

STATSFORVALTER- INNSIGELSE TIL BEREDSKAP OG FLOM

Nasjonal PlanID:

Ringsaker kommune: 2019060936

Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-NOT-0004

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	28.03.25	MGGR	ELFN	ESKA/ COWI
01	14.11.25	ELFN	CAFN	ESKA/ COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Tilleggsnotat oversendt innsigelsesmyndighet og planmyndighet
01	Justert etter tilbakemelding fra innsigelsesmyndighet/planmyndighet

Innhold

Forord	4
1 Prosess	5
1.1 Innsigelsen	5
1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet.....	5
2 Kunnskapsgrunnlag og vurderinger	6
2.1 Virkninger for fremkommelighet ved 200-årsflom.....	6
2.2 Sammenhengen mellom ROS-analysen og øvrige plandokumenter	18
2.3 Vurderinger av flomutsatt veistrekning Kastbakkvegen i ROS analysen	18
2.4 Planbestemmelsene	19
3 Oppsummering av anbefalinger	19

Forord

E6 Moelv – Roterud ble sendt på høring og offentlig ettersyn 28. juni 2024, etter å ha blitt 1. gangsbehandlet i Ringsaker og Gjøvik kommuner, med høringsfrist 19. september 2024.

Statsforvalteren Innlandet, Innlandet Fylkeskommune og Statens vegvesen fremmet innsigelser til planforslaget i høringen. I tillegg kom det inn mange merknader fra privatpersoner, lag, foreninger og næringsinteresser.

I etterkant av høringen har prosjektet, i samråd med berørte kommuner, hatt en prosess med innsigelsesmyndighetene med hensikt å komme frem til hva som skal til for å løse innsigelsene. Som en del av prosessen har det blitt gjennomført dialogmøter med de aktuelle partene.

Hensikten med notatet er å:

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

Mottaker av notatet er den/de myndighetene som har fremmet innsigelsen til det temaet som er omtalt i notatet, samt berørte kommuner.

Etter at første versjon av dette notatet ble oversendt myndighetene har Statsforvalteren i Innlandet gitt tilbakemeldinger på tilleggsnotatet, og vurdert om innsigelsen er løst basert på anbefalingen i notatet.

1 Prosess

1.1 Innsigelsen

Statsforvalter har innsigelse til beredskap og flom. Punktene nedenfor oppsummerer begrunnelsen for innsigelsen.

1.1.1 Gjøvik

Statsforvalteren fremmer innsigelse til reguleringsplanen. Innsigelsen er begrunnet med:

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

1.1.2 Ringsaker

Statsforvalteren fremmer innsigelse til reguleringsplanen. Innsigelsen er begrunnet med:

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

1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet

Versjon 00 av dette notatet ble oversendt til Statsforvalter. Med bakgrunn i den versjonen har myndigheten kommet med tilbakemelding på vurdering av innsigelsen. I tilbakemelding fra Statsforvalter i Innlandet på tilleggsnotatet står det følgende: «*Forslag til endring av planbestemmelsene vil imøtekomme våre innsigelser*»

Det vurderes at innsigelsen er løst med bakgrunn i dette tilleggsnotatet. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.

2 Kunnskapsgrunnlag og vurderinger

Hovedmålet med ny Moelv-Roterud er å korte ned reisetid og gi bedre trafikkflyt. Nye veier sine mål med strekningen er:

- Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods
- Reduksjon i ulykker
- Reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold

I Nasjonal transportplan 2025-2036 la regjeringen frem hovedstrategien for transportpolitikken til å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Dette er hensyn som har vært viktige for Nye Veier gjennom alle beslutningene som har blitt tatt i prosjektets levetid, for å sikre måloppnåelse.

I dette dokumentet vil vi belyse konsekvenser for den foreslåtte løsningen med to kjørefelt på deler av strekningen under en flomhendelse, og belyse konsekvensene dersom vi hadde hatt fire felt over 200-års flom med sikkerhetsmargin for hele strekningen. I tillegg vil vi foreslå konkrete endringer som vil inngå i ROS-analysen for å sikre klarere sammenheng mellom ROS-analysen og plandokumentene. Vi vil også foreslå mindre endringer i planbestemmelsene. Målet med dokumentet er å svare på innsigelsene fra Statsforvalteren om beredskap og flom.

2.1 Virkninger for fremkommelighet ved 200-årsflom

Statsforvalter har følgende innsigelse spesielt for reguleringsplanen i Gjøvik: «*Manglende og redusert framkommelighet i nordgående kjørefelt ved 200-årsflom i flom i Mjøsa. Det er ikke tilstrekkelig å om dirigere nordgående trafikk til sørgående kjørefelt da dette er et organisatorisk tiltak som ikke kan kompensere for manglende sikkerhet mot flom, jf. TEK17 pkt. 3.4 om sikringstiltak.*»

2.1.1 Grunnlaget for innsigelsen: Godkjent fravik fra Vegdirektoratet

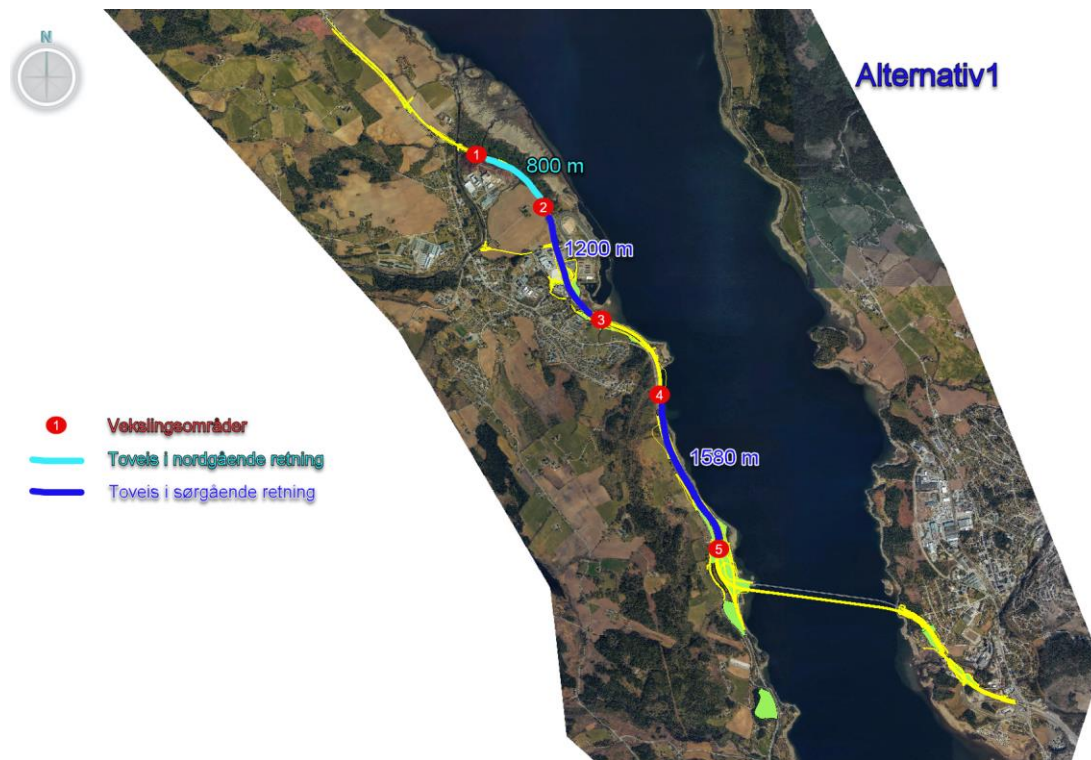
E6 Moelv- Roterud er planlagt som et gjenbruksprosjekt. Det er et mål å gjenbruke den eksisterende E6 som enten nordgående eller sørgående kjøreretning i et 4-feltsprofil. Deler av strekningen på eksisterende E6 ligger lavere enn kravet til 200-årsflom. Det ble derfor søkt om fravik fra normal N100 fra Vegdirektoratet. Fraviket gir muligheten for å tilrettelegge for to kjørefelt over 200-årsflom med sikkerhetsmargin, og på den måten kunne gjenbruke deler av eksisterende E6.

