



Nye Veier AS

Saksbehandler, innvalgstelefon

Sissel Tørud, 61 26 61 53

Att. Inger Nes

Ringsaker og Gjøvik kommuner - Reguleringsplan E6 Moelv – Roterud – Varsel om oppstart og høring av planprogram

Vi viser til oversendelse 3. september 2019 med melding om oppstart av reguleringsplan og høring av planprogram for parsellen E6 Moelv i Ringsaker kommune til Roterud i Gjøvik kommune. Vi viser også til referat fra regionalt planforum 18. juni 2019. Fylkesmannen gir i denne uttalelsen en samlet tilbakemelding for hele strekningen E6 Moelv – Roterud, både i Ringsaker og Gjøvik kommuner.

Bakgrunn for saken og plansituasjon

Det er vedtatt kommunedelplaner for E6 for hele strekningen fra Moelv til Storhove. Kommunedelplan for E6 Biri-Vingrom ble vedtatt i 2013, mens kommunedelplan Moelv-Biri ble vedtatt i 2015. Kommunedelplanene ble vedtatt etter en omfattende prosess, som også omfattet mekling.

Reguleringsplanen vil omfatte arealer til etablering av ca. 11 km firefelts E6, herunder ny Mjøsbru med lengde ca. 1,65 km. Avklaring av levetid, eierforhold, drift og vedlikehold for eksisterende Mjøsbru skal være del av planprosessen.

Generelt

Endringer av førende premisser

Planprosessen for reguleringsplan for ny E6 på den aktuelle strekningen omfattes av flere viktige premissendringer i forhold til gjeldende kommunedelplaner. Disse er fastsatt uten at konsekvensene, i forhold til de vedtatte planene, er vurdert. For traseen Moelv – Roterud er disse endringene vesentlige:

- Veinormalen er revidert, noe som medfører skjerpede krav til kurvatur og bredde for den aktuelle vegklassen.
- Det er gjennom proposisjon i Stortinget fastsatt at eksisterende Mjøsbru skal bestå, og ikke rives som vedtatt i gjeldende kommunedelplaner.

Tiltakshaver ønsker også å utrede alternative traseer for ny Mjøsbru, i hovedsak sør for vedtatte trase. Dette kan også medføre endringer i forhold til vedtatte planer som gjør at disse ikke lenger har relevans som styrende planer.



Fylkesmannen som regional myndighet har ikke hatt mulighet til å komme med innspill hvor vidt endringene har negative konsekvenser for våre ansvarsområder. Som en konsekvens av dette, blir reguleringsplanen første medvirkningsmulighet for regionale myndigheter til å vurdere hvorvidt vesentlige regionale eller nasjonale interesser vil bli berørt. Vi gjør oppmerksom på at justeringer og endringer som medfører ulemper for forhold som Fylkesmannen har ansvar for, som bl.a. nærmiljø, naturmiljø og naturressurser, kan medføre innsigelser.

Konsekvensutredning og planprosess

Fylkesmannen mener i utgangspunktet at vedtatte kommunedelplaner for strekningene må følges opp. Avvik fra disse må eventuelt begrunnes særskilt i reguleringsplanen.

Vi tar til etterretning begrunnelsene for behov for å vurdere alternative løsninger, og støtter konklusjonen om at det er nødvending med ny konsekvensutredning for hele traseen. Fylkesmannen anser det som naturlig å ta utgangspunkt i vedtatte kommunedelplaner som 0-alternativ i konsekvensutredningen. I planprogrammet vises det til at det er eksisterende veg som settes som 0-alternativ, men det påpekes at også endringer i forhold til vedtatte planer skal synliggjøres og utredes.

Det er viktig at alle avbøtende og kompensierende tiltak i kommunedelplanene følges opp for å få en så smidig planprosess som mulig. Vi viser til utredningene som ble utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanprosessene for strekningen. Utover planbeskrivelsen er det laget en rekke temarapporter som inneholder forslag til avbøtende tiltak. En del av dette er innarbeidet i bestemmelser i kommunedelplanene, men noe bør også benyttes som utgangspunkt for den videre reguleringsplanleggingen.

