



Statens vegvesen

Ringebu kommune
Hanstadgata 4
2630 RINGEBU

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Jan Terje Løitegård / 62553682

Vår referanse:
15/214941-10

Deres referanse:

Vår dato:
14.11.2016

E6 Elstad – Tollmoen. Oversendelse av planprogram for fastsettelse

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet datert 13. oktober 2016 og til møte mellom Ringebu kommune og Statens vegvesen 18. oktober 2016, med tilhørende referat.

I dette møtet ble det bestemt å utarbeide en reguleringsplan i to alternativer med både alternativ 1.1 (ytre linje) og alternativ 1.3 (indre linje) på strekningen mellom Elstad og Tollmoen. Dette er også i samsvar med departementet sin anbefaling. Strekningen mellom Tollmoen og Gunstadmoen er lik i begge alternativer og vil også inngå i reguleringsplanen.

Planprogram for E6 Elstad – Frya med alternativ 1.3 ble fastsatt 15. mai 2013, med et oppdatert forprosjekt som ble vedtatt 18. februar 2014 i Ringebu kommune.

Etter at kommunestyret i Ringebu i juni 2014 gjorde vedtak om regulering av alternativ 1.1 ble det utarbeidet et planprogram for dette alternativet med høringsfrist 20. januar 2015. For å komme videre med regulering av alternativ 1.1 må dette planprogrammet fastsettes av Ringebu kommune. Statens vegvesen har nå oppdatert dette planprogrammet ut fra de merknader som kom inn i høringsperioden. Det er spesielt merknader fra Fylkesmannen i Oppland og NVE som har ønske om temaer som bør utredes som nå har blitt tatt inn i planprogrammet. I det innledende kapittelet er det beskrevet hvilke endringer som er gjort etter høring. Planprogrammet vil være ei bestilling på hva som skal utredes i reguleringsplanen.

Det er i forbindelse med kommunedelplanprosessen gjennomført en konsekvensutredning (KU), der var både alternativ 1.1 og 1.3 var med slik at KU er gjennomført. Den ble vedtatt 23. oktober 2012.

Det blir da et eget kapittel i reguleringsplanen som beskriver konsekvenser eller virkninger av planforslaget med utgangspunkt i hva som er beskrevet i planprogrammene.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 02030
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Parkgata 81
2317 HAMAR

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Atkomst til Ringeby sentrum langs opptrekksarmen og atkomst til Tollmoen fra kryssområdet i Åmillom vil også være en del av reguleringsplanen, men det vil i hovedsak være likt i begge alternativer. Atkomstløsninger som reguleres vil være i samsvar med kommunestyrets vedtak på forprosjektet som ble behandlet i november 2015.

Det er tidligere avtalt med Ringeby kommune at reguleringsplanene kan fremmes etter § 3–7 i plan- og bygningsloven. Det ble bekreftet i møte med kommunen at det også gjelder denne planen. Det betyr at det er Statens vegvesen som legger planen ut på høring, mens det er Ringeby kommune som vedtar planen, forutsatt at det ikke er innsigelse til kommunens forslag til vedtak. Statens vegvesen vil etter gyldige vedtak kunne framstille vedtatt reguleringsplan.

Vedlagt oversendes forslag til planprogram for E6 Elstad – Tollmoen, sammendrag av relevante merknader og kopi av de innkomne merknadene.

Vi ber nå Ringeby kommune fastsette planprogrammet for E6 Elstad – Tollmoen og at det bekreftes at begge alternativ 1.1 og 1.3 for E6 Elstad – Gunstadmoen fremmes som alternativer i reguleringsplanen som utarbeides av Statens vegvesen.

Prosjektet vil kunne være aktuelt for NTP (Nasjonal Transportplan) tidlig i perioden 2018–2029, det er derfor viktig å få vedtatt reguleringsplanen. Ut fra en foreløpig framdriftsplan, ser Statens vegvesen muligheten av en høringsperiode fra årsskiftet 2017/2018 og da med et mulig vedtak i Ringeby kommune før sommeren 2018, forutsatt at det ikke er innsigelse til det alternativet som kommunen skal vedta. Statens vegvesen ser for seg et godt samarbeid med kommunen om utarbeidelsen av reguleringsplanen og at kommunen har ressurser til å bidra i denne prosessen. Det vil også bli et opplegg på informasjon og medvirkning som kommunen bør bidra i.

E6 Biri – Otta
Med hilsen

Taale Stensbye
Prosjektleder

Løitegård Jan Terje
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

Merknader fra høring av planprogram



Planprogram for E6 Elstad-Tollmoen, merknader fra høring

Ringebu kommune



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

Innkomne merknader til Planprogram for E6 Elstad – Tollmoen

Høringsperiode 19.11.2014 – 20.01.2015

- Fylkesmannen i Oppland
- Norges vassdrags og energidirektorat
- Jernbaneverket region øst
- Oppland fylkeskommune
- Opplysningsvesenets fond
- Folkeaksjon for E6 og flomvern
- Naturvernforbundet i Oppland
- Forum for natur og friluftsliv Oppland
- Fiskeutvalget i Ringebu og Fåvang JF
- Tollmoen ve og vel

Planprogram E6 Elstad – Tollmoen i Ringeby kommune

Oppsummering av høring med høringsfrist 20. januar 2015 (bare relevante dokumenter er tatt med i oppsummeringen):

Forkortelser:

SVV - Statens vegvesen

FM - Fylkesmannen

OFK - Oppland fylkeskommune

NVE – Norges vassdrag og energidirektorat

YM – Ytre miljø

KU - Konsekvensutredning

1. Fylkesmannen i Oppland

Sammenheng av merknaden:

1. FM kan ikke se at det har kommet nye tungtveiende momenter eller styringssignaler som skulle tilsi en endret vurdering fra FM side.
2. Traseen det er meldt oppstart på, kombinert med resten av vedtatte trase, er i betydelig konflikt med nasjonale interesser.
3. Fylkesmannen stiller spørsmål ved at det opprinnelige formålet med planendringen nå ikke lenger er til stede, idet flomsikringstiltak er utelatt som tema for planleggingen. Fylkesmannen minner om at det skal svært gode grunner til for å endre en nylig vedtatt kommunedelplan, særlig når den som her er resultat av en lang prosess der en omforent løsning ble funnet gjennom flere meklinger.
4. Fylkesmannen gir i sin uttalelse innspill om hvilke avbøtende tiltak som forventes innarbeidet dersom det likevel arbeides videre med alt. 1.1. som omtalt i oppstartvarsel med planprogram.
5. Av de interesser Fylkesmannen skal ivareta er det på denne E6-strekningen særlig naturmangfold/vassdrag og jordverninteresser som blir berørt.
6. Over to år etter endelig vedtak av overordna plan, er trase på strekningen fortsatt ikke fastlagt og traseen reguleres nå i to alternativer. Dette er ikke i tråd med målsettinger om effektive planprosesser. Det er også uheldig at opprinnelige kommunedelplanstrekning splittes opp ytterligere i delstrekninger, dette vanskeliggjør muligheten for å se inngrep og virkning av E6-utbyggingen for nasjonale interesser i sammenheng.
7. Av oversendt oppstartvarsel med planprogram for ny E6 Elstad - Tollmoen, alt. 1.1 går det fram at ny E6 ikke skal bygges som flombarriere for å sikre areal på innsiden. I lys av dette er det uklart for Fylkesmannen hva som er formålet med å ta saken opp til ny vurdering.
8. Konsekvensene for miljøverninteressene er langt større og mer negative ved valg av alt. 1.1 sammenliknet med alt. 1.3. De negative konsekvensene for vassdragsmiljø og naturmangfold er større ved alt. 1.1 enn 1.3, samtidig som landskapskonsekvensene også er vurdert som noe mer negative. Konsekvensene for nærmiljø kan gi en noe bedre støysituasjon ved valg av 1.1 framfor 1.3, men mulighetene for ferdsel langs vassdraget blir dårligere.
9. Oppsummert innebærer foreliggende oppstartvarsel at en langt større del av vegen innenfor kommunedelplanområdet blir liggende i strandsona, enn det som ble vedtatt i kommunedelplanen. Dette er klart i strid med nasjonale miljøinteresser.
10. Dersom trase likevel skulle bli planlagt og bygd ut etter alt. 1.1 må gjenværende miljøverdier sikres gjennom både anleggsprosess og utforming av veganlegg. Fylkesmannen forventer følgende tiltak:

11. Unngå tiltak eller inngrep i strandsonen utenfor eksisterende flomvoll. På mindre strekninger der det er foretatt inngrep i strandsone og kantvegetasjon allerede, må restaurering utredes.
12. To naturtype-lokaliteter med gråor-heggeskog på hver side av Våla sitt utløp i Lågen beholdes intakte, inngrep avgrenses til et minimum.
13. Regulere gjenværende restareal med flommark og flommarksfunksjon på innsiden av flomvollen, inn mot eksisterende E6, til naturvernformål. Dette gjelder også de to nevnte lokalitetene med gråor-heggeskog nevnt over.
14. Ny E6 legges godt på innsiden av eksisterende flomvoll, og det utredes tilrettelegging for ferdsel på eksisterende flomvoll, uten stor støybelastning.
15. Unngå inngrep i den intakte kroksjøen Børkevja, verken i anleggsfasen eller gjennom ferdig anlegg. Det etableres bruspenn over som ivaretar evja sin funksjon.
16. Ny E6 må bygges slik at dagens vannhusholdning opprettholdes og gjenværende flommarksmiljø innenfor flomvollen beholdes.
17. Valg av trase rett nord for Elstad berører verdifulle naturtyper beskrevet i konsekvensutredningen og rapport fra Miljøfaglig utredning AS. Trasevalg må optimaliseres på denne delstrekningen for å redusere inngrep både i anleggsfase og ferdig vegtrase.
18. Oversikten er ikke uttømmende og flere behov for avbøtende tiltak kan bli avdekket gjennom en ev. reguleringsprosess.
19. Fylkesmannen forutsetter at det sees på en optimalisert løsning i forhold til direkte og indirekte beslag av dyrka jord på strekningen.
20. Videre forutsetter vi at traseen legges så tett inntil flomvollen som mulig. Vegen må også planlegges slik at det er mulig å drive jorda helt inntil vegen. Det må sikres at jordbunnsfaglig kompetanse brukes for å bygge opp igjen dyrka jorda på fyllingsskråningene slik at best mulig dyrkingsforhold oppnås.
21. Planprogrammet synes ellers å dekke nødvendige utredninger av landbruksinteressene.

Vegvesenets kommentar

- 1.- 21. Tas til orientering. Det registreres at det er motstridende interesser mellom pkt 14 og pkt 20.

2. Norges vassdrags og energidirektorat

1. NVE registrerer at man nå går i gang med ny planprosess med argumenter knytta til flomutfordringer som et vesentlig grunnlag for å ta delstrekning 1 fra kommunedelplanen opp til ny behandling. Ringeby kommune har imidlertid ikke vedtatt at ny E6 på strekningen skal være et flomvern/sikring (jf kommunestyrevedtak datert 17.06.2014 og møte mellom SVV og Ringeby kommune 14.10.2014). NVE stiller seg noe undrende til dette. Ny planprosess på delstrekningen er ressurskrevende og bør, etter vår oppfatning, begrunnes i nye opplysninger av sentral betydning for planen.
2. Våre merknader og innsigelse til alternativ 1.3 og 1.1 står ved lag fra kommunedelplanprosessen, jf vårt brev datert 08.12.2010.
3. Resultatet etter meklingene kom som et resultat av en lang prosess med mye gi og ta. Ny planprosess har nye rammer og forutsetninger, og vi står fritt til å vurdere alle forhold knytta til våre ansvarsområder og gjeldene lovverk på nytt. Resultatet fra meklingen på delstrekning 1 kan derfor ikke bringes direkte inn i denne nye planprosessen.
4. Alternativ 1.1 på delstrekning 1 skal, om det er identisk med alternativet som ble hørt i kommunedelplanen, gå på innsiden av dagens flomvoll men med nærføring til Lågen.

- Området er flomutsatt allerede ved en 10-års flom. Alternativet kan gi store negative konsekvenser for flere naturtypelokaliteter og viktige viltområder.
5. For å ivareta naturmiljøet er det vesentlig å benytte bruer ved kryssing av Børkevja og Elstadevja.
 6. Ev turveg langs Lågen utafor dagens flomsikring må avklares og utredes. Etableringen av denne vil kunne påføre viktige naturtyper ytterligere skader og påvirke flom- og strømningsforhold negativt.
 7. Vannlinjeberegninger må gjennomføres for hele strekningen gjennom Ringeby kommune for å se på konsekvenser av samla inngrep i vassdraget og på aktivt flomareal (oppstuvende effekt). Det er avgjørende at en ser på konsekvenser samlet for hele strekningen i Ringeby kommune fordi sum effektene er vesentlige.
 8. Videre må det gjøres en samlet vurdering av hvilke effekter alternativet har på vannhusholdningen og de artene/naturtypene som er tilknyttet elveslettene på innsiden av vegen.
 9. Ifølge planprogrammet vil alternativ 1.1 gå på 4 meter høye fyllinger og 2,5 meter over dagens flomvern for å være flomsikker, jf en 200-års flom (200-års flomhøyde + 1 meter sikkerhetsmargin). Det betyr at et slik alternativ, pga omfanget og uavhengig av bygging av ny strandsone på yttersiden eller ei, vil ta Lågen ifra allmennheten i stor grad.
 10. NVE hadde også innsigelse til alternativ 1.1 dersom man valgte alternativene 2.1, 2.3 eller 2.4 på delstrekning 2 pga den totale negative innvirkningen dette vil få for de vassdragsrelaterte naturmiljøene knyttet til flommarkene og strandsona på strekningen. Dette kan også knyttes opp mot negative vassdragstekniske konsekvenser av inngrep knyttet til E6 på hele strekningen gjennom Ringeby kommune. På delstrekning 2 har man nå valgt endelig løsning og dette vil legge føringer.
 11. Vi vil presisere at de ulike alternativene for kryssløsning også må vurderes og dokumenteres tilstrekkelig med tanke på vassdragsmiljø og vassdragstekniske forhold (oppstuvning, strømningsforhold og erosjon med mer). Vår intensjon er å få til en samordning av behandling etter vannressurslovens bestemmelser og behandling etter plan- og bygningsloven, jf vr1 § 20.
 12. Vi vil komme med ytterligere merknader og ev innsigelse knyttet til de interesser vi er satt til å ivareta når konsekvenser av planlagte tiltak er framkommet.
 13. Planen må ha tilfredsstillende planbestemmelser som ivaretar både vassdragstekniske og miljømessige forhold på en tilstrekkelig måte.
 14. Vi har ingen vesentlige merknader til planprogrammet, men vil påpeke viktigheten av å se helheten av ny E6 gjennom Ringeby kommune og at behandling av konsesjonspliktige tiltak etter vannressurslovens bestemmelser kun er mulig i en reguleringsplan dersom man skal benytte § 20 som åpner for samordning.
 15. Saken har stor kompleksitet og vi mener det vil være effektivt tidsbruk å benytte planforum i Oppland underveis i planprosessen, ikke bare ved høring.

Vegvesenets kommentar

- 1.- 5. Tas til orientering.
6. Det har kommet ulike innspill til en eventuell turveg og plassering av denne mellom E6 og Lågen. Planprogrammet har forutsatt at Lågen og Lågens strandsone ikke skal berøres direkte, ei heller med turveg.
- 7.- 11. Tas til orientering
12. Det tas sikte på å utrede slik at separat konsesjonsbehandling kan unngås.
- 13.-15. Tas til orientering.
16. Det vil vurderes om regionalt planforum kan benyttes i den videre prosessen.

3. Jernbaneløst region øst

Sammendrag av merknaden:

1. I planprogrammet punktet 4.4 Forhold til annet lovverk mangler vi henvisning til jernbaneloven. Jernbaneloven § 10 stiller krav om 30 m byggegrense fra nærmeste spormidt.
2. I planprogrammet punktet 7.8 Risiko og sårbarhet står det at analysen skal utføres for både anleggsfasen og driftsfasen. Jernbaneløst er opptatt av sikkerhet rundt sine anlegg og ber tiltakshaver om at det vurderes behov for sikringstiltak og andre relevante sikkerhetsforhold i ROS-analysen. Vi antar at anleggsfasen ikke vil medføre langvarige negative konsekvenser for fremføringen av tog på denne strekningen.

Vegvesenets kommentar

1. Forholdet til jernbaneloven og jernbanen vil ivaretas i utarbeidelse av reguleringsplanen.
2. ROS analysen vil også omfatte jernbanerelaterte forhold.

4. Oppland fylkeskommune

Fylkesutvalget fattet 24.02.2015 slikt enstemmig vedtak:

1. Fylkesutvalget viser til behandling av kommunedelplanen den 3.11.10 og valg av vegtrase.FU støttet den gang alternativ 1.1 med flomforebygging.
2. Fylkesutvalget ser at flomforebyggingen ikke er fullverdig og heller ikke tatt inn i planprogrammet, da det ikke er konsekvensutredet. FU mener likevel det ikke er kommet til nye momenter i saken og støtter Ringeby kommune sitt alternativ 1.1.

Vegvesenets kommentar

Merknadene tas til orientering.

5. Opplysningsvesenets fond

Sammendrag av merknaden

1. OVF har ingen merknad på det nåværende tidspunkt.

6. Folkeaksjon for E6 og flomvern

Sammendrag av merknaden:

1. Folkeaksjonen bemerker at NVE har trukket sin innsigelse til alt. 1.1. De har kommentarer til NVE sine vilkår for å trekke innsigelsen (kfr brev av 28.09.2011, red. anmerk) til alt. 1.1, hvor det bemerkes at Elstadevja aldri er tørr, den er avstengt med NVE godkjennelse på 80 tallet og turveg bør ligge på eksisterende flomforebygging.
2. De bemerker til planprogrammets pkt 4.2.1 Fylkesmannens innsigelser til alt. 1.1 at det avdekker det samme som hos NVE; mangelfull kunnskap, kartlegging og faglig vurderinger.
3. FMs innsigelse til kombinasjonen alt. 1.1 og alternativ langs Lågen videre nordover er omtalt i Multiconsults hydrauliske og vassdragstekniske beregninger og viser at vannstanshevingen er ca 13 cm ved 200 års flom.

4. FM vurderinger og innsigelser på hele strekningen fra Elstad til jernbanen bygger ikke på noe fakta. Hele strekningen er oppfylt og maskinelt bearbeidet med godkjente flomforbygninger fra 100 år tilbake og frem til dags dato.
5. Børkevja er og har vært tett i nordre ende i mer 50 år. Det vil derfor være meningsløst å bygge bru over ei evje som er gjenfylt.
6. Traseen sør for Børkevja bør legges tettere inntil eksisterende flomforbygning og Laugen.
7. Krattskogen i Åmillom er vedskog uten noen for vern eller fredning. Når som helst kan dette avvirket av grunneiere eller andre med tillatelse. Det kan ikke være noe saklig grunn for at dette skal medføre innsigelser mot en framføring av E6 med milliardinvesteringer.
8. Ber om at Multiconsults rapporter (Notat) i sin helhet legges fram for Utvalg for Plan og teknisk ved behandling av denne saken.

Vegvesenets kommentar

1. I prosessen med kommunedelplanen hvor parten måtte gi og ta, trakk NVE sin innsigelse til alt. 1.1 basert på noen forutsetninger. Det vises også til pkt 2 og 10 i NVE merknad til dette planprogrammet. Ny planprosess har nye rammer og NVE vil stå fritt til å vurdere på forholdene på nytt. I planprogrammet er det viktig å få avklart forutsetningene for strekningen.
- 2.- 7. Merknadene tas til orientering.
8. Dette er en del av kommunens saksbehandling.

7. Naturvernforbundet i Oppland

Sammendrag av merknaden:

1. NVO har ikke spesielle merknader til utformingen av planprogrammet.
2. NVO har kommentarer til bakgrunnen for at saken igjen kommer opp etter at trasevalg ble fastlagt i Kommunedelplan for E6 Ringeby sør – Frya, vedtatt 23.10.2012.
3. På bakgrunn av forutsetningene om at flomsikring på dagens nivå skal opprettholdes og det skal legges til grunn at E6 ikke er flomsikring/flomvern virker det uforståelig at Ringeby kommunes skal presse gjennom en ny og kostbar og forsinkende utredning av alternativ som allerede er forkastet som det mest miljøbelastende.
4. Konsekvensutredningen fra 2010, utført av Miljøfaglig utredning AS slår fast at området har store naturverdier med blant annet hele 51 rødlistede arter.
5. Når en ser på hele strekningen Elstad – Frya, er allerede en stor del vedtatt lagt svært nær Lågen, med de negative konsekvensene det vil gi. At en så eventuelt vil gjøre om tidligere vedtak for å få lagt ”resten” av strekningen langs Lågen, framstår derfor som helt uakseptabelt, og burde ikke være gjenstand for ytterligere utredning.
6. Kravet om tursti mellom E6 og elva, som også ble framsatt i møte 12.11. 2014 av Utvalg for plan og teknisk i Ringeby kommune, vil ytterligere forsterke den negative effekten og er sterkt frarådet i konsekvensutredningen.
7. NVO går derfor sterkt imot at det iverksettes reguleringsarbeid med sikte på alternativ 1.1 for strekningen Elstad – Tollmoen.