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

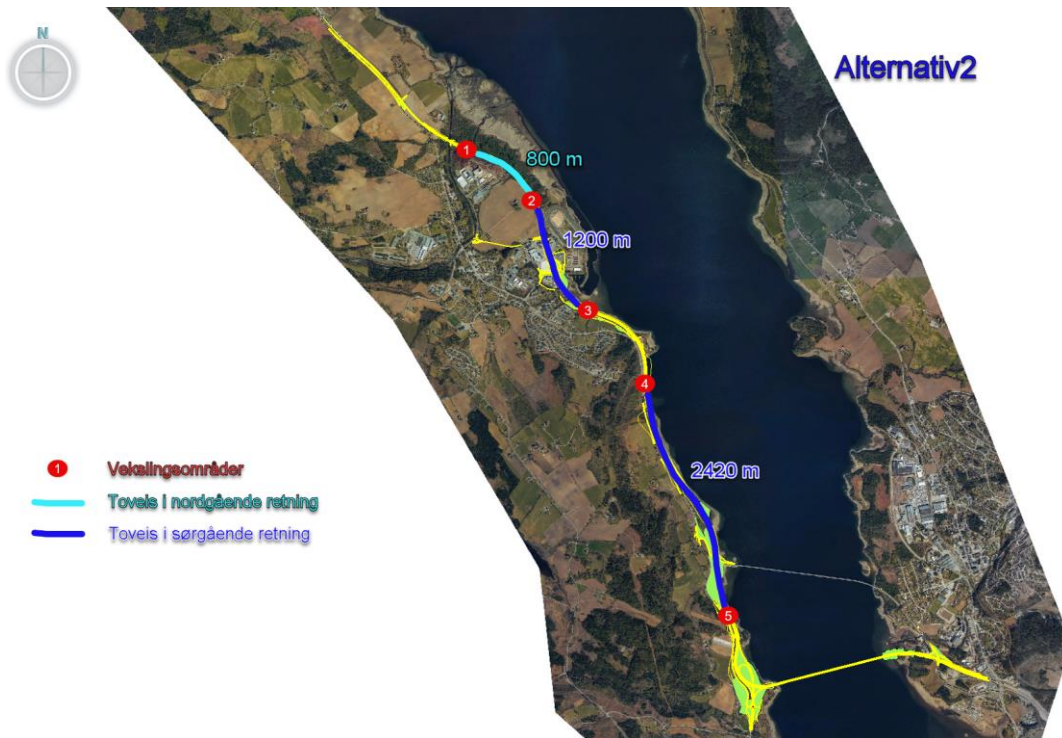
Etter Nye Veiers vurdering er det Vegdirektoratet som er regulator i denne sammenhengen, og stiller spørsmål til henvisningen til TEK17 pkt. 3.4 om sikringstiltak. Nye Veier ser imidlertid at det kan ha vært noe uklart for Statsforvalter ut fra de tilsendte plandokumentene å vurdere konsekvensene av at ikke alle fire felt er over 200-års flom. Vi ønsker derfor å synliggjøre vurderingen av konsekvensene i dette dokumentet.

2.1.2 Kjøremønster ved 200-års flom

Det vil for begge alternativene for ny E6 Moelv-Roterud være et endret kjøremønster ved en 200-års flomhendelse. Det vil være behov for å bytte mellom kjørefelt, og dette vil bli løst gjennom bommer og justering av midtdeler. Dette er en løsning som er velkjent og brukes for eksempel i forbindelse med vedlikehold og drift av toløpstunneler. Figur 2-1 og Figur 2-2 viser vekslingsområdene og hvilke delstrekninger som kan bli to felts vei med trafikk i begge kjøreretninger ved en flomsituasjon.