I planprogrammet er det vist en stor planavgrensning som omfatter både eksisterende bru, vedtatte trase og arealer sør for denne. Fylkesmannen aksepterer at det gjennom en utredningsfase vises hvilke arealer som kan bli omfattet av det nye veianlegget. Men vi forutsetter at utredningsarbeidet konkluderer med løsning, og at detaljreguleringsplan som legges frem for høring er så avgrenset og konkret at reelle løsninger, arealbruk og avbøtende tiltak er vist og kan vurderes. Fylkesmannen vil også stille seg positivt til fremlegging av ulike alternativer i en reguleringsplan, som åpner for muligheten til å veie fordeler og ulemper av ulike alternativer mot hverandre.

Fylkesmannen er opptatt av en god dialog mellom kommunene, Statens Vegvesen, Nye Veier, fylkeskommunen og Fylkesmannen, og deltar gjerne i medvirkning underveis i planleggingen.

Om planprogrammet:

Fylkesmannen mener at planprogrammet i hovedsak omhandler våre ansvarsområder på en god måte, og utredningsbehovet er godt beskrevet. Det er også vist at viktige avklaringer og føringer fastsatt i vedtatte kommunedelplaner videreføres for de delene av planområdet der disse er relevante. Vi har følgende innspill/presiseringer til innholdet i planprogrammet, systematisert etter innholdsfortegnelsen i dette:

6.1.1 Prissatte konsekvenser

Støy

Det er beskrevet hvordan støy skal utredes, med støyberegninger, utarbeidelse av støysonekart og kartlegging av støy på fasade. Det vises til at det i beregninger skal vurderes behov for avbøtende tiltak, og det skal gjøres egne beregninger som viser resultatet av støyreducerende tiltak.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging gir konkrete føringer for når støynivå på fasade er så stor at det er behov for avbøtende tiltak. Fylkesmannen mener planprogrammet bør henvise til



disse som grenseverdier for når det er nødvendighet med avbøtende tiltak, og ikke vise til at behov skal vurderes.

I eget kapittel om avbøtende tiltak vises det til at støyskjermingstiltak skal nedfelles i plankart og /eller bestemmelser. Fylkesmannen vil påpeke at dette er viktig, og må følges opp.

6.1.2 Ikke prissatte konsekvenser

Landskapsbilde

Det vises i teksten hva som skal ligge til grunn for utarbeidelse av landskapsanalysene. Vi har ingen merknader til dette, men vil presisere behovet for visualiseringer som på en god måte synliggjør konsekvensene av ulike tiltak. Vi vil spesielt påpeke viktigheten av dette ved vurdering av nytt ilandføringspunkt av Mjøsbrua vinkelrett på Skulhusodden, med påfølgende trasékurve inn i landskapet. Ut fra foreløpig skisse over mulig vegtrase, kan det se ut til at de landskapsmessige konsekvensene kan bli betydelige. Det er store høydeforskjeller i topografien innenfor viste svingradius. Med utgangspunkt i de grove skissene i planprogrammet, mener Fylkesmannen at det i forbindelse med videre vurdering av en slik sørlig trase også bør utredes muligheten for tunnelløsninger.

Naturmangfold

De ulike naturkvalitetene innenfor planområdet er godt kjent og vist i planprogrammet. Det er også vist hvordan avbøtende tiltak fastsatt i vedtatte kommunedelplaner skal videreføres i planarbeidet. Vi har ingen spesielle merknader knyttet til dette, og forventer at dette følges opp. Vi vil imidlertid spesielt påpeke utfordringene knyttet til nærføring av verneområder etter naturmangfoldloven. Traseføringen kommer i umiddelbar nærhet til både Eriksrud naturreservat, Svenesvollene naturreservat og Kremmerodden naturminne. Vi forutsetter at planavgrensningen ikke blir satt innenfor grensene til de ulike verneområdene. Som det også blir beskrevet i planprogrammet, må eventuelle behov for tiltak som berører verneområdene, midlertidige eller permanente, håndteres som egne søknader etter naturmangfoldloven. Fylkesmannen vil i planarbeidet legge vekt på hvorvidt tiltaket utenfor vernegrensene kan ha negative konsekvenser for formålet med vernene, og vil ha fokus på eventuelle avbøtende tiltak i planen.