Vegvesenets kommentar

- 1.-7. Merknadene tas til orientering.

8. Forum for natur og friluftsliv Oppland

Sammendrag av merknaden:

1. Planområdet har betydelige verdier for natur- og friluftslivsinteressene; knyttet til naturmangfold og fiskeinteresser. På bakgrunn av disse verdiene vil vi gå i mot valg av strekningen Elstad - Tollmoen etter alternativ 1.1, som ny E6-trase.
2. Vi vil spesielt bemerke at den lokale storørretbestanden i Våla er under press og vi er bekymret for konsekvenser av tekniske inngrep i leve- og oppvekstområder.
3. I forbindelse med E6 Elstad - Tollmoen i Ringeby sitt planprogram mener vi det er relevant å vise til regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag sine viktigste målsetninger: «Bidra til økt sikkerhet for samfunnet mot skred- og flomskader samtidig som vann, natur- og friluftsverdiene ivaretas.»
4. Norge har forpliktet seg til å stoppe tap av biologisk mangfold innen 2020. Konsekvensene av et valg av strekningen Elstad - Tollmoen etter alternativ 1.1 som ny E6-trase vil være stikk i strid med både dette og med vanndirektivets mål om helhetlig vassdragsforvaltning.
5. Vi mener at en bred medvirkning i prosessen er viktig og ber om at vi og våre lokalorganisasjoner inviteres til å delta i arbeidsgrupper og lignende.

Vegvesenets kommentar

- 1.-4. Merknadene tas til orientering.
5. Dersom det vil bli etablert arbeidsgrupper, vil lokale organisasjoner inviteres til å delta.

8. Fiskeutvalget i Ringeby og Fåvang JF

Sammendrag av merknad

1. Elveslettene langs Lågen har de klart mest verdifulle flommarksystemene i Norge med en rekke rødlistede arter av fugl og planter etc. Bjørkevja som nå vil bli sterkt negativt påvirket av dette trasévalget er den eneste intakte kroksjøen i hele Norge. Samtlige viltarter i Gudbrandsdalen er videre representert i utredningsområdet.
2. Flomsikring, kanalisering, masseuttak, vei og jernbane langs elva er idag sammen med vannkraft den største trusselen for naturmiljøet i og rundt Gudbrandsdalslågen med sideelver. Disse bestandsregulerende inngrepene har nå ført til svært stor negativ konsekvens for naturmiljøet, sårbare og utrydningstruede lokale storørretbestander og en sårbar Hunderørretbestand.
3. Vi mener forvaltningsplanen for Gudbrandsdalslågen m/sidevassdrag som utarbeides i disse dager og som vil være ferdig i løpet av 2016 og før byggestart av strekningen Elstad - Våla sør, vil ha løsningen klar for flomproblemene både lokalt og regionalt uten hjelp fra statens vegvesen og at å legge E6 enda nærmere elva bare vil forsterke eller skape nye problemer.
4. Ringeby kommune har satt sammen ei arbeidsgruppe som jobber med biotopforbedrende tiltak for storørreten i våla elv, RFJFF ber statens vegvesen om hjelp til og se om de kan vurdere og bidra positivt for ørreten med eventuelle tiltak som avbøtende tiltak.
5. Videre ber vi Statens vegvesen ha fokus på at det også finnes en populær fiskeplass både ved jernbane brua og strekningen utenfor pumpehuset ved Skarvollan, og vi er opptatt av at adkomst sikres.

Vegvesenets kommentar

- 1.-2. Merknadene tas til orientering.
3. Vegvesenet ser for seg at materiale fra Forvaltningsplanen vil være en del av kunnskapsgrunnlaget for reguleringsplanen for E6.

4. Biotopforbedrende tiltak i Våla må vurderes i sammenheng med planlegging av ny E6 over Våla.
5. Det vil fortsatt være adkomster til Lågen ved jernbanebrua og Skarvvollan.

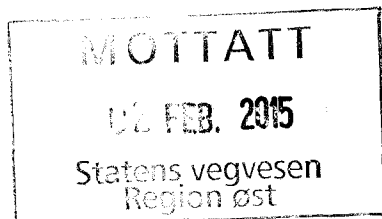
9. Tollmoen ve og vel

Sammendrag av merknad

1. Dersom alt. 1. velges sør for Våla ber vi om at Vegvesenet finner løsninger som ikke gjør at vegen blir flyttet nærmere vårt boligområde, da dette vil få store konsekvenser for beboere i Tollmoen ifht støy og støvplager, samt visuelt.
2. Vi henstiller SVV, planutvalget og kommunestyret i Ringeby kommune om å ta hensyn til vårt boligområde slik at vi kan opprettholde vårt rolig bomiljø.

Vegvesenets kommentar

- 1.-2. Merknadene tas til orientering.



Fylkesmannen i Oppland

2013005549-145

Statens Vegvesen Region Øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Deres referanse 2013/005549-130
Vår referanse 2013/469-40 421.4 TAN
Saksbehandler Terje Abrahamsen, tlf. 61 26 60 64

Dato 26.01.2015

Ringebu kommune – reguleringsplan for ny E6 Elstad-Tollmoen (alt. 1.1) – varsel om oppstart og høring av planprogram

Fylkesmannen viser til tidligere planprosess og konstaterer at foreliggende oppstartvarsel innebærer en kombinasjonsløsning Fylkesmannen ikke kunne godta ved behandling av kommunedelplan for E6 Ringebu sør - Frya. Fylkesmannen kan ikke se at det er kommet nye tungtveiende momenter eller styringssignaler som skulle tilsi en endret vurdering fra vår side. Dette betyr at den traseen det meldes om oppstart for nå, kombinert med resten av vedtatt trase, er i betydelig konflikt med nasjonale interesser.

Fylkesmannen stiller spørsmål ved at det opprinnelige formålet med planendringen nå ikke lenger er til stede, idet flomsikringstiltak er utelatt som tema for planleggingen. Fylkesmannen minner om at det skal svært gode grunner til for å endre en nylig vedtatt kommunedelplan, særlig når den som her er resultat av en lang prosess der en omforent løsning ble funnet gjennom flere meklinger.

Fylkesmannen gir i sin uttalelse innspill om hvilke avbøtende tiltak som forventes innarbeidet dersom det likevel arbeides videre med alt. 1.1. som omtalt i oppstartvarsel med planprogram.

Vi viser til brev av 18. november 2014 med varsel om oppstart og høring av planprogram for reguleringsplan for ny E6 Elstad-Tollmoen (alt. 1.1). Vi viser også til tidligere kommunedelplan- og reguleringsplanprosess.

Bakgrunn

Å finne gode løsninger for ny E6 forbi Ringebu er krevende. Planarbeidet har vært omfattende og har strukket seg over lenger tid enn opprinnelig framdriftsplan tilsa. Det er Fylkesmannens oppfatning at konsekvensutredningene knyttet til kommunedelplanarbeidet var grundige og gode, og at det ble tilrettelagt for utstrakt medvirkning. Som følge av dette ble det avsatt tid og ressurser til ekstra utredninger av alternativer som var forkastet tidligere i prosessen. Utbyggingen er konfliktfylt og samtlige regionale myndigheter fremmet innsigelser til trasealternativer, delparseller eller ulike kombinasjoner av disse ved høring av kommunedelplanen. Etter to kompliserte meklingsrunder kom partene fram til en omforent løsning som ble lagt på en siste høring, før planen ble vedtatt i kommunestyret høsten 2012. Reguleringsplanarbeidet har deretter pågått for fullt fra våren 2013, med planlagt offentlig ettersyn og høring seinhøsten 2014.

Parallelt med dette har kommunen tatt initiativ overfor sentrale myndigheter for å få saken behandlet på nytt ut fra flomvern hensyn. Gjennom prosessen frarådte regionale myndigheter dette, og det ble avklart at risikoen for liv, helse og materielle verdier som følge av flom er forholdsvis liten

på den aktuelle strekningen, mens kostnadene og ulempene ville bli svært store. Kommunal- og regionaldepartementet (den gang Miljøverndepartementet) uttalte i november 2013 at ulempene ved å gå inn for en endring av vedtatt kommunedelplantrase var større enn de framholdte fordeler ved flomsikring av arealene, og departementet fant ikke grunnlag for å be om at det ble startet en ny planprosess for strekningen. Etter et nytt initiativ fra Ringebu kommune i mai 2014, uttalte Samferdselsdepartementet at de ikke ville motsette seg at kommunen tok opp planen til ny behandling med tanke på å justere traseen for å flomsikre området. Departementet kunne imidlertid ikke love at nytt vedtak ikke kunne få følger for planlagt byggestart.

Sommeren 2014 fattet Ringebu kommune vedtak om å starte regulering av delstrekning 1 også etter alt. 1.1. som ble vurdert men ikke vedtatt i kommunedelplanprosessen. Vegmyndighetene har ut fra vedtaket revidert opprinnelig framdriftsplan og delt opp både detaljplanlegging og utbygging i mindre delstrekninger/etapper. Av oversendt oppstartvarsel går det fram at flomsikring ikke lenger er et tema.

Nasjonale interesser i området

Av de interesser Fylkesmannen skal ivareta er det på denne E6-strekningen særlig naturmangfold/vassdrag og jordverninteresser som blir berørt. Vegutbyggingene i fylket er den viktigste årsaken til tap av dyrka mark i Oppland. Uansett hvilke traseer som velges innebærer E6-utbyggingen i Gudbrandsdalen omfattende arealbeslag. Lågen som vannsystem og elveslettelandskap har internasjonal verdi og flommarksystemene utenfor Ringebu sentrum er fortsatt leveområde for arter som er sterkt trua og trua, til tross for de mange inngrep som er gjennomført i vassdrag/strandsone her. Det er krevende å ivareta begge disse hensynene delstrekning for delstrekning av ny E6 gjennom dalen. Det ideelle ville være å se hele strekningen under ett og finne løsninger som samlet sett ivaretar de ulike interessene på en best mulig måte.

Fylkesmannens tidligere behandling

Fylkesmannen uttalte seg til kommunedelplan for E6 Ringebu sør-Frya den 3. desember 2010. Det ble redegjort for nasjonale verdier og behovet for å vurdere inngrepene ny E6 innebærer for lengre strekninger av dalen/vassdraget under ett. Fylkesmannen fremmet innsigelse til alt. 1.1 i kombinasjon med alle alternativer på parsell 2.

Kommunedelplanen ble vedtatt i Ringebu kommunestyre 23. oktober 2012, etter to meklinger. Meklingsresultatet fra 9. mars 2012 legger til grunn alt. 1.3 for parsell 1 (dvs. indre trase), alt. 2.4 over i alt. 2.1 for parsell 2 (dvs. ytre trase på delstrekning 2) og alt. T for parsell 3. Meklingsresultatet gikk vesentlig ut over både nasjonale jordvern- og naturmangfold/vassdragsinteresser, men kunne forsvares ut fra kommunens tydelige standpunkt i saken og den høye samfunnsnyttens av rask framdrift for E6-utbyggingen.

Fylkesmannens vurdering av prosess samt oversendt oppstartvarsel

Det ble varslet oppstart av kommunedelplan for E6 på strekningen mellom Ringebu sør (Elstad) og Frya i 2007. Fem år senere blir kommunedelplanen vedtatt i Ringebu kommunestyre. Over to år etter endelig vedtak av overordna plan, er trase på strekningen fortsatt ikke fastlagt og traseen reguleres nå i to alternativer. Dette er ikke i tråd med målsettinger om effektive planprosesser.

Det er også uheldig at opprinnelige kommunedelplanstrekning splittes opp ytterligere i delstrekninger, dette vanskeliggjør muligheten for å se inngrep og virkning av E6-utbyggingen for nasjonale interesser i sammenheng.

Utgangspunktet for at Ringebu kommune tok saken opp til ny vurdering var flomsituasjonen i Gudbrandsdalen i 2011 og 2013, og et ønske om flomsikring som en del av E6-prosjektet. Etter det Fylkesmannen kjenner til var flomskadene fra hovedvassdraget på strekningen mellom Elstad og Frya begrenset til skader på dyrka mark og etablerte flomvoller, ikke bygninger og annen kritisk infrastruktur.

Av oversendt oppstartvarsel med planprogram for ny E6 Elstad - Tollmoen, alt. 1.1 går det som nevnt klart fram at ny E6 ikke skal bygges som flombarriere for å sikre areal på innsiden. I lys av dette er det uklart for Fylkesmannen hva som er formålet med å ta saken opp til ny vurdering.

Fylkesmannen har ikke mottatt signaler fra Regjeringen om endra forutsetninger i denne saken, og understreker at foreliggende oppstartvarsel innebærer en kombinasjonsløsning Fylkesmannen ikke kunne godta ved behandling av kommunedelplan for E6 Ringeby sør - Frya. En slik løsning er i klar konflikt med de interesser Fylkesmannen har ansvar for å ivareta i planprosesser etter pbl. Det vises til kommunedelplanprosessen for dokumentasjon av innsigelsesgrunnlag.

Miljøvern faglig utdyping

Fylkesmannen fremmet av miljøhensyn innsigelse til kommunedelplanens alt. 1.1 (dvs. ytre trase for parsell 1), dersom ett av alternativene 2.1, 2.3 eller 2.4 (dvs. ytre trase på parsell 2 nord for Våla) ble valgt. Begrunnelsen var den totale miljøbelastningen disse kombinasjonene ga, i form av nedbygging av strandsoner og vassdragsmiljø langs Gudbrandsdalslågens hovedløp.

Alternativ 1.1 fra kommunedelplanprosessen som nå skal reguleres, er lik den som ble vedtatt på 1990-tallet, og som Fylkesmannen aksepterte etter en lang prosess. Forskjellen var imidlertid at løsningen den gang innebar vegtrase på innsiden av Skarvvollene, slik at daværende våtmarksmiljø og strandsoner nord for Ringeby sentrum ble tatt vare på.

Mulighetene for at denne planprosessen på strekningen Elstad til Frya nå ender med at strandsoner og delvis også gjenværende våtmarksmiljø både sør og nord for Ringeby går tapt, illustrerer utfordringene ved å ivareta miljøverninteresser når en ikke makter å se inngrep og konflikt i sammenheng. Med den ytterligere oppdelingen av strekningen mellom Elstad og Frya i to eller tre deler, blir vurderingene ytterligere fragmenterte.

Konsekvensene for miljøverninteressene er langt større og mer negative ved valg av alt. 1.1 sammenliknet med alt. 1.3. Alt. 1.1 er lagt på innsiden av dagens flomvoll, men medfører likevel nærføring mot Lågen. De negative konsekvensene for vassdragsmiljø og naturmangfold er større ved alt. 1.1 enn 1.3, samtidig som landskapskonsekvensene også er vurdert som noe mer negative. Konsekvensene for nærmiljø kan gi en noe bedre støysituasjon ved valg av 1.1 framfor 1.3, men mulighetene for ferdsel langs vassdraget blir dårligere.

Oppsummert innebærer foreliggende oppstartvarsel at en langt større del av vegen innenfor kommunedelplanområdet blir liggende i strandsoner, enn det som ble vedtatt i kommunedelplanen. Dette er klart i strid med nasjonale miljøinteresser.

Landbruksfaglig utdyping

Fylkesmannens fremmet av jordvernhensyn innsigelse til kommunedelplanens alternativ 1.1 i kombinasjon med alternativ 2.1 og 2.2. Begrunnelsen var det store samla forbruket av dyrka jord disse kombinasjonene ga.

Alt. 1.1 slik det er vist i kommunedelplanforslaget berører i utgangspunktet dyrka jord i nesten hele sin lengde, og i tillegg fører det til at betydelig areal med dyrka mark blir liggende som restareal. Ut fra kommunedelplanforslaget er det vanskelig å se hvor dette restarealet ligger og hva som kan gjøres for å minimere dette.

Avbøtende tiltak ved ev. videre planlegging av ny E6 Elstad-Tollmoen etter alt. 1.1

Dersom det likevel arbeides videre med traseen det er meldt om oppstart for nå, forventer Fylkesmannen at utredninger og avbøtende tiltak som omtales nedenfor blir gjennomført og innarbeidet i planforslaget.

Tiltak for å ivareta miljøhensyn

Dersom trase likevel skulle bli planlagt og bygd ut etter alt. 1.1 må gjenværende miljøverdier sikres gjennom både anleggsprosess og utforming av veganlegg. Fylkesmannen forventer følgende tiltak:

- Unngå tiltak eller inngrep i strandsonen utenfor eksisterende flomvoll. På mindre strekninger der det er foretatt inngrep i strandsone og kantvegetasjon allerede må restaurering utredes.
- To naturtype-lokaliteter med gråor-heggeskog på hver side av Våla sitt utløp i Lågen beholdes intakte, inngrep avgrenses til et minimum.
- Regulere gjenværende restareal med flommark og flommarksfunksjon på innsiden av flomvollen, inn mot eksisterende E6, til naturvernformål. Dette gjelder også de to nevnte lokalitetene med gråor-heggeskog nevnt over.
- Ny E6 legges godt på innsiden av eksisterende flomvoll, og det utredes tilrettelegging for ferdsel på denne, uten stor støybelastning.
- Unngå inngrep i den intakte kroksjøen Børkevja, verken i anleggsfasen eller gjennom ferdig anlegg. Det etableres bruspenn over som ivaretar evja sin funksjon.
- Ny E6 må bygges slik at dagens vannhusholdning opprettholdes og gjenværende flommarksmiljø innenfor flomvollen beholdes.
- Valg av trase rett nord for Elstad berører verdifulle naturtyper beskrevet i konsekvensutredningen og rapport fra Miljøfaglig utredning AS. Trasevalg må optimaliseres på denne delstrekningen for å redusere inngrep både i anleggsfase og ferdig vegtrase.

Oversikten er ikke uttømmende og flere behov for avbøtende tiltak kan bli avdekket gjennom en ev. reguleringsprosess. Det vil også være behov for avbøtende tiltak ved regulering etter alt. 1.3, bl.a. sikring av verdifulle naturtyper og rester etter flommark på strekningen.

Tiltak for å ivareta jordvernensyn

Fylkesmannen ga i brev av 5. april 2013 og 30. januar 2014 innspill til reguleringsplan for E6 etter den linja som ble vedtatt i kommunedelplanen med forslag til enkelte justeringer. De generelle forhold som er påpekt der om landbruksinteressene gjelder også for alternativet det nå er varslet om oppstart for.

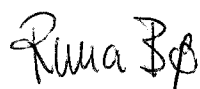
Fylkesmannen forutsetter at det sees på en optimalisert løsning i forhold til direkte og indirekte beslag av dyrka jord på strekningen. Dette innebærer blant annet at det ikke er aksept for støyvoller på dyrka mark, samt at eventuelt viltgjerde må plasseres så tett inntil vegbanen som mulig, dvs. at det må planlegges med autovern for å redusere sikkerhetsavstanden til gjerdet.

Videre forutsetter vi at traseen legges så tett inntil flomvollen som mulig. Vegen må også planlegges slik at det er mulig å drive jorda helt inntil vegen. Det innebærer at det for all fylling over dyrka jord må tas inn bestemmelser om at den minst arealkrevende fyllingsløsningen skal brukes. Videre må det sikres at jordbunnsfaglig kompetanse brukes for å bygge opp igjen dyrka jorda på fyllingsskråningene slik at best mulig dyrkingsforhold oppnås. Slik jordbunnsfaglige kompetanse må også inn for å vurdere arbeid og istandsetting av det midlertidige anleggsbeltet.

I følge planprogrammet skal avbøtende tiltak som blant annet avlingsveger og underganger vurderes i planen. Det bør også vurderes om det er eksisterende dyrka mark i området som eventuelt kan forbedres. Planprogrammet synes ellers å dekke nødvendige utredninger av landbruksinteressene.



