

## HYDROLOGI OG VA

---

E6 Skogheim-Fossum, uten tunneler (planid: 2024 001)  
Fagrapport

PlanID: 2024 001

Dokument ID: NV50E6BV-VAA-RAP-0001

### Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	29.02.2024		TUPH	CTNDRM	EGLTRH

### Forord

Joint Venture Skanska Syltern (JV) skal bygge ny E6 Berkåk -Vindåsliene, på vegne av Nye Veier. Strekningen fra Skogheim til Fossum er omfattet av en egen reguleringsplan, med planID. 2020 001, vedtatt i 2022.

I den anledning optimaliseres veganlegget. Det er avdekket stort potensial for besparelser, noe som innebærer at gjeldende reguleringsplan (planID: 2020 001) må endres.

Rambøll og Henning Larsen Arkitekter bistår som rådgivere i prosjektet og har ansvar for bidraget med å utarbeide forslaget til ny reguleringsplan med plannavn E6 Skogheim – Fossum, uten tunneler, planID 2024 001. Dette skjer i tett dialog med ledelsen i JV og Nye Veier.

Nye Veier AS  
Sluppenvegen 17B  
7037 Trondheim  
Tlf.: +47 479 72 727  
[www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no)  
Organisasjonsnummer: 915 488 099

Nye Veier AS  
Side 2

## Sammendrag

I forbindelse med optimaliseringen av veganlegget, er det avdekket stort potensial for besparelser, noe som innebærer at gjeldende reguleringsplan (planID: 2020 001) må erstattes av nytt planforslag med navn E6 Skogheim – Fossum, uten tunneler (planID: 2024 001).

Det understrekes at ved utarbeidelse av fagrapport tilhørende gjeldende plan fra 2022 er det tatt utgangspunkt i NVEs aktsomhetskart for flom, samt alle registrerte vannveier og vannflater (FKB vanntema oversendt fra kunde og ELVIS elvenett hentet fra NVEs WMS-tjenester) som krysser planlagt E6 inkludert eksisterende stikkrenner/kulverter. Det er ikke gjort vurderinger på eventuelle ekstra stikkrenner som bør anlegges langs ny E6. Planlagt ny E6 vil føre til at eksisterende vannveier samles/blir slått sammen. Ekstra stikkrenner må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.

Endringene fra gjeldende plan fra 2022 (planID: 2020 001) går ut på følgende, med påfølgende konsekvenser for hydrologi:

- **Veganlegget planlegges lavere i terrenget, og med noe krappere horisontalkurvatur:** Lavere veganlegg sammenlignet med gjeldende reguleringsplan fra 2022 (planID: 2020 001) vil føre til at vannveiene samles mer på visse strekninger. Ekstra stikkrenner må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.
- **Tunnelen tas bort:** Dette betyr mindre naturinngrep og mindre arealbruk. Delkapittelet fra tidligere fagrapport som gjelder tunnel, faller derfor bort.
- **Ny plassering av viltovergang:** Har ingen konsekvenser for hydrologi, da ingen store vannveier krysser ny E6 ved det aktuelle området Kubastu. Eventuell ekstra stikkrenne ved området må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.
- **Lavere veganlegg ved Bjørset og Hestvollbrua:** Bekkens løp blir i mindre grad endret sammenlignet med tidligere løsning. Bekken må eventuelt senkes noe for å tilpasse kulvertløsning. Dette vurderes nærmere i detaljeringsfasen. Kulverten skal utformes med naturlig bunn og helning slik at vandring av vannlevende organismer opprettholdes, da den kan ha potensial for fiskevandring.
- **Mindre støttemur mot Ila:** I ny løsning foreslås kortere støttemur sammenlignet med forslaget i gjeldende plan fra 2022 (planID: 2020 001), noe som gir mindre inngrep i Ila. Dette medfører ingen andre hydrologiske endringer utover det som er beskrevet i tidligere fagrapport E6UV-VAA-RAP-001 Hydrologi og VA.
- **Området ved Fossem bru:** Beregninger for dagens situasjon viser at eksisterende bru har kapasitet til å ta unna en 200-årsflom med klimapåslag. Dersom plasseringen av de nye landkarene, høyden på ny bru og dens underkant, ikke endres sammenlignet med dagens situasjon, vil ny bru tilfredsstille krav i N200 og N400. Dette gjelder kravet om 0,5 m klaring mot overbygningen ved beregnet vannstand for 200-årsflom. I detaljfasen må nye vannlinjeberegner utføres for planlagt ny bru. Under detaljfasen vil erosjonssikring også bli vurdert og dimensjonert.