Vassdrag/Strandsone

I planprogrammet vises det til mål om etablering av ny naturrik strandsone der det må gjennomføres inngrep i strandsonen. Dette er positivt, og vi ber om at det endelige planforslaget er tydelig på nettopp hvordan strandsonens *skal* utformes, og at dette fastsettes i plankart/bestemmelser.

Naturressurser

Innenfor plangrensen berører tiltaket arealbeslag som omfatter dyrka og dyrkbar jord. Fylkesmannen forutsetter at det lages arealoppgave for alt areal som reguleres til annet enn landbruk, og der det tidligere ikke er omdisponert gjennom reguleringsplan eller vedtak etter jordloven. Arealregnskapet må vise omdisponering av dyrka jord, herunder fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite, samt skogareal fordelt på høg, middels og lav bonitet samt dyrkbart areal. Alle kategorier fordelt på ulike arealformål. For de deler av strekningen hvor jordkvaliteten er kartlagt bør dette også komme frem i arealoppgava. Arealbeslag må settes opp samlet og for hver delstrekning slik at en kan bruke dette i forbindelse med alternativvurderinger der det er aktuelt.

Fylkesmannen vil også peke på at i arealoppgaven må det komme frem arealer som ikke blir direkte omdisponert, men som ikke vil kunne drives lenger på grunn av størrelse og arrondering. Disse



arealene må også markeres særskilt på ortofoto/kart. Dersom det er aktuelt med midlertidig eller permanent masselager på areal som seinere skal brukes til dyrka mark, må dette bare gjøres der det ikke vil skade/komprimere undergrunnen slik at en får redusert produksjonsevne i ettertid. Dette innebærer blant annet at en må gjøre undersøkelser av undergrunnen for å vurdere egnethet for deponering uten at det gjør skade. Dersom det ikke er mulig å unngå, må en eventuelt sikre at komprimerte jordmasser blir gravd opp slik at de oppnår en gunstig jordstruktur.

Det blir i planprogrammet vist til at føringer for hvordan matjord skal behandles under og etter anleggsperioden, og tiltak for å hindre spredning av plantesykdommer, skal være en del av planen. Fylkesmannen mener at dette er så viktige forhold at detaljerte bestemmelser om disse forhold må tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Fylkesmannen vil spesielt peke på at skissert sørlig alternativ ved Skulhusodden er utfordrende i forhold til landbruk-/jordvern hensyn. Vi forventer at jordvern hensyn blir vektlagt slik at minst mulig dyrka mark blir omdisponert.

Friluftsliv / by og bygdeliv

Strandsonen på den aktuelle strekningen er i dag i stor grad negativt påvirket av eksisterende E6. Det er derfor et sentralt punkt i planleggingen å ivareta de restarealene som er attraktive, og å bedre situasjonen der det er mulig. Med bakgrunn i endring av vegnorm, vil trase gjennom Biri trolig avvike betydelig fra vedtatt kommunedelplan. Endringen medfører blant annet større behov for utfylling i Paradisbukta sør for Biri, i nærhet til eksisterende båthavn. Det bør i planprosessen legges vekt på tiltak som ivaretar god tilgjengelighet til strandsonen i Biri, og tilrettelegging for ferdsel og tursti langs Mjøsa i områder med eventuelle nye utfyllinger. Gjøvik kommune har i sin 1. gangs høring av kommuneplanens arealdel lagt ut et større område med utfylling i Mjøsa i Paradisbukta, øremerket næringsutvikling. Fylkesmannen vil påpeke viktigheten av samordning og koordinering av detaljplanlegging i dette området, hvor føringene for ivaretagelse av friluftsliv blir sett i sammenheng.

Det bør gjøres egne kartlegginger av friluftsanser i arealene sør for Fjordheim, da disse ikke var innlemmet i kommunedelplanleggingen. Ved et eventuelt planforslag som innebærer ilandføring av bru sør for Fjordheim, må det tilrettelegges for god tilgjengelighet til strandsonen ved Fjordheim. Vi vil også minne om viktigheten av å sikre god tilgjengelighet til Kremmerodden.