Sigurd Tremoen
fung. fylkesmann



Runa Bø
fagdirektør

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst
Ringebu kommune
Oppland fylkeskommune

Postboks 4223	2307	Hamar
Hanstadgate 4	2630	Ringebu
Postboks 988	2626	Lillehammer



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 27.01.2015
Vår ref.: 201406464-2
Arkiv: 323
Deres dato: 18.11.2014
Deres ref.:

Saksbehandler:
Kristin Hasle Haslestad

NVEs merknader og innspill ved offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart - Reguleringsplan for ny E6 Elstad - Tollmoen - Ringeby kommune, Oppland

Vi viser til varsel om oppstart og høring av planprogram datert 18.11.2014.

Bakgrunn og planprosess

Det foreligger en vedtatt trasé i kommunedelplanen for delstrekning 1 for ny E6 gjennom Ringeby, vedtatt av kommunen gjennom vedtak datert 23.10.2012. Denne planen ble framforhandlet gjennom en omfattende planprosess med innsigelser og påfølgende meklinger. Ringeby kommunestyre fattet i sak KOM-038/14 datert 17.06.2014 vedtak om å starte ny reguleringsprosess for E6 Elstad – Frya sør for Våla (delstrekning 1) i tråd med alternativ 1.1 fra denne kommunedelplanprosessen. Reguleringsarbeidet skal pågå parallelt med pågående reguleringsplanprosess for E6 Elstad – Frya (delstrekning 2 og 3) som er basert på vedtatt planprogram (jf vedtatt kommunedelplan).

Bakgrunnen for ny planrunde henger tett sammen med flomutfordringer på dyrka mark og ønsket om flomsikring (jf brev fra Samferdselsdepartementet ved statssekretær Bård Hoksrud, datert mai 2014). I Ringeby kommune sitt vedtak om å starte ny planprosess for delstrekning/alternativ 1.1, omtales derimot ikke ønsket om bruk av ny E6 som ny flomsikring. Dette blir bekreftet i møte mellom SVV og Ringeby kommune 14.10.2014. Noe som også er gjengitt i planprogrammet.

I planprogrammet heter det innledningsvis at Ringeby kommune har vært utsatt for flom fra Lågen de siste årene. Dette er ikke noen ny opplysning i saken. Områder langs store elver som Gudbrandsdalslågen blir, i de områdene som ligger lavest, med jevne mellomrom satt under vann. Det har ikke vært store skade på bebyggelse i Vålebrua de siste årene som følge av flom fra Gudbrandsdalslågen. I tettstedet Fåvang har det imidlertid vært betydelige skader på bygninger. Dette området omfattes imidlertid ikke av planområdet.

NVE registrerer at man nå går i gang med ny planprosess med argumenter knytta til flomutfordringer som et vesentlig grunnlag for å ta delstrekning 1 fra kommunedelplanen opp til ny behandling. Ringeby kommune har imidlertid ikke vedtatt at ny E6 på strekningen skal være et flomvern/sikring (jf kommunestyrevedtak datert 17.06.2014 og møte mellom SVV og Ringeby kommune 14.10.2014). NVE

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

stiller seg noe undrende til dette. Ny planprosess på delstrekningen er ressurskrevende og bør, etter vår oppfatning, begrunnes i nye opplysninger av sentral betydning for planen.

Planområdet

Det skal i planen utarbeides 2 vegalternativ for delstrekning 1. Alternativ 1.3 som er i henhold til vedtatt kommunedelplan og 1.1 som er i henhold til kommunestyrets vedtak av 17.06.2014.

NVEs foreløpige vurdering av vegalternativene

Våre merknader og innsigelse til alternativ 1.3 og 1.1 står ved lag fra kommunedelplanprosessen, jf vårt brev datert 08.12.2010. De er kort oppsummert og gjengitt under. Resultatet etter meklingene kom som et resultat av en lang prosess med mye gi og ta. Ny planprosess har nye rammer og forutsetninger, og vi står fritt til å vurdere alle forhold knytta til våre ansvarsområder og gjeldene lovverk på nytt. Resultatet fra meklingen på delstrekning 1 kan derfor ikke bringes direkte inn i denne nye planprosessen.

Alternativ 1.3:

Alternativ langs dagens veg der man beholder strandsona mot Lågen og unngår en del av det flomutsatte arealet. Dette alternativet krysser også elvesletta, men holder seg langs dagens veg før man svinger ut mot Lågen på innsiden av alternativ 1.2 fra kommunedelplanen. Alternativet gir mindre inngrep i evja ved Vestadvollen, men kommer i nærføring til flomdam. Alternativet har middels negativ konsekvens for naturmiljøet. Man unngår nærføring til hovedvassdraget, samtidig som man ivaretar naturmangfoldet knytta til flommarkene bedre enn med alternativ 1.1 og 1.2. Foreslåtte avbøtende tiltak: Justering av veglinje ved Vestadvollen/Skjeggstadvollen for å spare lokalitet med Myrstjerneblom. NVE mener dette alternativet er det nest beste etter alternativ T, vurdert ut fra negative konsekvenser for allmenne interesser i vassdraget (vannressurslovens § 8).

Alternativ 1.1:

Alternativ 1.1 på delstrekning 1 skal, om det er identisk med alternativet som ble hørt i kommunedelplanen, gå på innsiden av dagens flomvoll men med nærføring til Lågen. Området er flomutsatt allerede ved en 10-års flom. Alternativet kan gi store negative konsekvenser for flere naturtypelokaliteter og viktige viltområder. Dette gjelder både inngrep i elveører, kryssing av Børkevja, som er den eneste intakte kroksjøen langs Lågen, samt Elstadevja. Denne lokaliteten vil fragmenteres og ødelegges som intakt naturtype. Alternativet har dermed store negative konsekvenser for naturmiljøet. For å ivareta naturmiljøet er det vesentlig å benytte bruer ved kryssing av Børkevja og Elstadevja. Disse må plasseres slik at vanngjennomstrømming ikke hindres og brukar må ikke plasseres i evja. Ev turveg langs Lågen utafor dagens flomsikring må avklares og utredes. Etableringen av denne vil kunne påføre viktige naturtyper ytterligere skader og påvirke flom- og strømningsforhold negativt.

Vannlinjeberegninger må gjennomføres for hele strekningen gjennom Ringeby kommune for å se på konsekvenser av samla inngrep i vassdraget og på aktivt flomareal (oppstuvende effekt). Profiler må måles inn med endelig informasjon om utforming av tiltakene som planlegges. Dette inkluderer kryss- og bruløsninger. NVE mener dette må gjennomføres for å kunne vite noe om mulige effekter av tiltaket knytta til oppstuvning og hastighetsøkning/erosjon i Lågen.

Det er avgjørende at en ser på konsekvenser samlet for hele strekningen i Ringeby kommune fordi sum effektene er vesentlige. Videre må det gjøres en samlet vurdering av hvilke effekter alternativet har på vannhusholdningen og de artene/naturtypene som er tilknytta elveslettene på

innsiden av vegen. Det er viktig at disse vassdragsmiljøene opprettholdes, og det må fremlegges detaljplaner og faglige vurderinger som viser at vannhusholdningen og vassdragsmiljøene i området vil bli opprettholdt ved alternativ 1.1.

Ifølge planprogrammet vil alternativ 1.1 gå på 4 meter høye fyllinger og 2,5 meter over dagens flomvern for å være flomsikker, jf en 200-års flom (200-års flomhøyde + 1 meter sikkerhetsmargin). Det betyr at et slik alternativ, pga omfanget og uavhengig av bygging av ny strandsone på yttersiden eller ei, vil ta Lågen ifra allmennheten i stor grad. Dette er også et moment som må vurderes i planprosessen. På grunn av arealet som beslaglegges og ev behov for ytterligere inngrep i vassdraget, bør man vurdere om det skal etableres gangveg.

NVE hadde også innsigelse til alternativ 1.1 dersom man valgte alternativene 2.1, 2.3 eller 2.4 på delstrekning 2 pga den totale negative innvirkningen dette vil få for de vassdragsrelaterte naturmiljøene knytta til flommarkene og strandsona på strekningen. Dette kan også knyttes opp mot negative vassdragstekniske konsekvenser av inngrep knytta til E6 på hele strekningen gjennom Ringebu kommune. På delstrekning 2 har man nå valgt endelig løsning og dette vil legge føringer.

Kryssløsninger

Vi vil presisere at de ulike alternativene for kryssløsning også må vurderes og dokumenteres tilstrekkelig med tanke på vassdragsmiljø og vassdragstekniske forhold (oppstuvning, strømningsforhold og erosjon med mer), slik at en vurdering av de totale konsekvensene av planlagt E6 gjennom Ringebu kommune er mulig (jf vannressurslovens bestemmelser og TEK10).

Konsesjonsbehandling:

Vår intensjon er å få til en samordning av behandling etter vannressurslovens bestemmelser og behandling etter plan- og bygningsloven, jf vr1 § 20. Vurdering etter vannressurslovens bestemmelser og en konsesjonsprosess knytta til alternativ 1.1, kryssløsninger og sumeffekter i planen kan kjøres enten som en separat søknad eller man kan benytte vannressurslovens § 20 bokstav d) som gir adgang til samordning av tillatelser etter pbl, gjennom en utfyllende og tilstrekkelig behandling av tiltakene i en *reguleringsplan* eller en bebyggelsesplan. Vi vil komme med ytterligere merknader og ev innsigelse knytta til de interesser vi er satt til å ivareta når konsekvenser av planlagte tiltak er framkommet. Man må også ta høyde for at det gjennom planprosessen kan dukke opp nye moment knytta til våre ansvarsområder som i vedtatt kommunedelplan ikke er belyst/har kommet fram. Et slik moment kan være vassdragstekniske vurderinger av å etablere ny veg på innsiden av eksisterende flomsikring. Hva skjer ved overtopping? Hva med undergraving og plutselig kollaps/brudd i eksisterende sikring? Hvordan skal vegen konstrueres for et slik trykk/påkjenning? Brudd vil potensielt kunne komme på hele strekningen? Pumpebehov? Vann på begge sider av vegen i en flomsituasjon – konsekvenser for konstruksjonskrav?

PBL – bruk av planestemmer og hensynssoner

Planen må ha tilfredsstillende planbestemmelser som ivaretar både vassdragstekniske og miljømessige forhold på en tilstrekkelig måte. Fareområder (skred og flom) skal vises som hensynssoner og gis bestemmelser som ivaretar hensynet sona er ment å vise. Det må også gis dimensjoneringskrav og krav til utforming i planbestemmelsene.

Planprogrammet

Vi har ingen vesentlige merknader til planprogrammet, men vil påpeke viktigheten av å se helheten av ny E6 gjennom Ringeby kommune og at behandling av konsesjonspliktige tiltak etter vannressurslovens bestemmelser kun er mulig i en reguleringsplan dersom man skal benytte § 20 som åpner for samordning. Vi mener dette er det mest hensiktsmessige i denne saken. Vi forventer derfor dokumentasjon av sumeffekter i denne planprosessen.

Planprosessen videre

Saken har stor kompleksitet og vi mener det vil være effektiv tidsbruk å benytte planforum i Oppland undervegs i planprosessen, ikke bare ved høring.

Vi har ikke ytterligere innspill ved varsel om oppstart og høring av planprogram, men forbeholder oss retten til å komme tilbake med mer seinere i planprosessen. Dersom det er spørsmål knytta til våre ansvarsområder, er det bare å ta kontakt.

Med hilsen

Stein Nordvi
regionsjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg:

Kopi:

Fylkesmannen i Oppland
Oppland fylkeskommune
Statens vegvesen Region øst v/Tomas Moen

Statens Vegvesen Region Øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Henvendelse til: Nina Michalowska
Tlf.: +47 45632022
Faks:
E-post: Nina.Michalowska@jbv.no

Dato: 15.01.2015
Saksref.: 201407129-3
Deres ref.: 2013/005549-130
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Ringebu kommune – Jernbaneverkets uttalelse til varslet oppstart om reguleringsplan for ny E6 Elstad - Tollmoen etter alternativ 1.1 og offentlig ettersyn av planprogram

Viser til brev datert 18.11.2014 med offentlig ettersyn av planprogram for ny E6 Elstad – Tollmoen og varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid og utvidelse av planområdet etter alternativ 1.1.

Innspill til planprogrammet

I planprogrammet punktet *4.4 Forhold til annet lovverk* mangler vi henvisning til jernbaneloven. Jernbaneloven § 10 stiller krav om 30 m byggegrense fra nærmeste spormidt.

I planprogrammet punktet *7.8 Risiko og sårbarhet* står det at *analysen skal utføres for både anleggsfasen og driftsfasen*. Jernbaneverket er opptatt av sikkerhet rundt sine anlegg og ber tiltakshaver om at det vurderes behov for sikringstiltak og andre relevante sikkerhetsforhold i ROS-analysen. Vi antar at anleggsfasen ikke vil medføre langvarige negative konsekvenser for fremføringen av tog på denne strekningen.

Innspill til reguleringsplan

Vi forutsetter at kryssing mellom den nye E6 og Dovrebanen blir løst over jernbanen. Vi vil derfor minne om Jernbaneverkets tekniske regelverk vedrørende bl.a. nærføring og kryssing av jernbane og utforming av beskyttelsesskjerm over elektrifisert jernbane.

Vi forutsetter at dagens jernbaneareal reguleres til jernbaneformål, og at 30m byggegrense tegnes inn på plankartet.

Jernbaneverket ønsker lykke til videre i planarbeid og svarer gjerne på spørsmål dersom dette er ønskelig.

Med hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Plan og teknikk, offentlig plan og forvaltning

Nina Michalowska
Overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi til: Ringeby kommune



Arkivsak-dok. 201502733-8
Saksbehandler Jon Halvor Midtmageli

Saksgang
Fylkesutvalget

Møtedato
24.02.2015

HØRING AV PLANPROGRAM FOR REGULERINGSPLAN E6 ELSTAD - TOLLMOEN (YTRE LINJE) I RINGEBU KOMMUNE

Forslag til

VEDTAK

1. Oppland fylkeskommune stiller spørsmål ved at flomsikring ikke skal inngå i reguleringsplanarbeidet, da flom var kommunens hovedbegrunnelse for å starte med planarbeid for alternativ 1.1 i kommunedelplan for E6 Elstad - Frya.
2. Fylkeskommunen viser til meklingsresultatet av 09.03.12 og minner om at gjeldende kommunedelplan er et resultat av en helhetlig vurdering av hele vegtraseen og at en endring av en del av denne vil forrykke balansen mellom de forskjellige hensyn og løsninger man ble enige om i meklingen.
3. Reguleringsplan for E6 Gunstadmoen - Frya er på høring i disse dager og den traseen som reguleres (delstrekning 3) forutsetter valg av ytre linje på strekningen Gunstadmoen – Tollmoen (delstrekning 2). Vedtak av reguleringsplan for delstrekning 3 låser dermed delstrekning 2 til ytre alternativ. Fylkeskommunen mener dette forholdet må tas inn i vurderingene av reguleringsplanarbeidet for alternativ 1.1 da det, med henvisning til meklingsresultatet, er lite trolig at ytre linje blir vedtatt for både delstrekning 1 og 2.
4. Når det gjelder øvrige planfaglige merknader og behov for overflatebefaring vises det til saksframlegget. Det vises også til fylkesutvalgets vedtak den 03.11.10.

Rasmus O. Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Solbjør
Ass. fylkesrådmann

Vedlegg:

Planprogram for reguleringsplan E6 Elstad - Tollmoen

Bakgrunn:

Kommunedelplan for E6 Elstad – Frya ble vedtatt 23.10.2012 i Ringeby etter to runder med meklinger. Kort oppsummert ble det vedtatt følgende trasé på denne strekningen: Indre trasé fram til Våla og ytre trasé videre nordover til Gunstadmoen, der E6 krysser over jernbanen og følger parallelt med dagens E6 til plangrensa ca. 1 km inn på Fryasletta, altså alternativene 1.3 + 2.4 som går over i 2.1 + T (se figur 1 under). Reguleringsplaner for de forskjellige delstrekningene er under utarbeidelse, bl.a. Reguleringsplan for strekningen Gunstadmoen til Frya som er på høring nå.

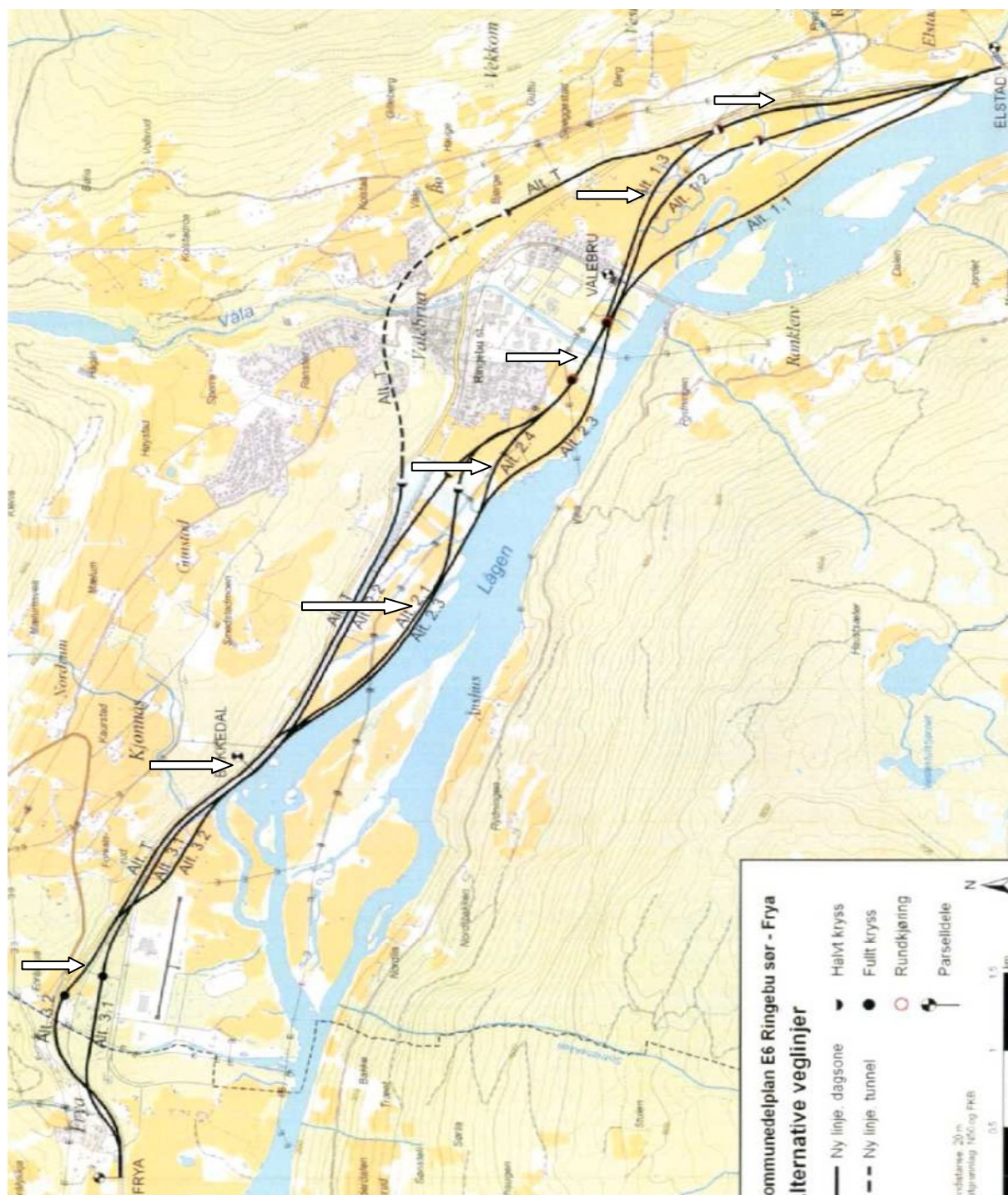


Fig. 1

Kommunedelplan ble vedtatt av Ringeby kommune med følgende kombinasjon av deltraseer: Alt 1.3 + alt 2.4 som går over i alt 2.1 + T. Pilene peker på vedtatt trasé.