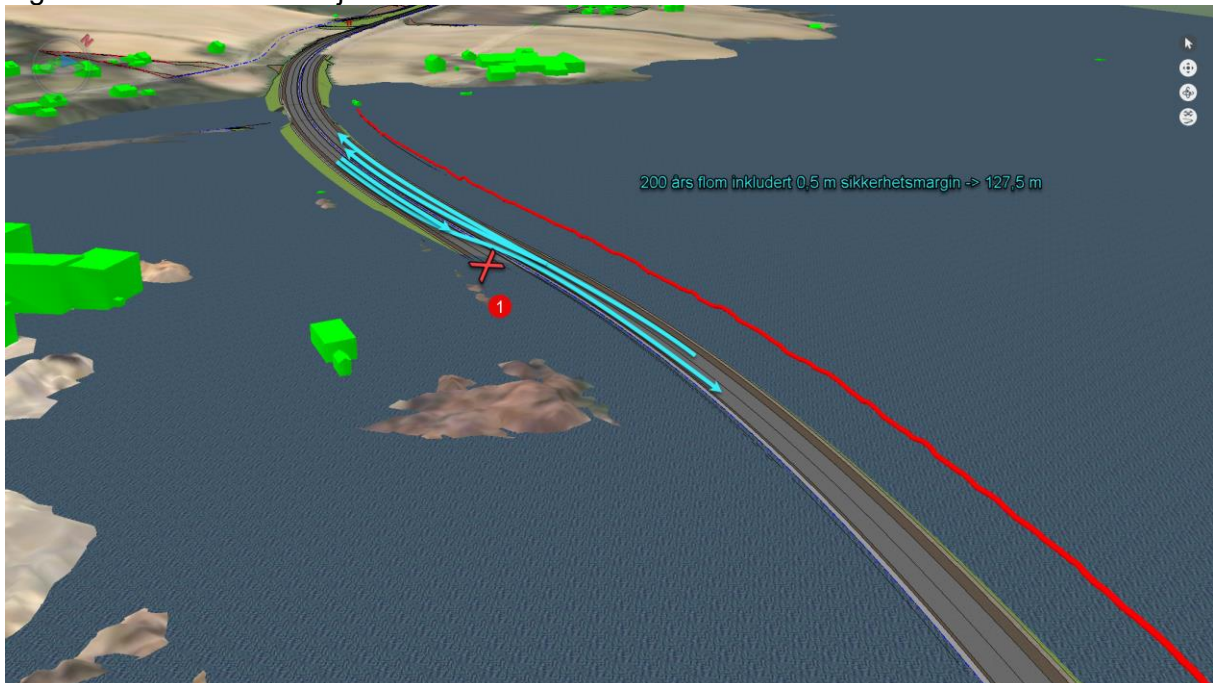


Figur 2-1 Viser vekslingsområdet for alternativ 1. Kilde: COWI

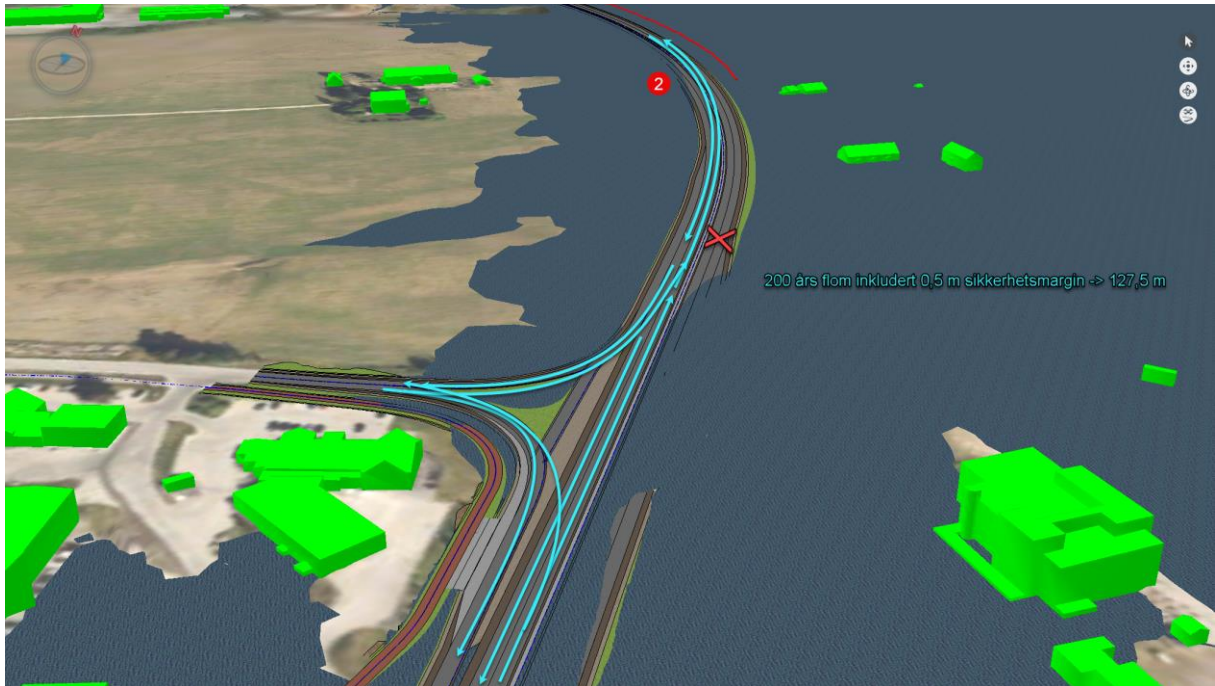


Figur 2-2 Vekslingsområder for alternativ 2. Kilde: COWI

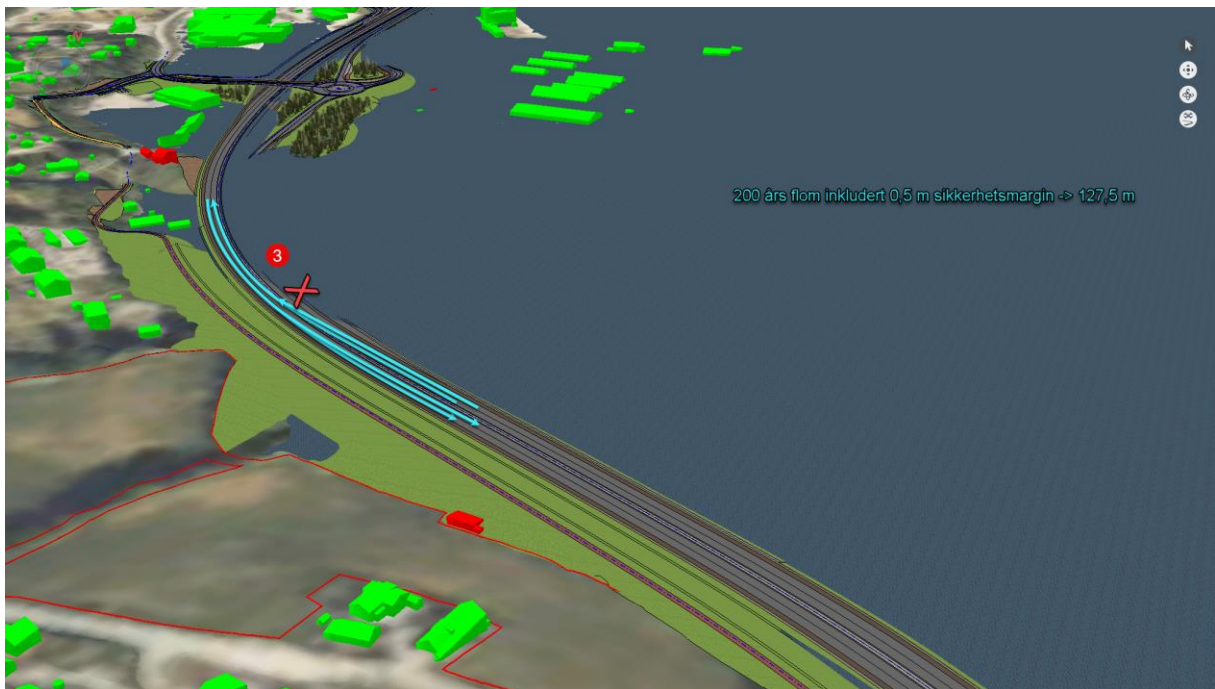
Figurene nedenfor viser kjøremønsteret ved flom.