<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INNLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET .....	5
1.2 METODISK TILNÆRMING .....	5
1.3 BESKRIVELSE AV ENDRINGSTILTAKENE .....	6
<b>2 TIDLIGERE FAGVURDERINGER .....</b>	<b>8</b>
<b>3 SUPPLERENDE KARTLEGGINGER.....</b>	<b>10</b>
<b>4 KONSEKVENSER AV ENDRINGSFORSLAGET .....</b>	<b>10</b>
4.1 SMIDIGERE LINJEFØRING FOR NY 4-FELTS E6.....	11
4.2 KUBASTU VILTOVERGANG – FLYTTING AV VILTOVERGANG .....	11
4.3 HESTVOLLBRUA – BJØRSET – KULVERT I STEDET FOR BRULØSNING.....	11
4.4 OMLEGGING AV E6 VED HESTVOLLAN .....	11
4.1 K43 VINDDALSLIENE STØTTEMUR .....	11
4.2 OMRÅDET VED FOSSEM BRU .....	11
<b>5 ANBEFALTE OPPFØLGENDE TILTAK.....</b>	<b>12</b>
<b>6 KILDER .....</b>	<b>12</b>

## **1 Innledning**

### **1.1 Bakgrunn for prosjektet**

JV Skanska Syltern og Nye Veier innledet høsten 2023 en optimaliseringsfase for prosjektet E6 Berkåk-Vindåsliene. I fasen skal partene sammen optimalisere prosjektet med tanke på klima, miljø og kostreduksjon. I optimaliseringsfasen har det vist seg at det er store potensialer til forbedring på disse forholdene, dette medfører justert linjeføring i forhold til gjeldende reguleringsplan (planID: 2020 001).

På grunn av forslag til nye løsninger må det utarbeides en ny reguleringsplan med plannavn E6 Skogheim – Fossum, uten tunneler (planID 2024 001) som erstatter gjeldende reguleringsplan for Skogheim – Fossum (planID 2020 001), vedtatt i 2022.