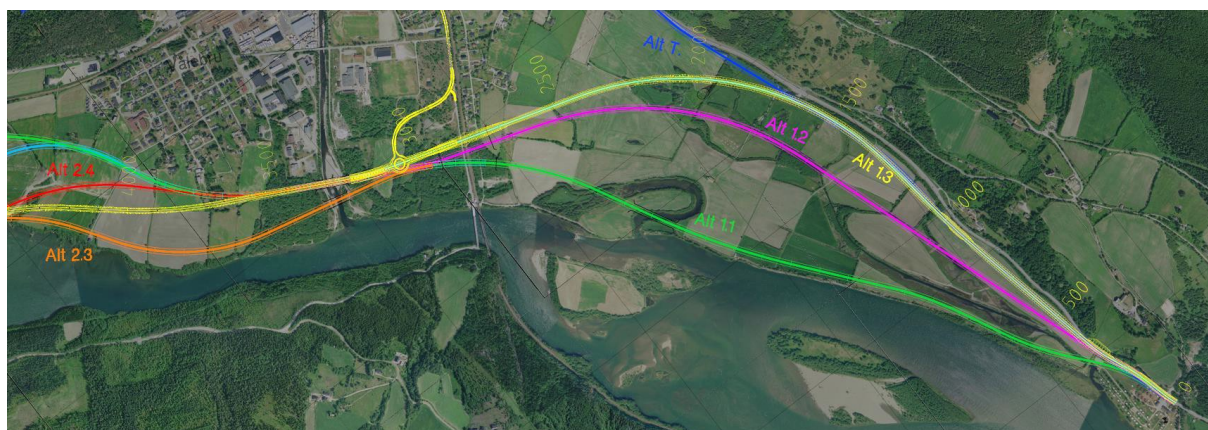
På grunn av flommene i Lågen i 2011 og 2013 ble det tatt et lokalt initiativ med hensikt å endre trasé for delstrekning 1 i vedtatte kommunedelplan. Kommunen ønsker å legge ny E6 ute ved Lågen i tråd med alternativ 1.1 i høringsdokumentet til kommuneplanen. Kommunen har vært i dialog med Samferdselsdepartementet om saken og de hadde ikke innvendinger mot at kommunen ønsket ny behandling av kommunedelplanen.

På bakgrunn av tilbakemeldingen fra departementet fattet Ringebu kommunestyret følgende vedtak:

«1. Ringebu kommunestyre vedtar, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1, at det skal startes reguleringsprosess for E6 Elstad - Frya der E6 sør for Våla reguleres i tråd med alternativ 1.1. Reguleringsarbeidet skal gå parallelt med pågående regulering i tråd med vedtatt planprogram for reguleringsplan for Elstad – Frya.

2. Dette vedtaket berører ikke vedtatte planer nord for Våla.»

Med bakgrunn i dette vedtaket har Ringebu kommune bedt Statens vegvesen om å utarbeide reguleringsplan for ny E6 etter alternativ 1.1 (grønn linje) vist i høringsdokumentet til kommunedelplan for E6 Elstad – Frya.



Figur 2

Flyfoto som viser søndre del av kommunedelplanforslaget.

Avklaring av kommunens vedtak

På grunn av usikkerhet med tanke på hva kommunens vedtak innebærer når det gjelder flomsikring, ble det gjennomført et avklaringsmøte mellom Statens vegvesen og kommunen. I møtet ble det klargjort at kommunen legger til grunn alternativ 1.1 i tråd med kommunedelplanen, det vil si at vegen skal legges på innsiden av eksisterende flomvern og at flomforebygging ikke skal inngå i tiltaket. Videre mener kommunen at det må være en forutsetning at flomsikringen opprettholdes på dagen nivå. I tillegg til å utarbeide reguleringsplan for alternativ 1.1 skal Statens vegvesen fortsette med utarbeidelse av reguleringsplan for de andre delstrekningene.

Deling av parsellen Elstad - Frya

Som følge av kommunestyrets vedtak har Vegvesenet i samråd med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet bestemt å dele E6 strekningen Elstad – Frya i to:

E6 Gunstadmoen – Frya vil inngå i E6 Ringeby – Ottas utbyggingsetappe 2, med planlagt byggestart 2017. Det vil bli utarbeidet egen reguleringsplan for strekningen Gunstadmoen – Frya, som vil legges ut til offentlig ettersyn høst/vinter 2014/2015.

E6 Elstad – Gunstadmoen, som vil bli utbyggingsetappe 3, med antatt byggestart 2019, forutsatt nødvendige vedtak og bevilgninger. Det blir fremmet egen reguleringsplan for strekningen Elstad-Gunstadmoen. Som første fase blir det utarbeidet et planprogram, men dette vil bare dekke strekningen Elstad – Tollmoen, se kap. 3.

For strekningen Tollmoen – Gunstadmoen er forutsetningene avklart gjennom tidligere vedtatt planprogram for Elstad – Frya og kommunalt behandlet forprosjekt for Elstad – Frya.

Innsigelser

Alternativ 1.1 var en av fire forskjellige alternativ som ble presentert i høringen av kommunedelplanen. Dette alternativet ble møtt med innsigelser fra både NVE og Fylkesmannen:

NVE

- Innsigelse til alt. 1.1 på grunn av inngrepets konsekvenser for vassdraget og vassdragsmiljøet, samt fordi det ikke er gjort tilstrekkelig vassdragsteknisk vurdering av alternativet som viser at vannhusholdningen og vannmiljøet i området vil bli opprettholdt.
- Kombinasjon av alternativ 1.1. med et av alternativene langs Lågen på parsell 2 (2.1, 2.3 eller 2.4) på grunn av den totale negative innvirkningen dette vil få for de vassdragsrelaterte naturmiljøene knytta til flommarkene og strandsona på strekningen.

Fylkesmannen hadde følgende innsigelser til alternativ 1.1

- Dersom dette alternativet gjennom detaljplanlegging ikke utformes slik at vannhusholdningen på innsiden av ny E6 opprettholdes og at våtmarksområdene her så langt som mulig opprettholdes med dagens vannbalanse og biologiske funksjon.
- Alternativ 1.1 i kombinasjon med alternativ langs Lågen videre nordover (2.1, 2.3 eller 2.4) gir for store miljøbelastningen på Lågens hovedløp.
- Alternativ 1.1. i kombinasjon med alternativ 2.1 eller 2.2 på grunn av inngrep på dyrka mark.

Saksframstilling:

Fylkesutvalget behandlet kommunedelplanen i møte den 03.11.10 og gjorde følgende vedtak:

- *Fylkesutvalget mener Statens vegvesen har gjort en god konsekvensvurdering av de forskjellige vegalternativene i planforslaget. Fylkesutvalget støtter utvelgelsen av alternativer som er gjort i forarbeidene til planen.*
- *Fylkesutvalget tilrår at alternativ 1.1 velges for delstrekningen Elstad – Vålebru, med flomforebygging som den en del av veglegemet*
- *Fylkesutvalget tilrår planskilt kryssløsning i Åmillom. En slik løsning vurderes til å ivareta fremkommelig, trafiksikkerhet og miljømessige hensyn best.*
- *Fylkesutvalget tilrår alternativ 2.3 Vålebru – Bekkedal og videre alternativ T til Frya (alternativ 3.2 + T). Denne løsningen ivaretar jordvernhensyn og de Miljømessige utfordringene for boligområde og eldresenter.*
- *På delstrekning Bekkedal – Frya har Fylkesutvalget innsigelse til alternativ 3.1 gjennom Frya leir, med hjemmel i brev fra Riksantikvaren den 04.07.97. Frya leir utgjør et autentisk bygningsmiljø fra 2. verdenskrig som har nasjonal verdi.*
- *Fylkesutvalget savner en redegjørelse for hvordan masseunderskuddet på strekningen er tenkt løst og hvordan det vil virke inn på faktorer som sikkerhet, miljø, kostnader, m.m.*

Med dette vedtaket støttet fylkeskommunen Ringeby kommune i at alternativ 1.1 skal velges, samt at vegen skal bygges som flomforebygging. På tross av innsigelsene fra Fylkesmannen og NVE vedtok Ringeby kommune kommuneplanen med alternativ 1.1 som flomforebygging. Kommunens vedtak førte til mekling og i meklingsmøtet gjorde meklingsmannen kommunen oppmerksom på at mekling ikke kan gjennomføres med bakgrunn i kommunens vedtak om å bygge E6 med flomforebygging. Årsaken til dette var at dette alternativet ikke inngikk i plandokumentene ved høring av kommuneplanen. Meklingen må ta utgangspunkt i alternativ 1.1 i tråd med kommunedelplanforslaget, altså uten flomforebygging. Kommunen valgte da å se bort i fra vedtaket om flomforebygging og ønsket å mekle med utgangspunkt i alternativ 1.1 slik det var presentert i høringsdokumentene til kommuneplanen. Etter to meklingsmøter ble enighet oppnådd etter at det ble gjort nøye avveining av forskjellige hensyn langs hele veistrekningen fra Elstad til Frya. I grove trekk er meklingsresultatet et kompromiss mellom jordvern og miljøhensyn ved at indre linje ble valgt på delstrekning 1 og ytre linje ble valgt på delstrekning 2. Planen ble vedtatt av kommunen den 23.10.12.

På bakgrunn av flommene i 2011 og 2013 ber kommunen Statens vegvesen om å starte reguleringsplanarbeid for alternativ 1.1. I et avklaringsmøte mellom kommunen og Statens vegvesen kommer det fram at kommunen ikke ønsker at alternativ 1.1 skal bygges som flomforebygging. Fylkesrådmannen stiller seg undrene til at kommunen ønsker en reguleringsplan for et alternativ som det foreligger flere innsigelser til. Fylkesrådmannen er også undrene til at flomforebygging ikke skal inngå i planarbeidet da dette, etter det vi forstår, var hovedårsaken til at kommunen ønsker en ny prosess rundt plassering av ny E6.

Sammenhengende vegstrekning

Som det beskrives i planprogrammet henger delstrekningene sammen ved at enkelte alternativ på en delstrekning utelukker noen alternativer på tilgrensende delstrekninger. Reguleringsplan for delstrekning 3 er på høring i disse dager og denne traseen forutsetter videreføring av ytre linje på delstrekning 2 på grunn av krysningsvinkelen mellom ny E6 og eksisterende E6 og jernbane. Vedtak av reguleringsplan for delstrekning 3, låser dermed delstrekning 2 til ytre alternativ.

Dette betyr at man ikke kan kompensere en eventuell flytting av trase på delstrekning 1 ut til Lågen, med å flytte vegen inn fra strandlinja nord for Våla. Reguleringsplanen for Gunstadmoen - Frya er i hovedsak i tråd med kommuneplanen og fylkesrådmannen ser ingen store utfordringer med denne planen, men vil poengtere at vedtak av denne reguleringsplanen kan få konsekvenser for tilgrensende trasé i sør, da fylkesrådmannen, med henvisning til meklingsresultatet, finner det lite trolig at ytre linje blir vedtatt både på delstrekning 1 og 2.

Kryssløsning i Åmillom

Kommunedelplanen ble vedtatt med ei rundkjøring i Åmillom. I forprosjektfasen har Vegvesenet og Ringebu kommune jobbet for å få til en løsning med toplanskryss. Det ble utviklet en toplanskryssløsning for alternativ 1.3 som ikke grep inn i naturmiljøverdiene og som ble akseptert av Fylkesmannen: Alternativ 1.1 ligger nærmere Lågen enn vedtatte alternativ 1.3 og det vil være utfordrende å planlegge et nytt toplanskryss uten å komme i konflikt med naturmiljøverdier.

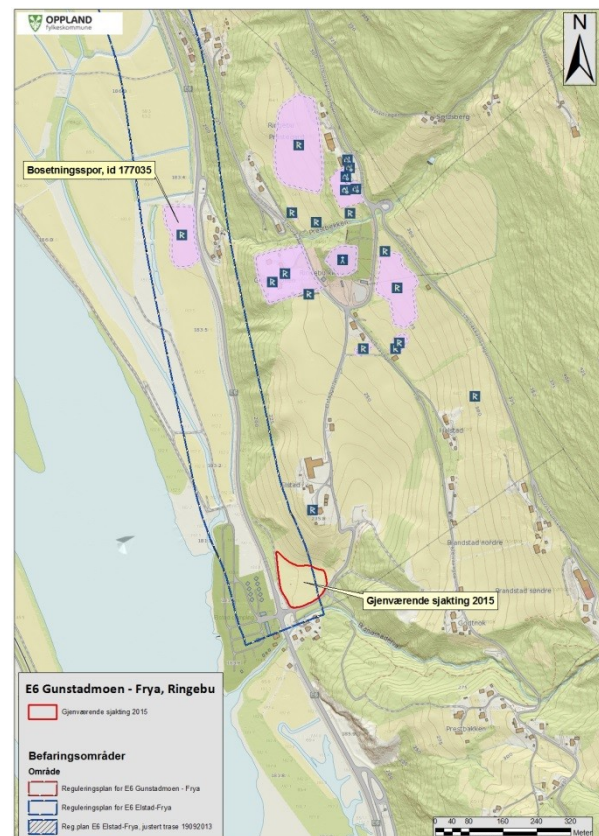
Kulturminner

Fylkesrådmannen kan ikke se at det foreligger vesentlige nye elementer vedrørende kulturminneverdier i saken tilknyttet alt. 1.1 ut over det som lå til behandling for gjeldende kommunedelplan på strekningen. Vi viser derfor til FU-vedtak av 10.01.2011 (FU-sak 7/11) med tilhørende saksframstilling datert 30.11.2010 for våre merknader til de ulike traséalternativene.

Fylkeskommunen gjennomførte våren 2014 maskinell sjaktning for deler av alt. 1.3. Rapport for undersøkelsene er ikke utarbeidet, men vil bli slutført i løpet av kort tid. Rapport vil bli ettersendt så snart denne er ferdigstilt. Under registreringen ble det avdekket et funnområde med bosetnings-/aktivitetsspor på Elstad (gnr/bnr 65/1) ved bruket Bekkelund (gnr/bnr 64/25), jf id 177035 i Riksantikvarens kulturminnedatabase, Askeladden. Kulturminnene knytter seg til bosetning og jordbruk fra jernalder og middelalder og er således automatisk fredete i henhold til kulturminnelovens (kml) §§ 4, 6 og 8. Det er ikke tillatt å gjennomføre tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, tildekke eller på annen måte utilbørlig skjemme et automatisk fredet kulturminne jf samme lovs § 3. Forholdet til id 177035 må avklares i det videre planarbeidet.

Dersom kulturminnelokaliteten ikke kan sikres et godt og varig vern i planen, må det søkes om dispensasjon for tillatelse til inngrep i lokaliteten i medhold av kml § 8 fjerde ledd. Rette dispensasjonsmyndighet er Riksantikvaren.

Fylkesrådmannen minner videre om at det foreligger et krav om maskinell sjaktning på deler av



Elstad, gnr/bnr 65/1 (jf kart). Arealet ble ikke undersøkt våren 2014 da grunneier allerede hadde foretatt våronn på jorden. For alt. 1.1 er det ikke gjennomført kulturminneregistreringer, hverken i form av overflatebefaring eller maskinell sjakting. Ut i fra erfaringene fra alt. 1.3, vil omfanget av en maskinell sjakting langs alt. 1.1 være begrenset.

Fylkesrådmannen opprettholder med dette kravet om maskinell sjakting på det aktuelle arealet på Elstad samt varsler behov for en overflatebefaring av alt. 1.1 før vi kan komme med en endelig uttalelse til planen. Kulturminneregistreringene må være gjennomført før en eventuell reguleringsplan vedtas jf undersøkelsesplikten etter kml § 9.

Fylkesrådmannen ber om at kart over planavgrensning for alt. 1.1 oversendes oss snarest mulig. I så tilfelle vil vi utarbeide et budsjett for en overflatebefaring og oversende dette til Statens Vegvesen for aksept. Denne type registreringsundersøkelser må skje på frost- og telefri mark, det vil si tidligst våren 2015. Det bør også vurderes når og i hvilket omfang sjakteundersøkelsene på Elstad, gnr/bnr 65/1, skal gjennomføres. Erfaring tilsier at berørte grunneiere ønsker å få gjennomført denne type undersøkelser tidlig på våren, før onna tas, eller seint på høsten etter vekstsesongen. Statens Vegvesen bør legge dette til grunn for den videre framdriften i plansaken.

Alternativ 1.1 er utredet i forbindelse med kommunedelplanprosessen. Etter vår vurdering har forholdene rundt dette alternativet ikke har endret seg siden 2012. Fylkesrådmannen viser derfor til vårt saksframlegg og fylkesutvalgets vedtak den 03.11.10 meklingsresultatet den 09.03.12 og minner om at gjeldende kommunedelplan er et resultat av en helhetlig vurdering av hele vegtraseen og at en endring av en del av denne vil forrykke balansen mellom de forskjellige hensyn man ble enige om i meklingen.

Konklusjon:

Fylkesrådmannen stiller spørsmål ved at flomsikring ikke skal inngå i reguleringsplanarbeidet da flom var hovedårsaken til starte opp reguleringsplanarbeid for alternativ 1.1.

Fylkesrådmannen ser ikke at det er nye momenter i saken knyttet til alternativ 1.1. i tråd med kommunedelplanarbeidet og når det gjelder merknader til vegtraseen viser vi derfor til vårt saksframlegg og fylkesutvalgets vedtak den 03.11.10.

Fylkesrådmannen viser derfor til meklingsresultatet den 09.03.12 og minner om at gjeldende kommunedelplan er et resultat av en helhetlig vurdering av hele vegtraseen og at en endring av en del av denne vil forrykke balansen mellom de forskjellige hensyn man ble enige om i meklingen.

Reguleringsplan for E6 Gunstadmoen - Frya (delstrekning 3) er på høring i disse dager og den traseen som reguleres, forutsetter valg av ytre linje på strekningen Gunstadmoen – Tollmoen (delstrekning 2). Vedtak av reguleringsplan for delstrekning 3, låser dermed delstrekning 2 til ytre alternativ. Dette forholdet må tas inn i vurderingene av reguleringsplanarbeidet for alternativ 1.1 da fylkesrådmannen, med henvisning til meklingsresultatet, finner det lite trolig at ytre linje blir vedtatt på både delstrekning 1 og 2.

Kart over planavgrensning for alt. 1.1 må oversendes fylkeskommunen snarest mulig, for utarbeiding av et budsjett for en overflatebefaring. Dette oversendes så til Statens Vegvesen for aksept. Denne type registreringsundersøkelser må skje på frost- og telefri mark, det vil si tidligst våren 2015.

Fra: [Pettersbakken, Frode](#)
Til: [Firmapost-øst](#)
Kopi: [Moen Tomas](#)
Emne: FW: E6 Elstad - Tollmoen i Ringeby. Planprogram til offentlig ettersyn og oppstart av reguleringsplan etter alternativ 1.1
Dato: 3. desember 2014 13:37:07

Mottaker rettet.

Med vennlig hilsen

Frode Pettersbakken ♦ Eiendomsutvikler

Tlf 23081543 ♦ frp@ovf.no

Opplysningsvesenets fond ♦ Rådhusgata 1-3, PB 535 Sentrum, 0105 Oslo ♦ www.ovf.no

From: Pettersbakken, Frode
Sent: Wednesday, December 03, 2014 1:34 PM
To: 'tomas.moen@vegvesen.no'
Subject: E6 Elstad - Tollmoen i Ringeby. Planprogram til offentlig ettersyn og oppstart av reguleringsplan etter alternativ 1.1

Viser til Deres brev datert 18.11.2014.

Opplysningsvesenets fond har på nåværende tidspunkt ingen merknader.

Øvrig korrespondanse i saken bes sendt

Opplysningsvesenets Fond
PB 535 Sentrum
0105 Oslo

Med vennlig hilsen

Frode Pettersbakken ♦ Eiendomsutvikler

Tlf 23081543 ♦ frp@ovf.no

Opplysningsvesenets fond ♦ Rådhusgata 1-3, PB 535 Sentrum, 0105 Oslo ♦ www.ovf.no

Folkeaksjon for E6 og flomvern.
2630 Ringeby.

Ringeby 17.01.15.

Statens Vegvesen.
Region øst.

Ringeby kommune.

Planprogram for reguleringsplan for E6 Elstad –Tollmoen etter Alt 1.1.

Vi viser til utleggelse av planprogram for eventuelle merknader og innspill.

Folkeaksjonen med de tilstøtende grunneiere har følgende merknader/innspill:

Planprogrammets side 10. pkt 4.2.1.

Her er det beskrevet at NVE hadde innsigelser. Disse innsigelser er gjengitt.
Denne innsigelse er trukket ved brev av 28. sept. 2011, på visse vilkår.

Innsigelsen er trukket. Hvorfor er ikke dette gjengitt?

Merknad til NVEs vilkår gis også her:

NVEs første punkt: ***«Det biologiske mangfoldet opprettholdes gjennom ivaretagelse av vannhusholdningen på innsiden av vegalternativ 1.1.»***

Fakta:

-Elstadevja er aldri tørr, dette pga. av diverse innløpsbekker (minst to) samt grunnvannsnivået som avspeiler nivået i hovedsak slik det er i Laugen. Dette er jo slik det alltid har vært i disse evjene.