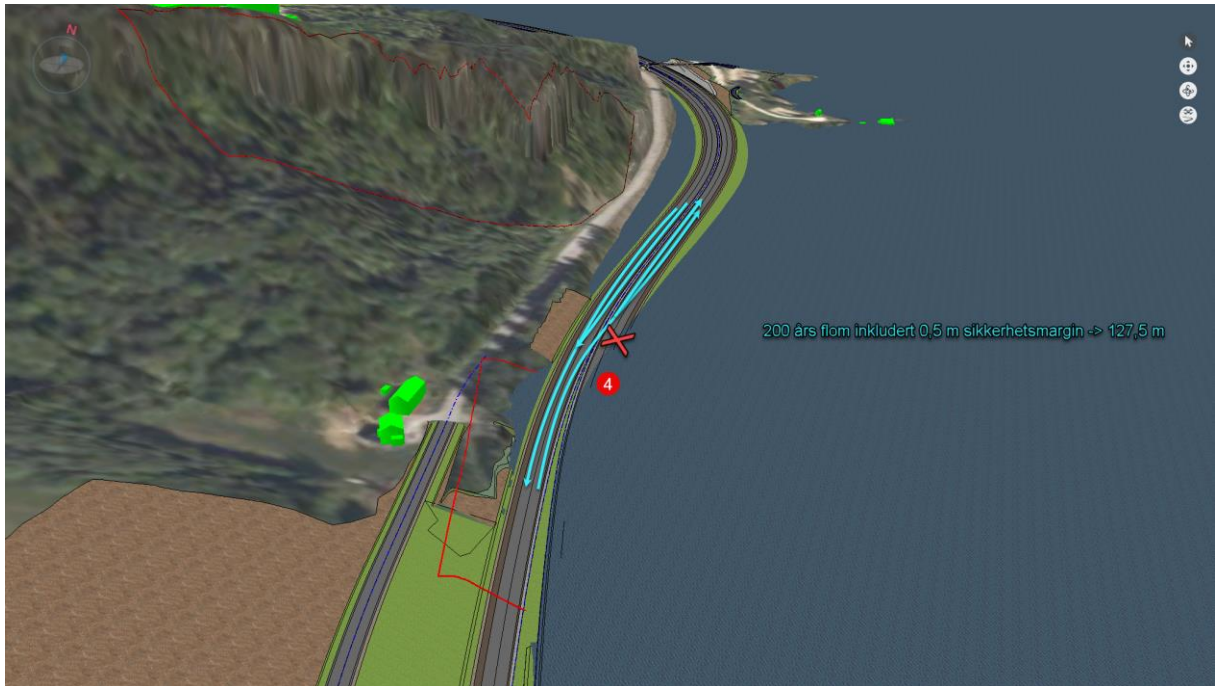
Figur 2-3 Kjøremønster ved flom – Svennesvollene. Kilde: COWI



Figur 2-4 Kjøremønster ved flom – Birikrysset nord. Kilde: COWI



Figur 2-5 Kjøremønster ved flom – Paradisvika. Kilde: COWI



Figur 2-6 Kjøremønster ved flom – Eriksrud. Kilde: COWI



Figur 2-7 Kjøremønster ved flom – Fjordheim alternativ 1. Kilde: COWI



Figur 2-8 Kjøremonster ved flom – Fjordheim alternativ 2. Kilde: COWI

2.1.3 Konsekvenser for trafikk ved 200-års flom

For å vurdere konsekvensene for trafikken ved 200-års flom vil vi først se på hvordan trafikken ser ut på strekningen i dag. Deretter noen eksempler fra hendelser med flom og stengte kjørefelt, og til slutt vår vurdering av konsekvensene av flom for denne strekningen.

2.1.3.1 Dagens trafikk

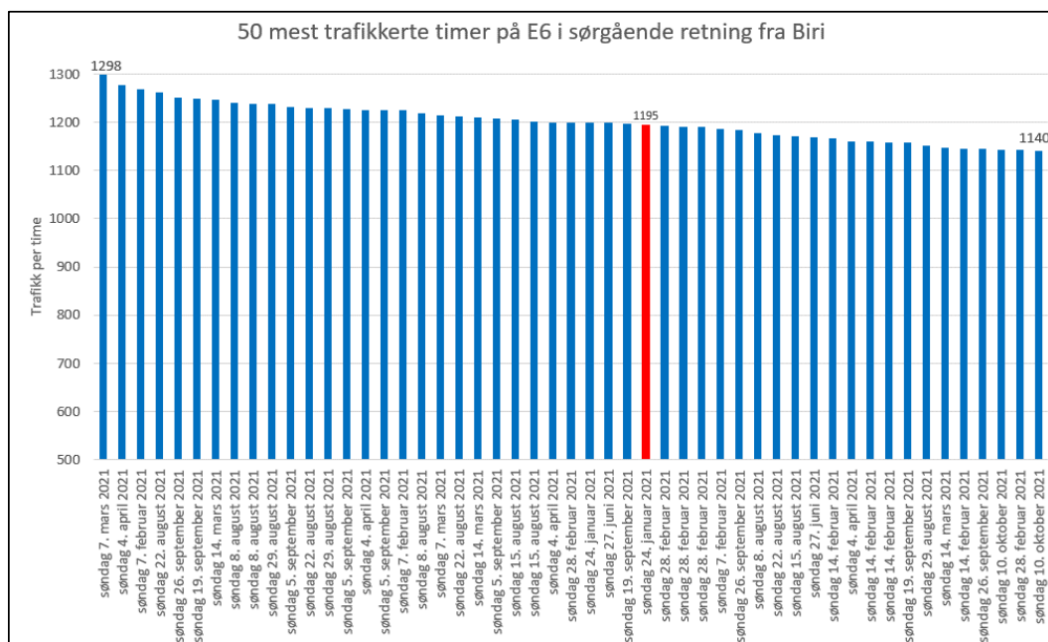
E6 er i dag en tofeltsvei. I forslag til ny firefelts vei, og flomsituasjon, vil ny vei fungere som dagens tofeltsvei. Det er derfor relevant å vurdere dagens trafikk for å kunne gi en indikasjon på hvordan den fremtidige løsningen vil se ut i tilfelle en 200-årsflom.

Det er i dag ukentlige trafikktopper på fredager og søndager i forbindelse med helgeutfart, ferier og høytid fra Oslo regionen. E6-trafikken ved Biri er høyest på sommeren. Tabell 2-1 viser fordelingen mellom ulike typer reiser på strekningen. Fordelingen er beregnet fra regional transportmodell. Fordelingen viser andel av årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) av all trafikk på E6, sør for Biri og viser at det er en stor overvekt av fritidsreiser på strekningen, som stemmer godt med trafikktoppene. Tellingene viser en noe høyere andel tungtrafikk enn beregningene.