Fylkesmannen vil også påpeke viktigheten av støydempende tiltak for de viktigste friluftsområdene i strandsonen, og ber om at dette utredes i planarbeidet.

6.2. Andre tema

Barn og unges interesser

Avklaring av påvirkning og mulig avbøtende og kompenserende tiltak skal ifølge planprogrammet utredes i videre planprosess. Støy skal også utredes. Det framgår at barn og unges interesser skal ivaretas i flere delutredninger og vil ha spesielt fokus i forhold til ulike temaer. Temaet barn og unges interesser vil også bli omtalt i et eget kapittel i planbeskrivelsen, med oppsummering fra relevante delutredninger.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen sier i pkt. 5 d. at det ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal. Erstatningsareal skal også skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger



oppfyller de krav som stilles til arealer i nærmiljøet i retningslinjenes 5 b. Det må vurderes om en er i en slik situasjon som pkt. 5 d. i retningslinjene omtaler, og en må da følge opp dette videre.

Ivaretagelse av kvalitetene vist til i avsnitt «Friluftsliv/by – og bygdeliv» er viktige elementer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Dette er også presisert i planprogrammet. Vi vil også påpeke at gode gang- og sykkelmuligheter er viktig i denne sammenhengen. Dette er relevant i vurderingen av ønsket bruk av eksisterende Mjøsbru, med gode løsninger for myke trafikanter på begge sider av brua. Viser for øvrig til våre vurderinger til punkt 6.3.1 Kryssing av Mjøsa.

Risiko og sårbarhet (Ros-analyse)

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Dette skal også omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer. Vi forutsetter at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18- *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn. Risiko- og sårbarhetsanalyser skal utformes i tråd med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. Vi viser for øvrig til planprogrammets kap. 6.2 der dette er omtalt.

Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.

Miljøoppfølgingsplan og rigg- og marksikringsplan

Vi tar til etterretning at det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan. Dette er positivt, men vi vil presisere at innhold til både miljøoppfølgingsplan eller eventuelt ytre miljøplan ikke er juridisk bindende i forhold til plan- og bygningsloven. Fylkesmannen vil derfor vektlegge at sentrale avbøtende tiltak og føringer for å unngå unødvendige miljøbelastninger også må innarbeides i planbestemmelsene, og ikke kun beskrives i slike planer.

Estetikk

Etablering av en sammenhengende 4-felts vegtrase langs Mjøsa er et enormt landskapsinngrep, og påvirker landskapet i betydelig grad både i nærmiljøet og i form av fjernvirkninger. Fylkesmannen mener derfor at estetikk i denne sammenhengen er nært koblet til landskap- og landskapsvirkninger.

I planprogrammet vises det til estetisk veileder som Nye Veier har utarbeidet, og at denne er vedlagt høringen. Vi kan ikke finne veilederen i vårt saksarkiv. I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplaner for E6 ble det utarbeidet en formingsveileder for E6 Biri – Otta. Bakgrunnen for dette arbeidet var å skape et helhetlig E6-design som samtidig tilpasser seg stedlige omgivelser og kvaliteter slik at den nye vegen underordner og tilpasser seg landskapet. Det dreier seg blant annet om detaljerte prinsipper for materialbruk og terrengtilpasning tilpasset stedlige forhold. Vi kan ikke se at det er henvist til denne i planbeskrivelsen.

Fylkesmannen kan ikke uten videre godta en plantilnærming hvor formingsveilederen ikke legges til grunn, og heller ikke omtales som et fagdokument for videre vurderinger. Vi ber derfor om at formingsveilederen for Biri- Otta følges opp i planarbeidet. Dette for at det skal bli en helhetlig tilnærming til utbygging av veistrekningen og at det sikres en tilpasning til de naturgitte forutsetningene på den aktuelle strekningen.



Avbøtende tiltak

Det vises til at avbøtende og skadereduserende tiltak skal utredes for hvert enkelt fagtema. Vi forutsetter at avbøtende tiltak fastsatt i vedtatte kommunedelplaner videreføres i den delen av traseen der de også er relevante for eventuelt ny trase. Fylkesmannen vil på generell basis påpeke viktigheten av at avbøtende tiltak innarbeides i planbestemmelsene.