NVEs andre punkt: ***«Det ikke må etableres terskler, brupilarer eller lignende som hindrer vannet i å gå inn i de to evjene Børkevja og evja ved Elstad.»***

Fakta:

-Er ikke NVE klar over at Elstadevjaav, med NVEs godkjenning sist på -80 tallet, ble godkjent avstengt med flomforbygging og pumpeverk?

NVEs fjerde punkt: ***«Turveg på yttersiden fjernes hvis den er til hinder for at vannet kan gå fritt inn i evjene»***

Fakta:

-NVE mener vel ikke at eksisterende flomforbygging, som er mer enn hundre år gammel og forsterket mange ganger, b.l.a. i henhold til godkjenninger så seint som i 2012 og -14, skal fjernes? En turveg ligger i sin helhet på eksisterende godkjente flomforbygging.

Mye tyder på at NVEs innsigelser fremdeles er slik som beskrevet i Multiconsults rapport (Notat) av 22.12.2011. Etter oppdrag fra SVV. Vedrørende Vassdragstekniske beregninger for Laugen.

Sitat: *«Dette notat vurderer merknader fra NVE i forhold til faktisk faktagrunnlag tilgjengelig ved høring av saken.*

Multiconsults vurdering er at NVEs innsigelser til alt 1.1, alt 2.1, alt 2.2, alt.3.1 og alt 3.2 bygger på mangelfull informasjon om faktisk utførte kartlegginger, beregninger og faglige vurderinger. Det har vært kontakt med NVE høsten 2011 og etter å ha gått nærmere inn i utførte beregninger er det slik at Multiconsult forstår det er enighet om at utførte beregninger er tilstrekkelig. Innsigelser grunnet vassdragstekniske antas derfor å kunne bli frafalt.»

«Multiconsult ser at det kan være grunnlag for innsigelse mot alt 1.2. Dette er i samsvar med Fylkesmannens vurdering».

-Vi viser for øvrig til Multiconsults samme rapport av 22.12.2011 side 4. hele pkt 2.2 med alle underpunkt samt hel punkt 3 og 4 som er svært avklarende for hele vegalternativ 1.1.

Høringsdok. Pkt. 4.2.1.

Fylkesmannens innsigelser til alt 1.1.

Kulepunkt en. Dette er kommentert ovenfor og er ingen realitet. Avdekker i grunn det samme hos fylkesmann som hos NVE, mangelfull kunnskap, kartlegging og faglige vurderinger.

Kulepunkt to. Ut fra Multiconsults hydrauliske og vassdrag tekniske beregninger om erosjon og vannstansheving framgår det at dette knapt har noen virkning, unntatt at det kan bli vannstandsheving på ca. 13 cm ved 200 års flom, ved helt tett fylling.

Fylkesmannens vurderinger og innsigelser på hele strekning fra Elstad til Jernbanen bygger ikke på noe fakta. Hele strekningen er oppfylt og maskinelt bearbeidet med godkjente flomforbygninger fra 100 år tilbake og fram til dags dato.

Angående Børkevja så har denne vann fra Laugen kun i de to vårflommene, samt ved eventuelle store nedbørsmengder som også gjør at Vinstrareguleringen må slippe vann i henhold til godkjent reglement. Dette hever vannstanden i Laugen i forhold til vannmengde.

Hel vinterperioden fra okt. til og med april/mai har ikke Laugen noe innløp i evja.

Utløpet fra evja er fra ca. 50 cm. til 1 m bredt i denne perioden og kun grunnvann i svært begrenset mengde siver ut.

Det samme gjelder hele sommer og høstperioden unntatt som nevnt ved de to vårflommenes lengde. Vårflommene er de lavereliggende områders flom i Laugen og Ottaflommen. Noen få oppkommer med grunnvann holder små vanddammer inne i Børkevja utenom disse perioder.

Det er også viktig å merke seg at de miljømessige undersøkelser i hovedsak beskriver de miljømessige verdier i disse områder som middels. Dvs. det som gjelder hvor som helst i utmark i Norge.

Det virker derfor som om kunnskap om disse områder reelt ikke er framskaffet.

SVVs diverse merknader:

Høringsdok. Side 15. Figur 6.

Her beskriver SVV helt korrekt situasjonen nå og for framtida. Jfr. NVEs vilkår til disse forhold.

Dette har vi benevnt ovenfor. SVV synliggjør her de reelle forhold som avdekker at NVE ikke er oppdatert på dette.

Side 15. Fig 7.

Dette er kommentert i tidligere innspill. Børkevja er og har vært helt tett i nordre ende i mer enn 50 år. Vann fra Laugen kommer ikke inn i nordre ende. Her er det bygget flomforbygging og avlingsvei til dyrkamarka inne i Børkevja.

Det må derfor være helt meningsløst å bygge bru over ei evje som er gjenfylt.

Høringsdok. Side 17. Pkt.7.2.2.
Merknad/innspill:

Nytt kryss i Åmillom skal planlegges i henhold til alt 1.1 mot tidligere 1.3.

Vi viser også til pkt 7.2.1. hvor SVV vil gjennomføre en optimalisering av veglinja innenfor alternativ 1.1. Dette kan være positivt og løse en rekke forhold som vil redusere kostnader og begrense ulemper. Dette kan skape en bedre tilpasning for vegtrase sydfra gjennom Åmillom og over Våla, samt videre nordover.

Traseen sør for Børkevja bør legges tettere inntil eksisterende flomforbygging og Laugen, slik at den kommer over Børkevjas tidligere nordre innløp, som er gjenfylt. Dette sparer dyrka mark og gir bedre arrondering av marka. Dette medfører at Åmillomkrysset flyttes 50 -70 m ut mot Laugen.

Ang. Miljøinteressene i Åmillom.

Verdien av disse må ligge i det helt ytre område mot Laugen, men her ligger det allerede i dag en anleggsvei fram til Våla. Dette er ikke bemerket i miljøregistreringene.

Videre er det anleggsområde og vei ved Vålas munning. De ytre områder mot Laugen vil ikke bli berørt med justering av nytt kryss.

Den øvrige skog i dette området består av ca. 50-60 års gammel oreskog og noe hegg, samt en 15-20 furutrær som er ca. 50 år gamle. (Oreskog har levetid på ca. 40-50 år)

Dette er tradisjonelt vedskog for grunneier i området. Slik er det langs hele Laugen i Ringebu med unntak for den skog som er nyttig for binding av elvekanten mot Laugen. Vi gjør også oppmerksom på at det er opprettet et betydelig naturreservat fra sør for Fåvang til Losna. Dette er opprettet for å ivareta slike våtmarksområder og med tilhørende miljøverdier.

Krattskogen i Åmillom er vedskog uten noe form for vern eller fredning. Når som helst kan denne avvirkes av grunneiere eller andre med tillatelse. Det kan ikke være noe saklig grunn for at dette skal medføre innsigelser mot en framføring av E6 med milliardinvesteringer.

Samme type områder blir uberørt nord for Våla og langt nordover langs Vålas østbredde.

Vi ber om at Multiconsults rapporter (Notat) i sin helhet legges fram for Utvalg for Plan og teknisk ved behandling av denne saken.

For Folkeaksjon for E6 og flomvern.

Pål Kr. Brandstad.

Hans Christian Elstad.

Lars Skjeggstad Kleven.

John Erik Vestad



Lillehammer 20.01.2015

Planprogram for E6 Elstad – Tollmoen Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet i Oppland

Naturvernforbundet i Oppland (NVO) har gjort seg kjent med høringsutkastet til Planprogram for E6 Elstad – Tollmoen, og vil hermed avgi følgende uttalelse:

NVO har ikke spesielle merknader til utformingen av planprogrammet. Derimot har vi kommentarer til bakgrunnen for at saken igjen kommer opp etter at trasevalg ble fastlagt i Kommunedelplan for E6 Ringebru sør – Frya, vedtatt 23.10.2012. Den gangen ble det trasealternativet for strekningen Elstad – Tollmoen som kom klart best ut i de miljøfaglige utredningene – alternativ 1.3 – vedtatt. Så har det – blant annet gjennom pressen og gjennom brevet fra statssekretær Bård Håksrud som er gjengitt i selve planprogrammet – kommet fram at Ringebru kommune ønsker å utnytte ny E6 til flomsikring, og derfor nå går inn for alternativ 1.1, som følger Lågen tett på hele strekningen. Dette ble stadfestet i kommunestyrevedtak 17.06.2014 som krevde ny reguleringsprosess der en regulerer i tråd med alternativ 1.1. I et avklaringemøte mellom Statens vegvesen og representanter for Ringebru kommune 14.10.2014 ble det imidlertid stadfestet at **"I den grad ny E6 vil berøre flomsikring forutsettes det at flomsikring på dagens nivå blir opprettholdt."** Og videre: **"Det skal legges til grunn at E6 ikke er flomsikring/flomvern."** På denne bakgrunnen, og med disse forutsetningene, virker det uforståelig at Ringebru kommune skal presse gjennom en ny, kostbar og forsinkende utredning av et alternativ som allerede er forkastet som det mest miljøbelastende. Naturvernforbundet tolker dette som manglende respekt for naturmiljøet blant lokalpolitikere, og finner det helt uakseptabelt.

Når det gjelder den miljøfaglige begrunnelsen for å se bort fra alternativ 1.1, finner vi denne i konsekvensutredningen fra 2010, utført av Miljøfaglig utredning AS. Den slår fast at området har store naturverdier med blant annet hele 51 rødlistede arter. (I hele det utredede området.) Områdene har stor betydning som hekke- og rasteplasser for fugl. Det har rødlistede plante- og sopparter og dessuten hjorteviltstammer og gyteplasser for storørret. Utredningen slår fast at de største negative konsekvensene er knyttet til nærforringer av E6 med Lågen. Når en ser på hele strekningen Elstad – Frya, er allerede en stor del vedtatt lagt svært nær Lågen, med de negative konsekvensene det vil gi. At en så eventuelt vil gjøre om tidligere vedtak for å få lagt "resten" av strekningen langs Lågen, framstår derfor som helt uakseptabelt, og burde ikke være gjenstand for ytterligere utredning. Kravet om tursti mellom E6 og elva, som også ble framsatt i møte 12.11. 2014 av

Utvalg for plan og teknisk i Ringeby kommune, vil ytterligere forsterke den negative effekten og er sterkt frarådet i konsekvensutredningen.

I forslaget til planprogram nevnes også andre føringer for arbeidet:

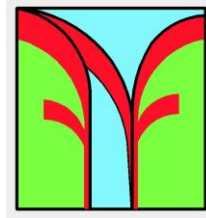
I statlige retningslinjer (Kgl resolusjon 26.09.2014) kreves det at transportsystemer skal utvikles med **miljømessig gode løsninger**. Da blir det et stort paradoks at en her vil presse gjennom den miljømessig klart mest negative løsningen.

Vannforskriften har som målsetting at god økologisk tilstand skal oppnås i størst mulig del av vassdragsnaturen, og at **økologisk tilstand i vassdrag ikke skal forringes**.

Det har vært gjennomført svært mange tiltak i norske vassdrag som har forringet den økologiske tilstanden. Om disse ordene er ment til noe annet enn bruk i festtaler, er det på tide vi begynner å ta dem på alvor. NVO går derfor sterkt imot at det iverksettes reguleringsarbeid med sikte på alternativ 1.1 for strekningen Elstad – Tollmoen.

Med vennlig hilsen
For Naturvernforbundet i Oppland

Paul Lindviksmoen
Leder



forum for
natur og friluftsliv
Oppland

Forum for natur og friluftsliv Oppland er et samarbeidsforum for åtte frivillige organisasjoner innen natur og friluftsliv.

Lillehammer, 20.1.2015

Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer
firmapost-ost@vegvesen.no

E6 Elstad - Tollmoen i Ringeby, planprogram til offentlig ettersyn og oppstart regulering etter alternativ 1.1

Forum for natur og friluftsliv (FNF) Oppland har gjort seg kjent med planprogram til offentlig ettersyn og oppstart av regulering etter alternativ 1.1 - E6 Elstad - Tollmoen i Ringeby.

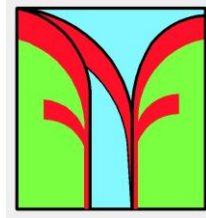
Forum for natur og friluftsliv Oppland har tidligere ikke valgt å engasjere seg i planene om bygging av ny E6 i Gudbrandsdalen, men på bakgrunn av vårt engasjement i arbeidet med regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag, velger vi å gjøre dette nå.

Planområdet har betydelige verdier for natur- og friluftslivsinteressene; knyttet til naturmangfold og fiskeinteresser. På bakgrunn av disse verdiene vil vi gå i mot valg av strekningen Elstad - Tollmoen etter alternativ 1.1, som ny E6-trase.

Vi har gjort oss kjent med de betydelige negative konsekvensene dette trasévalget vil kunne gi for naturmiljøet i influensområdet og vil gi vår støtte til NVE og Fylkesmannen i Oppland sine innsigelser til alternativ 1.1 i kommunedelplan for E6 Ringeby sør – Frya. Vi vil i denne forbindelse også vise til dette planarbeidet sin konsekvensutredning på tema naturmiljø, som vurderer konsekvensene av dette alternativet til «stor negativ» og uttaler følgende:

FNF Oppland

Forum for natur og friluftsliv Oppland,
Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER
Tlf. 40049819
e-post: oppland@fnf-nett.no
www.fnf-nett.no/oppland



forum for
natur og friluftsliv
Oppland

«•Tiltaket vil i stor grad forringe kvaliteten på eller redusere mangfoldet av prioriterte naturtyper

• Tiltaket vil i stor grad redusere artsmangfoldet eller forekomst av arter eller forringe deres levevilkår»

Vi vil spesielt bemerke at den lokale storørretbestanden i Våla er under press og vi er bekymret for konsekvenser av tekniske inngrep i leve- og oppvekstområder. Tekniske inngrep i evjer gir negative konsekvenser for elveøkosystemet med f.eks. gytemuligheter for byttefisk. For friluftslivet gir dette konsekvenser i form av dårligere fiske.

I følge Fylkesmannen i Oppland er hovedvannstrengen i Gudbrandsdalslågen med Otta det vassdrag som representerer de største vannrelaterte verneverdier av naturfaglig art i Oppland.

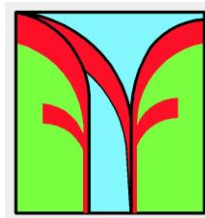
I forbindelse med E6 Elstad - Tollmoen i Ringebru sitt planprogram mener vi det er relevant å vise til regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag sine viktigste målsetninger: «Bidra til økt sikkerhet for samfunnet mot skred- og flomskader samtidig som vann, natur- og friluftsverdiene ivaretas.»

Varslede klimaendringer vil sannsynligvis gi hyppigere og større flomproblemer. Potensialet for flom i Lågen er i tillegg stort. Vi mener at tidligere flomsikringstiltak i Lågen har gitt effekt, men å gjennomføre tiltak for fullstendig å unngå storflom ikke vil være mulig. I Lågen bør man isteden akseptere at de flomutsatte arealene ikke skal tilrettelegges for nye byggearealer. Der det er jordbruksarealer bør man leve med at avlingene går tapt i blant og samtidig vurdere om noen flomutsatte arealer bør tilbakeføres til våtmark og elvesletter.

På bakgrunn av dette vil vi nevne relevant informasjon fra HYDRA, forskningsprogrammet om flom fra 1995 med bakgrunn i de store og hyppige flommene i Europa, Asia og USA det siste tiåret. Aktuelle momenter:

FNF Oppland

Forum for natur og friluftsliv Oppland,
Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER
Tlf. 40049819
e-post: oppland@fnf-nett.no
www.fnf-nett.no/oppland



forum for
natur og friluftsliv
Oppland

«...Menneskelige inngrep i vassdrag og nedbørfelt kan påvirke både størrelse og hyppighet av flommer, og ha betydning for omfanget av flomskader og hvilke typer effekter flommer gir, både lokalt og i vassdraget som helhet.

...Raskere flomkulminasjon (flomtopp) etter bygging av flomverk er en mer betydelig effekt, og vil gi mindre tid til flomberedskapsarbeid.

...Litteraturstudier har vist at reguleringsinngrep og flomsikringstiltak tett inntil elvers hovedløp har resultert i betydelig negative miljøeffekter ved å endre strømhastigheter, habitatdiversitet og kontakten mellom elveløp og elveslette.»

Vi vil gi vår støtte til det videre arbeidet med regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag. Planarbeidet gjør en vurdering av vassdraget som en helhet for å gjøre de rette forebyggende tiltakene samtidig som man også vurderer de samlede konsekvensene på økosystemet.

Norge har forpliktet seg til å stoppe tap av biologisk mangfold innen 2020. Konsekvensene av et valg av strekningen Elstad - Tollmoen etter alternativ 1.1 som ny E6-trase vil være stikk i strid med både dette og med vanndirektivets mål om helhetlig vassdragsforvaltning. Vanndirektivets målsetninger om at vannforekomster må ha som mål å være i minst god økologisk tilstand og ikke utsettes for nye inngrep som vil redusere denne må også være retningsførende for planarbeidet.

Medvirkning:

Vi mener at en bred medvirkning i prosessen er viktig og ber om at vi og våre lokalorganisasjoner inviteres til å delta i arbeidsgrupper og lignende.

Uttalelsen støttes av Norges Jeger- og Fiskerforbund – Oppland, Oppland Orienteringskrets, DNT Gjøvik og Omegn, Naturvernforbundet i Oppland, Vestoppland Krets - Norges Speiderforbund, Gudbrandsdal Krets - Norges Speiderforbund og Norsk Ornitologisk Forening – Oppland.

FNF Oppland

Forum for natur og friluftsliv Oppland,

Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER

Tlf. 40049819

e-post: oppland@fnf-nett.no

www.fnf-nett.no/oppland



forum for
natur og **f**riluftsliv
Oppland

Med vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Oppland
Ole Morten Fossli - Koordinator

Kopi til av uttalelsen sendt til:
Fylkesmannen i Oppland
Oppland fylkeskommune
NVE
Ringebu kommune
Klima- og Miljødepartementet

Fra: [tore.solbakken](#)
Til: [Firmapost-øst](#)
Emne: Høring Planprogram og varsel om oppstart reguleringsplanarbeid E6 Elstad-Tollmoen
Dato: 19. januar 2015 21:01:36

Vi i fiskeutvalget i Ringebru og Fåvang JF har gjort oss kjent med planene med de tilhørende store negative konsekvensene dette trasévalget vil få for naturmiljøet i influensområdet. (Elstad- Tollmoen), vedtatt trase 1.1 Elstad -våla som vi vil sette fokus på i denne høringen.

Elveslettene langs. Glågen har de klart mest verdifulle flommarksystemene i Norge med en rekke rødlistede arter av fugl og planter etc. Bjørkevja som nå vil bli sterkt negativt påvirket av dette trasévalget er den eneste intakte kroksjøen i hele Norge. Samtlige viltarter i i Gudbrandsdalen er videre representert i utredningsområdet.

Flomsikring,kanalisering, masseuttak, vei og jernbane langs elva er idag sammen med vannkraft den største trusselen for naturmiljøet i og rundt Gudbrandsdalslågen med sideelver.

Disse bestandsregulerende inngrepene har nå ført til svært stor negativ konsekvens for naturmiljøet,sårbare og utrydningstruede lokale storørretbestander og en sårbar Hunderørretbestand. Storørret i Norge har dessuten nasjonal verneverdi,noe vi mener ikke er tilstrekkelig hensyn tatt i denne saken. Videre har Norge forpliktet seg til og stoppe tapet av det biologiske mangfoldet innen 2020. Vi mener att dette strider mot EU's vanddirektiv hva gjelder og opprettholde den økologiske tilstanden i vassdraget.

En del av formålet med ny E6 er og vise hva Gudbrandsdalen har og by på,ikke ødelegge siste rest av intakt fungerende naturmiljø,som naturlig nok preger store deler av Gudbrandsdalen og som i seg selv trekker tusenvis av Norske og utenlandske turister hvert år,som igjen er med på og skape viktige arbeidsplasser lokalt.

Vi registrerer att det eneste argumentet som ligger til grunn for vedtaket og i medieoppslagene er E6 som flomvern. Noe også lokale grunneiere i influensområdet har skaffet seg i overkant 1300 underskrifter på.

Vi mener att statens vegvesen sin hovedoppgave er og bygge veier og ikke bedrive flomsikringsarbeider, flomforebyggende arbeid er NVE sin oppgave og løse på best mulig måte både for og ivareta samfunnssikkerhet rundt hele vassdraget,samtidig som naturmiljøet i og rundt Gudbrandsdalslågen m/sidevassdrag ivaretas på best mulig måte.

Ifølge evalueringsrapporten utarbeidet av direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap etter flommen i 2013 står det skrevet under punkt 4.4 (Unngå ny risiko og sårbarhet) att 82 % av de elvenære arealene er berørt av inngrep som flomvoller, oppdyrking, bebyggelse, vei og jernbane. Man står igjen med 18% urørt natur,noe vi nå mener burde veie tyngre enn berørte jordbruksområder, det kan erstattes men det kan ikke siste rest av ett intakt økosystem.Vi har fått rapporter på att slåttene er godt igang på disse jordene som bærer lite preg av og bli oversvømt av vann.

Videre er det stort fokus på og ikke "bygge seg mer sårbar" i denne rapporten, og at man i framtiden er avhengig av kommunens arealplanlegging for og unngå dette. DSB anbefaler videre at kommunens arealplanlegging sammen med den regionale forvaltningsplanen for Gudbrandsdalslågen vil være avgjørende for og styrke det regionale samarbeidet for og styrke hensynet til flom og skredfare i den kommunale planprosessen og unngå nyutbygginger i utsatte områder, samt bidra til og heve kompetansen i kommunene om samfunnssikkerheten i arealplanleggingen.

Vi mener at vedtaket nå er i ferd med og gjøre det motsatte, bygge seg mer sårbar og skape en falsk trygghet blant annet pga at ei bro bygges over Bjørkevja slik at vannet som idag vil flomme inn der og oversvømme jordbruksområder også nevnt i konsekvensrapporten, videre flytte flomproblemet nedstrøms til steder som ikke vil ha mulighet til og håndtere vannet samt at flomtoppen vil nåes fortere, noe som igjen gir mindre tid til beredskap.

Under punkt 4.5 (redusere flomfaren på eksisterende bebyggelse og infrastruktur -konsekvenser av inngrep. Også omtalt i Hydrarapporten, som blant annet omtaler den negative effekten av kanalisering av elveleiet lokalt, oppstrøms vil det være fare for at store mengder vann vil stue seg opp, kalt en flaskehals, noe trase 1.1 naturligvis vil forsterke.

Videre står det at allerede utbygde områder kan oppleve en økning i flomproblemer, ikke bare av klimaendringer men menneskelige inngrep . Statens vegvesen og Jernbaneverket påpeker at deres forebyggende arbeid bare kan løse deler av problemet. Ettersom årsaken som ligger langt utenfor deres områder har stor betydning. Dette dreier seg ofte om menneskeskapte inngrep som avskoging, jordbruk, grøfting/drenering, skogsveier etc.

Vi mener forvaltningsplanen for Gudbrandsdalslågen m/sidevassdrag som utarbeides i disse dager og som vil være ferdig i løpet av 2016 og før byggestart av strekningen Elstad - våla sør, vil ha løsningen klar for flomproblemer både lokalt og regionalt uten hjelp fra statens vegvesen og at det og legge E6 enda nærmere elva bare vil forsterke eller skape nye problemer.

Vi vil også uttrykke vår bekymring angående det fraværende fokuset i den naturfaglige rapporten på den sårbare storørret bestanden i Ringebu kommune og Hunderørret som gyter i influensområdet. (kanalisering av elveløp øker fare for erosjon av gytegrus) Den lokale storørretbestanden i våla er bekreftet utrydningstruet, nå står leve og oppvekstområdene ute i lågen i fare. Vi undres over at det i den naturfaglige rapporten ikke har fokus på at byttfisk til storørretten gyter i evjene. Dette er idag selve drivkraften til vandringerne til storørretten idag opp i elva som igjen har stor betydning for fisket i Gudbrandsdalslågen, det at ikke grunneiere og kommunen utnytter fiskeressursene betyr ikke at noen ikke fisker i influensområdet eller at det ikke finnes potensial. Bjørkevja er nå den eneste intakte evja i Ringebu mens de andre evjene i nærheten er stengt og byttet ut med pumper og rør (feks storevja pga stikkmygg) Mort og gullbust beiter forøvrig på stikkmygg larver. Dette inngrepet merkes ifølge lokale fiskere iform av dårligere fiske.

Den naturfaglige rapporten sier lite om potensialet som ligger der når det gjelder fisketurisme, som igjen har stor betydning for lokalmiljøet, om man nå tar vare på siste rest på naturmiljøet i og rundt elva. (Devro 2014. se vedlegg)

Vi vil gi vår støtte til det videre arbeidet med forvaltningsplanen for Gudbrandsdalslågen m/sidevassdrag som gjør en vurdering av vassdraget som en helhet for og gjøre de rette forebyggende tiltakene samtidig som man

også vurderer de samlede konsekvensene på det sammenhengende økosystemet.

Vi mener man må legge vekt på att det som er igjen av intakt naturmiljø og sårbare fiskebestander framfor E6 som flomvern (trase 1.1) da regional plan for G.Lågen vil løse flomproblemene både lokalt og regionalt på en bedre og mer skånsom måte der alle interesser nå vies like stor oppmerksomhet. Nå er både bondelaget, Fiske og friluftinteressene, kommunene, statens vegvesen og Jernbaneverket med i denne arbeidsgruppa i forbindelse med den regionale planen. Vi mener også att den regionale forvaltningsplanen oppfyller de kravene til flomvern som aksjonsgruppa i Ringeby har skaffet seg underskrifter på, omtalt i media som "hele" bygda og att trase 1.3 vil være det beste alternativet for alle parter og naturmiljøet.

Vi stiller oss undrende til att dette alternativet ikke vies noe oppmerksomhet når det gjelder flomvern mot hele Ringeby sentrum.

Merknad: Ringeby kommune har satt sammen ei arbeidsgruppe som jobber med biotopforbedrende tiltak for storørreten i våla elv, RFJFF ber statens vegvesen om hjelp til og se om de kan vurdere og bidra positivt for øretten med eventuelle tiltak som avbøtende tiltak. Utløpet av våla elv er idag en populær fiskeplass og det er viktig att adkomsten til utløpet og G.lågen sikres.

Videre ber vi statens vegvesen ha fokus på att det også finnes en populær fiskeplass både ved jernbane brua og strekningen utenfor pumpehuset ved skarvollene, og vi er opptatt av att adkomst sikres.

Mh Tore Solbakken

Leder fiskeutvalget RFJFF

2630 Rinegby

Tollmoen ve og vel
v/Lillian Bredeveien Pedersen
Vollgt. 15
2630 Ringebru

Ringebru 16.01.2015

Statens Vegvesen Region Øst
firmapost-ost@vegvesen.no

E-6 Elstad – Tollmoen i Ringebru – innspill til planarbeidet

Dette innspillet inngis på vegne av Tollmoens ve og vel som er en sammenslutning av beboere i Tollmoen boligområde. Tollmoen har vært regulert til boligområde i 110 år og det er i dag ca 300 innbyggere her.

Viser til mottatt brev i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeid og utvidelse av planområde til også å omfatte strekningen fra Vaala elv til Ringebru Vannverk, dette for å dekke traseen for alternativ 1.1.

Dersom alternativ 1.1 velges sør for Vaala ber vi om at dere finner løsninger som ikke gjør at veien blir flyttet nærmere vårt boligområde, da dette vil få store konsekvenser for beboere i Tollmoen i forhold til støy og støvplager samt det visuelle.

Vi henstiller Statens vegvesen, planutvalget og kommunestyre i Ringebru kommune om å ta hensyn til vårt boligområde slik at vi kan opprettholde vårt rolige bomiljø og at vi fortsatt kan bruke våre uteområder i Tollmoen også etter at ny E-6 er på plass.

Med vennlig hilsen



Tollmoens ve og vel

Kopi:

Ringebru kommune v/Svein Jetlund, Kenny Tran, planutvalg, ordfører og rådmann



Statens vegvesen

Planprogram



Planprogram for E6 Elstad - Tollmoen

Ringebu kommune

Prosjekt E6 Biri - Otta
Statens vegvesen Region øst
November 2014
Revidert November 2016 etter høring

Forord

Planprogrammet gjelder for strekningen Elstad – Tollmoen i Ringebu kommune.

Planprogrammet skal:

- beskrive formål, klargjøre rammer og premisser for det videre planarbeidet for reguleringsplan for alternativ 1.1, jfr. kommunedelplan.
- medvirke til å avklare hvilke problemstillinger som er vesentlige og skal vurderes i forhold til miljø, naturressurser, samfunn mv i reguleringsplan.
- vurdere om det er behov for tilleggsutredninger og supplering av gjeldende konsekvensutredning for strekningen.
- beskrive en planprosess som sikrer hensynet til informasjon og medvirkning

Statens vegvesen er forslagstiller og gjennomfører prosessen etter plan og bygningslovens §3-7, overføring av planforberedelse til statlig myndighet. Kommunen er planmyndighet, og skal behandle og fastsette planprogrammet.

Forslag til planprogram ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 19.11.2014 – 20.01.2015.

Lillehammer, november 2016

Innhold

1	Bakgrunn for planarbeidet	5
2	Vegstandard	9
3	Planområdet	10
4	Rammer og føringer for arbeidet	12
5	Mål i styrende dokumenter:.....	14
6	Aktuelle optimaliseringsområder	16
7	Antatte problemstillinger og utredningsbehov	19
8	Informasjon og medvirkning	23
9	Framdrift og planprosess.....	24
	Referanser	25

Behandling av planprogram

Her vil det bli gjort rede for eventuelle endringer i planprogrammet etter kommunal behandling før utleggelse, samt etter høring og endelig vedtak i kommunen

Utvalg for plan og teknisk(UPT) i Ringeby kommune behandlet forslag til planprogram for E6 Elstad – Tollmoen i møtet 12.11.2014.

Følgende ble vedtatt:

Utvalg for plan og teknisk slutter seg til Statens vegvesenes utkast til planprogram for reguleringsplanen for E6 Elstad – Tollmoen. UPT forutsetter at det reguleres inn turveg mellom ny E6 og Lågen.

Følgende kom med innspill og merknader:

Statlige og regionale myndigheter:

15.01.2015	Jernbaneverket
26.01.2015	Fylkesmannen i Oppland
27.01.2015	NVE
24.02.2015	Oppland fylkeskommune

Andre aktører:

03.12.2014	Opplysningsvesenets Fond
16.01.2015	Tollmoen ve og vel
17.01.2015	Folkeaksjon for E6 og Ringeby
19.01.2015	Fiskeriutvalget i Ringeby og Fåvang JF
20.01.2015	Naturvernforbundet i Oppland
20.01.2015	Forum for natur og friluftsliv Oppland

Alle innspill er oppsummert og kommentert i eget dokument.

Endringer gjort i planprogrammet som følge av innspill og merknader i høringsperioden:

- Oppdatert informasjon i forordet
- Antall innspill og merknader er listet opp under *Behandling av planprogram*
- Underkapitler lagt til i kapittel 1: *Ønske om frafall av krav om regulering av alternativ 1.1 og Anmodning om bruk av statlig plan*
- Under kapittel 4.4 *Forholdet til annet lovverk* er punkt om Jernbaneloven lagt til.

- Punkter er lagt til under kapittel 7.2.1 *Klargjøre premisser for alternativ 1* som legger føringer for inngrep i og behandling av naturtype-lokaliteter og områder.
- Avsnitt under 7.3.2 *Flom* er endret og utdypet med konkretisering av innmålinger og beregninger.
- Punkt er lagt til under 7.7.2 *Nærmiljø og friluftsliv* der mulig tilrettelegging for ferdsel på flomvoll skal vurderes.
- Punkter er lagt til under 7.7.4 *Naturmiljø*: Tiltak som sørger for at grunnvannsinntrengning og flomdynamikk inn i våtmarksfragmenter og vannlokaliteter opprettholdes som i dag skal innarbeides. Mulighet for restaurering av inngrep allerede foretatt i strandsone eller kantvegetasjon skal utredes.
- Punkter er lagt til under 7.7.5 *Naturressurser* for optimalisering av plassering i forhold til dyrka mark.
- Framdriftstabellen er oppdatert.

1 Bakgrunn for planarbeidet

Statens vegvesen Region øst planlegger ny E6 i Gudbrandsdalen mellom Ringeby og Otta. Behovet for tiltak på denne strekningen skyldes lav vegstandard i forhold til vegens funksjon, dårlig trafikk sikkerhet, tidvis problemer med trafikkavvikling og miljøproblemer gjennom tettstedene og for nærliggende bebyggelse.

Kommunedelplan for E6 Ringeby sør – Frya ble vedtatt 23.10.2012 i Ringeby etter to runder med mekling hos Fylkesmannen. Vedtatt plan er i tråd med meklingsresultat i møte 9. mars 2012. Kort oppsummert ble det vedtatt følgende trasé: alt 1.3 + alt 2.4 som går over i alt 2.1 + T, dvs indre trasé fram til Våla (delstrekning 1) og ytre trasé videre nordover til Gunstadmoen (delstrekning 2), der E6 krysser over jernbanen og følger parallelt med dagens E6 til plangrensa ca. 1 km inn på Fryasletta (delstrekning 3).

Basert på kommunedelplan har Statens vegvesen utarbeidet et planprogram for E6 Elstad – Frya, datert februar 2013. Planprogrammet beskrev blant annet optimalisering av veglinja og tilknytningsarmen fra ny E6 til Vålebru. Planprogrammet ble fastsatt 15.05.2013.

Det er utarbeidet et forprosjekt basert på planprogrammet hvor man har sett på muligheter for optimalisering av veglinja. Forprosjektet ble vedtatt i Ringeby kommunestyret 18.02.2014. Forprosjektet har vært førende for det videre arbeidet med reguleringsplanen for ny E6 i Ringeby og Sør-Fron kommuner.

Statens vegvesen har arbeidet med reguleringsplan for strekningen Elstad – Frya siden våren 2013, og hadde planlagt offentlig ettersyn senhøsten 2014, med påfølgende finansiering og bygging.



Figur 1 Gul linje viser vedtatt linje

Krav om gjenopptakelse av trasévalget mellom Elstad og Våla

De siste årene har Ringebru vært utsatt for flom fra Lågen. Sommeren 2013 ble det tatt lokalt initiativ til å arbeide for å endre trase for søndre delstrekning i vedtatte kommunedelplan, delstrekning 1, ut mot Lågen. Etter kontakt på departementsnivå mottok Ringebru kommune v/ ordfører brev fra Samferdselsdepartementet i mai 2014 med følgende tilbakemelding:

«Nytt trasévalg for E6 i Ringebru - Svar på henvendelse om framdrift

Jeg viser til vårt møte 5. mai og etterfølgende henvendelser. Saken gjelder kommunedelplan for E6 Ringebru Sør- Frya og ønske planprosessen knyttet til utbygging av E6 i Ringebru og ønske om justering av trasé for å flomsikre området. Trasévalget framgår av kommunedelplan for E6 Ringebru Sør – Frya. Justering av valgt trasé vil kreve ny behandling av kommunedelplanen.

I din henvendelse skriver du følgende: "Jeg trenger derfor klare forsikringer fra dere om at vi vil få en så rask behandling av et nytt vedtak at det ikke får følger for planlagt byggestart."

Samferdselsdepartementet har ikke innvendinger mot at Ringebru kommune eventuelt velger å ta kommunedelplanen opp til ny behandling. Vi kan imidlertid ikke love at nytt vedtak ikke kan få følger for planlagt byggestart. Vi har undersøkt med fagetatene (Statens vegvesen og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)) som bekrefter at ny kommunedelplan vil gi forsinkelser. NVE opplyser at det vil være nødvendig å gjøre nye utredninger for å kunne vurdere innsigelsen på nytt. De skisserer tidsbruk på inntil et år.

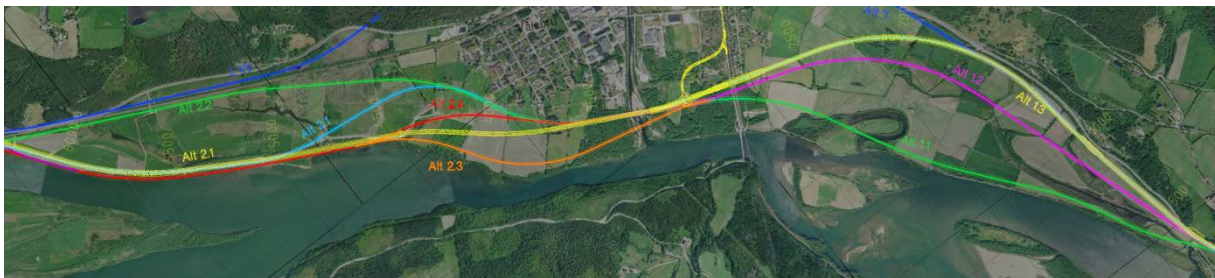
Med hilsen

Bård Hoksrud»

På bakgrunn av blant annet dette brevet fattet Ringebru kommunestyret følgende vedtak i sak KOM-038/14, 17.06.2014:

«1. Ringebru kommunestyre vedtar, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1, at det skal startes reguleringsprosess for E6 Elstad - Frya der E6 sør for Våla reguleres i tråd med alternativ 1.1. Reguleringsarbeidet skal gå parallelt med pågående regulering i tråd med vedtatt planprogram for reguleringsplan for Elstad – Frya.

2. Dette vedtaket berører ikke vedtatte planer nord for Våla.»



Deling av parsellen Elstad - Frya

Som følge av kommunestyrets vedtak har Vegvesenet i samråd med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet bestemt å dele E6 strekningen Elstad – Frya i to:

E6 Gunstadmoen – Frya vil inngå i E6 Ringebru – Ottas utbyggingsetappe 2, med planlagt byggestart 2017. Det vil bli utarbeidet egen reguleringsplan for strekningen Gunstadmoen – Frya, som vil legges ut til offentlig ettersyn høst/vinter 2014/2015.

E6 Elstad – Gunstadmoen, som vil bli utbyggingsetappe 3, med antatt byggestart 2019, forutsatt nødvendige vedtak og bevilgninger. Det blir fremmet egen reguleringsplan for strekningen Elstad-Gunstadmoen. Som første fase blir det utarbeidet et planprogram, men dette vil bare dekke strekningen Elstad – Tollmoen, se kap. 3.

For strekningen Tollmoen – Gunstadmoen er forutsetningene avklart gjennom tidligere vedtatt planprogram for Elstad – Frya og kommunalt behandlet forprosjekt for Elstad – Frya.



Avklaring av kommunens vedtak

Det ble avholdt møte med ordføreren, rådmannen og arealplanleggere 14. oktober 2014. Hensikten var å klarlegge forutsetningene i kommunens vedtak av 17. juni 2014, samt avklare videre prosess. Ringebru kommune mener at følgende skal legges til grunn i planprogrammet, kfr. kap 7.2.1:

- Alternativ 1.1 - det skal legges til grunn traseen for alt. 1.1 som er utredet gjennom kommunedelplanen, dvs på innsiden av eksisterende flomvern.
- Vedtaket sier ingenting om flomsikring. I den grad ny E6 vil berøre dagens flomvern forutsettes det at flomsikring på dagens nivå blir opprettholdt. Det skal legges til grunn at E6 ikke er flomvern/sikring.
- Plansaken behandles som vanlig etter plan og bygningslovens §3-7. Kommunen får planprogrammet til gjennomsyn og eventuell politisk behandling i UPT før det sendes ut på høring.
- Etter høring av planprogrammet vil det oversendes kommunestyret for fastsettelse.

Ønske om frafall av krav om regulering av alternativ 1.1

Høringsuttalelsen fra Fylkesmannen og NVE var av en slik karakter at Statens vegvesen stilte spørsmål om det var hensiktsmessig å videreføre prosessen med regulering av alternativ 1.1.

Samtidig påpeker merknadene at det ikke har dukket opp nye momenter eller signaler som tilsier endrete vurderinger fra deres side. Vegvesenets vurdering var at videreføring av prosessen vil medføre ekstra tid og ressurser, med usikkerhet knyttet til utfallet, noe som strider mot regjeringens uttalte målsetting om effektive planprosesser og rask behandling av planer til store samferdselsprosjekter, uttalt i «Nasjonale forventninger til regionale og kommunal planlegging» av 12 juni 2015.

På bakgrunn av dette sendte Statens vegvesen Region øst 25. september 2015 brev til Ringeby kommune der vegvesenet ba kommunen frafalle kravet om regulering av alternativ 1.1. Saken ble behandlet i kommunestyret i Ringeby 19. oktober 2015, der kommunen ikke frafalt kravet om regulering av kommunedelplanens alternativ 1.1.