Reisehensikt	Andel
Arbeid	17%
Tjeneste	11%
Fritid	39%
Annet	23%
Gods (tungtrafikk)	10%

Tabell 2-1 Fordelingen av trafikk beregnet i regional transportmodell

I en framtidig flomsituasjon der to av de fire kjørefeltene er stengt vil E6 kunne avvikle mer enn 1 200 biler pr. time pr. retning. Dette framgår av Figur 2-9 som viser de 50 mest trafikkerte timene i sørgående retning på E6 sør for Birikrysset i 2021. På hverdager uten stor utfart/hjemfart er timetrafikken langt lavere, typisk 400-600 biler pr. time i hver retning i de mest trafikkerte timene av døgnet. Dette viser at E6 i en situasjon der to av fire kjørefelt er stengt likevel kan avvikle svært mye trafikk.



Figur 2-9 De 50 mest trafikkerte timene på E6 sørgående retning fra Biri. Kilde: COWI

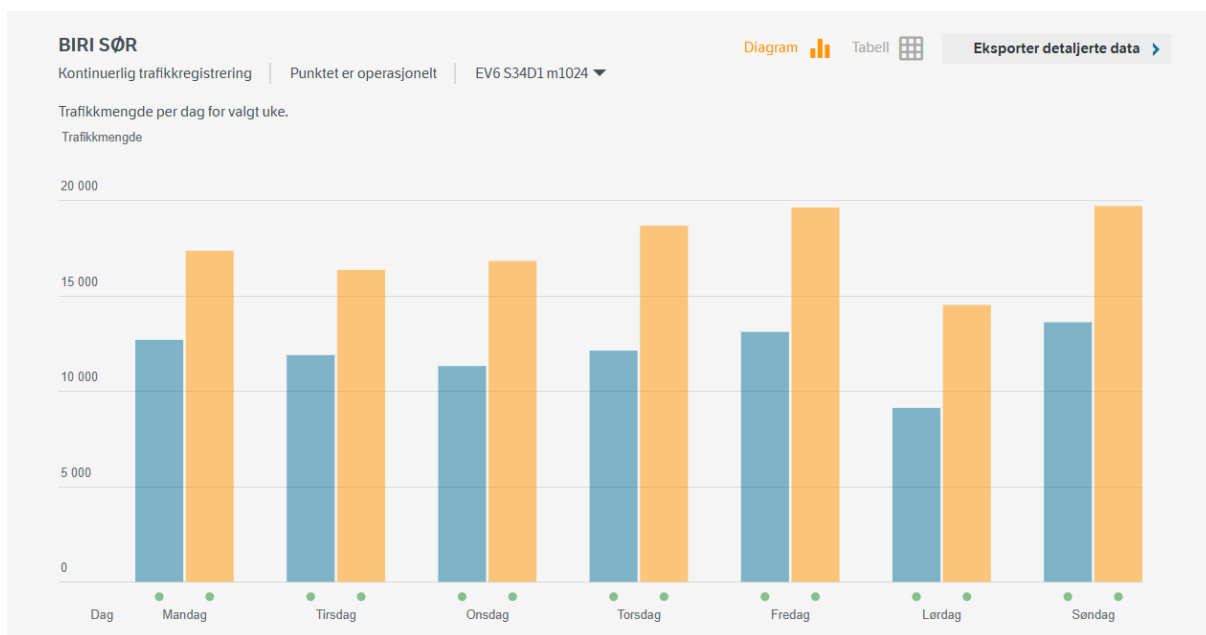
Årsdøgnetrafikken (ÅDT) ved Biri er ca. 14 000 biler per døgn i dag. Trafikkprognosene viser at det kan forventes en ÅDT på mellom 18 000 og 22 000 biler per døgn i 2050. Tellingene av dagens trafikk viser at det på de mest trafikkerte dagene i 2023 var opp mot 23 000 biler i døgnet på E6 ved Biri. Dette viser at E6 med to tilgjengelige kjørefelt i en flomsituasjon i 2050 kan avvikle det som da forventes å være gjennomsnittlig døgnetrafikk på denne strekningen.. Det står mer om trafikk for strekningen i fagrapport for E6 Moelv-Roterud¹.

2.1.3.2 Eksempel på trafikk under flomhendelse og ved færre kjørefelt

I august 2023 rammet ekstremværet Hans områder i Sør-Norge fra 7. til 9. august 2023. Dette førte til den høyeste målte vannstanden i Mjøsa utenom snøsmeltesesongen siden målingene startet i 1908. Vi har sett på tellepunktet Biri sør langs E6 Moelv-Roterud for å undersøke hvordan de høye vannstandene i Mjøsa påvirket trafikken. Vi har hentet ut tall for perioden fra 7. august til 13. august både i 2023 og 2024. Dette er vist i Figur 2-10 der blå farge viser trafikken i 2023, og gul farge viser trafikken for 2024. Det er en vesentlig reduksjon i trafikk, spesielt i forbindelse med helgeutfart. Det er vanskelig å vite årsaken til nedgangen i trafikken. Det kan for eksempel skyldes at flere veier var stengt i forbindelse med flommen, og det kan også være at folk endret adferd og valgte å ikke ferdes i perioden

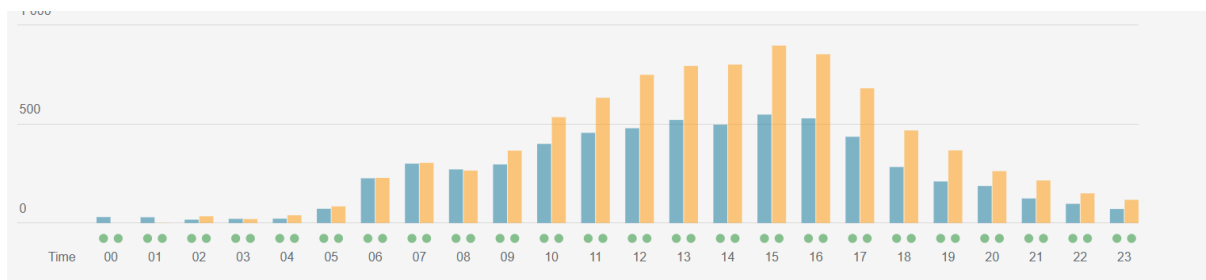
¹ [48 - Fagrapport trafikktutredning.pdf](#)

med flom.

