen må tydeliggjøres i analysen og det må dokumenteres hvordan dette er innarbeidet i planen. Vi legger uansett til grunn at det er kommunen som planmyndighet som må se til at disse vurderingene og at de foreslåtte tiltakene blir fulgt opp i planen og tilsvarende i gjennomføringen av denne.



Rekkefølgebestemmelse § 6.3.5 *Flomvoll ved Vismunda* stiller krav om at flomvoll ved Vismunda senest 1,5 år etter at E6 er tatt i bruk utbedres til gjeldende flomkote for 200-års flom + klimapåslag iht. gjeldende regelverk. Vi har ikke funnet noe i risiko- og sårbarhetsanalysen som ligger til grunn for kravet om flomvoll eller bakgrunnen for at den skal etableres senest 1,5 år etter at E6 er tatt i bruk. Vi ber om at det blir vurdert at kravet om denne flomvollen skal være etablert når E6 blir tatt i bruk.

Spesielt for reguleringsplanen i Ringsaker

Ifølge plankartet er Kastbakkvegen flomutsatt, det vil si at deler av strekningen er markert som hensynssone flomfare. Denne veggen er også ment å være atkomst til Mjøssykehuset og vil derfor være viktig i tilfelle andre atkomster er blokkert. Den tilhørende planbestemmelsen er helt lik det som gjelder for hensynssone flomfare i planen for E6 i Gjøvik kommune:

*Hensynssone H320 omfatter områder som er utsatt for flom.
Nye byggetiltak kan ikke etableres innenfor hensynssonen uten dokumentasjon på at tilfredsstillende sikkerhet mot flom er ivaretatt og ikke medfører økt flomfare for tredjepart.*

Flomfare for denne vegstrekningen er ikke spesifikt redegjort for i risiko- og sårbarhetsanalysen eller i planbeskrivelsen. Vi anser derfor at risiko- og sårbarhetsanalysen er mangelfull og fremmer **innsigelse** til planen på dette punktet,

For øvrig gjelder tilsvarende for denne planen at det er manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreduserende tiltak i form av hensynssone flomfare. Planbestemmelse § 4.2.2 *Flomfare (H320)*, mangler konkretisering av sikker flomhøyde, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin.

I analysen er det ikke funnet andre uønskede hendelser som ikke har akseptabel risiko etter gjennomføring av tiltak.

På bakgrunn av ovennevnte fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til reguleringsplanen for E6 i Ringsaker kommune. Innsigelsen er begrunnet med:

- Risiko- og sårbarhetsanalysen inneholder ikke vurderinger av flomutsatt vegstrekning Kastbakkvegen, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og kap. 4.3 i *Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen* som er utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreduserende tiltak i form av hensynssone flomfare. Risiko- og sårbarhetsanalysen er derfor mangelfull, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og pkt. 4.2 i *Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen* utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Planbestemmelse § 4.2.3 *Flomfare (H320)*, mangler konkretisering av sikker flomhøyde, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin.

Risiko- og sårbarhetsanalysen inneholder ikke vurderinger knyttet til etablering av nytt Mjøssykehus i Moelv. Vi viser til Statsforvalterens uttalelse til varsel om oppstart i brev datert 06.02.24 der vi blant annet påpekte følgende:

Mjøssykehuset har en viktig beredskapsfunksjon og er en kritisk samfunnsfunksjon i hele kriespekteret fra fred til krig. Det er derfor viktig at det i risiko- og sårbarhetsanalysen foretas



analyser av all viktig infrastruktur som kreves for å holde sykehuset i drift i hele krisespekteret. Konsekvenser av bortfall av enkeltfunksjoner og tiltak for å redusere konsekvenser må beskrives der dette er relevant for reguleringsplanen. Dette omfatter blant annet:

- Vegadkomst som sikrer adkomst for utrykningskjøretøyer i tillegg til adkomst for ansatte.

Med henvisning til ovennevnte understreker vi betydningen av at alternative adkomster fra ny E6 blir sikret gjennom denne reguleringsplanen.

Oppsummering av våre merknader

Statsforvalteren finner at planforslagene er i strid med nasjonale og viktige regionale hensyn, som gir grunnlag for innsigelse innenfor følgende fagområder:

- Samordna areal- og transportplanlegging – manglende tilrettelegging for kollektivløsning ved Mjøsbrua og manglende vurdering av mulighet for forlenget kulvert i Moelv i alternativ 1.
- Vannforvaltning/naturmangfold - Valg av løsning for ilandføring av bru på Moelvsida, med utfylling i Mjøsa (alternativ 2). Her må det utredes alternative løsninger som har mindre negative konsekvenser.
- Naturmangfold - Mangelfull utredning av totalvirkning for naturmangfold i Mjøsa, og skjerming av støy i verneområde.
- Jordvern - Beslag av dyrka jord er økt betydelig fra kommunedelplanen, og vurdering av løsninger for redusert beslag er ikke tilstrekkelig.
- Samfunnssikkerhet – Mangelfull ROS-analyse og manglende sikring mot flom.
- Friluftsliv – Mangelfull sikring av friluftshensyn langs Mjøsa.
- Landskap – Hensyn til estetikk og landskap er ikke sikret i planbestemmelsene.
- Støy - grenseverdier for støy for uteoppholdsareal og friluftsområder overskrides uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er sikret i planforslaget.
- Klimagassutslipp – lavutslippsløsninger er ikke sikret i planbestemmelsene.

Statsforvalteren finner ikke at det er grunnlag for å rangere de to alternativene som er lagt ut til høring. Begge alternativ er etter vår vurdering mangelfullt utredet, og ivaretar ikke nasjonale og regionalt viktige hensyn godt nok.

De løsninger som er valgt pr. nå gir etter vår vurdering grunnlag for innsigelser knyttet til flere hensyn. Når konsekvenser av planforslaget er nærmere utredet må Statsforvalteren se helhetlig på hvordan de ulike hensynene vi er tillagt et ansvar for kan ivaretas. Dette kan innebære at vi vil måtte gjøre noen nye avveiinger.

Med hilsen



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

Vebjørn Knarrum
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S

Mottakerliste:

RINGSAKER KOMMUNE	Postboks 13	2381	BRUMUNDDAL
Gjøvik kommune	Postboks 630	2810	GJØVIK