### **1.2 Metodisk tilnærming**

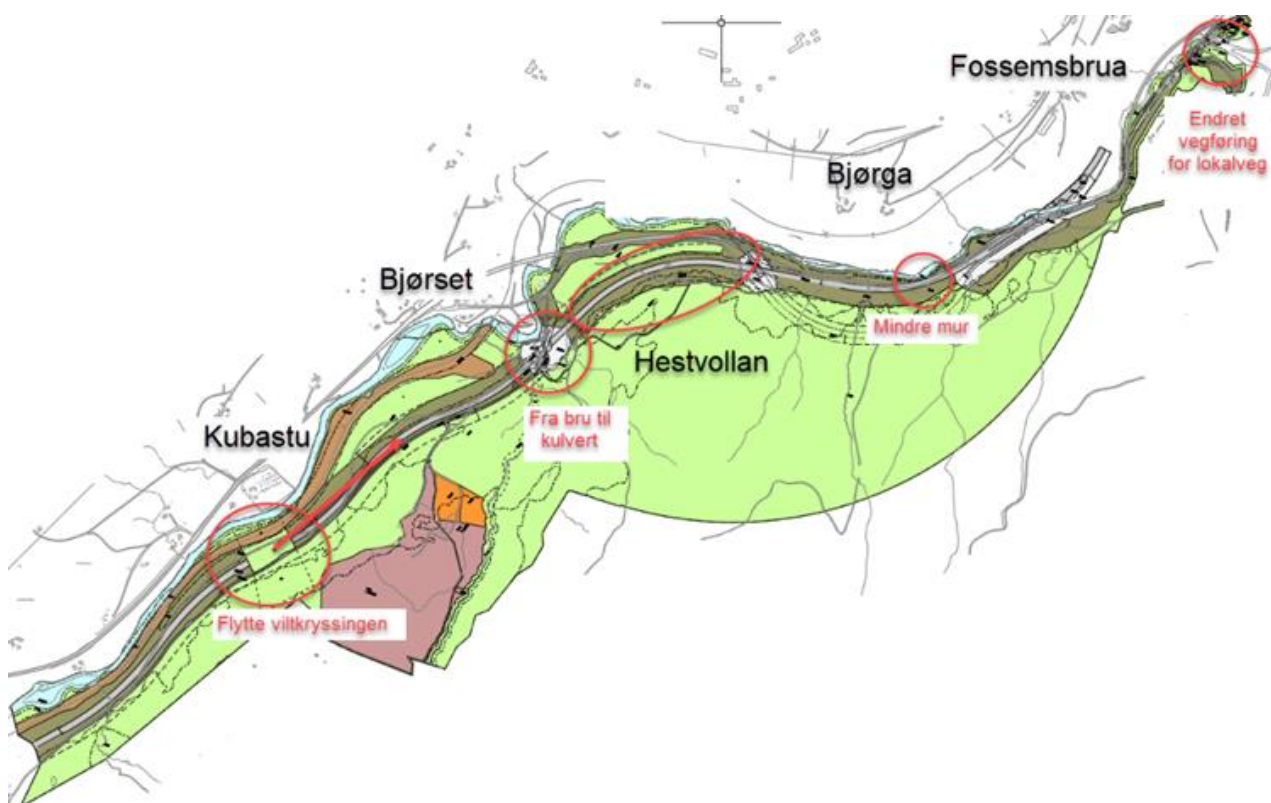
Utarbeidete fagrapporter beskriver og vurderer endringene som foreslås.

Fagrapporter som ble utarbeidet i 2020, tilhørende gjeldende reguleringsplan (planID: 2020 001), vil danne grunnlag for sammenligning av planforslaget opp mot gjeldende plan (planID: 2020 001), og vil ikke revideres eller endres som følge av omreguleringen.

Denne rapporten må derfor sees i sammenheng med tidligere utarbeidet rapport, vedlegg til gjeldende reguleringsplan (planID: 2020 001), «vedlegg 8, Flomfarevurdering og vannhåndtering» (E6UV-VAA-RAP-001).

### 1.3 Beskrivelse av endringstiltakene

Forslag til endringstiltak framkommer av figur 1.



**Figur 1-1 Endring av elementer i reguleringsområdet.**

Omreguleringen vil berøre forhold/endringer som listet opp under:

- Smidigere linjeføring for ny 4-felts E6,  
Veganlegget blir liggende lavere i terrenget, og med noe krappere horisontalkurvatur. Ny løsning vil gjenbruke mer av dagens E6 enn tidligere planlagt, samt at lokalvegen i Vindåsliene ikke bygges i tunnel, men som en parallell til ny E6 i dagen. Konsekvensen av dette er mindre utslag for skjæringer og fyllinger, og mindre arealbruk til samferdselsformål.
- Kubastu viltovergang – flytting av viltovergang  
I ny løsning blir plassering av viltovergang ca. 500 meter lengre nord enn hva som er foreslått i gjeldende plan fra 2022. Dette fører også til noe omlegging av lokalveg. Ledegjerde er vist mellom elva og jernbanen.

Ny plassering foreslås i et område med større avstand til jernbanen og i et mindre sidebratt terreng. Overgangens lengde øker fordi lokalvegen også føres over viltovergangen. E6 senkes gjennom området.

- Hestvollbrua – Bjørset – kulvert i stedet for bruløsning

I ny løsning foreslås det å senke E6 i terrenget for å bedre massebalanse og terrenginngrep. På denne måten blir kryssingen mer aktuell i form av kulvert og løsning for bekk, samt mulig småviltkryssing i kulvertløsningen, til erstatning for regulert bru over lokalveg- og bekkekryssing på Bjørset.

- Omlegging av E6 ved Hestvollan

I ny løsning foreslås E6 med en annen horisontalkurvatur og parallelført lokalveg i dagen, i stedet for i tunnel.

Endringen vil i hovedsak ligge innenfor samferdselsformål. Unntaket er at det går noe av LNF-areålet nord for regulert E6 som må brukes til vegformål, mens langt mer areal avsatt til vegformål, sør for ny veglinje, ikke blir berørt av vegformål.

- Mindre støttemur mot Ila

I ny løsning foreslås kortere støttemur sammenlignet med forslaget i gjeldende plan fra 2022, noe som gir mindre inngrep i Ila. Årsaken til at muren og tiltaket nede ved elven er mindre nå, sammenlignet med gjeldende plan. Forslag til endringstiltak framkommer av figur 1, er fordi man har senket E6-linja og samtidig ligger nærmere eksisterende veg enn sist. Dette er mulig pga. fylkesvegen krysser over E6 med en overgangsbru istedenfor en tunnelportal under E6.

- Området ved Fossem bru

Gjeldende reguleringsplan fra 2022 (planID: 2020 001) legger opp til at lokalveg går på store fyllinger gjennom området. I foreslått ny løsning vil fylkesvegen senkes og føres over Fossems bru, med nytt dekke og nye brukar. Det blir ingen nye konstruksjoner/pilarer i elva. Det legges opp til at lokalvegen reguleres med bredde 7,5 meter.

Avkjøringen mot Vagnillgrenda flyttes noe nærmere dagens avkjøring, enn det som ligger i regulert løsning.

## 2 Tidligere fagvurderinger

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplan for E6 Skogheim – Fossum fra 2022 (planID: 2020 001), vurderte Rambøll de hydrologiske forhold og konsekvenser generelt, og vannhåndtering spesielt. Utredningen tok for seg eksisterende forhold, plan for ny vei med hovedfokus på beskrivelse av planlagte vannhåndteringstiltak og konsekvenser dette fikk i forhold til dagens avrenningssituasjon, samt tiltakets konsekvens for naturverdier og allmenne interesser.

For hele planområdet ble det tatt utgangspunkt i aktsomhetskart for flom fra NVE, samt alle registrerte vannveier og vannflater (FKB vanntema oversendt fra kunde og ELVIS elvenett hentet fra NVEs WMS-tjenester) og eksisterende stikkrenner. Dermed ble det utført en detaljert avrenningsanalyse for hele planområdet, før og etter tiltak.