Anmodning om bruk av statlig plan

Statens vegvesen sendte 30. oktober 2015 anmodning til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet om bruk av statlig plan, og at reguleringsplanarbeidet skal skje i henhold til planprogram for Elstad-Frya, fastsatt av Ringeby kommune 15. juni 2013.

I et brev fra Samferdselsdepartementet 13.10.2016 fastsettes det at Ringeby kommune fortsatt er planmyndighet og åpner for at både alternativ 1.1 og alternativ 1.3 skal utredes. Ved videre planlegging av alternativ 1.1 ble det bedt om dialog mellom Statens vegvesen og Ringeby kommune om finansieringsbidrag fra kommunen til planarbeidet.

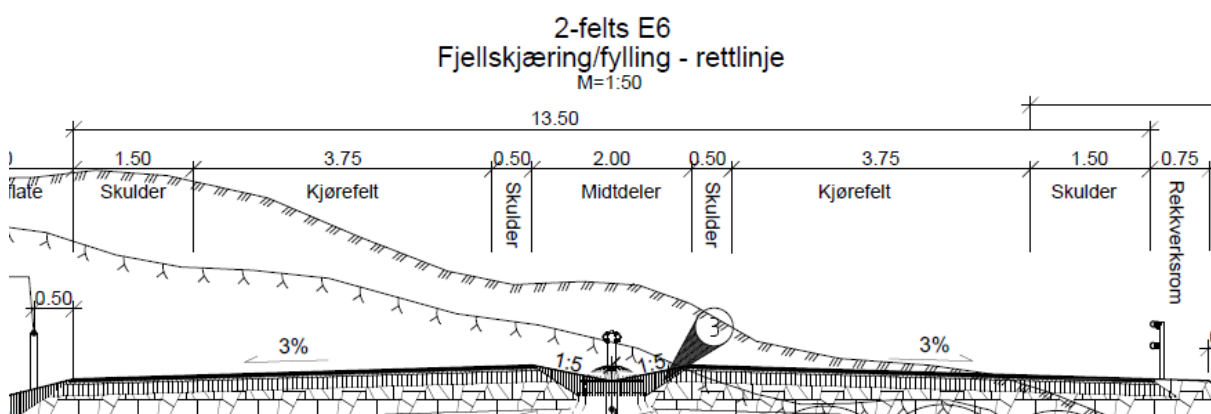
I møte mellom Ringeby kommune og Statens vegvesen 18. oktober 2016 ble det fastslått at både alternativ 1.1 og alternativ 1.3 skal utarbeides som reguleringsplan.

2 Vegstandard

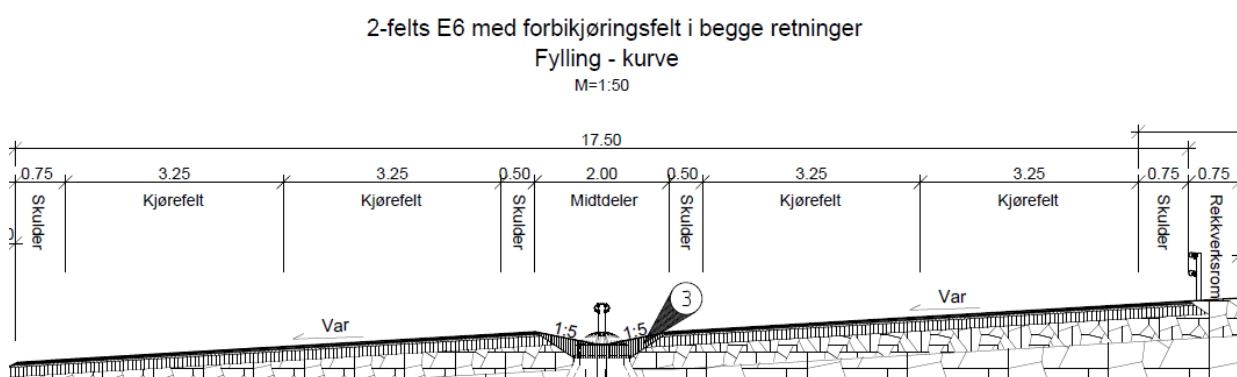
Vegvesenet skal utarbeide en reguleringsplan for ny E6 med midtdeler og forbikjøringsstrekninger. Det skal være sammenhengende, enhetlig standard for strekningen fra Ringebru til Otta.

E6 skal bygges ut etter standardklasse H5, tidligere kalt S5. Det vil innebære:

- tofelts veg med midtdeler og strekningsvise forbikjøringsfelt
- 3,75 m bredt kjørefelt og 1,5 m bred ytre skulder. Midtdeler 2 m bred med plass til drenering og midtrekkverk.
- minst 3 (evt. 2) forbikjøringsstrekninger á 1 (evt. 1,5) km pr 10 km.
- planskilte kryss
- Ny E6 skal tåle 200 års flom. Vegen dimensjoneres med en sikkerhetsmargin på 1 m.



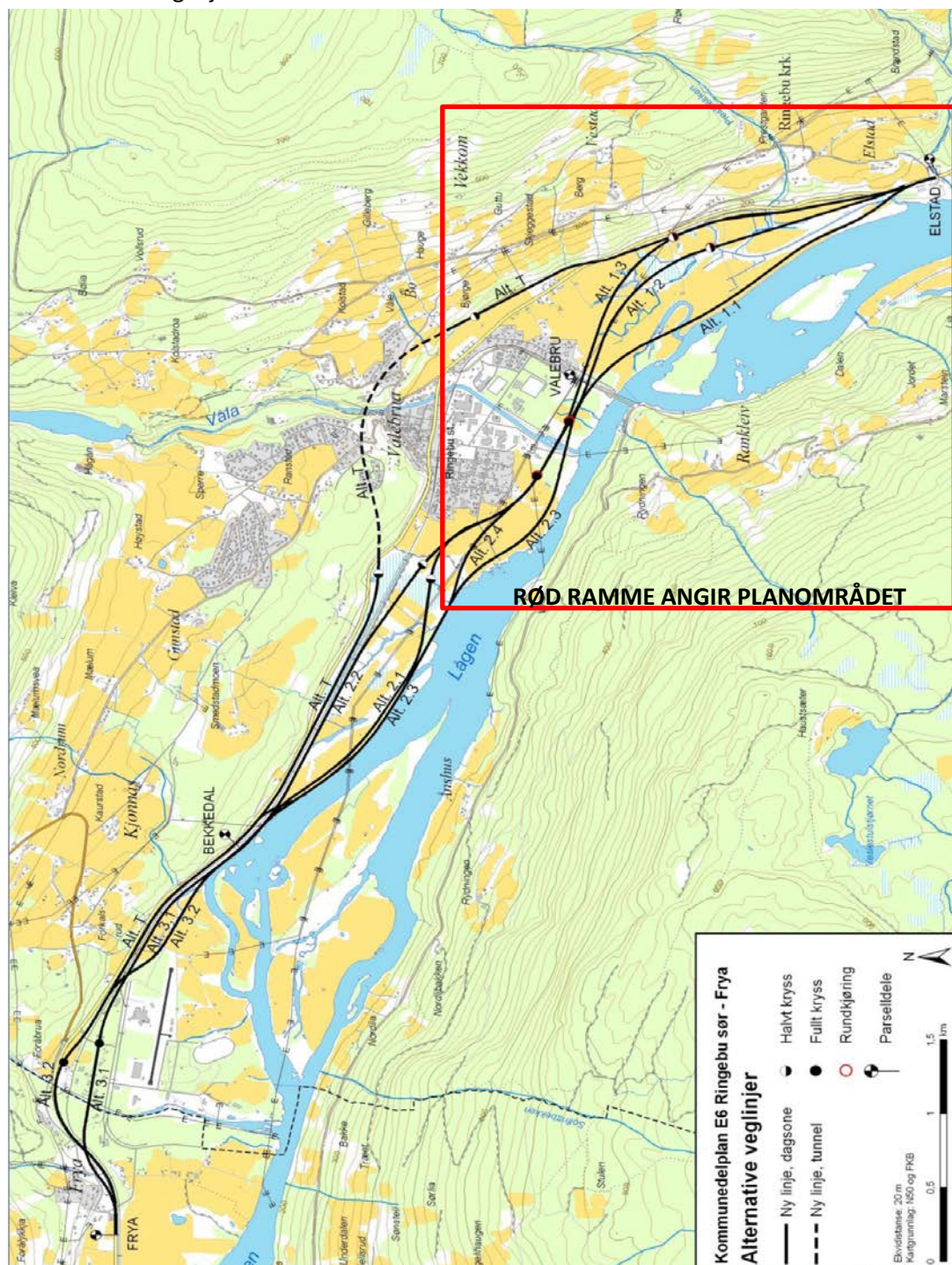
Standardklasse H5, Tverrprofil for veg med to felt.



Standardklasse H5, tverrprofil for veg med forbikjøringsfelt i begge retninger

3 Planområdet

Planområdet starter ved Elstad. Brandstadelva er grensesnittet mot planprosjektet E6 Fåvang kirke – Elstad som pågår. Det kan være aktuelt å ta med en kort strekning sør for Brandstadelva for å ha et trafiksikkert midlertidig kryss/avkjøring ved Elstad. Alternativ 1.1 følger Lågen forbi Vålebru og Tollmoen. Endepunktet i nord vil være ved Ringebru vannverk, hvor man kan koble seg til eksisterende veglinja over Skarvvollan.



Figur 2 Planstrekningen med alternativ fra kommunedelplan

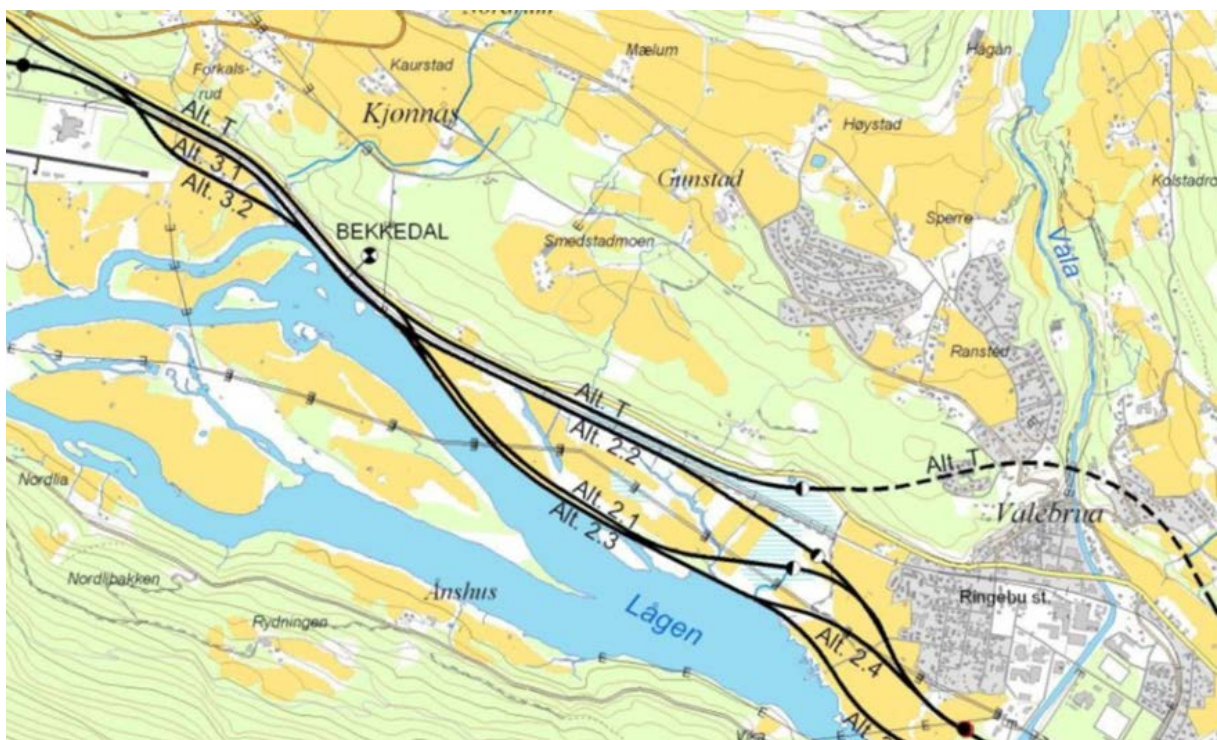
Det skal utarbeides to alternative reguleringsplaner for delstrekning 1.

- I henhold til vedtatt kommunedelplan; alternativ 1.3
- I henhold til kommunestyrets vedtak av 17.06.2014; alternativ 1.1 som vist i kommunedelplanen.

I kommunedelplanen er det planlagt ny tilknytningsarmen/opptrekkarm fra E6 til Vålebru. Kryssplassering i Åmillom for E6 vil ligge i samme området som i vedtatt kommunedelplan. Opptrekkarmen omfattes ikke av planprogrammet.

Tollmoen – Gunstadmoen omfattes heller ikke av planprogrammet da kommunen har forutsatt at vedtatt plan ligger fast nord for Våla. Nordre parsellslutt er plassert i området ved Ringebru vannverk sørvest for Tollmoen.

I arbeidet med kommunedelplanen var det vurdert et alternativ langs jernbanen, alternativ 2.2, men da i kombinasjon med alternativ 3.1 eller 3.2 videre nordover. Alternativ 2.2 lar seg ikke kombinere med vedtatt alternativ T nordover fra Gunstadmoen fordi kryssingsvinklen mellom ny E6 og jernbane blir for «spiss». Se figur 3.



Figur 3 Delstrekning 2. Alternativ 2.2 lar seg ikke kombinere med alternativ T nordover fra Gunstadmoen.

4 Rammer og føringer for arbeidet

4.1 Utredningsplikt

Tiltaket hører inn under de planer som, i henhold til forskrift om konsekvensutredninger (3), alltid skal behandles etter forskriften. Gjennom arbeidet med kommunedelplan er det utarbeidet konsekvensutredning og den gjelder fortsatt. Konsekvensutredningen ble gjennomført før 2010 og det har trådt i kraft noen nye lover etter det. Behovet for supplering av konsekvensutredningen må derfor vurderes.

4.2 Eksisterende planer og overordna føringer

4.2.1 Kommunedelplan for E6 Ringebu sør - Frya

Alternativ 1.1 ble vurdert gjennom kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 Ringebu sør – Frya.

Innsigelser

Etter høringen av kommunedelplanen hadde alternativ 1.1 følgende innsigelser:

NVE hadde følgende innsigelser til alternativ 1.1:

- Inngrepets konsekvenser for vassdraget og vassdragsmiljøet, samt fordi det ikke er gjort tilstrekkelig vassdragsteknisk vurdering av alternativet som viser at vannhusholdningen og vannmiljøet i området vil bli opprettholdt.
- Kombinasjon med et av alternativene langs Lågen på parsell 2 (2.1, 2.3 eller 2.4) pga den totale negative innvirkningen dette vil få for de vassdragsrelaterte naturmiljøene knytta til flommarkene og strandsona på strekningen.

Fylkesmannen hadde følgende innsigelser til alternativ 1.1

- dersom dette alternativet gjennom detaljplanlegging ikke utformes slik at vannhusholdningen på innsiden av ny E6 opprettholdes og at våtmarksområdene her så langt som mulig opprettholdes med dagens vannbalanse og biologiske funksjon,
- i kombinasjon med alternativ langs Lågen videre nordover (2.1, 2.3 eller 2.4) fordi miljøbelastningen på Lågens hovedløp blir for stor
- i kombinasjon med alternativ 2.1 eller 2.2 på grunn av inngrep på dyrka mark.

Gjennom høringen av dette planprogrammet har etatene gitt sine synspunkt, og videre behandling vil skje gjennom reguleringsplan.

4.2.2 Planprogram og forprosjekt for E6 Elstad – Frya

Statens vegvesen har utarbeidet planprogram for strekningen E6 Elstad – Frya, som ble fastsatt 15.05.2013.

Det er utarbeidet et forprosjekt for E6 Elstad – Frya, vedtatt i Ringebu kommunestyret 18.02.2014. Forprosjektet konkluderte med en løsning for alternativ 1.3 hvor kryssing av Dovrebanelen skal skje med bru, samt toplanskryss i Åmillom. Som utgangspunkt vil forprosjektets prinsipper også gjelde for alternativ 1.1, men alternative løsninger kan bli vurdert.

4.2.3 Eksisterende reguleringsplaner

Plan for ny E6 berører følgende eksisterende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Åmillom(1992), som omfatter området avgrenset av Lågen, Våla og jernbanen.
- Reguleringsplan for Vålebru(2003), som omfatter i grove trekk Vålebru sentrum nord for jernbanen, samt planskilt kryssing av jernbanen mot Tollmoen.
- Reguleringsplan for Skarvvollene (2001/2004) – reguleringsplanen omfatter Skarvvollene. E6 er vist slik den var vedtatt i hovedplan for parsell Vollstuen – Frya(SVV 1988).
- Reguleringsplan for Vålebru med omegn, Tollmoen – Åmillom (1958), som omfatter Tollmoen sør for jernbanen og vest for Våla.
- Reguleringsplan for E6 Gunstadmoen-Frya (2015)
- Bestemmelser for sikringssoner for Ringebru vannverk(1984)

4.3 Nasjonale og regionale mål og retningslinjer

Følgende nasjonale og regionale mål og retningslinjer kan komme til anvendelse i planarbeidet.

- T – 1442/2012, Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen. Angir krav til hvordan støyforhold skal behandles i ulike arealplaner. Det vil bli utarbeidet støysonekart for reguleringsplan for ny E6.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal – og transportplanlegging . Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

4.4 Forholdet til annet lovverk

Plan- og bygningsloven

Det blir utarbeidet reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser. Forholdet til jord- og skogbrukslovgivningen blir avklart gjennom behandlingen etter plan- og bygningsloven.

Naturmangfoldloven

Loven gir regler om bærekraftig bruk og vern av naturen. Tiltaket berører ikke områder som er vernet etter naturmangfoldloven eller områder som er foreslått vernet med hjemmel i naturmangfoldloven.

Kulturminneloven

Konsekvensvurderingen tar utgangspunkt i kulturminnelovens definisjon av kulturminner og kulturmiljøer. Mer detaljerte undersøkelser inkludert eventuell sjakting vil avklare eventuelle konflikter med kulturminner og kulturmiljøer. Dersom tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredede kulturminner, må kulturminnemyndighetene ta stilling til eventuell dispensasjon fra den automatiske fredningen. Undersøkelsesplikten i henhold til § 9 blir ivaretatt gjennom undersøkelser i marka og ved sjakting.

Vannressursloven

Det er gjennomført ny profilering av Lågen ved Ringebru sommeren 2014. Det er gjennomført nye vannlinjeberegninger for strekningen. Forvaltningsplan for Lågen er utarbeidelse. Planleggingen av ny

E6 langs Lågen i Ringeby må ses i sammenheng med dette. Vannressursloven gir også føringer for inngrep i kantvegetasjon langs vassdrag.

Laks- og innlandsfiskeoven - undersøkelsen Ringeby kommune gjennomfører for storørret i Våla i disse tider vil trekkes inn i arbeidet med kryssing av elva.

Jernbaneloven

Jernbaneloven §10 stiller krav om 30 m byggegrense fra nærmeste spormidt.

Øvrig lovverk

Vannforskriften – ny E6 trase vil både krysse og ha nærføring med vassdrag. Målsetningen med forskriften er at økologisk tilstand i vassdrag ikke skal forringes.

Drikkevannsforskriften – ny E6 vil krysse sikringssoner for Ringeby vannverk. Det arbeides med planer for erstatning av Ringeby vannverk.

5 Mål i styrende dokumenter:

5.1 Nasjonal transportplan, NTP 2014-2023

I NTP legges følgende politiske mål til grunn for transportpolitikken:

Framkommelighet	Trafikksikkerhet	Miljø	Universell utforming
Redusere reisetider i og mellom landsdeler	Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024	Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet
Redusere avstandskostnader mellom regioner	Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport	Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	
Bedre påliteligheten i transportsystemet		Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	
Bedre transporttilbudet		Begrense inngrep i dyrket jord	
Redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene			
Bedre framkommeligheten for gående og syklende			

5.2 Konseptvalgutredning E6 Lillehammer - Otta

Det overordnede samfunns målet gitt i konseptvalgutredningen for E6 i Gudbrandsdalen er:

- En livskraftig Gudbrandsdal der trafikksikker transport legger til rette for positiv utvikling innen befolkning og sysselsetting.