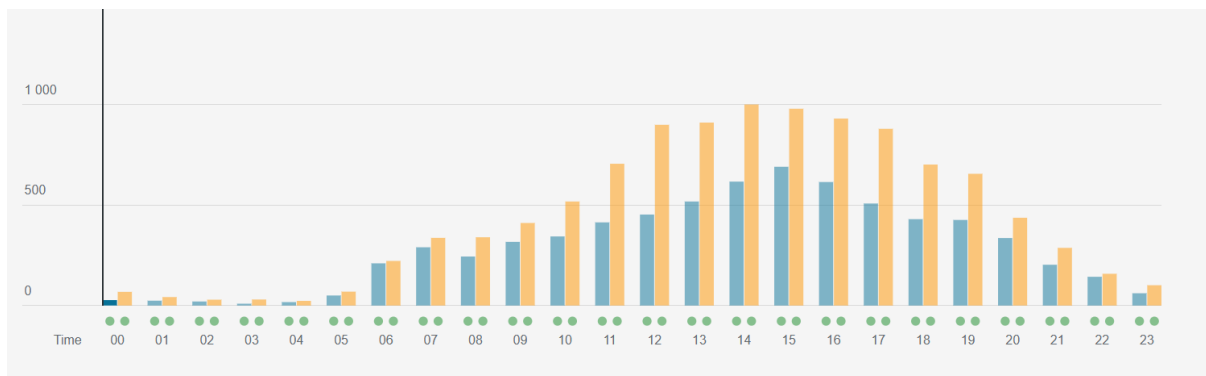


Figur 2-10 Trafikkmengde under Hans (2023) hentet fra trafikdata.no. Blå farge viser 2023 og gul farge viser 2024. Kilde: trafikdata.no

Figur 2-11 Figur 2-12 viser timetrafikken på samme måte for 2023 og 2024 fredag under Hans. Vi kan se her at trafikktoppene på fredag ikke er like høye under Hans som i 2024. Trafikken på fredagsmorgen ser ut til å være ganske lik, noe som kan tyde på at de som bor i området har kommet seg til og fra jobb.



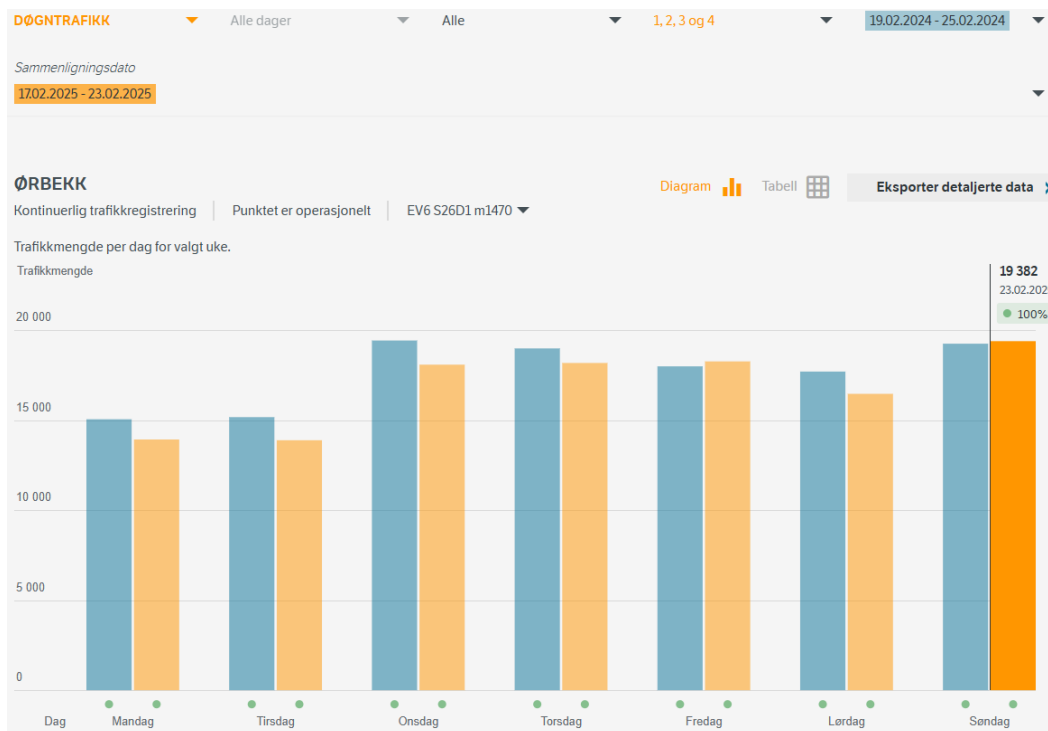
Figur 2-11 Figuren viser timetrafikken fredag under Hans mot Lillehammer. Blå farge viser 2023 og gul farge viser 2024. Kilde: trafikdata.no



Figur 2-12 Figuren viser timetrafikken fredag under Hans mot Moelv. Blå farge viser 2023 og gul farge viser 2024. Kilde: trafikdata.no

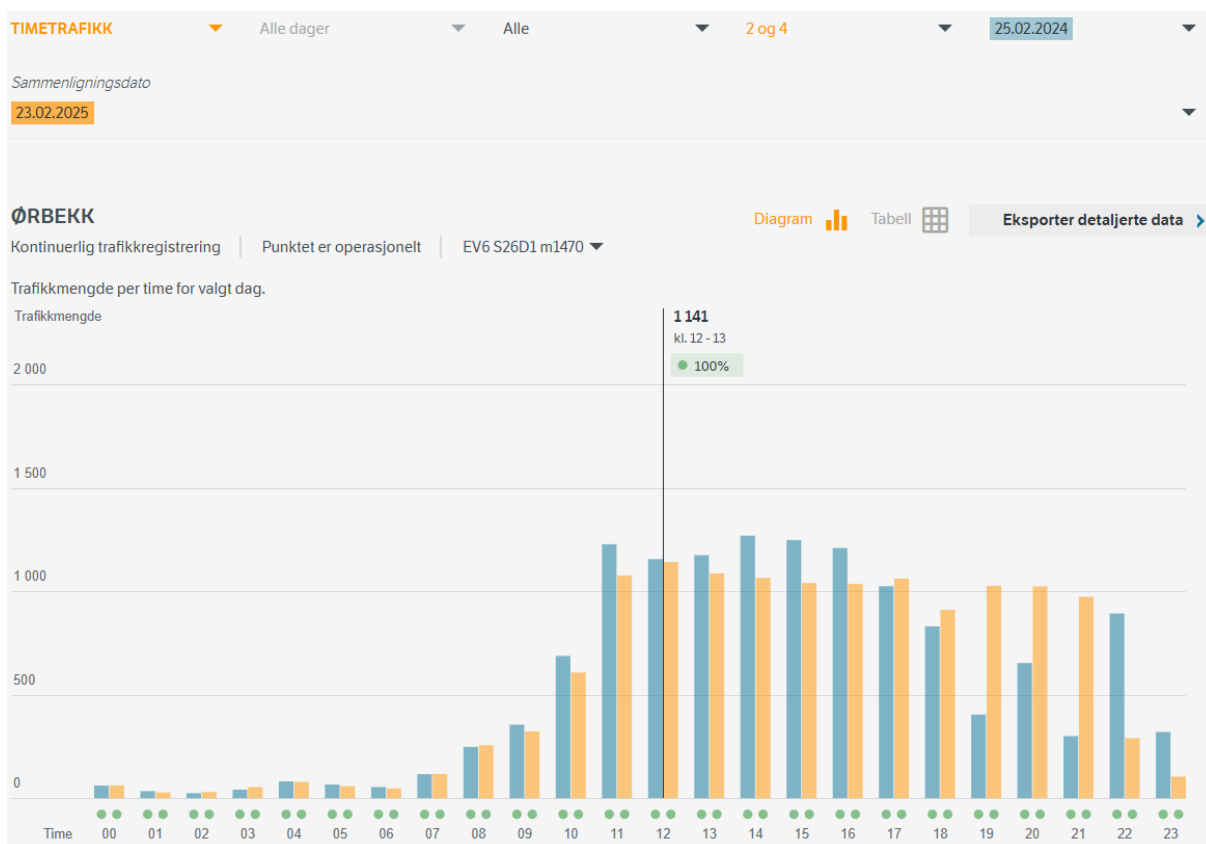
Vi kan ikke si noe om årsaken til endringen i trafikk, men det er helt tydelig en nedgang i trafikkmengden i forbindelse med flommen i Mjøsa etter ekstremværet Hans.

Et annet eksempel er fra februar 2025 da det gikk et ras som førte til at to av de fire kjørefeltene på E6 i Stange (der E6 går langs Mjøsa) måtte stenges. Denne delen av E6 har fartsgrense 110 km/t og har som nevnt fire kjørefelt. Trafikken er ganske lik det man har på E6 ved Biri. ÅDT er ca. 15 000, mens det på dager med stor utfart- eller hjemfarttrafikk ofte er rundt 20 000 biler i døgnet. Vi har hentet ut trafikktall for vinterferieuken fra 17. februar til 23. februar fra tellepunktet Ørbekk. Dette er en uke med høyere trafikk enn ÅDT, opp mot 20 000 biler i døgnet. Figur 2-13 viser effekten av to stengte felt på E6 langs Mjøsa i vinterferien i 2025 sammenlignet med samme uke i 2024. Blå er 2024 og gul er 2025. Vi ser da at til tross for bare to tilgjengelig kjørefelt i vinterferieuka 2025 så er trafikken tilnærmet like stor som den var i vinterferieuka 2024.



Figur 2-13 Figuren viser tallpunktet Ørebekk fra vinterferien 2024 (blå) og 2025 (gul). Kilde: trafikdata.no

Figur 2-14 viser timetrafikken for søndag i sørgående retning på E6 på samme sted. Vi ser her at trafikantene har reist senere på kvelden i 2025 for å unngå kø. De har altså tilpasset reisetidspunktet fordi de er informert om at det er redusert kapasiteten på E6. I en flomsituasjon ved Mjøsa vil det samme skje. Trafikantene tilpasser seg, enten ved å endre tidspunktet for når de skal kjøre. Eller at de velger å avstå fra kjøreturen.



Figur 2-14 Timetraffikken i Ørebekk vinterferien 2024 og 2025. Kilde: tafikkdata.no

2.1.3.3 Konsekvensene ved tofeltsvei

Flom i Mjøsa er en varslet hendelse, og vil ikke komme like brått som for eksempel ved flom i en elv. Det er god tid til å varsle befolkningen, og dette vil kunne redusere antall reiser, i første rekke fritidsreiser. Potensialet for å informere bort trafikk er høyt. Fremkommeligheten kan bli påvirket av andre veistenginger i regionen.

Det å ikke ha fire felt over hele strekningen vil medføre noe økt reisetid på grunn av redusert fartsgrense og fletting inn fra fire kjørefelt til to kjørefelt. Flomhendelser varer også bare en tidsbegrenset periode, og det er derfor ikke store samfunnsmessige kostnader knyttet til økt reisetid i en kortere periode. Beredskapskjøretøy vil ha tilstrekkelig fremkommelighet på tofeltsveien. Det er en bred skulder, og i kryssområdet i Biri er det tre felt ved en flomhendelse. Vi vurderer derfor at beredskapskjøretøy har tilstrekkelig fremkommelighet.

Det er større risiko for skade på vei som følge av elver og bekker på grunn av hastigheten til vannmengdene. Når det er flom, vil det være mye vann som kommer ned gjennom bekker, og bekkene kan finne nye bekkeløp. Dette representerer den største risikoen for skade på veien. På denne strekningen er det ikke identifisert noen store risikoområder som ikke er allerede sikret.

2.1.4 Konsekvenser for å prosjektere med firefelt over 200-års flom hele strekningen

Det er viktig for prosjektet å ha så mye gjenbruk som mulig; dette er ikke gjennomførbart hvis hele veien skal heves til over 200-års flom langs hele strekningen.

I forbindelse med prosjektering av vei er det mange avhengigheter. Hvis det gjøres små endringer et sted langs strekningen, kan det på grunn av høydeforskjeller og kurvatur gi større endringer på andre deler av strekningen, en slags dominoeffekt. Dagens vei mellom Fremstadodden og Kremmerodden er mer eller mindre helt flat og mangler resulterende fall, og derfor må hele strekningen heves. Å heve veien mellom Kremmerodden og Fremstadodden medfører at veien skyves inn mot den terrasserte sørgående retningen for å unngå utfylling i Mjøsa. Da får vi en mindre andel nyttiggjort gjenbruk av eksisterende vei. Konsekvensen av å legge hele veien over 200-års flomnivå blir derfor ikke bare arealbeslaget som følge av heving av veien til nødvendig høyde, men det vil også gi mer arealbeslag langs større deler av strekningen og i kryss. I dette prosjektet finnes det små marginer når det gjelder arealbeslag mot for eksempel Mjøsbruket, dyrka mark og viktige naturområder.

Det er problematisk å heve E6 ved Biri på grunn av høyden fra E6 til brua som går over. Om brua må heves, må også selve kryssutformingen på brua og det tilhørende veisystemet heves. Dette medfører at fyllingsbehovet vil øke tilsvarende. Det vil derfor bli større fyllingsområder i hele krysset, og behovet for mur øker. Det blir behov for mer arealbeslag i hele krysset, og dette går på bekostning av blant annet døgnhvileplasser og pendlerparkering.

Dette kommer i tillegg til at vi må avvike fra gjenbruksprinsippet. Oppsummert vil noen av de negative konsekvensene av å ha fire felt langs hele strekningen være:

- Mer utfylling i Mjøsa.
- Større arealbeslag av for eksempel dyrket mark.
- Økt CO₂-utslipp som følge av mindre grad av gjenbruk og mer mur.
- Arealbeslag i Paradisvika og i Svennesvollene naturreservat.
- Redusert areal i Biri sentrum og utfordringer ved heving av kryssene i Biri. Utfordringen er at det enten må være mer utfyllinger eller mer mur. Hele løsningen må da bli omprosjektert og vurdering av de positive og negative effektene med de ulike løsningene må også bli vurdert på nytt.
- Økte kostnader.

2.1.5 Nytte- kostnadsperspektiv

Det er vurdert kvalitativt at løsningen foreslått i reguleringsplanen er den løsningen som gir den høyeste nytten til lavest kostnad. Dette gir et lavere arealbeslag av landbruksareal, mindre utfyllinger, en lavere investeringskostnad og lavere drift- og vedlikeholdskostnader enn alternativet med å sikre alle fire feltene. Samtidig som fremkommeligheten er ivarett gjennom at to felt er åpne i en flomsituasjon. Det vil være noen kostnader under en flomsituasjon med å ta ned bommer og justere midtdelene, men dette er vurdert som marginale kostnader. Det vil også bli noe økt reisetid, men dette er en tidsbegrenset periode, og det er derfor begrenset hvor stor reduksjon det vil bli i nytten og hvor høy kostnad det medfører for samfunnet. Trafikkmengden under en flomhendelse vil trolig også være

redusert siden hendelsen er varslet og folk endrer adferd. Det kan være noen negative fordelingsvirkninger for de som må ha hjemmekontor i perioden, og for fritidsreisende.

Om veien blir skadet i forbindelse med flomhendelsene, vil kostnadene være høyere. Det er vurdert at det er lav sannsynlighet for at veien får store skader som følge av vann fra Mjøsa. I Mjøsa er det relativt stillestående vann, og veien vil normalt tåle stillestående vann på veikroppen. Det vil være mer større risiko skade på veier om vannet kommer ovenfra et bekkeløp.

2.2 Sammenhengen mellom ROS-analysen og øvrige plandokumenter

Statsforvalter har følgende innsigelse til både reguleringsplanen i Gjøvik og Ringsaker: *«Manglende sammenheng mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og øvrige plandokumenter når det gjelder beskrivelse av risikoreducerende tiltak i form av hensynssone flomfare. Risiko- og sårbarhetsanalysen er derfor mangelfull, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og pkt. 4.2 i Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Det ble gjennomført et innledende ROS-analysemøte 23.03.22 med deltakere fra Nye Veier og COWI, og et ordinært ROS-analysemøte 07.12.22, der det også var med representanter fra Gjøvik kommune, Ringsaker kommune og Innlandet fylkeskommune. I dette møtet ble stengning av vei som flom behandlet som en potensiell uønsket hendelse. Årsaken ble definert som «Flom i Mjøsa, gjenbruk av trasé for eksisterende E6, som er under flomgrensen for 200». Mulige konsekvenser som ble rapportert var begrenset fremkommelighet, lengre stopp i trafikken, nedsatt beredskap, etc. Gruppen vurderte risiko som akseptabel og foreslo ingen tiltak basert på at kjøreretningene kan ha toveis trafikk ved behov, at det er gode omkjøringsmuligheter, og at det ikke er snakk om alt for store ulemper. Se risiko og sårbarhetsanalysen for mer detaljer².

Nye Veier har forståelse for at formuleringen av konsekvenser i analyseskjemaet «begrenset fremkommelighet, lengre stopp i trafikken, nedsatt beredskap, etc.» ikke reflekterer vurderingene i øvrige plandokumenter, og vil derfor omformulere dette punktet i forbindelse med oppdateringen av Risiko- og sårbarhetsanalysen. Se kapittel 2.1.3 for utdypende vurdering av konsekvensene med at to felt er under 200-års flom deler av strekningen.

2.3 Vurderinger av flomutsatt veistrekning Kastbakkvegen i ROS analysen

Statsforvalter har følgende innsigelse til reguleringsplanen i Ringsaker: *«Risiko- og sårbarhetsanalysen inneholder ikke vurderinger av flomutsatt vegstrekning Kastbakkvegen, jf. plan- og bygningsloven § 4-3 og kap. 4.3 i Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen som er utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Innsigelsen knyttet til Kastbakkveien forstås som at Kastbakkvegen som adkomstvei til nytt sykehus ikke inngår i ROS-analysen. Det er ikke E6-prosjektets ansvar å sikre Kastbakkvegen over 200-årsflom.

² <https://e6mr.no/pages/dokumenter.html> Fagrapport nummer 13

Det er rom i reguleringsplanen for å heve E6 slik at sykehuset kan bygge Kastbakkvegen til å ligge over 200-års flomnivå.

2.4 Planbestemmelsene

Statsforvalter har følgende innsigelse til både reguleringsplanen i Gjøvik og Ringsaker:
Planbestemmelse § 4.2.3 Flomfare (H320), mangler konkretisering av sikker flomhøyde, det vil si 200-årsflom med sikkerhetsmargin.

Nye Veier vil legge inn presisering av sikker flomhøyde i planbestemmelse § 4.2.3 Flomfare (H320) i parentes. Dette vil være kote 127,3 etter NVE sine anbefalinger.

Prosjektet er for øvrig prosjektert etter krav til kote 127,5 som er 200-års flom med sikkerhetsmargin som er anbefalingene fra Vegdirektoratet.

Konkretisere formulering i planbestemmelsen gjelder andre byggverk enn vei.
Planbestemmelsen til hensynssonen, § 4.2.3 Flomfare (H320): Nye byggetiltak kan ikke etableres innenfor hensynssonen uten dokumentasjon på at tilfredsstillende sikkerhet mot flom er ivaretatt og ikke medfører økt flomfare for tredjepart.

3 Oppsummering av anbefalinger

- Vi vil konkretisere sikker flomhøyde for 200-års flom med sikkerhetsmargin i planbestemmelsene i parentes.
- Konkretisere formulering i planbestemmelsen gjelder andre byggverk enn vei.
Planbestemmelsen til hensynssonen, § 4.2.3 Flomfare (H320): Nye byggetiltak kan ikke etableres innenfor hensynssonen uten dokumentasjon på at tilfredsstillende sikkerhet mot flom er ivaretatt og ikke medfører økt flomfare for tredjepart.
- Oppdatere følgende formulering i ROS-analysen «*Begrenset fremkommelighet langs E6, fare for lengre stopp i trafikken, nedsatt beredskap etc*» slik at det reflekterer vurderingene av konsekvensen ved 200-årsflom som drøftet i dette notatet.
- Prosjektet hever E6 slik at sykehuset gis mulighet for å bygge Kastbakkvegen over 200-årsflom og omtaler dette i ROS-analysen.

Merk! Ordlyden i bestemmelsene kan justeres, dersom en ser at det er hensiktsmessig. Anbefalingen gjelder intensjonen i bestemmelsen.