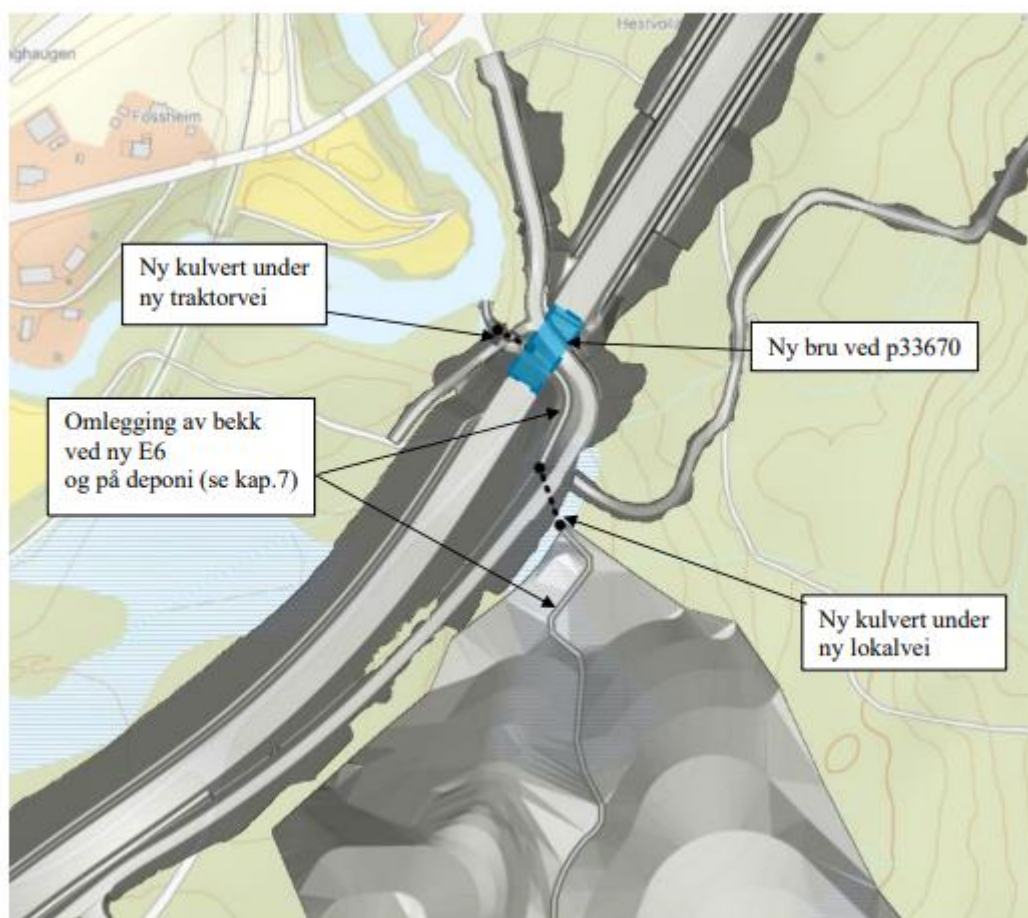
Som bærende prinsipp skal hovedavrenningsforholdene ikke endres, eller flomfaren økes i området, eller nedstrøms (herunder kapasitetsproblemer for eksisterende BaneNORs stikkrenner), som følge av tiltakene. Dette medfører at bekker/elver med årsikker vannføring i utgangspunktet skal krysse ny vei der de ligger i dag, og ikke samles i større bekker som kan gi ulemper for blant annet nedstrøms kryssinger/bekkeløp. Etablering av ny vei vil imidlertid øke andelen tette flater, og dermed kunne øke den maksimale avrenning lokalt i en flomsituasjon. For nedbørfelt/avrenningsfelt over en viss størrelse (ca. 0,5 km<sup>2</sup>) vil dette kun ha konsekvenser lokalt ved utslippssted, og som kan kreve erosjonssikring. Dette gjelder ikke for beregnet dimensjonerende flomtopp i elv/bekk som har langt større tilrennings-/konsentrasjonstid.

Det ble identifisert 9 kryssinger av ny E6, hvorav 2 av dem var kryssing av Ila (Vindåslibrua og Fossemsbrua). For alle bekker/elver var nedbørfeltene størrelse beregnet både ved bruk av NVEs NEVINA og Scalgo, samt kvalitetssikret ved gjennomgang av øvrige tilgjengelige data for vassdragene.

Ved Råa (p31900) skal planlagt E6 gå nær og parallelt med jernbanen. Dermed kom planlagt fylling nær fyllingsfoten til jernbanen. For å redusere flomfaren for eksisterende kulvert under jernbanen med utslipp til Ila, samt tilrettelegge for mulig fremtidig utskiftning/drift og vedlikehold, må bekken gå åpen et stykke mellom vei- og jernbanefylling. Dagens jernbanekulvert har kapasitet til å ta unna en 200-årsflom i bekken, men får en liten oppstuvning på ca. 20 cm oppstrøms. Samme oppstuvning beregnes ved 200-årsflom i Ila. For å unngå økt fremtidig belastning må eksisterende vannveier i området ned til jernbanen beholdes, det vil si at nedbørfeltet for Råa ned til jernbanen ikke skal økes etter utbygging. Høyeste vann-nivå i jernbanekulvert er bestemt av 200-årsflom i Ila.

Basert på en helhetlig og tverrfaglig vurdering ved Dørhammerberga/Bjørset (p33670) vil eksisterende bekk bli lagt noe om mot øst for å optimalisere løsningen sikre at den forblir åpen og under planlagt bru. Bekken skal også krysse under lokalvei oppstrøms via stikkrenne og under traktorvei nedstrøms via bokskulvert før samløp til Ila.





**Figur 2-1. Oversikt over tiltak ved profil 33670 Bjørset. Kilde: hentet fra rapport E6UV-VAA-RAP-001.**

I bratte fjellskjæringer er det behov for utsprenging av fanggrøft for å unngå nedfall av stein og is. For bekkeløp må bekkens kastelengde også hensyntas. I tillegg må det legges inn tilstrekkelig strekning for energidreping, og det må prosjekteres for kontroll på strømmingen før innløp til stikkrenner. Bredden på fanggrøft er typisk 3,5 meter for 5 meter høye skjæringer. Forutsatt at stikkrenne starter ca 2,5 meter fra veikant, anbefales det en ytterligere utsprenging av smal nedføringsrenne for bekker på minimum 3 meter og opp mot 10 meter avhengig av kastlengde. Valg avhenger av størrelse på bekk samt kastlengde oppstrøms. Dette er gjeldende for Vindåsliin (p34500-p34850) og bekk ved tunnelinnslag øst/p35180. I detaljfasen må nødvendig breddeutvidelse av fjellskjæring for nedføringsrenne bekk velges basert på reel kastlengde (oppstrøms høyde på skjæring samt hastighet/vinkel) samt tilpasses størrelse på bekk.

Vindåslibrua (p35480) som krysser Ila skal utvides med ett kjørefelt mot øst. Dette betyr at eksisterende landkar vil utvides noe innover mot elveløpet samt at det må bygges en ekstra pilar. Vannlinjeberegningene viser imidlertid at utvidelsen av brua vil ha marginal effekt på 200- års-flomnivå, og det er tilfredsstillende klaring under bru. Beregnet vannhastighet ved dimensjonerende flom er imidlertid høy, hvilket krever god hydraulisk utforming og erosjonssikring av elveløp og konstruksjoner. I detaljfasen må det utføres supplerende innmålinger av elvebunn og konstruksjoner (som bygget) og tilhørende vannlinje og hastighetsberegninger, som grunnlag for endelig dimensjonering og design av flom- og erosjonssikring.

Det planlegges ny bru rett nedstrøms Fossemsbrua, hvor det også er en fredet eldre kraftstasjon på nordsiden av elvebredden. Flomsoneberegninger viser at kraftstasjonsbygget ligger så lavt ned mot elva at deler av bygget kommer innenfor dagens flomsone. For ny bru rett nedstrøms Fossemsbrua er det to alternativer som er vurdert:

1. Bru med to pilarer hvorav den ene er plassert tett på elva.
2. Bru med mindre spenn og uten pilarer.

Basert på resultater fra vannlinjeberegninger vil begge bru-alternativene tilfredsstille myndighetskrav for flomsikkerhet, men alternativet uten pilarer gir minst påvirkning av flomforholdene. Alternativet med pilarer gir litt høyere oppstuvning rett oppstrøms ny bru, men påvirker ikke flomforholdene hverken for eksisterende bru oppstrøms eller videre nedstrøms. Vannlinjeberegningene viser videre at det for 200-årshendelsen ikke er store endringer mellom dagens og fremtidig situasjon ved Fossemsbrua. Som forventet blir det en liten oppstuvning foran og under ny bru (med pilarer), som forplanter seg noe nedstrøms, blant annet ned mot kraftstasjonsbygget. Videre er det en marginal heving av vannstand helt nederst i analyseområdet rett nedstrøms kraftstasjonen, da ny veifylling som ligger i eksisterende flomsone vil redusere det totale tilgjengelige flomtverrsnitt noe. Siden ny bru vil kunne heve 200-årsflomnivået noe forbi kraftverksbygget må det i detaljfasen gjennomføres en risikoanalyse i forhold til om eksisterende byggverk og byggegrunn er sikker. Hvis ikke må særskilte flom- og erosjonssikringstiltak utføres. Videre må det i detaljfasen beregnes og designes nødvendig erosjonssikring av elveløp og nye brukonstruksjoner, samt særlig hensyntagen til eksisterende kryssende og overliggende rør-gate (frem til kraftstasjon).

For deponiområdet Bjørset er det gitt en overordnet oversikt over anbefalinger på løsning for vannhåndtering fra deponiet. Detaljer rundt deponiet samt rensing blir vurdert nærmere i detaljfasen i forbindelse med søknad om utslippstillatelse.

Det planlegges én tunnel for ny sidevei på ca. 830 m som går på fall/synk mot øst. Det er 4 ulike vanntyper som er aktuelle ved vannhåndtering av tunnel:

- Dagsonnevann/overvann som har avrenning fra omkringliggende areal og inn til tunnelåpningen (minimaliseres).
- Tunnelvann fra tunneldriving i anleggsfasen.
- Drensvann er rent vann som lekker inn i tunnelen, inkludert grunnvann, og samles opp i underbygningen.
- Vaskevann fra tunnel, dvs. vann fra vask av selve tunnelen (veibane, vegger, tak, skilt etc.)

Det er ikke kommunale vann- og avløpsanlegg i planområdet. Dette er bekreftet av Midtre Gauldal kommune. Eventuell forurensing av private vannverk er ivaretatt ved egen fagrapport.

### **3 Supplerende kartlegginger**

Det er ikke utført supplerende kartlegginger.

### **4 Konsekvenser av endringsforslaget**

Herunder beskrives konsekvenser for de ulike endringene.

#### 4.1 Smidigere linjeføring for ny 4-felts E6

Ved at veganlegget planlegges lavere i terrenget, og med noe krappere horisontalkurvatur, har det ført til at vannveiene samles mer på visse strekninger. Ekstra stikkrenner må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.

Ved at tunnelen tas bort betyr det mindre naturinngrep og mindre arealbruk. Delkapittelet fra forrige VA rapport som gjelder tunnel, faller derfor bort.

#### 4.2 Kubastu viltovergang – flytting av viltovergang

Ny plassering av viltovergang, ca. 500 meter lengre nord, har ingen konsekvenser for hydrologi, da ingen store vannveier krysser ny E6 ved det aktuelle området. Eventuell ekstra stikkrenne ved området må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.

#### 4.3 Hestvollbrua – Bjørset – kulvert i stedet for bruløsning

I ny løsning foreslås det å senke E6 i terrenget for å bedre massebalanse og terrenginngrep. Bekkens løp blir heller ikke endret i så stor grad sammenlignet med tidligere løsning. Bekken må eventuelt senkes noe for å tilpasse kulvertløsning. Dette vurderes nærmere i detaljeringsfasen. Kulverten skal utformes slik at den ikke danner vandringshindre. Kulverten skal utformes med naturlig bunn og helning slik at vandring av vannlevende organismer opprettholdes. Tiltakene skal være i tråd med prinsippene nevnt i NV50E6BV-YML-RAP-0007 vedr. faunapassasjer.

Ved at ny E6 senkes, kan det føre til at vannveier samles. Eventuelle ekstra stikkrenner må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.

#### 4.4 Omlegging av E6 ved Hestvollan

I ny løsning foreslås E6 med en annen horisontalkurvatur og parallelført lokalveg i dagen, istedenfor tunnel. Dette vil ikke føre til nevneverdige endringer for hydrologi.

#### 4.1 K43 Vinddalsliene støttemur

I ny løsning foreslås kortere støttemur sammenlignet med forslaget i gjeldende plan fra 2022, noe som gir mindre inngrep i Ila. Dette vil ikke føre til endringer for hydrologi enn det som er nevnt i tidligere fagrapport. For veiens flomnivå opprettholdes tilstrekkelig sikkerhet ved at veien ligger ca. på kote +295,9 og Q200 i Ila er ca. kote +290,8. ref. «vedlegg 8, Flomfarevurdering og vannhåndtering».

I forhold til erosjonssikring av støttemuren må dette vurderes i videre planfaser når endelige løsninger for muren er avklart.

#### 4.2 Området ved Fossem bru

Gjeldende reguleringsplan fra 2022 (planID: 2020 001) legger opp til at lokalveg går på store fyllinger gjennom området. I foreslått ny løsning vil fylkesvegen senkes og føres over Fossem bru, med nytt dekke og nye brukar. Det blir ingen nye konstruksjoner/pilarer i elva. Det legges opp til at lokalvegen reguleres med bredde 7,5 meter.

Beregninger for dagens situasjon viser at eksisterende bru har kapasitet til å ta unna en 200-årsflom med klimapåslag. Vannlinjen er beregnet til ca. kt. 252,75 m rett oppstrøms brua. Underkant bru er satt lik kt. +254,2 m. I forhold til vannlinjen er det ca. 1,45 m klaring mot

underkant bru. Dersom plasseringen av de nye landkarene, høyden på ny bru og dens underkant, ikke endres i stor grad, vil ny bru tilfredsstillende krav i N200 og N400. Dette gjelder krav om 0,5 m klaring mot overbygningen ved beregnet vannstand for 200-årsflom.

I detaljfasen må nye vannlinjeberegninger utføres for planlagt ny bru. Under detaljfasen vil erosjonssikring bli vurdert og dimensjonert, blant annet basert på oppdaterte innmålinger, design av ny bru, hastighets/dybdeberegninger og befaring/observasjoner. Dette er særlig viktig for de eventuelle flomutsatte konstruksjonene til nye Fossemsbrua (landkar/pilarer) hvor det vil oppstå sterke erosjonskrefter ved flom.

## 5 Anbefalte oppfølgende tiltak

Det understrekes at ved utarbeidelse av forrige fagrapport tilhørende gjeldende plan fra 2022 er det tatt utgangspunkt i NVEs aktsomhetskart for flom, samt alle registrerte vannveier og vannflater (FKB vanntema oversendt fra kunde og ELVIS elvenett hentet fra NVEs WMS-tjenester) som krysser planlagt E6 inkludert eksisterende stikkrenner/kulverter. Det er ikke gjort vurderinger på eventuelle ekstra stikkrenner som bør anlegges langs ny E6. Planlagt ny E6 kan føre til at noen eksisterende vannveier/avrenninger samles. Ekstra stikkrenner må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.

Videre skal alle stikkrenner og kulverter i alle bekker og elver med potensial for fiskevandring utformes slik at de ikke danner vandringshindre. Stikkrenner/kulverter skal utformes med naturlig bunn og helning slik at vandring av vannlevende organismer opprettholdes. Tiltakene skal være i tråd med prinsippene nevnt i Miljø sin rapport vedr. faunapassasjer.

## 6 Kilder

- **NORCE, 2018.** *Tiltakshåndbok for bedre fysisk vannmiljø*. LFI-Rapport nr 296, M-1051-2018.
- **NVE NEVINA.** <https://nevina.nve.no/>
- **NVE WMS.** *ELVIS elvenett.*  
<https://nve.geodataonline.no/arcgis/services/Elvenett1/MapServer/WmsServer?>
- **Scalgo live.** <https://scalgo.com/>

Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**