Gjennom behandling av konseptvalgutredningen er det avklart at E6 skal bygges ut etter H5 standard, dvs tofelts veg med midtrekkverk og strekningsvise forbikjøringsfelt. Det innebærer også etablering av et sammenhengende lokalvegnett slik at alle direkte avkjørsler til E6 kan stenges.

5.3 Prosjekt E6 Biri - Otta sine mål

Samfunns mål

Prosjektet har som overordnet mål å:

- bedre trafiksikkerheten med redusert antall drepte og skadde (unngå møteulykker)
- bedre transportkvalitet for alle trafikanter
- bedre miljøet i tettsteder og bebyggelse langs vegen
- kollektivtrafikken skal i varetas på en god måte

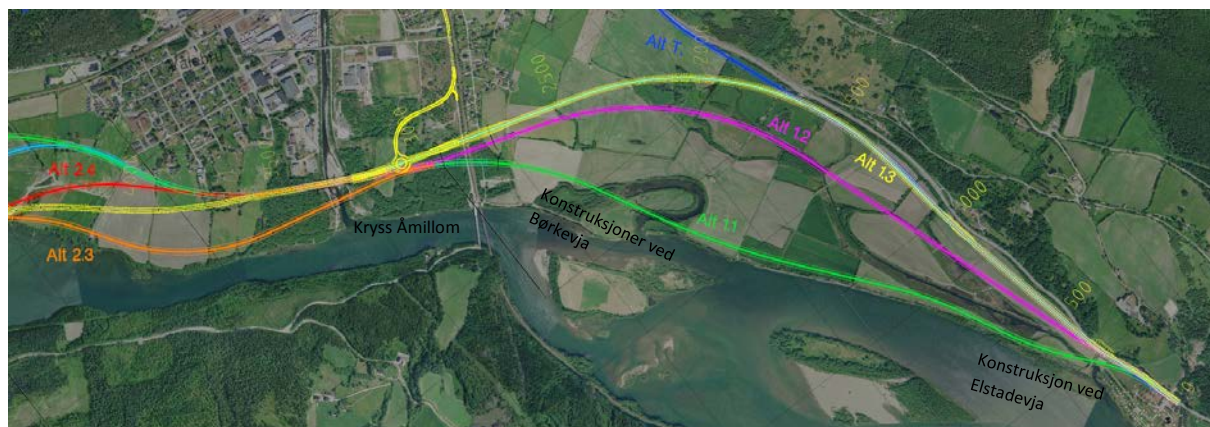
På bakgrunn av samfunnsmålene er det utviklet effektmål for prosjektet

Effektmål for det bygde prosjektet

De overordna effektmålene for prosjektet er:

- Reduksjon i antall drepte og hardt skadde (gj.snitt 2,4 personer pr. år), samt reduksjon i lettere skadde (gj.sn. 12,7 personer pr år), samt gi trafikantene en trygg følelse når de kjører ny E6
- Forutsigbar fremkommelighet 24 timer i døgnet, året rundt, skal sikre god flyt av varer og tjenester inn og ut av regionen, og bedre grunnlag for en positiv samfunnsutvikling.
- Økt trivsel for innbyggere og bedre miljø for de som bor langs dagens E6 ved at trafikken ledes utenom tettsteder.
- Gi trafikantene en fin reiseopplevelse

6 Aktuelle optimaliseringsområder



Figur 4 Planområdet starter ved Elstad camping. Alternativ 1.1. følger Lågen og ligger på «innsiden» av dagens flomvoll på strekningen Elstad – Børkevja.



Figur 5 Startpunkt ved Elstad: Må sees i sammenheng med eventuelt nye trasévalg fra planlegging av E6 Fåvang kirke – Elstad. Midlertidig avkjøringen må planlegges som en trafikksikker løsning til E6 strekningen mot Fåvang er bygd.



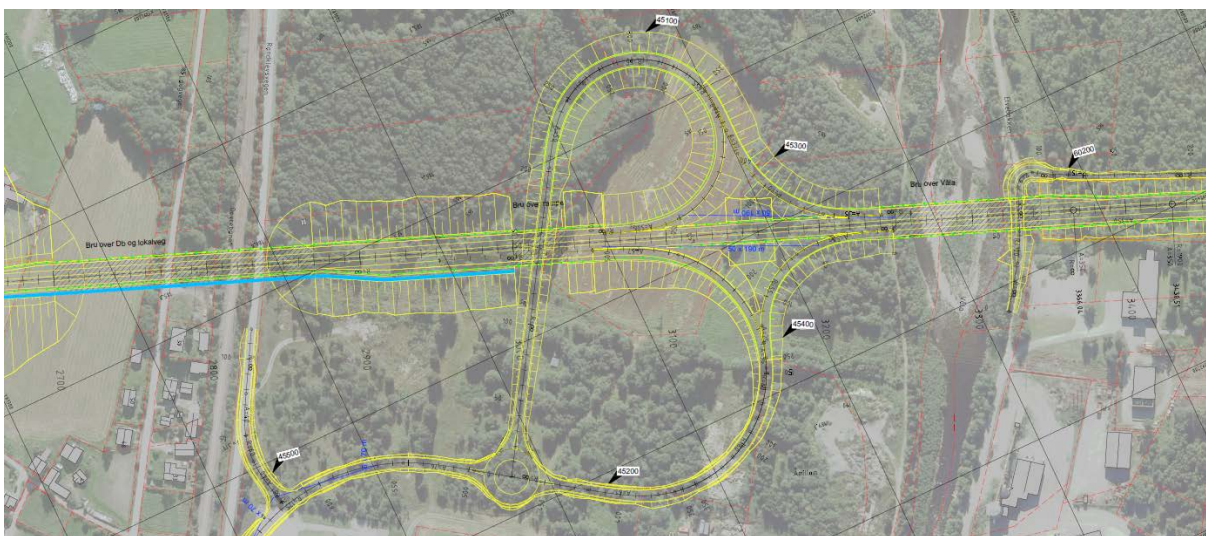
Figur 6 Kryssing av Elstadevja. Her ligger dagens pumpesystem for å pumpe ut vann fra dalsiden som kommer ned på innsiden av flomvollen. Det vil også være behov for pumpesystem i fremtiden. Det vil være nødvendig med en konstruksjon for å krysse evja.



Figur 7 Kryssing av Børkevja. Det må bygges bruer over Børkevja for å sikre gjennomstrømning i kroksjøen. Det legges til grunn at eksisterende flomvollen rundt Børkevja kan skal ligge som den gjør.



Figur 8 Dovrebanen må krysses og det skal anlegges et toplanskryss i Åmillom.



Figur 9 Kryssing av Dovrebanen og toplanskrysset som er planlagt i Åmillom i tilknytning til alternativ 1.3. Se kap. 7.2.2.

7 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

7.1 Generelt

I planprogrammet er det lagt vekt på problemstillinger og temaer som er relevante i forhold til beslutningsgrunnlaget for valg av trasé for ny E6 og de forhold som skal vurderes nærmere i planen til reguleringsplanen.

Det er gjennomført en omfattende konsekvensvurdering til kommunedelplanen. Konsekvensvurderingene som beskrives her er kun supplerende vurderinger til konsekvensutredningen for den aktuelle strekningen. Det blir også tatt hensyn til endra forutsetninger.

Konsekvenser i anleggsperioden skal beskrives for hvert tema, men ikke tillegges vekt ved vurdering av varige virkninger.

Registreringer og verdivurderinger skal vises på temakart i den grad det er hensiktsmessig.

7.2 Avklaringer gjennom behandling av planprogrammet

7.2.1 Klargjøre premisser for alternativ 1.1

Følgende forutsetninger legges til grunn for planlegging av alternativ 1.1:

- det skal legges til grunn traseen for alt. 1.1 som er utredet gjennom kommunedelplanen, dvs på innsiden av eksisterende flomvoll.
- I den grad ny E6 vil berøre dagens flomvern forutsettes det at flomsikring på dagens nivå blir opprettholdt. Det skal legges til grunn at E6 ikke er flomvern/sikring.
- Statens vegvesen har ingen og skal i fremtiden ikke ha noe ansvar for drift- eller vedlikehold av flomsikring/voll eller pumpeanlegg utenom E6 på strekningen.
- Kommunestyrets vedtak pkt. 2 sier at vedtaket ikke berører vedtatte planer nord for Våla. Vegvesenet ser behov for å trekke plangrensen litt nord for Våla. Dette er forårsaket av geometriske krav til vegtrase og kryss i Åmillom som kan få konsekvenser for en lenger utstrekning enn til Våla.
- Vegvesenet vil gjennomføre en optimalisere av veglinja innenfor korridoren til alternativ 1.1.
- Lågen og Lågens strandsone skal ikke berøres direkte, ei heller med turveg.
- Inngrep i naturtype-lokalitetene med gråor-heggeskog avgrenses til et minimum. Gjenstående areal reguleres til naturvernformål.
- Gjenværende areal med flommark og flommarkfunksjon på innsiden av flomvollen inn mot eksisterende E6 reguleres til naturvernformål i samråd med Fylkesmannen.
- Inngrep i Børkevja og Elstadevja under bygging og drift av ferdig anlegg bør begrenses. Kryssing skal skje på bruer.
- Ny E6 må bygges slik at dagens vannhusholdning opprettholdes og gjenværende flommarksmiljø innenfor flomvollen beholdes. Det betyr at disse områdene vil bli oversvømt ved flom i Lågen

Utvalg for plan og teknisk(UPT) i Ringebu kommune vedtok følgende i behandlingen av planprogrammet før det ble sendt på høring:

- UPT forutsetter at det reguleres inn turveg mellom ny E6 og Lågen.

7.2.2 Kryss Åmillom

Nytt kryss i Åmillom i tilknytning til alternativ 1.1 må utredes. Ringebu kommune anbefalte i utgangspunktet planskilt kryss, men etter mekling forutsetter kommunedelplanvedtaket rundkjøring i krysset med tilknytningen til Vålebru. Fylkesmannen hadde i kommunedelplan innsigelse til inngrep i naturmiljøverdier langs Lågen i Åmillom og ved Vålas utløp. I høringen av kommunedelplanen anbefalte de fleste andre instansene toplanskryss.

I forprosjektfasen har Vegvesenet og Ringebu kommune jobbet for å få til en løsning med toplanskryss i Åmillom. Det ble utviklet en toplanskryssløsning for alternativ 1.3 som ikke grep inn i naturmiljøverdiene og som ble akseptert av Fylkesmannen. Se fig. 9.

Alternativ 1.1 ligger nærmere Lågen enn vedtatte alternativ 1.3 og det vil være utfordrende å planlegge et nytt toplanskryss uten å komme i konflikt med naturmiljøverdier.

Det er et krevende område å planlegge et kryss i Åmillom. Det er begrenset plass mellom Dovrebanen og Våla når man i tillegg må krysse Dovrebanen med en konstruksjon.

Gjennom høringen av planprogrammet er det viktig at høringsinstansene signaliserer hvordan de ser på:

- Inngrep i dette området
- Type kryssløsning

7.3 Utredninger

7.3.1 Konstruksjoner

Det skal lages en systematisk oversikt over konstruksjonene på strekningen. I forbindelse med kommunedelplanen er det utarbeidet skisseprosjekter for aktuelle konstruksjoner. Disse skisseprosjektene vil bli vurdert og bearbeidet videre gjennom reguleringsplanprosessen.

7.3.2 Flom

E6 skal anlegges slik at vegen er trafikkbar ved en 200 års flom. Vegvesenet planlegger å dimensjonere ny E6 for 200 års flom + 1 m, som det er gjort for ny E6 forøvrig.

E6 skal ikke bygges som tett flombarriere for å sikre arealer på «innsiden» av E6 for flommer som vil gå over dagens flomvoll.

Det er gjennomført ny profilering av Lågen ved Ringebu sommeren 2014. Det må gjennomføres nye vannlinjeberegninger for hele strekningen gjennom Ringebu kommune for å se på konsekvenser av samla inngrep i vassdrag og på aktivt flomareal.

7.4 Støy

Det skal utføres støyberegninger ihht. nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy og etter Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442, med tilhørende veileder.

7.5 Grunnundersøkelser

Det vil bli gjennomført grunnundersøkelser for å kartlegge grunnforholdene.

7.6 Prissatte konsekvenser

Konsekvensutredningen må revideres for prissatte konsekvenser. Det er gjort endringer i løsninger siden opprinnelig konsekvensvurdering ble utarbeidet.

Prissatte konsekvenser beregnes med årlig kostnad eller nytte, som det deretter beregnes med en nåverdi av for levetiden. Nåverdien er et uttrykk for dagens verdi av fremtidige virkninger. Som grunnlag for de samfunnsøkonomiske beregningene må det utarbeides kostnadsanslag for de aktuelle alternativene.

7.7 Ikke prissatte konsekvenser

Konsekvensvurderingen fra kommunedelplanen gjelder. I forprosjektet som ble vedtatt i Ringeby kommune 18.02.2014 er noen forutsetninger for planleggingen av E6 endret, blant annet krysses Dovrebanen med bru over. Konsekvensvurderingen må suppleres med de endra forutsetningene for aktuelle deltema.

Følgende deltema skal vurderes:

- Landskapsbilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Kulturmiljø
- Naturmiljø
- Naturressurser

7.7.1 Landskapsbilde

Landskapsbilde brukes i denne sammenhengen om de visuelle omgivelsene; altså det vi ser. Tema tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset, eller påvirker landskapet og opplevelsene av landskapet, samt hvordan landskapet oppleves fra vegen.

Beskrevet i kommunedelplanens planbeskrivelse kap 4.9.

- Ved hjelp av illustrasjoner eller egnede metoder skal det gjøres en vurdering av tiltakets landskapsvirkning, med fokus på terrengtilpasning, skala, inngrep og installasjoner.
- Tiltakets konsekvenser for omliggende bebyggelse skal bli vurdert.
- Det skal bli også vurdert hvordan tiltaket påvirker opplevelsen av landskapet, sett både fra omgivelsene og fra vegen.

7.7.2 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig- og tettstedsnære uteområder.

Beskrevet i kommunedelplanens planbeskrivelse kap 4.10.

- Det skal vurderes hvordan tiltaket påvirker de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet, herunder skal barn og unges bruk av området beskrives og konsekvenser vurderes.
- Det skal vurderes hvordan tiltaket påvirker tilgjengelighetene til eksisterende friluftsområder.

Ytterligere utredninger:

- Utrede mulig tilrettelegging av ferdsel på eksisterende flomvoll.

7.7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til (Lov om kulturminner, kap.1 § 2). Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng. (Lov om Kulturminner kap.1 § 2)

Beskrevet i kommunedelplanens planbeskrivelse kap 4.12

- Kulturminnemyndighetene foretar en vurdering av potensialet for funn av automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet og behovet for registreringsundersøkelser i form av overflatebefaring og/eller sjakting i forbindelse med planprosessen.
- Oversikt over kjente kulturmiljø: Det skal gis en enkel beskrivelse av E6 sin påvirkning på kulturmiljøet og kulturlandskapet
- Det utarbeides kart med anbefalte sikkerhetssoner rundt kulturminner, slik at disse kan innarbeides i reguleringsplanene i den grad det er relevant.

7.7.4 Naturmiljø

Naturmiljø omfatter det biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfoldet, og de økologiske prosessene som ligger til grunn for dette.

Beskrevet i kommunedelplanens planbeskrivelse kap. 4.11

- Prioriterte arter i influensområdet nyere enn fra 1980, samt deres eventuelle funksjonsområde, skal stedfestes i kart med god presisjon. For andre rød- og svartelistede arter er det tilstrekkelig å kartfeste funn nyere enn fra 2008.
- Vassdragenes og våtmarksfragmentenes tilstand i influensområdet skal beskrives jf. vannforskriften.
- Det vil være behov for å utføre hydrologiske undersøkelser.
- Med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget skal samlet økologiske belastning beskrives, med vekt på hvordan vegtiltaket kan tilnærme seg økosystemet gjennom rimelige avbøtende og kompenserende tiltak. Veg- og anleggsaktiviteter må så sees i sammenheng med naturen og økosystemdynamikken i influensområdet for å møte utredningsoppdraget. Fokus skal rettes mot vannhusholdingen i våte habitater, ivaretagelse av våtmarksfragmenter og viktige biotoper for fugl og vilt.
- Det skal utarbeides plan for massehåndtering og anleggsveger som i størst mulig grad skåner verdifull natur og dyrka mark (se naturressurser under) mot forringelse.

Ytterligere utredninger:

- Innarbeide tiltak som sørger for at grunnvannsinntrengning og flomdynamikk inn i våtmarksfragmenter og vannlokaliteter opprettholdes som i dag.
- Utrede mulighet for restaurering av inngrep allerede foretatt i strandsone eller kantvegetasjon.

7.7.5 Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler.

Beskrevet i kommunedelplanens planbeskrivelse kap 4.13

- Det skal utarbeides arealregnskap for midlertidig og permanent beslag av produktive jord- og skogbruksarealer. I dette skal jordbruksarealer differensieres på fulldyrka og overflatedyrka jord, lett-drevne og tungt drevne områder.
- Det skal utarbeides tegninger med ortofoto som bakgrunn for arealinngrep.
- Driftsmessige ulemper beskrives sammen med planens øvrige konsekvenser for landbruk. Også avbøtende tiltak (avlingsveger, underganger) for landbruket skal vurderes i planen.
- Konsekvenser for eventuelle grunnvannsbrønner vil bli vurdert.
- Det skal gjøres en vurdering av jordmonnstyper som berøres og av vegtiltakets effekt på vannhusholdningen. Dette skal inngå som grunnlag til massehåndteringsplanen og videreføres i rigg- og marksikringsplanen.

Ytterligere utredninger

- Løsninger for plassering av veg, støytiltak, viltgjerde og hellingsgrad på tilløpsfyllinger m.m. skal vurderes nøye slik at dyrka mark kan drives nærmest mulig inntil vegen og at inngrep minimeres.

7.8 Risiko og sårbarhet

Det skal utføres risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). ROS-analyse er en god og realistisk fremstilling av risikobildet hvor man vurderer hvorvidt den planlagte vegen vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og/eller materielle verdier. Analysen skal utføres for både anleggsfasen og driftsfasen.

Hovedhensikten med en ROS-analyse er å gjøre en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og å vurdere hvilken risiko disse hendelsene representerer. Sannsynligheten for at en hendelse inntreffer må anslås.

8 Informasjon og medvirkning

I planprosessen skal det legges vekt på god informasjon utad og mulighet for medvirkning fra grunneiere og andre berørte i tråd med intensjonene i plan- og bygningsloven.

Primært vil det være viktig med et samarbeid med Ringebu kommune. Staten vegvesen vil etter nærmere avtale delta på orienteringsmøter i kommunale utvalg. Regionalt planforum vil benyttes som ekstern samarbeidsgruppe.

Det er opprettet nettsted for prosjektet der offentlige dokumenter fra planarbeidet skal være tilgjengelige og hvor det ligger informasjon om prosess og fremdrift; Se:

<http://www.vegvesen.no/e6biriotta>

9 Framdrift og planprosess

Statens vegvesen ser for seg følgende framdrift for det videre arbeidet.

Offentlig ettersyn av planprogrammet	november 2014
Fastsettelse av planprogram	vinter 2017
Offentlig ettersyn reguleringsplan	vinter 2018
Sluttbehandling av reguleringsplan	vår 2018

På grunnlag av planprogrammet skal Statens vegvesen legge frem forslag til reguleringsplan for ny E6 på strekningen Elstad – Gunstadmoen i Ringebu med to alternativer på strekningen Elstad – Tollmoen. Begrunnelsen for planforslaget og anbefaling av alternativ skal ta utgangspunkt i de gjennomførte analysene.

Referanser

1. **Statens vegvesen.** *E6 Ringeby sør - Frya, kommunedelplan, planbeskrivelse med konsekvensutredning.* s.l. : Statens vegvesen, 2010., Vedtatt 23.10.2012
2. **Statens vegvesen.** *E6 Elstad-Frya, forprosjektrapport 2013.* Vedtatt 18.02.2014.
3. **Samferdselsdepartementet.** *Nasjonal transportplan 2014-23.*
4. **Miljøverndepartementet.** *FOR 2009-06-26 nr855: Forskrift om konsekvensutredninger.* s.l. : Miljøverndepartementet, 2009.
5. **Miljøverndepartementet.** *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T1442/2012).* s.l. : Miljøverndepartementet, 2012.
6. **Kommunal og moderniseringsdept.** *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.* Fastsatt 26.09.2014
7. *Europeiske landskapskonvensjon (Norsk tekst).* Firenze : Europarådet, 2000-2004.