6.3 Problemstillinger pr. delstrekning

Fylkesmannen viser generelt til våre merknader over under kap. 6.1.1, 6.1.2 og 6.2.

6.3.1 Kryssing av Mjøsa

Bevaring og endret bruk av eksisterende bru.

Som nevnt tidligere, mener Fylkesmannen det er uheldig at det fastsettes viktige premisser for overordnet planarbeid uten av konsekvensene for dette er utredet og hørt. Riving av eksisterende Mjøsbru var et viktig premiss for vedtak av kommunedelplanene på begge sider av Mjøsa, hvor blant annet frigjøring av strandområder på Moelvsiden var en betydelig positivt konsekvens av vedtak om endret brutrase. Et planarbeid som omfatter opprettholdelse av eksisterende bru vil derfor føre til et betydelig større arealbeslag i strandsonen enn det som er vedtatt i kommunedelplanene.

Fylkesmannen stiller spørsmål ved hvorvidt vurderingene av kvaliteten på eksisterende bru er god nok til å tilfredsstillende fremtidig bruk i lang tid. I planprogrammet er det vist til at planforslaget skal vurdere levetid for brukonstruksjonene, og at beskrivelsen må vise sikring av gang- og sykkelforbindelse over Mjøsa i en eventuell mellomperiode. Det er utfordrende å se hvilke tiltak som kan sikre dette, dersom det viser seg at eksisterende bru har kortere levetid enn ny. Dersom ny bru ikke tilrettelegger for bruk av sykkel, gange og lokaltrafikk, vil det i praksis si at det ikke foreligger kryssingsmuligheter dersom eksisterende bru må stenges før levetiden til ny bru går ut. Vi mener derfor at det er en forutsetning for et planvedtak som innebærer opprettholdelse av eksisterende bru at levetid for denne tilsvarer levetid på ny bru. Alternativt må det tilrettelegges for samme bruk på ny bru, noe som igjen er et argument for at opprettholdelse av gammel bru ikke er like aktuelt. Slik vi tolker problemstillingen, kan vi ikke se andre praktiske løsninger enn at det i planarbeidet må utredes vedlikeholdskostnader – eventuelt rehabiliteringskostnader – for eksisterende Mjøsbru tilsvarende beregnet levetid på ny bru.

Valg av konsept for ny Mjøsbru

Det framgår at valg av brukonsept for ny Mjøsbru vil bli gjort som en del av konkurransen for å velge entreprenør. I følge planprogrammet vil klimagassutslipp ved bygging av ny bru være ett av kriteriene ved valg av brukonsept. Fylkesmannen oppfordrer til prioriteringer av klima også i detaljprosjektering som ikke inngår i planarbeidet. I samsvar med Innlandets satsing på trebasert verdiskaping, har Fylkesmannen sammen med andre regionale aktører vært pådrivere for at ny Mjøsbru bygges i tre. Økt skogbasert verdiskaping er utpekt som et hovedsatsingsområde i utviklingen av framtidig næringsliv i Innlandet. En Mjøsbru i tre vil utvilsomt bli et nasjonalt landemerke. Den vil også bli verdens lengste i sitt slag, og med det bli et signalbygg som en driver i utviklingen av trebasert verdiskaping regionalt og nasjonalt. Slik vil en Mjøsbru i tre også være et viktig bidrag til å nå målene i regjeringens Skog- og trestrategi.

Lokalveisystem og gang- og sykkelveier

Fylkesmannen vil påpeke at planprosess i forbindelse med tilrettelegging for bruk av eksisterende bru til gang- og sykkelveg, lokaltrafikk og beredskapsveg vil medføre betydelige detaljavklaringer for å utforme tilfredsstillende og arealeffektive påkoblingspunkter på begge sider slik at god kvalitet for tenkte brukergupper ivaretas.



Med hilsen

Øyvind Gotehus (e.f.)
avdelingsdirektør

Sissel Tørud
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Gjøvik kommune	Postboks 630	2810	GJØVIK
Ringsaker kommune	Pb 13	2381	BRUMUNDDAL
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER