



Statens vegvesen

Kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby



Prosjekt: Biri-Otta

Parsell: Vingrom-Ensby

Kommune: Lillehammer og Øyer



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby i Lillehammer.

Oppsummering og vurdering av innkomne merknader etter offentlig ettersyn.

Innledning

Det er mottatt i alt 158 merknader etter offentlig ettersyn.

Dette dokumentet har et innledende kapittel med generelle kommentarer som omtaler noen av de tema som går igjen i flere av merknadene. Det har ikke vært mulig å referere merknadene detaljert, men hovedtrekk og konklusjoner er tatt med.

Merknadene kan fås ved henvendelse til Statens vegvesen.

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby i Lillehammer.	1
Innledning	1
Generelle kommentarer	4
Merknadsgjennomgang:	11
1) Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) (justert merknad)	11
2) Forsvarsbygg	11
3) Den norske kirke, Hamar biskop	12
4) Den norske kirke, Hamar bispedømmeråd	13
5) Bane NOR	13
6) Statnett	14
7) Nye Veier AS	14
8) Fylkesmannen i Oppland	15
9) NVE Region øst	17
10) Øyer kommune – formannskapet	19
11) Statens vegvesen	20
12) Oppland fylkeskommune	21
13) NAF Avd. Lillehammer og omegn	23
14) DNT Lillehammer	23
15) Norsk Ornitologisk forening – Oppland	24
16) Arbeidsgruppen for økt bruk av tre i Lillehammer-regionen	24
17) Naturvernforbundet i Lillehammer og Oppland	25
18) Lillehammer Landbruk	25
19) Miljøpartiet De Grønne	26

20) Oppland Bondelag	27
21) Visit Lillehammer, Lillehammer Næringsforening, Lillehammer Sentrum Drift as	27
22) Vegforum Innlandet	28
23) Citycon	28
24) Hunderfossen Familiepark	29
25) Sør-Hove gård og Sør-Hove Eiendom	30
26) Sameiet Risesvingen v/Geir Aaløkken	31
27) Riseenga Velforening	32
28) Brunlaug Vel	32
29) Fåberg grendeutvalg	32
30) Mjøsa Strandeierforening	33
31) Øyresvika Velforening	33
32) Lillehammer Sportsfiskerforening	33
33) Lågen Bygdekvinnelag	34
34) Velforeninger og sameier i Lillehammer	34
35) Svein Løvseth	35
36) Britt og Svein Besserud	36
37) Jon Vegard Lunde	36
38) Svein Erik Besserud	37
39) Rannveig Bøhle	38
40) Kjell Bratbergsengen	38
41) Egil Inge Nilsen	38
42) Erik Hov	39
43) Åse Mari Fyksen og Gudmund Lien Bjørnstad	39
44) Marianne Borud Natvig	40
45) Lena Granbakken Hauklien	41
46) Erland Hauklien	41
47) Mass Haugen	41
48) Simen Hagen Voll	41
49) Tjøstel Krogsrud	42
50) Henrik Natvig	42
51) Kjell Odd Engen	44
52) Annie Haavemoen (Hovemoen gård)	45
53) Bjørn Skinnerlien, Kastrudvegen 309, (Kolberg gård)	46

54) Per Arne Ensby	47
55) Wenke Bækkevold Moldal	48
56) Geir Haugen, Vingromsvegen 223	48
57) Knut Jørstad, Vormstuguvegen 61	48
58) Kari Bøhle	49
59) Ole H. Skyttermoen, Vingromsvegen 231	49
60) Merethe og Geir Birger Ekerhaugen, Hølenvegen 57 og Linda og Jo Inge Bræin, Hølenvegen 67.	49
61) Tony Antonsen	50
62) Hans B. Jahren, Øverbygdsvegen 160 (Boleng gård)	50
63) Bjørn Bredesen, Vingromsvegen 213	51
64) Geir Haugen mfl., Vingromsvegen 223	52
65) Eli Bente Wolden og Knut H. Olsen	52
66) Torunn Riise Jackson, Hovslivegen 113, (Øyre gård).....	53
67) Ragnhild, Kaare, Marie og Kristian Traaseth, Jørstadmovegen 304 (Traaseth gard)	54
68) Eystein Grimstad	55
69) Cecilie Owren	56
70) Ellen Traaseth og Bjørnar Skogvang, Kastrudvegen 143	56
71) Tore Karlsen	57
72) Alicia og Erik Thanem.....	57
73) Hilde Jorun Hoven	57
74) Veronica Bratli og Bjørnar Romundstad Kristensen, Gudbrandsdalsvegen 777	59
75) Stein Ole Haugen.....	59
76) til og med 96): Likelydende merknad	59
97) Fåberg og Lillehammer Historielag	61
98) Pilegrimsleden.....	62
99) Jan Erik Haslum	62

Bruk av betegnelser/forkortelser i oppsummeringen

- SVV – Statens vegvesen
- FMOP – Fylkesmannen i Oppland
- NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat
- DMF – Direktoratet for mineralforvaltning
- OFK – Oppland fylkeskommune
- LL – Lillehammer Landbruk

Generelle kommentarer

Innsigelser fra myndigheter med innsigelsesrett

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)

DMF stiller som krav at det tas inn en bestemmelse som sikrer at det i det videre reguleringsplanarbeidet skal utredes hvilke påvirkning valgt trase, med sideareal, vil ha for den regionalt viktige grusressursen som er registrert innenfor forekomstområde Hovemoen. Det skal og stilles krav til avbøtende tiltak med formål om å sikre at så mye av ressursen utvinnes og gjøres tilgjengelig for annen bruk, om den ikke benyttes internt i prosjektet. Fram til disse kravene er innfridd har DMF innsigelse til planforslaget.

Den norske kirke, Hamar biskop

Dersom man ikke går for en løsning med miljølukk, bør støyskjermingstiltak forbi Vingrom kirke inngå i utarbeidelse av reguleringsplan.
Hamar biskop fremmer herved innsigelse til Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, i henhold til Plan- og bygningsloven § 5-4, da kirken mener at kirkens interesser ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Den norske kirke, Hamar bispedømmeråd

Dersom man ikke går for en løsning med miljølukk, bør støyskjermingstiltak forbi Vingrom kirke inngå i utarbeidelse av reguleringsplan.
Hamar bispedømmeråd fremmer herved innsigelse til Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, i henhold til Plan- og bygningsloven § 5-4, da bispedømmerådet mener kirkens interesser ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Fylkesmannen i Oppland

Fylkesmannen har innsigelser til planforslaget slik det nå er utformet. Flere av disse er knyttet til formelle feil og mangler som vurderes å være enkle å imøtekomme, andre innsigelser vil være mer krevende å løse. Fylkesmannen har innsigelse til alle alternativer på delstrekning II.

Fylkesmannen har en **generell innsigelse** til planen fordi det ikke er tatt inn hensynssoner for jord- og flomskred, snøskred og steinsprang.

Delstrekning I

For delstrekning I er det kun ett alternativ. Fylkesmannen anbefaler at det gis klarere føring for hvordan strandsone med turveg og kantvegetasjon skal reetableres og at behovet for å sikre leveområder for krøkle på strekningen utredes nærmere.

Delstrekning II

Vestsiden

Fylkesmannen har **innsigelse** til alle alternativene på vestsiden (II-C-2-A, II-C-2-B, II-C-2-C og II-C-2-D) begrunnet i:

- Område ved Jeistad med kjent forurenset grunn er ikke vist som hensynssone etter plan- og bygningsloven §§ 11-8 a og 12-6, jf. § 4-3 eller på annen måte framgår av planen jf. også § 28-1.
- Planforslaget kommer i konflikt med Lågendelta naturreservat – verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V, jf. § 77 og de verdier som vernet skal ivareta.
- Planforslaget tar ikke godt nok hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag.
- Jordvern hensyn og manglende utredning av lokaltilknytting fra søndre tunnelpåhogg slik som i alt. II-C-2-C, ev. utredning av kryss i fjell. Først når disse utredningene foreligger vil det være tilstrekkelig grunnlag for en ny vurdering.

Østsiden

Fylkesmannen har **innsigelse** til alle alternativene på østsiden (II-A-1-A, II-A-2-A, II-A-2-B, II-A-2-C og II-A-2-D) begrunnet i:

- Nærfriluftsområde langs vassdrag fra Strandtorget – Busmoen – Mosodden får sterkt redusert verdi. Planforslaget tar ikke særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag.
- Nærfriluftsområde langs vassdrag fra Strandtorget – Busmoen – Mosodden får sterkt redusert verdi. Dette er verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013.
- Område på Busmoen med kjent forurenset grunn ikke vises som hensynssone etter plan- og bygningsloven §§ 11-8 a og 12-6, jf. § 4-3 eller på annen måte framgår av planen jf. også § 28-1.
- Planforslaget avviker fra Statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Planen legger opp til et utbyggingsmønster og transportsystemer som ikke fremmer kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.
- Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområder som er i bruk eller egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning, jf. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging punkt 5 d. Vi kan ikke se at det er avklart erstatningsareal i plankartet og planbestemmelser til kommunedelplanen.
- Alternativene II-A-2-A og II-A-2-B kan av jordvern hensyn ikke aksepteres da det finnes alternativ med vesentlig mindre beslag av dyrka jord.

Delstrekning III

For delstrekning III forventer Fylkesmannen, ut i fra støyhensyn, jordvern, bo- og oppvekstmiljø, nærmiljø og barn og unges interesser og samfunnssikkerhetshensyn at alternativ III-B med lang tunnel velges. Alternativ med kort tunnel III-A-3, fører til støybelastning på Fåberg og bør unngås. Alternativ på delstrekning III som dagløsning alt. III-A-1 har store negative konsekvenser for både landskap, støy og jordvern og Fylkesmannen har derfor innsigelse til denne løsningen.

Fylkesmannens konklusjon

Ny fire felts E6 på strekningen Vingrom – Ensby er et viktig tiltak for berørte kommuner, for regionen og for Mjøsbyen. Mange interesser blir berørt og det må gjøres gode avveininger ved valg av trasealternativ. Ut fra et langsiktig byutviklings-perspektiv og en samlet faglig vurdering, anbefaler Fylkesmannen å arbeide videre med vestalternativet

I-A-1 + II-C-2-D + III-B, forutsatt gode avbøtende tiltak:

- Unngå inngrep i naturreservatet ved Øyresvika
- Det må utredes en løsning med adkomsttunnel til Lillehammer ved siden av tunnelinnslaget for E6 tunnelen. Det burde alternativt utredes halvkryss inne i tunnelen
- Med samlet tunnelinnslag i sør, bør det bygges kulvert for å redusere landskapsvirkning
- Med adkomsttunnel til Lillehammer, må turveg Øyresvika-Vingrom legges på dagens E6
- Ved kryssing av Lågen nord i naturreservatet må eksisterende høyspentlinjer legges enten i bakken under elva eller i brukonstruksjonen
- Erstatningsareal for naturreservatet sikres i bestemmelser og rekkefølgekrav
- Planbestemmelser om type bruløsning med maks antall pilarer slik det er vist i planforslaget
- Kart og planbestemmelser som sikrer tilbakeføring av dagens E6 til lokalveg, for å fremme bærekraftig byutvikling

Som ledd i innsigelsesforsøket som Fylkesmannens har ansvar for, tas konklusjonen med inn i samordningen av statlige innsigelser som i dette tilfellet starter nå. Statlige innsigelser til planforslaget er å anse som foreløpige inntil samordning er gjennomført.

NVE, region øst

NVE har innsigelse til alternativ II-A-1a som legger beslag på hele strandsona fra Bulungbekken til og med Vingnes, samt fra Strandtorget til Korgen.

Til planbestemmelsene har NVE disse innsigelsene

- § 1.7: Her må det inn krav til konsekvensvurderinger for grunnvannsreservoar og detaljerte vannlinjeberegninger og miljøfaglige utredninger for alle vassdragskryssinger/vassdragsinngrep inkludert anleggsfasen (jf. vannressurslovens § 8 og 44, samt byggeteknisk forskrift kpt. 7).
- NVE har også innsigelse til at man ikke har regulert inn hensynssoner for skred (jf. NVE Atlas -aktsomhetsområder) og gitt nødvendige bestemmelser som ivaretar

sikkerhetskrav/utredningskrav der dette er relevant, inkludert for 3dje part (jf. byggt teknisk forskrift kap 7).

- NVE har også innsigelse til at det ikke er gitt bestemmelser som setter minimumskrav knytta til vassdragstekniske og miljømessige krav for bruløsninger og vassdrags-inngrep. NVE mener det må inn bestemmelser som sikrer dimensjonering for 200-års flom + klimapåslag + sikkerhetsmargin (jf. vannressurslovens bestemmelser § 8 og byggt teknisk forskrift kpt 7). For sidebratte vassdrag med masseføring bør man derfor også vurdere massetransport og løsninger for å håndtere dette. Tilsvarende må det stilles konkrete krav til anleggsfasen som sikrer tilfredsstillende dimensjoneringskrav, sikkerhetskrav og beredskapsordninger ved flom, samt minimerer inngrep i vassdraget. Man bør legge til rette for bruløsninger som har minst mulig pilarer i vassdraget, og konstruksjonsløsninger som ikke krever massive inngrep og fyllinger i vassdraget fordi byggefasen er anslått til å vare i opptil 48 måneder.

Dette gir helt andre krav enn løsninger som har kun 5 måneders byggetid. Den foreløpige vannlinjeberegningen indikerer også at endret ruhet kan gi økt flomfare og endringer i strømningsforhold og massetransport. Dette er med på å underbygge disse vurderingene og behov for krav knytta til neste planfase.

Statens vegvesen

Statens vegvesen fremmer med hjemmel i PBL §5-4 innsigelse til E6 på østsida Lågen, alternativ II-A-2-A/B/C/D.

Lang eller kort tunnel ved Øyresvika

For både E6 øst og E6 vest er det utredet løsninger med tunnel: E6 øst vil gå i tunnel under Vingar, mens E6 vest vil gå i tunnel fram forbi Nordre Trosset. I sør vil tunnelen starte i området Øyresvika–Riselandet, enten E6 skal fortsette på øst- eller vestsida.

Det er utredet to alternative for tunnelinnslag, enten sør i Øyresvika, eller på Riselandet nord for Øyresbekken.

Lillehammer kommune har hele tida vært holdt løpende orientert om de alternativene det jobbes med. I åpne møter fra våren 2016 har også disse alternativene vært diskutert, slik at beboere i området har vært orientert om planene undervegs.

SVV har i sin foreløpige anbefaling gått inn for å starte tunnelen på Riselandet. Det er en betydelig kostnadsforskjell der innslag i Øyresvika er dyrest på grunn av lengre tunnel. De ikke-prissatte konsekvensene viser at Øyresvika kommer best ut, men forskjellene er ikke dramatiske.

Ved 1. gangs offentlig ettersyn har svært mange av merknadene pekt på at tunnelen bør starte i området ved Øyresvika. Både NVE og OFK har anbefalt denne løsningen.

Dessuten går lokale velforeninger, grendelag og svært mange privatpersoner inn for Øyresvika. Det har vært et stort lokalt engasjement for å få forlenget tunnelen.

Etter 1. gangs offentlig ettersyn har det vært avholdt mange møter og gjort mange vurderinger. Fylkesmannen har i sin rolle mht. samordning av innsigelser hatt en viktig posisjon her.

Det vises til hoveddokumentet til 2. gangs høring med hensyn til SVVs anbefaling.

Atkomst til byen

Det foreligger to hovedprinsipper for atkomst til byen når det gjelder vest-alternativet:

- Som dagløsning, dvs. dagens E6 benyttes som atkomst fra Øyresvika/Riselandet fram til Strandtorget/Mesnadalsvegen
- Som atkomst i tunnel fra Øyresvika/Riselandet til Vingnes og videre på Lillehammer bru fram til Strandtorget/Mesnadalsvegen

Begge disse «byatkomstene» lar seg kombinere med både lang (Øyresvika) og kort (Riselandet) E6-tunnel.

Det vises til hoveddokumentet til 2. gangs høring med hensyn til SVVs anbefaling.

Lang og kort tunnel Fåberg

Flere av merknadene anbefaler lang tunnel ved Fåberg hvor SVV ved 1. gangs offentlig ettersyn anbefalte kort tunnel.

Ut fra en kostnadsmessig betraktning vil SVV fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg. Dette begrunnes i hovedsak med kostnadsforskjellen som er på ca. 600 mill. kroner. Det vil bli vurdert støyskjermingstiltak på den del av strekningen hvor vegen vil gå i dagen.

Det vises til hoveddokumentet til 2. gangs høring med hensyn til SVVs anbefaling og vurdering.

Grunnavståelse og erstatning

Grunneiere som må avstå areal til det offentlige har krav på erstatning. Dette følger av Grunnloven § 105. Vederlagsloven gir en nærmere beskrivelse av hvordan erstatningen skal utmåles. I tillegg til vederlagsloven, er rettspraksis viktig ved fastsettingen av erstatningen.

Utbygger vil gjennom forhandlinger forsøke å oppnå enighet med berørte grunneiere. Dersom det ikke oppnås enighet vil skjønnsretten fastsette erstatningen.

Hvilke arealer som skal erverves til vegformål vil bli fastlagt i neste planfase ved utarbeidelse av og behandling av reguleringsplan. Slik reguleringsplan skal vedtas av kommunestyret.

Oppfølging i reguleringsplanfasen

Tiltaket som kommunedelplanen åpner for, er utredet på et beslutningsrelevant nivå i denne planen. Enkelte forhold er ikke avklart i denne planfasen og det vil derfor være behov for ytterligere utredninger og vurderinger i reguleringsplanfasen.

Det vises til reguleringsbestemmelsene og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

Avbøtende tiltak på nåværende E6 strekningen Øyresvika – Hovemoen

Det vises til eget vedlegg om dette. Vedlegget følger hoveddokumentet til 2. gangs høring som vedlegg 5.

Støy

Loverk/forskrift, grenseverdier

Gjeldende støyregelverk er Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling

av støy i arealplanlegging, T-1442/2016.

Beregning og resultater

Støy er beregnet ved Nordisk beregningsmetode for støyberegninger.

Det er beregnet gule og rød støysoner i 4 meter høyde over terreng. Beregningshøyden 4 meter over terreng er påkrevd i T-1442 (Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging) og er typisk for en lav 2. etasje. Denne beregningshøyden påvirkes ofte lite av terrengets typiske støyskjerming og påvirkes også i mindre grad av eventuelle støyskjermende elementer langs de aktuelle støykildene. Beregninger utført i 1,5 meter høyde over terreng er mer representative for støy på uteplasser på bakkeplan og foran en lav 1. etasje.

På foreliggende plannivå skal støy vurderes etter hovedregelen i retningslinje T-1442.

Videre støyvurdering i neste planfase

I de videre planprosessene skal fortrinnsvis alle boenheter, spesielt de som ligger i gul eller rød støysone, ha tilgang til et uteoppholdsområde med støynivå LDEN < 55 dB. Først og fremst skal det fokuseres på at utendørs oppholdsarealer og innendørs støynivåer tilfredsstilles. Eventuelle skjermingsløsninger i reguleringsplan/byggeplan utarbeides med tanke på at støynivået skal reduseres så effektivt som mulig.

Boliger som ikke får tilstrekkelig opparbeidet skjerming i reguleringsplanfasen listes opp for videre vurdering av lokale støytiltak i en byggeplanfase. Med lokale støytiltak menes tiltak på den enkelte eiendom. I byggeplanfasen må de opplistede eiendommene vurderes nærmere ved hjelp av detaljerte befaringer for å bestemme omfanget av fasadetiltak og/eller lokale skjermingstiltak.

Merknadsgjennomgang:

(Vegvesenets merknader i kursiv)

1) Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) (justert merknad)

12. september 2017 (MIME 15/210681-114)

Sammendrag av merknad

DMF har supplert sin uttalelse fra 1. september med innsigelse.

«DMF stiller som krav at det tas inn en bestemmelse som sikrer at det i det videre reguleringsplanarbeidet skal utredes hvilke påvirkning valgt trase, med sideareal, vil ha for den regionalt viktige grusressursen som er registrert innenfor forekomstområde Hovemoen.

Det skal og stilles krav til avbøtende tiltak med formål om å sikre at så mye av den regionalt viktige ressursen utvinnes og gjøres tilgjengelig for annen bruk, om den ikke benyttes internt i prosjektet.

Fram til disse kravene er innfridd har DMF innsigelse til planforslaget.»

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas inn som føringer for videre arbeid med følgende forslag til tekst:

I neste planfase skal det ved planleggingen utredes hvilke konsekvenser traséen inkl. sideareal vil få på grusressursene i Hovemoen.

Det forutsettes at grusressursen sikres og gjøres tilgjengelig for bruk i anlegget, alternativt til annen bruk.

Bestemmelsen er presentert for DMF som ser bestemmelsen som grunnlag for å frafalle innsigelsen, jf. e-post fra DMF 27.9.2017.

2) Forsvarsbygg

12. september 2017 (MIME 15/210681-122)

Sammendrag av merknad

På delstrekning II Øyresvika – Storhove vil østlig alternativ med utbygging langs eksisterende vei berøre Forsvarsbyggs eiendom på Hovemoen, gnr. 184 bnr. 51 og 54. Løsningen er tidligere drøftet med Statens vegvesen i møte 13.05.2016.

Dersom det østlige alternativet velges, forbeholder Forsvarsbygg seg retten til å komme med nærmere tilbakemelding/merknader.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Forsvarsbygg vil få anledning til å kommentere reguleringsplanen ved offentlig ettersyn.

3) Den norske kirke, Hamar biskop

13. september 2017 (MIME 15/210681-123)

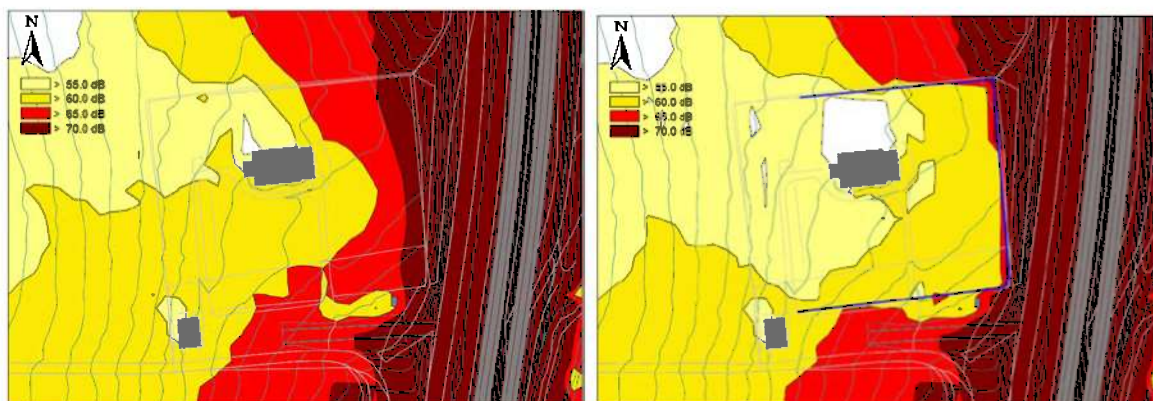
Sammendrag av merknad

Det bes om at Statens Vegvesen Region Øst revurderer opprinnelig forslag om miljølokk på E6 forbi Vingrom kirke. Et ruvende veganlegg forbi kirken vil redusere opplevelsen av kirkestedet, både ved kirkelige handlinger og kirken som et sentralt landemerke i området. Dersom man ikke går for en løsning med miljølokk, bør støyskjermingstiltak forbi Vingrom kirke inngå i utarbeidelse av reguleringsplan.

Hamar biskop fremmer herved innsigelse til Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, i henhold til Plan- og bygningsloven § 5-4, da vi mener kirkens interesser ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Statens vegvesens kommentar:

I møte med Hamar biskop 16. oktober ble det drøftet forskjellige løsninger, bl.a. presentert virkningen av støyskjerming i forskjellig høyde.



Uten skjerm

Skjerm 2 meter

SVV foreslår at det inntas bestemmelse om krav til støyskjerming i neste planfase.

Bestemmelsen 1.3 gis følgende supplerings:

Gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442) skal legges til grunn for gjennomføring av støyreducerende tiltak mot bebyggelsen.

Rundt Vingrom kirkegård skal det etableres støyskjerm. Skjermens plassering, høyde og utforming vurderes i reguleringsplanfasen i samråd med Hamar biskop og Hamar bispedømmeråd.

Bestemmelsen er drøftet med Hamar biskop og bispedømmerådet 16. oktober. I brev datert 31.10.2017 har biskopen stilt seg positiv til forslaget. Innsigelsen ansees å være avklart.

4) Den norske kirke, Hamar bispedømmeråd

14. september 2017 (MIME 15/210681–125)

Sammendrag av merknad

Den norske kirke ved Hamar bispedømmeråd argumenterer i prinsippet likelydende med Hamar biskop og fremmer likelydende innsigelse som biskopen.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til kommentarer til foregående merknad. Bestemmelsen er drøftet med Hamar biskop og bispedømmerådet 16. oktober. I brev datert 31.10.2017 har bispedømmerådet stilt seg positiv til forslaget. Innsigelsen ansees å være avklart.

5) Bane NOR

14. september 2017 (MIME 15/210681–132)

Sammendrag av merknad

Bane NOR viser til planlegging av dobbeltspor som en del av Intercityutbyggingen på Østlandet. Det skal tilrettelegges for to persontog i timen hver veg mellom Oslo og Lillehammer. I tillegg skal banen ha kapasitet til fjerntog mellom Oslo og Trondheim og godstog. Bane NOR planlegger ny driftsbanegård ved Hove nord for Lillehammer. Eksisterende tømmerterminal skal opprettholdes og muligheten for senere utvikling må ivaretas

Driftsbanegården må få ny atkomst fra nord siden eksisterende planovergang i sør skal stenges. Detaljer rundt denne adkomstløsningen må avklares/diskuteres i forbindelse med videre planarbeid.

Illustrasjonene viser nærføring med eksisterende tømmerspor. De tilhørende lagerarealene, kjørevege og manøvreringsarealene er viktige forutsetninger for kapasiteten på terminalen. Eksempelvis er det viktig for optimal drift på terminalen at avstanden mellom sporene er tilstrekkelig. Det må derfor ikke legges opp til linjeføring for E6 eller tilførselsveger som innebærer inngrep i terminalen, det være seg nærføring eller flytting av spor eller andre deler av terminalen, uten at dette er avklart med Bane NOR.

Bane NOR ber om at aktuelle kryssingspunkter planlegges slik at muligheten for et nytt spor mellom Lillehammer stasjon og Hove ivaretas. Vi forutsetter tett kontakt om utformingen av kryssingene mellom veg og bane underveis i det videre planarbeidet.

Alternativer for E6

Bane NORs merknader ovenfor gjelder uavhengig av alternativ som velges for kommunedelplanen. Ut fra detaljeringsnivået i kommunedelplanen kan Bane NOR ikke vurdere sikkert hvilket alternativ som er å foretrekke framfor andre for best å ivareta jernbanen.

Det kan se ut som framtidige utviklingsmuligheter er best ivaretatt ved at ramper og tilførselsveger legges lengst mulig nord for å gi mulighet for forlengelse av

tømmerterminalen og utforming av vegadkomst til driftsbanegården, men dette avhenger av videre detaljering.

Bane NOR gir derfor ingen anbefaling.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering. Ved detaljplanleggingen i neste planfase forutsettes det nær kontakt med Bane NOR.

6) Statnett

14. september 2017 (MIME 15/210681-136)

Sammendrag av merknad

Statnett har følgende kommentarer:

Østsiden

Forslaget berører to mastepunkt ved trafostasjonen i Hovemoen hvor nye master må bygges. Dette gjelder 300kV-linjen Ulven-Fåberg og 300 kV-linjen Røykås-Fåberg

I tillegg viser planen inngrep (lite) i trafostasjonen. Statnett kommenterer at arealsituasjonen ved trafoen er krevende allerede i dag og at det ikke er mulig å redusere arealet.

Vestsiden

Vestalternativet vil komme i konflikt med 300kV-linjen Ulven-Fåberg og 300 kV-linjen Røykås-Fåberg. Dette forutsetter ombygging av eksisterende ledninger og mastepunkt.

Vinstralinjene (begge 300 kV) krysses av nytt veganlegg, men det ser ikke ut til å være konflikter på dette punktet. Sikkerhets- og avstandskrav må sjekkes nærmere.

Statnett ber om at byggeforbudssoner rundt deres installasjoner og anlegg avmerkes med hensynssone for båndlegging etter annet lovverk – Energiloven.

Statens vegvesens kommentar:

Det er utarbeidet en forstudie om forholdet mellom brukryssing og ledningskonflikt. Forstudien er utarbeidet av Statnett og SVV i fellesskap.

Det vises til vedlegg 4: Forstudie om omlegging av høgspenningslinjer ved Hovemoen.

7) Nye Veier AS

15. september 2017 (MIME 15/210681-144)

Sammendrag av merknad

- Nye Veier mener det er svært viktig at det velges et av de vestlige alternativene i kommunedelplanen med gjennomgående dimensjonerende hastighet på 110 km/t.
- Nye Veier viser til den dårlige samfunnsøkonomiske lønnsomheten av prosjektet slik det nå foreligger. Velges ett av de vestlige alternativene, vil Nye Veier kunne starte optimaliseringsarbeidet og videre planarbeid med tanke på videre

utbygging og tilrettelegging for mulig ferdigstilling fram til Øyer i løpet av 2027.

- Nye Veier ønsker større vegbredde samt utvidelse av arealene ved påhuggsområder, kryssområder og ved brustedene.

Statens vegvesens kommentar:

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapets skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier. Målet er å sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av trafiksikre hovedveier.

Nye Veier skal overta planprosessen når kommunedelplanen er vedtatt og deretter forestå reguleringsplanlegging, bygging og drift av ny E6.

Nye Veier oppfattes på dette tidspunkt i prosessen som en høringspart, men har blitt holdt orientert om planleggingen underveis.

Endringer av forutsetninger mht. vegstandard tas gjennom reguleringsprosessen. Det samme gjelder for arealer som avsettes til vegformål ved tunnelpåhugg, kryss etc.

8) Fylkesmannen i Oppland

14. september 2017 (MIME 15/210681-187)

Sammendrag av merknad

Det er valgt å sitere Fylkesmannens oppsummering og konklusjon i dette sammendraget. Det har vært avholdt drøftingsmøter med Fylkesmannen (20.09.2017) for å avklare innsigelsene og betingelser knyttet til disse.

«OPPSUMMERING AV INNSIGELSER

Det hefter mange innsigelser ved planforslaget slik det nå er utformet. Flere er knyttet til formelle feil og mangler som vurderes å være enkle å imøtekomme, andre innsigelser vil være mer krevende å løse. Fylkesmannen har innsigelse til alle alternativer på delstrekning II. Fylkesmannen har en generell innsigelse til planen fordi det ikke er tatt inn hensynssoner for jord- og flomskred, snøskred og steinsprang.

Delstrekning I

For delstrekning I er det kun ett alternativ. Fylkesmannen anbefaler at det gis klarere føring for hvordan strandsone med turveg og kantvegetasjon skal reetableres og at behovet for å sikre leveområder for krøkle på strekningen utredes nærmere.

Delstrekning II

Vestsiden

Fylkesmannen har innsigelse til alle alternativene på vestsiden (II-C-2-A, II-C-2-B, II-C-2-C og II-C-2-D) begrunnet i:

- Område ved Jeistad med kjent forurensset grunn er ikke vist som hensynssone etter plan- og bygningsloven §§ 11-8 a og 12-6, jf. § 4-3 eller på annen måte framgår av planen jf. også § 28-1.
- Planforslaget kommer i konflikt med Lågendelta naturreservat – verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V, jf. § 77 og de verdier som vernet skal ivareta.

- Planforslaget tar ikke godt nok hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag.
- Jordvernhensyn og manglende utredning av lokaltilknytting fra søndre tunnelpåhogg slik som i alt. II-C-2-C, ev. utredning av kryss i fjell. Først når disse utredningene foreligger vil det være tilstrekkelig grunnlag for en ny vurdering.

Østsiden

I planbeskrivelsen oppsummeres det østlige alternativet blant annet på følgende måte:

Fylkesmannen har innsigelse til alle alternativene på østsiden (II-A-1-A, II-A-2-A, II-A-2-B, II-A-2-C og II-A-2-D) begrunnet i:

- Nærfriluftsområde langs vassdrag fra Strandtorget – Busmoen – Mosodden får sterkt redusert verdi. Planforslaget tar ikke særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag.
- Nærfriluftsområde langs vassdrag fra Strandtorget – Busmoen – Mosodden får sterkt redusert verdi. Dette er verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013.
- Område på Busmoen med kjent forurensset grunn ikke vises som hensynssone etter plan- og bygningsloven §§ 11-8 a og 12-6, jf. § 4-3 eller på annen måte framgår av planen jf. også § 28-1.
- Planforslaget avviker fra Statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Planen legger opp til et utbyggingsmønster og transportsystemer som ikke fremmer kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.
- Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområder som er i bruk eller egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning, jf. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging punkt 5 d. Vi kan ikke se at det er avklart erstatningsareal i plankartet og planbestemmelser til kommunedelplanen.
- Alternativene II-A-2-A og II-A-2-B kan av jordvernhensyn ikke aksepteres da det finnes alternativ med vesentlig mindre beslag av dyrka jord.

Delstrekning III

For delstrekning III forventer Fylkesmannen, ut i fra støyhensyn, jordvern, bo- og oppvekstmiljø, nærmiljø og barn og unges interesser og samfunnssikkerhetshensyn at alternativ III-B med lang tunnel velges. Alternativ med kort tunnel III-A-3, fører til støybelastning på Fåberg og bør unngås. Alternativ på delstrekning III som dagløsning alt. III-A-1 har store negative konsekvenser for både landskap, støy og jordvern og Fylkesmannen har derfor innsigelse til denne løsningen.

KONKLUSJON

Ny fire felts E6 på strekningen Vingrom – Ensby er et viktig tiltak for berørte kommuner, for regionen og for Mjøsbyen. Mange interesser blir berørt og det må gjøres gode avveininger ved valg av trasealternativ. Vi viser til oppsummeringen over. Ut fra et langsiktig byutviklings-perspektiv og en samlet faglig vurdering, anbefaler Fylkesmannen å arbeide videre med vestalternativet I-A-1 + II-C-2-D + III-B, forutsatt gode avbøtende tiltak:

- Unngå inngrep i naturreservatet ved Øyresvika

- Det må utredes en løsning med adkomsttunnel til Lillehammer ved siden av tunnelinnslaget for E6 tunnelen. Det burde alternativt utredes halvkryss inne i tunnelen
- Med samlet tunnelinnslag i sør, bør det bygges kulvert for å redusere landskapsvirkning
- Med adkomsttunnel til Lillehammer, må turveg Øyresvika–Vingrom legges på dagens E6
- Ved kryssing av Lågen nord i naturreservatet må eksisterende høyspentlinjer legges enten i bakken under elva eller i brukonstruksjonen
- Erstatningsareal for naturreservatet sikres i bestemmelser og rekkefølgekrav
- Planbestemmelser om type bruløsning med maks antall pilarer slik det er vist i planforslaget
- Kart og planbestemmelser som sikrer tilbakeføring av dagens E6 til lokalveg, for å fremme bærekraftig byutvikling

Som ledd i innsigelsesforsøket som Fylkesmannens har ansvar for, tas konklusjonen med inn i samordningen av statlige innsigelser som i dette tilfellet starter nå. Statlige innsigelser til planforslaget er å anse som foreløpige inntil samordning er gjennomført.»

Statens vegvesens kommentar:

Det har vært avholdt flere møter med Fylkesmannen både i forbindelse med samordning av innsigelser og i forbindelse med justerte reguleringsbestemmelser.

Siste møte om samordning av innsigelser ble avholdt 20.12.2017 med konklusjon om at innsigelser frafaller forutsatt at alternativ II-C-2-C (E6-tunnel fra Riselandet og atkomst gjennom en tunnel fra Riselandet til Vingnes) velges.

Det vises i tillegg til hoveddokument, plankart og bestemmelser til 2. gangs offentlig ettersyn.

9) NVE Region øst

14. september 2017 (MIME 15/210681–188)

Sammendrag av merknad

NVE har innsigelse til alternativ II-A-1a som legger beslag på hele strandsona fra Bulungbekken til og med Vingnes, samt fra Strandtorget til Korgen.

Til planbestemmelsene har NVE disse innsigelsene

- § 1.7: Her må det inn krav til konsekvensvurderinger for grunnvannsreservoar og detaljerte vannlinjeberegninger og miljøfaglige utredninger for alle vassdragskryssinger/vassdragsinngrep inkludert anleggsfasen (jf. vannressurslovens § 8 og 44, samt byggteknisk forskrift kpt 7).
- NVE har også innsigelse til at man ikke har regulert inn hensynssoner for skred (jf. NVE Atlas –aktsomhetsområder) og gitt nødvendige bestemmelser som ivaretar sikkerhetskrav/utredningskrav der dette er relevant, inkludert for 3dje part (jf. byggteknisk forskrift kap 7).
- NVE har også innsigelse til at det ikke er gitt bestemmelser som setter minimumskrav knytta til vassdragstekniske og miljømessige krav for bruløsninger og vassdragsinngrep. NVE mener det må inn bestemmelser som sikrer dimensjonering for 200-års flom + klimapåslag + sikkerhetsmargin (jf. vannressurslovens bestemmelser § 8 og

byggteknisk forskrift kpt 7). For sidebratte vassdrag med masseføring bør man derfor også vurdere massetransport og løsninger for å håndtere dette. Tilsvarende må det stilles konkrete krav til anleggsfasen som sikrer tilfredsstillende dimensjoneringskrav, sikkerhetskrav og beredskapsordninger ved flom, samt minimerer inngrep i vassdraget. Man bør legge til rette for bruløsninger som har minst mulig pilarer i vassdraget, og konstruksjonsløsninger som ikke krever massive inngrep og fyllinger i vassdraget fordi byggefasen er anslått til å vare i opptil 48 måneder.

Dette gir helt andre krav enn løsninger som har kun 5 måneders byggetid. Den foreløpige vannlinjeberegningen indikerer også at endret ruhet kan gi økt flomfare og endringer i strømningsforhold og massetransport. Dette er med på å underbygge disse vurderingene og behov for krav knytta til neste planfase.

Statens vegvesens kommentar:

For å imøtekomme innsigelsen har SVV foreslått følgende:

Plankartene suppleres med hensynssone for skred og ras

Planbestemmelsene suppleres med:

- *Ny bestemmelse under 1.3: Rekkefølgekrav*
- *1.3.6 2D-beregninger skal være gjennomført og ligge til grunn for bygging av bru over Lågen.*

Nye bestemmelser under 1.6: Forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid.

- *1.6.7 Det skal angis grenseverdier og foreligge tiltak mot direkte og indirekte utslipp til vassdrag, inkludert partikkelspredning ved permanent og midlertidig utfylling i vassdrag slik at påvirkning er innenfor akseptable og fastsatte grenseverdier.*
- *1.6.8: Det skal benyttes løsninger for håndtering av overvann og overflatevann som ikke medfører skade på terreng eller skadelig utslipp til vassdrag.*
- *1.6.12: Tiltak for å sikre grunnvannsressursen i tilknytning til Lillehammer vannverk Korgen skal konsekvensutredes og avklares gjennom arbeidet med reguleringsplanen, jf. restriksjonsområdet.*
- *1.6.13: Det skal gjennomføres detaljerte vannlinjeberegning og miljøfaglige utredninger for alle vassdragskryssinger og vassdragsinngrep inkludert anleggsfasen.*

Ny og utvidet bestemmelse under 2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

2.2 *Formålet angir areal for utbygging av veganlegg, inkludert, kryss/rundkjøringer, konstruksjoner, lokalveger, rasteplass/fotopunkt, tursti, gang- og sykkelveg og parkering.*

Ved senere detaljutforming av bru over Lågen skal av hensyn til fugl og fisk:

- *Støyskjerm på bru utredes og sikres i bestemmelser.*
- *Lysforurensning fra brukonstruksjonen unngås.*

- 2D-beregninger av brubyggingens effekt på vassdrag, gyte- og beiteområder for fugl legges til grunn for prosjektering og tiltaksgrad. Beregningene skal inkludere tiltak som motvirker strømningsendringer i tilstrekkelig grad for å unngå uopprettelige endringer.
- Midlertidige fyllinger i vassdrag begrenses og fjernes så snart behovet er opphørt.
- Pilarer plasseres som i skisseplanen for konstruksjoner til kommunedelplanen.
- Bru over Lågen skal planlegges og bygges med minst mulig midlertidig og permanent påvirkning i vassdraget.

Bestemmelser til hensynssone

3.1 SONE MED FLOMFARE – Hensynssone H_320

Innenfor fareområdet skal bygninger, installasjoner og ny E6 planlegges og utformes slik at de kan tåle en 200-års flom pluss sikkerhetsmargin på 50 cm uten vesentlige skader. Dette skal dokumenteres i forbindelse med søknad om byggetillatelse eller reguleringsplan.

3.2 SIKRINGSSONE – grunnvannsressurs H120_1

All virksomhet i dette området skal ta hensyn til at området har funksjon som nedslagsfelt for Lillehammer vannverk. Bestemmelser for sikringssonen i kommuneplanens arealdel videreføres for arealer innenfor kommunedelplanen for E6. Det skal gjennomføres nødvendige tiltak for å sikre grunnvannsforekomsten mot forurensning, både i anleggs og driftsfase for E6-utbyggingen

3.4 SIKRINGSSONE – Skredfare H310_nr

Ved søknad om tiltak, eller utarbeidelse av reguleringsplaner innenfor faresonen, skal skredfaren utredes. Det skal innarbeides nødvendige risikoreducerende tiltak i planen eller det må dokumenteres at slike tiltak ikke er nødvendig.

Endringsforslagene ble drøftet med FMOP og NVE i møte 20.12.2017 hvor det ble konkludert med at NVE trekker sin innsigelse på bakgrunn av de suppleringer og endringer som foreslås på plankart og i bestemmelser.

Det vises til hoveddokument med plankart og bestemmelser til 2. gangs offentlig ettersyn.

10) Øyer kommune – formannskapet

19. september 2017 (MIME 15/210681–189)

Sammendrag av merknad

Øyer kommune har behandlet saken i formannskapet. Hovedmomentene i merknaden er:

- Alternativ III-B foretrekkes på strekningen– grensen Lillehammer kommune til Ensby i Øyer
- Støtter alternativ Vest forbi Lillehammer
- Dimensjonering av ÅDT i 2050 synes lavt anslått

For øvrig kommenterer kommunen innholdet i flere av temarapportene

Temarapport naturressurser

Øyer kommune støtter rangeringen av alternativene som er skissert med alternativ III- B foran III-A-3 som rangeres foran III-A-1. Vi mener også at hensynet til dyrket mark er tilfredsstillende ivaretatt.

Risiko og sårbarhetsanalysen

Kommunen støtter forslaget om at det må etableres viltgjerder på denne strekningen permanent når veien er ferdig, men og under hele anleggsperioden.

Temarapport Lokal og Regional utvikling- Byutvikling

Temarapporten behandler ikke utviklingen i Lillehammerregion nord for Lillehammer, kun sydoover mot Mjøsregion og Osloregion. En svakhet synes kommunen, da Øyer er en del av et felles handels- og arbeidskraftregion med Lillehammer. Ny E6 Vingrom- Ensby vil i vesentlig grad ha en positiv effekt på lokalt næringsliv og for innbyggerne.

Temarapport kulturminner og kulturmiljø

Øyer kommune støtter Vegvesenets vurdering om at alle de tre alternativene vil ha liten negativ konsekvens på Ensby.

Temarapport landskap

Alternativ III-A-3 og III-B har en liten positiv konsekvens for landskapsbildet.

Vegvesenet. Kommunen støtter vegvesenets vurdering.

Temarapport støy

I Øyer vil støyproblematikken først og fremst gjelde eiendommene som ligger etter Hundervegen fra Ensby og nordover til der utbygginga stopper.

Det legges til grunn at avbøtende lokale tiltak vil igangsettes for å ivareta støykrav i hht. T-1442.

Statens vegvesens kommentar:

SVV konstaterer at Øyer kommune anbefaler alternativ Vest og lang tunnel forbi Fåberg.

Det ble avholdt møte med Øyer kommune 4.01.2018 hvor det ble konkludert med at nye bestemmelser må legges ut til offentlig ettersyn. Vegtrasé i alternativer som angår Øyer kommune er uendret og blir ikke en del av ny høring.

11) Statens vegvesen

14. september 2017 (MIME 15/210681-102)

Sammendrag av merknad

Statens vegvesen har fremmet innsigelse til alle alternativ på østsiden

Statens vegvesens kommentar:

Berørt statlig og regionalt organ kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. Kommunen kan ikke se bort fra en innsigelse. Kommunen og vedkommende innsigelsesorgan skal så langt som mulig bli enige om planløsningen, ref. rundskriv H-2/14 «Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven».

Dersom Lillehammer kommunestyre skulle vedta alternativ øst, vil dette føre til at planen må gå til mekling hos fylkesmannen, jf. PBL § 5–6. Dersom slik mekling ikke fører fram, vil innsigelse innebære at myndigheten til å treffe det endelige og rettslig bindende planvedtak overføres fra kommunen til departementet.
Inntil slikt vedtak foreligger, vil planen ikke være rettsgyldig.

12) Oppland fylkeskommune

19. september 2017 (MIME 15/210681–192)

Sammendrag av merknad

Fylkesutvalget fattet slik vedtak i møte 19. sept.

«1. Fylkesutvalget er svært tilfreds med at det gjøres et langsiktig og fremtidsrettet planarbeid som legger til rette for utbygging av ny 4 felts veg mellom Vingrom og Ensby. Utbedring av vegen er viktig for en sikker og god trafikkavvikling, knytte Mjøsområdet bedre sammen og bedre vilkår for næringsliv, beboere og tilreisende.

2. Fylkesutvalget mener det er avgjørende for den regionale utviklinga å knytte sammen ny E6 med byen og tilgangen til jernbane og kollektivtrafikk på en god måte. Lillehammer er et knutepunkt for persontrafikk til og fra Lillehammer og vi er bekymra for at det med ny E6 vil bli mindre attraktivt å gå over fra bil til tog eller buss på Lillehammer om E6 blir lagt på vestsiden og det ikke blir tilstrekkelig tilrettelagt for overgang til dette. Fylkesutvalget vil peke på at det i tillegg til et behov for ny, sammenhengende E6 også er et mål å få flere til å velge kollektivt og tog for å nå målet om at Oppland skal være klimanøytralt innen 2025.

3. Fylkesutvalget mener det er viktig å ta vare på sentrumsfunksjonene i Lillehammer og 10-minutters byen. Vi mener det kan bli en uheldig utvikling av dette om vestsiden velges og det vil vokse fram nye handelsområder. Vi viser til Regional plan for attraktive byer og tettsteder der dette er godt utredet og der fortetting er vektlagt. En trase på vestsiden vil framstå som en ren transportetappe og derfor blir det viktig med gode løsninger for å ta av til Lillehammer og tilgjengeligheten til de service-funksjonene som finnes der i dag. Planarbeidet og føringene som kommer med kommuneplanen vil bli veldig viktig i forhold til denne utviklingen.

4. Fylkesutvalget vil vise til vårt ansvar for miljø og naturreservatet ved Hovemoen. En firefelts vei over dette området er lite omtalt fra SVV. Vi etterlyser en konsekvensanalyse av hvordan en så trafikkert transportåre vil påvirke dette området. Vi ber om at det vurderes en ny løsning av hvor en vestlig trase kan krysse Lågen for å skåne dette området best mulig.

5. Fylkesutvalget vil peke på viktigheten av god forankring og gode prosesser videre med kommunen. Kommunene må komme tett på planleggingen i den videre i prosessen for å sikre løsninger som kommunene i Lillehammer-regionen ser som best for sin utvikling. ATP-prosessen og mulighetene for å bruke rekreasjonsområder og forsterke gang- og sykkelforbindelser til sentrum er viktige moment som ny E6 vil påvirke.

6. Fylkesutvalget vil påpeke at det er viktig å sikre sidevegstiltak.

7. Fylkesutvalget anbefaler at ny E6 på strekningen Vingrom – Ensby bygges på vestsiden av Lågen og etter følgende trasevalg: (I–A–1) + (II–C–2–B) + (III–B) Lang tunnel forbi Fåberg til Ensby.

8. Fylkesutvalget ber om at planbestemmelsene konkretiseres for å sikre at utforming av brupilarer på brua over Lågen utføres for minst mulig påvirkning av strømningsforholdene i elva og at andre vesentlige forhold, også i anleggsfasen, skal gjennomføres på en måte som skaper minst mulig konflikter for natur og miljø.

9. Fylkesutvalget ber om at muligheten for å bygge ny bru over Lågen i tre skal utredes.

10. På bakgrunn av hensynet til regional utvikling, Lillehammer bys attraktivitet og utviklingsmuligheter samt hensynet til viktige friluftsområder langs Mjøsa og Lågen frarår fylkesutvalget dagløsning II-A-1 og østsidealternativ: II-A-2-A, II-A-2-B, II-A-2-C og II-A-2-D.»

I tillegg til selve vedtaket foreligger det et omfattende saksfremlegg som berører og problematiserer flere forhold rundt forslaget.

Statens vegvesens kommentar:

Kommunens administrasjon har vært orientert om planarbeidet gjennom faste møter og kommunens politikere har vært orientert ved flere anledninger.

Det konstateres at Fylkesutvalget anbefaler vest-alternativet.

Etter offentlig ettersyn er det gjort vesentlige endringer i planbestemmelsene på bakgrunn av merknader fra bl.a. OFK, NVE og FMOP. Det vises til vedlegg 6 og spesielt pkt. 2.2. om pilarer i Lågen:

- *«Pilarer og utfyllinger i Lågen skal i størst mulig grad unngås og anleggsfase med inngrep i vassdrag skal være så kort som mulig. Beredskapsløsninger må planlegges. Pilarer plasseres som i skisseplanen for konstruksjoner til kommunedelplanen.*
- *Bru over Lågen skal planlegges og bygges med minst mulig midlertidig og permanent påvirkning for vassdrag og verneformål.»*

Vedrørende trebru vil det vanligvis være først i neste planfase (reguleringsplan) at bruer og konstruksjoner detaljeres og at det vil tas valg om materialbruk.

Det ble avholdt møte med OFK 4.12.2017 med tema spesielt knyttet til OFKs rolle som mulig fremtidig vegeier og tiltak på avlastet vegnett. OFK foreslår følgende prioritering:

1. *Rundkjøring ved Strandtorget*
2. *Gang og sykkelveg fra Vingnes til Lillehammer over gamle Vingnes bru*
3. *Gang- og sykkelveg fra Fåberg til Ensby langs lokalveg.*
4. *Fortau på lokalveg på Vingnes*
5. *Sykkelveg parallelt med eksisterende E6 fra Strandtorget til Storhove*
6. *Rundkjøring nord for Sannom.*

Det vises til notat om avbøtende tiltak som er vedlagt hoveddokumentet til 2. gangs offentlig ettersyn.

13) NAF Avd. Lillehammer og omegn

8. september 2017 (MIME 15/210681-103)

Sammendrag av merknad

For Lillehammer-samfunnet er det klart ønskelig å få avgjort linjevalget så snart som mulig, for derved å unngå langvarig båndlegging av store arealer og usikkerhet i forhold til kommunens areal- og tiltaksplaner.

Om vest-alternativet velges, vil det fortsatt være stor trafikk tetthet langs nåværende trase. Mange av de grep som er beskrevet i plandokumentene for øst-traseen, antas i alle fall å måtte gjennomføres, selv om veien da ikke lenger er klassifisert som E6. Disse samfunnskostnadene, som ventelig vil måtte bæres av stat, fylke og kommune, er så langt ikke regnet inn i det nye prosjektet.

NAF avd. Lillehammer og Omegn vil derfor, ut fra en totalvurdering for trafikanter, grunneiere, landskap, nærmiljø, friluftsliv, naturmiljø og naturressurser, peke på østsidealternativet. Da med tunnel-innslag lengst sør i Øyresvika, via Leirvika og tunnel Storhove-Fåberg som den beste løsningen å bygge videre på: I-A-1 + 11-A-A + 111-A-3.

Statens vegvesens kommentar:

SVV viser til generell kommentar og anbefalinger bl.a. basert på kostnadsberegningen og føringer fra Samferdselsdepartementet.

I tillegg vises det til materialet til 2. gangs offentlig ettersyn.

14) DNT Lillehammer

10. september 2017 (MIME 15/210681-105)

Sammendrag av merknad

Med tanke på de store negative konsekvensene for friluftslivet av en vestlig trase, vil DNT Lillehammer anbefale at man velger traseen på østsida av Lågen. En forutsetning er selvsagt at vegen ikke flyttes mot strandkanten, men utvides på innsida.

På turvegen fra Strandtorget og nordover er det meget stor ferdsel. Ved utvidelse av eksisterende E6 til firefelts veg, vil det naturligvis bli en del mer trafikkstøy i starten av turvegen. Men om man forlenger lokket over vegen, vil faktisk støyen videre nordover kunne bli mindre. Ved valg av en vestlig trase vil det likevel være stor trafikk på østsida, og lokket vil neppe bli forlenget.

Det argumenteres for øvrig med støyproblematikk, naturreservatet med særlig vern av fuglelivet, inngrepene i Hovemoen (kryssing under bruer og veg), friluftsinnteresser (fisking, padling) mm.

Statens vegvesens kommentar:

Fylkesmannens har en forvaltningsmessig rolle i spørsmål som angår Lågendeltaet fuglefredningsreservat. Fylkesmannen kan på visse betingelser gå inn for alternativ vest. Det vises til generelle kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs offentlig ettersyn.

1 5) Norsk Ornitologisk forening – Oppland

7. september 2017 (MIME 15/210681–109)

Sammendrag av merknad

Som en generell innvending pekes det på at dagens vegutbygginger i altfor stor grad legges i strandsoner. Dette er områder som er svært viktige i økosystemet og har en biologisk produksjon som overgår de fleste andre naturtyper.

Spesielt for Lågendeltaet er det påvist 224 fuglearter, hvorav 58 på den norske rødlista.

Vingrom – Øyresvika

NOF, avd. Oppland beklager sterkt at det ikke er lagt fram noen alternativ vegtrasé på denne strekningen for å spare det som er igjen av eksisterende strandlinje.

Øyresvika – Storhove

Under forutsetning av at østsidealternativ II-A-2-C ikke innebærer inngrep i strandsonen på strekningen Strandtorget – Korgen (dvs. vest for dagens E6) vil NOF, avd. Oppland anbefale at dette alternativet velges. Hvis en slik garanti ikke kan gis, anbefales vestsidealternativ II-C-2-B. Valg av sistnevnte alternativ vil styrkes om de to kraftledningene over Lågen samtidig kan legges i kabel.

Storhove – Ensby

Av hensyn til fuglelivet har NOF, avd. Oppland ingen spesielle innvendinger til planlagt veglinje mellom Storhove og Ensby, men vil anbefale at lang tunnel (alternativ III-B) velges.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer. I forbindelse med Fylkesmannens rolle i samordning av innsigelser, er det gjort ytterligere utredninger som bidrag til å avbøte inngrep i reservatet. Dette gjelder bl.a. forholdet til kabelkryssing av Lågen, kompenseringsområde og justerte bestemmelser som setter krav til brufundamenter i Lågen.

Det vises i tillegg til hoveddokumentet til 2. gangs offentlig ettersyn.

1 6) Arbeidsgruppen for økt bruk av tre i Lillehammer-regionen

11. september 2017 (MIME 15/210681–110)

Sammendrag av merknad

Arbeidsgruppen viser til at uansett hvilken trasé som velges vil brua bli et godt synlig monument i landskapet. Det er viktig at det tas et helhetlig miljøhensyn, der naturreservatet, landskapet, arkitektur og materialbruken harmoneres, slik at den nye brua over Lågen blir noe regionen og nasjonen kan være stolte av i fremtiden.

Statens vegvesens kommentar:

Hensikten med kommunedelplanarbeidet er å få fastlagt og besluttet valg av en korridor for framtidig E6. Vanligvis er det først i neste planfase (reguleringsplan) at bruer og

konstruksjoner detaljeres og at det vil tas valg om materialbruk. På grunn av at brua krysser et naturreservat er det her satt krav til pilarplassering.

Det vises til supplering av bestemmelsene som setter krav til fundamentering i Lågen og til øvrig materiale ved 2. gangs offentlig ettersyn.

17) Naturvernforbundet i Lillehammer og Oppland

13. september 2017 (MIME 15/210681-130)

Sammendrag av merknad

Delstrekning 1: Vingrom – Øyresvika

Naturvernforbundet mener at fylling i Mjøsa innebærer at den biologiske produksjonen i strandsonen og at dette er helt uakseptabelt.

Delstrekning 2: Øyresvika – Storhove

Østsiden: Forutsatt absolutt ingen inngrep vest for dagens E6, mener vi II-A-2-C, med lang tunnel som starter sør for Øyresvika og bro som passerer parallelt med dagens bro, er minst skadelig.

Vestsiden: Av de fire traseene på vestsiden, mener naturvernforbundet at II-C-2-B med lang tunnel som starter sør for Øyresvika er minst skadelig. Det må samtidig stilles krav om at kraftledningene ved Våløya legges i kabel.

Delstrekning 3: Storhove – Ensby

Naturvernforbundet anbefaler lang tunnel, trasé III-B, for å spare naturinngrep.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer. I forbindelse med Fylkesmannens rolle i samordning av innsigelser, er det gjort ytterligere utredninger som bidrag til å avbøte inngrep i reservatet. Dette gjelder bl.a. forholdet til kabelkryssing av Lågen, kompenseringssområde og justerte bestemmelser som setter krav til brufundamenter i Lågen.

Det vises til øvrig materiale ved 2. gangs offentlig ettersyn.

18) Lillehammer Landbruk

14. september 2017 (MIME 15/210681-142)

Sammendrag av merknad

Merknaden fra Lillehammer Landbruk (LL) gir utdypende kommentarer til sin konklusjon og anbefaling av østsidealternativet. Konklusjonen er slik:

LL mener dagens trasé mellom Vingrom og Storhove og tunnel forbi Fåberg er det beste alternativet. Dette gir en god kobling mellom byen og E6, samtidig som gjennomfartstrafikken kan ivaretas på en god måte.

LL mener også at østsidealternativet gir Lillehammer en unik mulighet for å utvikle strandsonen og redusere dagens miljøbelastning med trafikkstøy.

LL mener østsidealternativet kan gjøres vesentlig rimeligere dersom det velges enklere løsninger for bruer, tunneler og kryss.

LL mener at vestsidealternativene vil flytte handelsvirksomheten til Storhove og at dette ikke er i samsvar med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging.

LL mener at vestsidealternativene legger beslag på store landbruksarealer i veglinja og i tillegg legger et særdeles stort press på utbygging av dyrket mark i Nordre Ål. Dette er ikke i henhold til nasjonale mål om styrket jordvern.

LL mener videre at vestsidealternativene vil ha svært negative konsekvenser for kulturlandskapet, spesielt i Øyresvika og mellom Nordre Tråseth og Hovemoen.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer. I tillegg viser SVV til de beregnede kostnader for øst- og vestalternativet med en beregnet kostnadsforskjell på 1,3 – 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil dessuten ikke tilfredsstille departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

Det vises til hoveddokument til 2. gangs offentlig ettersyn.

19) Miljøpartiet De Grønne

15. september 2017 (MIME 15/210681–145)

Sammendrag av merknad

Miljøpartiet de Grønne (MDG) går inn for østalternativet og konkluderer slik:

1. Vingrom – Øyresvika

Vi mener trafikkavviklingen her kan løses med dagens planlagte forbikjøringsfelt og midtdelere. Dette vil få minst negative konsekvenser.

2. Øyresvika – Storhove

Vi går her for østlig alternativ med tunnel under Vingar.

Tunnelinntak må her flyttes ca. 700 m sør for Øyresvika for å verne miljøet rundt Lågåsildfisket, bomiljø og dyrkbar mark.

Vi går for lang miljøtunnel forbi Mosodden, videre støyskjerming og en fartsgrense på maks 80 km/t. Vi vil fremheve at rapporten mener østalternativet kommer best ut på de ikke prissatte konsekvensene. Vi mener dette styrker østalternativet.

Vestsidealternativet er uaktuelt, fordi en ny bru fra Tråseth til Hovemoen ytterlige vil undergrave Lågendeltaet Naturreservat som verneområde. Østalternativet vil berøre reservatet i mindre grad.

3. Storhove – Ensby

Vi går her inn for lang tunnel for å hindre støy og sikre nye boligområder nær Fåberg sentrum.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer. I tillegg viser SVV til de beregnede kostnader for øst- og vestalternativet med en beregnet kostnadsforskjell på 1,3 – 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil dessuten ikke tilfredsstillende departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

Det vises til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

20) Oppland Bondelag

15. september 2017 (MIME 15/210681–151)

Sammendrag av merknad

Oppland Bondelag viser bl.a. til ønsket om å minimalisere inngrep på dyrket mark, støyplager i Hovemoen og konkluderer slik:

Ut fra ovenstående vurdering mener Oppland Bondelag at østsidealternativet bør velges som framtidig E6-forbindelse forbi Lillehammer.

Statens vegvesens kommentar:

SVV viser til de beregnede kostnader for øst- og vestalternativet med en beregnet kostnadsforskjell på 1,3 – 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil ikke tilfredsstillende departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

Det vises til hoveddokument til 2. gangs offentlig ettersyn inkl. vedlegg

21) Visit Lillehammer, Lillehammer Næringsforening, Lillehammer Sentrum Drift as

14. september 2017 (MIME 15/210681–170)

Sammendrag av merknad

De tre overnevnte organisasjonen har sendt en felles merknad med følgende konklusjoner:

- Vi kan ikke ta stilling til alternativene før spesielt kryssalternativene er bedre utredet.
- Ber om at det tas utgangspunkt i tidligere planarbeid, bl.a. Byutvikling 2044.
- Kommunene og næringsaktørene må trekkes aktivt med i planarbeidet.
- Det er viktig med ferdigstilling av ny E6 til 2027
- Alternativ Vest kan ikke aksepteres uten at det tas ansvar for støy- og miljøulempere på tidligere E6
- Ser fram til utvikling av bedre kryssløsninger og ferdigstilling i 2027.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til samtaler og møter vedrørende denne merknaden bl.a. frokostmøte i regi av Næringsforeningen og møte med Lillehammer kommune.

Det vises også til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn. Spesielt vises det til vedlegg 5: Tiltak på avlasta vegnett (dagens E6).

22) Vegforum Innlandet

15. september 2017 (MIME 15/210681-172)

Sammendrag av merknad

Vegforum Innlandet foretrekker vestalternativet.

Det vises bl.a. til

- Flere års byggetid i dagens trase vil by på store problemer med trafikkavvikling, miljøutslipp, dieselforbruk, slitasje på bilene og tidstap. Det vil bli en svært lang og økonomisk tøff byggeperiode i en veg der det gjennomsnittlig kjører nesten 20.000 biler hvert døgn!
- Det er ekstremt viktig med gode kryssløsninger i Øyresvika og på Storhove.
- Skilting og fokus mot sentrum er også ekstremt viktig.

Fagetatene er svært tydelige i sine anbefalinger. Vi har sett fra andre prosjekter, at når det blir uenighet om trasevalg, så går det lengre tid før vegen bygges. Vi frykter at det samme kan skje her, og at E6 forbi Lillehammer rett og slett vrakes av samfunnsøkonomiske årsaker. Det kan også føre til at strekningen Moelv-Lillehammer utsettes. Når Nye Veier AS har fått E6 Kolomoen – Ensby som en del av sin portefølje, så vil det gi en rask og effektiv utbygging. Krangel og uenighet kan dessverre føre til at vegen blir som i dag i mange tiår framover.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

23) Citycon

14. september 2017 (MIME 15/210681-127)

Sammendrag av merknad

Citycon Norway AS (heretter Citycon) forvalter Strandtorget kjøpesenter i Lillehammer.

For å opprettholde et konkurransedyktig næringsområde, som kan være med på å utvikle flere arbeidsplasser i Lillehammer i fremtiden, mener Citycon det er viktig å fokusere på samlokalisering og bransjeklynger. Næringsliv foretrekker samlokalisering og Lillehammer sentrum sammen med Strandtorget er allerede en betydelig aktør innen detaljvare- og plasskrevende handel. Bransjeklynger bidrar ofte til større stabilitet og forutsigbarhet for aktører, noe som gir økt attraktivitet og stabilitet. Samlokalisering og komprimering styrker Lillehammer som handelssted og bygger opp under målsetningen om 10-minutters-byen.

De fastboende og hyttegjester vil være fullt orientert om tilbudet i Lillehammer og benytte dette så sant det er attraktivt, samlokalisert og byr på effektiv handel.

Citycon mener derfor at trase A2C vil gi best mulig effekt både for de reisende og Lillehammers ambisjoner totalt sett.

Kommunedelplanens vurderinger om muligheter og ulemper på Strandtorget er blant annet omtalt i temarapport byutvikling utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra Statens vegvesen. Citycon deler ikke alle synspunkter som fremkommer her.

En flytting av E6 vil også endre attraktiviteten på området og flytte fokuset lengre nord vedrørende utvikling og fortetting av handels- og næringsområder inn mot hovedveger. Vi mener at områder som Storhove, Hovemoen og nordre del av Sannom vil bli mer attraktive å utvikle dersom E6 blir lagt om utenom dagens etablerte handels- og næringsområder. Dette er blant annet omtalt i rapporten på side 35 kap. 3.2. Således mener Citycon E6 i det vestre alternativet ikke bygger opp rundt arealplanen i kommunen om et tett, kompakt sentrum hvor sentrumshandelen og 10 minutters gangen fra sentrum blir styrket.

Citycon mener at det i kommunedelplanen burde bli lagt mer vekt på at ny E6 i vestre alternativ vil bidra til en forflytning av handels- og næringsområder fra dagens lokaliteter og lengre nord mot blant annet Hovemoen.

Dette mener Citycon ikke er i tråd med ønsket utvikling av 10-minutters-byen.

Statens vegvesens kommentar:

Det er betydelig kostnadsforskjell mellom øst- og vestsidealalternativet. I tillegg oppfyller ikke østsidealternativet Samferdselsdepartementets føringer om at E6 skal dimensjoneres for 110 km/t.

Lillehammer kommune er ansvarlig myndighet for all arealplanlegging innen kommunen. Kommunens egen kommuneplan og evt. oppfølgende reguleringsplaner vil være avgjørende for utviklingen i Hovemoen-området og det er viktig at det gjennom disse planene legges klare føringer for ønsket arealbruk og utvikling.

Det vises til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

24) Hunderfossen Familiepark

15. september 2017 (MIME 15/210681-153)

Sammendrag av merknad

Det stilles i merknaden spørsmål ved noen av vurderingene:

Vestsidealalternativet:

- Krysset ved Storhove blir det eneste fullverdige krysset som betjener Lillehammer.
- Krysset ved Storhove vil bidra til en uønsket etablering som vil utarme Lillehammers levende bykjerne

- Ut fra et salgs- og markedsføringsperspektiv (uavhengig av næring) er synlighet og tilgjengelighet nøkkelfaktorer. Vestsidealalternativet gir klart dårligere synlighet og tilgjengelighet for Lillehammer sammenlignet med østsidealternativet.

Østsidealternativet:

- Det etterlyses utredet en løsning hvor dagens E6 fortsatt benyttes, og kun suppleres med 2 ekstra felt. En dobling av vegkapasiteten, i stedet for tredobling som er utredet, vil kunne gi et vesentlig rimeligere østalternativ enn det som nå foreligger.
- Vi vil også tro at reduksjon fra 4 til 2 ekstra felt vil gi en vesentlig enklere og rimeligere løsning for krysset ved Mesnaelva (Strandtorget), slik at en kan kraftig redusere de store «ødeleggelser» av friluftsområdet rundt utløpet av Mesnaelva.
- På østsidealternativet er det forutsatt at man skal opprettholde tre avkjøringer langs byen (Mesna/Strandtorget, Sannom og Storhove) på en strekning som er ca. 4 kilometer lang, mens det på vestsidealalternativet kun legges opp til 2 avkjøringer med ca. 6 kilometers avstand. Det bør vurderes om det er kostnadsbesparende og mer hensiktsmessig å redusere eller fjerne helt krysset på Sannom.

Oppsummering:

Hunderfossen Familiepark mener at vestalternativet generelt svekker tilgjengeligheten til Lillehammer. Vestalternativet kan bli ødeleggende for Lillehammers verdifulle og tradisjonsrike bykjerne, som i dag har vesentlig betydning for reiselivet i regionen. Det må vurderes en forenklet løsning for trase langs eksisterende E6, før man kan avskrive østkorridoren.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer og hoveddokument til 2. gangs høring.

De beregnede kostnadsforskjeller mellom øst- og vestalternativet viser en kostnadsforskjell på 1,3 – 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil dessuten ikke tilfredsstille departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

25) Sør-Hove gård og Sør-Hove Eiendom

15. september 2017 (MIME 15/210681–180)

Sammendrag av merknad

Bygging av ny E6 vil i betydelig grad berøre eksisterende næringsvirksomhet i Hovemoen.

- Produksjon av pukk, grus, sand og jord (Veidekke Industri AS)
- Produksjon av asfalt (Lämminkainen AS)
- Byggevarer (Gausdal Landhandleri AS)
- Logistikknutepunkt for tømmer med terminal for omlasting fra bil til jernbane (Stora Enso Skog AS, Mjøsen Skog SA m.fl.)
- Base for entreprenørvirksomhet (Kjell-Arne Schjørn AS)
- Materialgjenvinning (Lunds Biloppugging)

Det pekes i merknaden bl.a. på:

- Manglende utnytting av næringsareal i Hovemoen vil legge betydelig press på andre verdifulle jordbruksareal og friluftarealer.
- Det må tas hensyn til eksisterende utvinning av mineralressurser.
- Framtidig utvikling i Hovemoen avhenger av gode løsninger i regulerings- og prosjekteringsfasen.
 - Nye lokalveger må legges til rette for fortsatt aktiv bruk av Hovemoen
 - Øvrig infrastruktur, f.eks. endringer i traseer for el-forsyning
 - Løsningene må ha et langsiktig perspektiv.

Stor-Hove gård og Stor-Hove eiendom savner en oppfølging av virkningene for lokal næringsutvikling og verdiskaping i bestemmelsene. Det sees et behov for at dette må løstes fram som et eget tema som skal utredes og vurderes nærmere, jf. pkt. 1.7 i bestemmelsene.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer og hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

I tillegg peker SVV på de beregnede kostnader for øst- og vestalternativet med en beregnet kostnadsforskjell på 1,3 – 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil dessuten ikke tilfredsstille departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

Utbyggingspress i Hovemoen vil være Lillehammer kommunes ansvar å håndtere gjennom sin arealplanlegging.

Ivaretagelse av mineralressursene har fått egen reguleringsbestemmelse, jf. merknad fra DMF. Neste planfase vil være mer detaljert mht. atkomst og lokalveger.

26) Sameiet Risesvingen v/Geir Aaløkken

6. september 2017 (MIME 15/210681–99)

Sammendrag av merknad

Alternativ vest forutsetter at dagens E6 brukes som atkomst til byen sørfra. Det er planlagt store arealer til av- og påkjøring ved Øyresvika. Veien vil gå gjennom boligområder som til nå har vært meget sterkt belastet med støv og trafikkstøy. Planene for adkomst til Lillehammer sørfra, med stadig tiltagende trafikk, må nødvendigvis føre til at bomiljøene langs Riselandet fortsatt skal slite med stor trafikk, og med rasering av bomiljøene som resultat.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden gir ingen klar anbefaling, men merknaden tolkes til et ønske om forlenget tunnel ved Øyresvika, atkomst til byen i tunnel og minimalisering av trafikken på Riselandet.

Det vises til generelle kommentarer og hoveddokument til 2. gangs offentlig ettersyn.

27) Riseenga Velforening

8. september 2017 (MIME 15/210681–118)

Sammendrag av merknad

Riseenga Velforening krever lang tunnel i Øyresvika. Alt annet er uakseptabelt.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og hoveddokument til 2. gangs offentlig ettersyn.

28) Brunlaug Vel

12. september 2017 (MIME 15/210681–141)

Sammendrag av merknad

«På vegne av alle beboere i Fåberg tettsted krever Brunlaug Vel at tunnelen forlenges, slik at den fremtidige løsningen går klar av hele Fåberg tettsted.»

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil opprettholde sin anbefaling om kort tunnel på Fåberg med begrunnelse i kostnader og relativt liten økt støybelastning sammenlignet med lang tunnel. Det vises til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

29) Fåberg grendeutvalg

12. september 2017 (MIME 15/210681–135)

Sammendrag av merknad

Grendeutvalget konkluderer slik når det gjelder situasjonen ved Fåberg:

Dagløsning er helt uaktuelt – ikke i nærheten av å være bærekraftig

Kort tunnel på 1600m er en bedre løsning enn en uakseptabel dagløsning. Men støyutfordringene, forurensningsproblemer, båndlegging av framtidig mulig utvikling av Fåberg tettsted og området nordover mot Øyer gjør at alternativet ikke bør velges.

Lang tunnel er en meget god og framtidsrettet løsning for trafikantene, beboerne, miljøet og for samfunnet som helhet. Tross noe høyere kostnader ved utbygging og i drift vil denne løsningen være den mest bærekraftige i et langt perspektiv. FG skjønner ikke hvordan prisforskjellen på kort og lang tunnel kan bli hele 600 millioner kroner.

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg med begrunnelse bl.a. i støyforhold og kostnader. Det vises også til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

30) Mjøsa Strandeierforening

15. september 2017 (MIME 15/210681–164)

Sammendrag av merknad

Mjøsa Strandeierforening anbefaler tunnelinnslag sør for Øyresvika. Planmaterialet må i mye større grad sikre grunneieres fremtidige rettigheter til bruk av strandsonen og rettigheter til fiske, vann til landbruksformål osv. i Mjøsa.

Inngrep og miljøbelastningen i strandsonen må gjøres så skånsomt som mulig, for å sikre fremtidig utviklingsmuligheter for Mjøsa som attraksjon for friluftsliv og næringsutvikling knyttet til reiseliv.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

31) Øyresvika Velforening

15. september 2017 (MIME 15/210681–165)

Sammendrag av merknad

Øyresvika velforening mener at det er store ulikheter i konsekvensene om innslag sør på Boleng blir valgt eller om innslag nord på Rise blir valgt. Velforeningen har liten forståelse for at disse alternativene blir vektet likt i konsekvensutredningen.

Innslag sør for Boleng vil være det beste alternativet for Øyresvika og Lillehammer. Det bes om at innslaget trekkes så langt sør som mulig. Gamle E6 vil bestå som innkjøring til byen, helst med fartsgrense på maksimalt 60km/t.

Velforeningen ser det som viktig at kryssbelastningen i Øyresvika blir så liten som mulig og mener at det ikke bør legges opp til store kryss i tilfelle noen glemmer å svinge av lenger nord for å komme inn til byen.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

Dokumentet omtaler lang E6-tunnel til Øyresvika, kryssalternativer (1/2-kryss og 3/4-kryss). Fartsgrense på tidligere E6 er foreløpig satt til 70 km/t, men fartsgrense må vurderes senere.

32) Lillehammer Sportsfiskerforening

15. september 2017 (MIME 15/210681–184)

Sammendrag av merknad

Utfylling i Mjøsa og kryss i Øyresvika vil totalt rasere forholdene for alle som driver med fiske som friluftaktivitet, og ødelegge en av de viktigste fiskeplassene i Lillehammer. Konsekvensene for natur og fisk må utredes grundigere.

En ytterligere utfylling med turvei fra Vingnes til Vingrom vil ha negative konsekvenser for fisk med beslag av grunne gyteområder og redusert strandlinje. Dette vil ha stor negativ betydning for fremtidig generasjoner sin mulighet til å oppleve tradisjonelt Mjøsfiske. Unødvendig nedbygging av naturlige strandsoner er ikke bærekraftig, og har allerede skjedd i alt for stor grad i Norge.

Statens vegvesens kommentar:

Dette tolkes som om at lang tunnel til en viss grad vil kunne imøtekomme merknaden.

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn. Dokumentet beskriver også i enkelte alternativ fortausløsning på Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes til erstatning for turveg langs stranda på samme strekning.

33) Lågen Bygdekvinnelag

15. september 2017 (MIME 15/210681-174)

Sammendrag av merknad

Lågen Bygdekvinnelag ber om at

- Østsidealternativet utredes nærmere, og at det jobbes mer med å se muligheter knyttet til byutvikling i sammenheng med ny E6.
- Konsekvensene for støy og landskapsbilde synliggjøres bedre for både øst- og vestsidealternativet.
- Lang tunnel forbi Fåberg blir en del av vegvesenets anbefaling
- Konsekvensene for tettstedsutviklingen tas inn i utredningen

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende generelle kommentarer. I tillegg peker SVV på de beregnede kostnader for øst- og vestalternativet med en beregnet kostnadsforskjell på 1,3 - 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil dessuten ikke tilfredsstillende departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg med begrunnelse bl.a. i støyforhold og kostnader. Det vises til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

34) Velforeninger og sameier i Lillehammer

15. september 2017 (MIME 15/210681-1183)

Sammendrag av merknad

Denne høringsuttalelsen fremmes på vegne av velforeninger og sameier på strekningen fra Øyresvika til Sannom, som er de bydeler som blir sterkest berørt av en ny E6 utbygging gjennom Lillehammer by: Vingnes, Øyresvika, Riseenga, Risesvingen, Petterjordet, Mellembergsveien, Hovslivegen, Leirvika, Mosodden, Nøttetrebakken, Moabakken, Pynten, Sannheim, Nøttetreveien, Bjerkelunden og Busmoen. Det har blitt avholdt flere felles møter

med de overnevnte velforeningene og vi har kommet fram til en felles anbefaling for å ivareta hensynet til de rundt 5000 beboerne på strekningen.

Anbefaling:

«Av de foreslåtte alternativene mener vi at IIC2B med lang tunnel og innslag sør for Øyresvika og nord for Traaseth er det beste. Dette innebærer fortsatt trafikk på dagens E6 fra Øyresvika til Storhove. Vi forutsetter at det vil bli gjort miljøtiltak på denne strekningen, da det vil medføre betydelige forbedringer i bo og oppvekstmiljø for store deler av byens innbyggere.

En avkjørsel til sentrum inne i denne lange tunnelen med tilkopling til dagens E6 og kryss på Vingnes, vil gi størst forbedring av boligkvalitetene i området Øyresvika – Vingnes, byutviklingsmuligheter og bevaring av den naturlige strandsonen i det samme området.

Dette bør vurderes nærmere og er for oss det prioriterte alternativet.

Alternativene IIC2C og IIC2D med avkjørsel fra egne tunneler må forkastes da konsekvensene er meget store og utredningen er mangelfull.»

Statens vegvesens kommentar:

Atkomst til byen i tunnel er utredet og tilleggsutredet i forbindelse med tunnelinnslag ved Øyresvika, jf. også innsigelse fra Fylkesmannen.

Det vises for øvrig til nye bestemmelser om tiltak på avlastet vegnett (nåværende E6) og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

35) Svein Løvseth

1. september 2017 (MIME 15/210681–93)

Sammendrag av merknad

Løvseth ønsker alternativ II-C2-C, dvs. lang tunnel fra Øyresvika og kort tunnel fra Øyresvika til Vingnes.

Løvseth frykter at tursti langs Mjøsa og øvrig fyllingsaktivitet kan ødelegge 4 stk. fiskevarp og gammel fiskebu. Fiskebruket (Riise Østre) er det siste fiskebruket langs Riiselandet og det oppleves som trist at dette historiske fisket blir ødelagt. Det kreves full innløsning og erstatning.



Fiskevarp – Løvseth

Løvseth er i tillegg svært bekymret for anleggsperioden med de følger dette vil få bl.a. med støy og støv.

Statens vegvesens kommentar:

Løvseth har sendt to merknader ned prinsipielt samme ordlyd. Det vises til materiale i forbindelse med nytt offentlig ettersyn hvor turvegen Øyresvika – Vingnes foreslås erstattet med fortau langs Vingromsvegen.

Atkomst til byen i tunnel er utredet og tilleggsutredet i forbindelse med tunnelinnslag ved Øyresvika, jf. også innsigelse fra Fylkesmannen.

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

36) Britt og Svein Besserud

1. september 2017 (MIME 15/210681–95)

Sammendrag av merknad

Britt og Svein Besserud viser til tidligere møte om saken hvor kun lang tunnel var akseptabelt forbi Fåberg. Dette begrunnes bl.a. med:

- Helsemessig farlig støy som vil affisere alle i nærområdet, Fåberg tettsted og oppover liene!
- Støyen blir ekstra forsterket der fordi dalen er trang og det gir gjenlyd mellom dalsidene!
- Støv vil spre seg utover bygda, igjen et helsemessig argument
- Utviklingspotensialet for Fåberg vil bli hemmet
- Utbyggingsmulighetene nordover for Lillehammer kommune vil bli sterkt redusert med 4-feltsveg videre nord for tunnelåpningen.

Det konkluderes med at lang tunnel fra Storhove til Isakstuen er den eneste akseptable løsning på strekningen forbi Fåberg.

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg med begrunnelse bl.a. i støyforhold og kostnader.

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

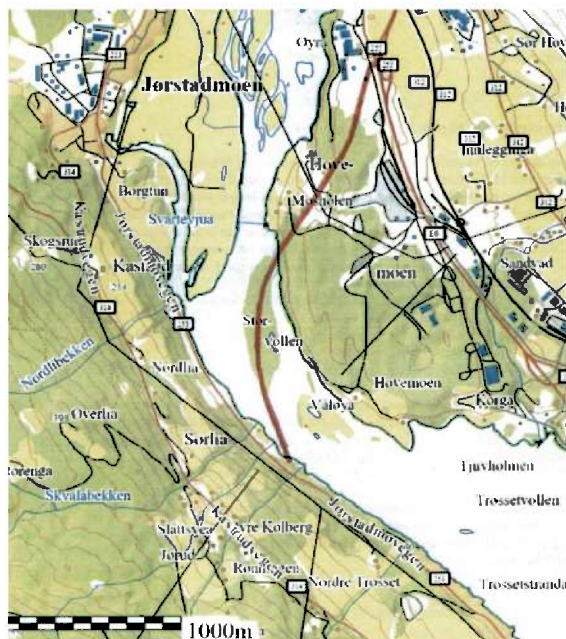
37) Jon Vegard Lunde

1. september 2017 (MIME 15/210681–98)

Sammendrag av merknad

Lunde viser til Hovemoens rolle som et viktig friluftsområde mye brukt til bl.a. jogging/turer, ridning, pistolskyting, hundedressur, orientering.

Lunde anbefaler primært øst-alternativet, men om vest-alternativet blir valgt foreslår han en trasé lenger nord (illustrert på skisse under).



Ønsket trasé – Jon Vegard Lunde

Statens vegvesens kommentar:

Varianten med ny E6 lenger nord enn dagens forslag er diskutert og vurdert i en tidligere planleggingsfase. Denne varianten ble forkastet bl.a. på grunn av at Storvollen ble vurdert å være viktigere for naturreservatet enn Våløya.

38) Svein Erik Besserud

6. september 2017 (MIME 15/210681–100)

Sammendrag av merknad

Svein Erik Besserud anbefaler vestside-alternativ II-C.

Dette begrunnes med at et valg om trasé på østsiden vil føre til bl.a. støy, svevestøv og ikke minst at byen stenges ute fra vannet med E6 i dagens korridor. Gjennomføring og utbygging på vestsiden vil kunne foregå mer eller mindre uten problemer for trafikkavvikling på dagens E6.

Statens vegvesens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

39) Rannveig Bøhle

7. september 2017 (MIME 15/210681–101)

Sammendrag av merknad

Rannveig Bøhle ber om at det bygges lang tunnel forbi Fåberg.

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg med begrunnelse bl.a. i støyforhold og kostnader. Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

40) Kjell Bratbergsengen

7. september 2017 (MIME 15/210681–115)

Sammendrag av merknad

Bratbergsengen støtter alternativet med lang tunnel og dimensjonerende hastighet 110 km/t. Blant de argumentene som Bratbergsengen støtter sitt standpunkt på, er:

1. Bebyggelsen i lia fra Vingrom til Øyre er svært støyutsatt. Tiltak før å dempe støyen bes utredet.
2. Søndre tunnellinislag gjøres sør for Øyresvika og uten heving av vegbanen.
3. Vegkrysset sør for tunnellini laget sløyfes, lokalvegen må føres over E6 (skifte side).
4. Avgreining fra E6 til Lillehammer plasseres i fjellet under Vingar med tunnelutgang i Leirvika. Innfartsveien til Lillehammer fra sør reduseres til to kjørebane. Alternativt kan tunnelen påkoples eksisterende E6 på Vingnes, dermed bortfaller behovet for ny bru ved Vingnes.
5. Bru over Lågen kan senkes for å kortes inn, bli mindre synlig og redusert konflikt med høyspentlinje.

Statens vegvesens kommentar:

Støy skal nærmere utredes i neste planfase. Tiltak lokalt på eiendommen kan være et alternativ dersom beregningene på reguleringsstadiet viser behov for skjerming.

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn samt egen utredning om bru/høyspentlinjer.

41) Egil Inge Nilsen

7. september 2017 (MIME 15/210681–107)

Sammendrag av merknad

Med dagens E6-bru som lokalveg bør brubredden beholdes og det bør bygges separat gang- og sykkelbru ved siden av.

Støy fra fv. 253 fører til at Nilsens eiendom blir liggende i gul støysone. Det vises til støy- og støvplager og behov for skjerming både i dag og med en fremtidig løsning.

Statens vegvesens kommentar:

Egen påhengt gang- og sykkelvegbru er et tiltak som ble vurdert ved 1. gangs høring. Det vises til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn. Det gjøres spesielt oppmerksom på vedlegget om avbøtende tiltak.

Vedrørende støy skal dette vurderes mer detaljert i reguleringsplanfasen, se bestemmelser om dette samt generelle kommentarer om støy.

42) Erik Hov

10. september 2017 (MIME 15/210681-104)

Sammendrag av merknad

Hov tar opp spørsmål knyttet til adkomst til Mjøsstranda, pumpeanlegg, behov for undergang mm. Foreslått løsning (med undergang ved Røyne) fører til lang avstand for å betjene vanningsanlegg ved stranda.

Det må avsettes egnet sted for båtplass slik at fiskerettigheter kan opprettholdes.

Det vises til at økt fartsgrense vil bidra til økte støyplager. Det må foreslås løsninger for å redusere støyplagene på tunet ved Hov nordre.

Statens vegvesens kommentar:

Detaljspørsmål omkring vanningsanlegg, pumper, båtplass og atkomst til disse blir vurdert nærmere i reguleringsplanfasen.

I neste planfase skal også støypåvirkningen beregnes mer detaljert og eventuelle tiltak foreslåes. Se også innledende kommentar om støy.

43) Åse Mari Fyksen og Gudmund Lien Bjørnstad

10. september 2017 (MIME 15/210681-106)

Sammendrag av merknad

- Det anbefales lang tunnel sør for Øyresvika
- Tunnelinnslaget må legges sør for Øyresvika, dette gjelder både for E6 vest og et eventuelt innslag for tunnel med avkjøring til Lillehammer i Leirvika.
- Vi foretrekker at det blir en parallell-tunnel som kommer ut ved Leirvika og inn på brua der dagens E6 går.
- Det MÅ gjøres støyskjermingstiltak langs veien fra Øyresvika til Lillehammer. Dette uavhengig av om det blir E6 eller lokalvei der.
Støytiltakene må ha virkning oppover Riselandet der støynivået allerede er langt over akseptable verdier med dagens trafikk.

Avslutningsvis vil vi be om at den beste løsningen velges, og at pris ikke blir det eneste styrende. Valgene vil ha betydning for Lillehammers framtid både når det gjelder boforhold og næringsutvikling.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

I neste planfase skal også støypåvirkningen beregnes mer detaljert og eventuelle tiltak foreslås. Se også innledende kommentar om støy.

44) Marianne Borud Natvig

11. september 2017 (MIME 15/210681–108)

Sammendrag av merknad

En omfattende merknad som bl.a. tar opp forholdene knyttet til:

- Byens identitet og kulturlandskapet
- Øyre gård
- Hensynet til byutvikling, fortetting og viktige sentrale friluftsområder
- Hensynet til sentrum, næringsutvikling
- Hensynet til eksisterende lokalmiljøer og barn/unge
- Friluftsliv og gang-/sykkelveger

På bakgrunn av dette konkluderes det med;

«Det beste alternativet for ny 4 felt gjennom Lillehammer er lang tunnel med innslag sør for Øyresvika og en enklere utforming av kryss for 4 felt E6 ved Øyresvika. Alternativ IIC2B.

Det etableres en sammenhengende sykkelvei mellom Storhove og Vingrom. Veien legges på utsiden av dagens E6 mellom Vingnes og Øyresvika, videre langs Vingromsvegen på innsiden fram til Vingrom.

Det etableres miljøprioritert boliggate i området Vingnes–Øyresvika.»

Det er i tillegg kommentert og kritisert en del forhold omkring konsekvensutredningen og de vurderinger som er gjort, bl.a. innen:

- Ikke prissatte konsekvenser
- Landskapsbilde
- Kulturminner
- Naturmiljø
- Planprosessen

Det protesteres på det kraftigste mot alternativene IIC2C og IIC2D som innebærer at Natvigs eiendom og hovedbølet fra 1894 på Øyresodden blir fullstendig rasert. Det protesteres også mot en planprosess som ikke har vært i henhold til plan- og bygningsloven.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

SVV har etter godkjenning fra kommunen behandlet saken etter PBL §3–7 og lagt ut planen på høring uten forutgående behandling i kommunale organer. Kommunens administrasjon har vært tett involvert og politiske utvalg har vært orientert om arbeidet.

45) Lena Granbakken Hauklien

11. september 2017 (MIME 15/210681-111)

Sammendrag av merknad

I merknaden vises det til følgende punkt:

- Tradisjonelt Mjøsfiske og Lågåsildfiske, inkl. stangfiske og pilking i området rundt Øyresvika
- Konsekvensvurderingen har ikke vurdert verdien av uberørt strandlinje og bruken av stranda til fiske og bruken av Mjøsa som friluftsområde
- Utfylling i Mjøsa vil ødelegge en av de viktigste fiskeplassene i Lillehammer.
- Utfylling med turvei til Vingrom vil ha negativ konsekvens for fisk og beslaglegge grunne gyteområder og redusere strandlinjen.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

Det foreslås at turvegen fra Øyresvika til Vingnes i noen alternativ kan bli erstattet med fortau langs Vingromsvegen. Turveg fra Vingrom til Øyresvika har vært et kommunalt ønske og foreslås opprettholdt.

46) Erland Hauklien

11. september 2017 (MIME 15/210681-112)

Sammendrag av merknad

Merknaden er i prinsippet likelydende med merknad 45.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til kommentar til merknad 45.

47) Mass Haugen

11. september 2017 (MIME 15/210681-113)

Sammendrag av merknad

Merknaden er i prinsippet likelydende med merknad 45.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til kommentar til merknad 45.

48) Simen Hagen Voll

12. september 2017 (MIME 15/210681-116)

Sammendrag av merknad

Planen for E6 som ligger ute, skaper usikkerhet det er mulig å bo i boligen eller om man blir tvunget til å flytte.

Uavhengig av hvilken grad eiendommen påvirkes, kreves kompensasjon for alle potensielle ulemper. Dette gjelder både økonomisk og med tanke på støy, redusert utsikt, begrenset tilgang til naturområdene i Øyresvika og nærområdet osv.

I den kommende prosessen, ønskes mest mulig og tidligst mulig inkludering og informasjon. Det ønskes en tidlig avklaring på om det blir konflikt mellom eiendommen og ny E6, og om eiendommen eventuelt må kjøpes opp av utbygger. Hvis det skulle bli utfallet, kreves det innløsning for bolig og eiendom i tillegg til ulempekompensasjon.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

Det vises for øvrig til innledende omtale av grunnavståelse og erstatning.

49) Tjøstel Krogsrud

14. september 2017 (MIME 15/210681-128)

Sammendrag av merknad

Det ønskes lang tunnel forbi Fåberg, bl.a. grunnet i støy og forurensning og med tanke på ytterligere boligutbygging.

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil ut fra kostnadsmessige hensyn og en vurdering av støypåvirkningen, fortsatt gå inn for alternativ III-A-3 (kort tunnel). Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

50) Henrik Natvig

14. september 2017 (MIME 15/210681-131)

Sammendrag av merknad

Natvig peker innledningsvis på mangelfull konsekvensutredning og manglende medvirkningsprosess.

Det vises til en rekke forhold:

- Overordnede målsettinger
- Prissatte konsekvenser
- Ikke-prissatte konsekvenser, herunder
 - LandskapLandskapsanalysen er mangelfull når det gjelder fjernvirkning og mangler viktige elementer fra Moen og Feste sin natur og kulturlandskapsanalyse fra 1989, som all planlegging i Lillehammer har vært basert på siden. Et inngrep med stor fjernvirkning fra østsiden vil utfordre Lillehammer identitet og ikke vil forringe byens attraktivitet.

- Nærmiljø og friluftsliv
Hensynet til barn og unge i boligområdene mellom Øyresvika og Vingnes er ikke vurdert i konsekvensutredningen. Usynliggjøring av konsekvensene i disse boligområdene ved å inkludere disse et større delområde (Vingar) er enten et resultat av mangel på lokalkunnskap eller dirkede suspekt. Boligområdene i Øyresvika og på Riselandet blir mest berørt av traseforslagene, derfor burde disse vært vurdert som et eget delområde.
- Kulturmiljø
Øyre gård sin betydning for utviklingen av hele skolekretsen og den synlige historiske konteksten med bevarte husmannsplasser og den opprinnelige grendeskolen er ikke vektlagt. Den store tidsdybden som ligger i det bevarte kulturlandskapet med gårdens beliggenhet langs gamle veifar og Øyreselva som ressurs synes ikke å være vurdert. Vektleggingen vitner om manglende kunnskap og er i motstrid til det som blir påpekt i DIVE analysen.
- Naturmiljø
På bakgrunn av overstående punkter mener Natvig at konsekvensutredningen er mangelfull og at konsekvensene med kryss i Øyresvika og tunnelinnslag på Riselandet har en langt større negativ konsekvens for naturmangfold enn det som blir synliggjort. Konsekvensene for naturmangfold i Mjøsa og Øyresvika er ikke kartlagt og basert på antagelser.
- Naturressurser
Vurderingen av dyrka mark beslaget er kun beregnet ut fra arealbehovet for framføring av veien. Dette er mangelfullt da det ikke er gjort en landbruksfaglig vurdering av drivverdigheten til restarealene. Det synes klart mer negativt å dele opp dyrkamark i flere småstykker. Da områder til anleggsfasen ikke er lagt inn i beregningen synes det vanskelig å vurdere det endelige arealbeslaget. Et arealbeslag som innebærer nedleggelse av gårdsdriften til Øyre burde vært synliggjort i vektingen.
- Medvirkning
Planen oppfyller ikke prosesskrav i plan og bygningsloven, verken når det gjelder medvirkning som skal inkludere alle, eller endringer etter vedtatt planprogram som forutsetter ny høring hos berørte.
- Planmaterialet
Bestemmelsene er for generelle og avklarer i liten grad avbøtende tiltak. Plasseringen av den planlagte turveien langs strandsonen synes lite gjennomtenkt i plankartet. Slik den er tegnet enkelte steder langt ut i Mjøsa og over godt bevart strandlinje vil den medføre store inngrep i strandsonen. Den bør i hovedsak legges mest mulig parallelt med dagens vei, og man bør unngå ytterligere fylling i Mjøsa.

Konklusjon

Det beste alternativet på delstrekning II for både lokalmiljøet Øyresvika – Vingnes og for Lillehammer by er etter Natvigs vurdering lang tunnel med innslag sør for Øyresvika og nord for Tråseth, med bru over Lågen; alternativ II-C-2-B med visse justeringer.

Bakgrunnen for denne konklusjonen er hensyn til ikke prissatte verdier i området fra Øyresvika til Vingnes og det beste for byutviklingen i Lillehammer.

Et så omfattende landskapsinngrep som foreslått i de alternativene som har tunnelinnslag nord for Øyresvika på Riiselandet, vil ha svært negative konsekvenser for oppvekstmiljøet, friluftsliv og boområdet, i tillegg blir det et stort sår i landskapsrommet som vil oppleves fra hele Lillehammer og Mjøsa. Ved bruk av dagens vei som innkjøring vil opplevelsen av adkomsten til byen opprettholdes, og dette forutsetter at den prioriteres for miljøtiltak og utformes mer som en bygate.

Tursti langs Mjøsa mellom Vingnes og Øyresvika kan være et godt avbøtende tiltak, denne ble regulert ved byggingen av dagens E6 i 1977 og er delvis opparbeidet, men har aldri blitt driftet og er derfor utilgjengelig. De gjenstående 400 meterne i Brettengsvika ble ikke gjennomført pga. vanskelige grunnforhold da veien ble bygget. En slik turvei må bygges mest mulig skånsomt for å ivareta de resterende arealene med naturlig strandsone. Viktigst for boområdet er imidlertid trafikksikker gang og sykkelvei.

Kryssløsning sør for Øyresvika må kunne effektiviseres for å minimere dyrkamark beslag på Boleng, Natvig ser ikke behovet for $\frac{3}{4}$ dels kryss i dette området, $\frac{1}{2}$ kryss bør ivareta hensynet til besøkende i Lillehammer og en klar hovedatkomst til byen fra Storhove vil gi en tydeligere adkomst til byen og gi best utviklingsmuligheter for næringsområdene på Storhove og Sannom. Avkjøring til byen i Øyresvika vil ivareta tilgjengeligheten til Strandtorget og sentrum. Området ved Boleng er utenfor Lågendeltaet naturreservat og man bør i dette området vurdere om det kan være hensiktsmessig med ytterligere utfylling i Mjøsa for å skåne dyrkamark.

Natvigs anbefaling er alternativ II-C-2-B.

Statens vegvesens kommentar:

Vi registrerer at Natvig mener at det mangler ved flere av temarapportene og deres konklusjoner. Det er etter offentlig ettersyn gjort tilleggsvurderinger og utredninger på bl.a. landbruk, støy, høghspent i Hovemoen mm.

Vi har ikke fått reaksjoner fra myndigheter om mangelfull saksbehandling. SVV har etter godkjenning fra kommunen behandlet saken etter PBL §3-7 og lagt ut planen på høring uten forutgående behandling i kommunale organer. Kommunens administrasjon har vært tett involvert og politiske utvalg har vært orientert om arbeidet.

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

Egen atkomsttunnel til byen ble ikke anbefalt av SVV spesielt sett i sammenheng med kostnader.

51) Kjell Odd Engen

11. september 2017 (MIME 15/210681-133)

Sammendrag av merknad

Engen er bekymret for valg av kort tunnel på Fåberg, begrunnet i

- Støy
- Anleggsvirksomhet
- Atkomst til eiendommen

Det ønskes lang tunnel for å redusere disse ulempene.

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil ut fra kostnadsmessige hensyn og en vurdering av støypåvirkningen, fortsatt gå inn for alternativ III-A-3 (kort tunnel).

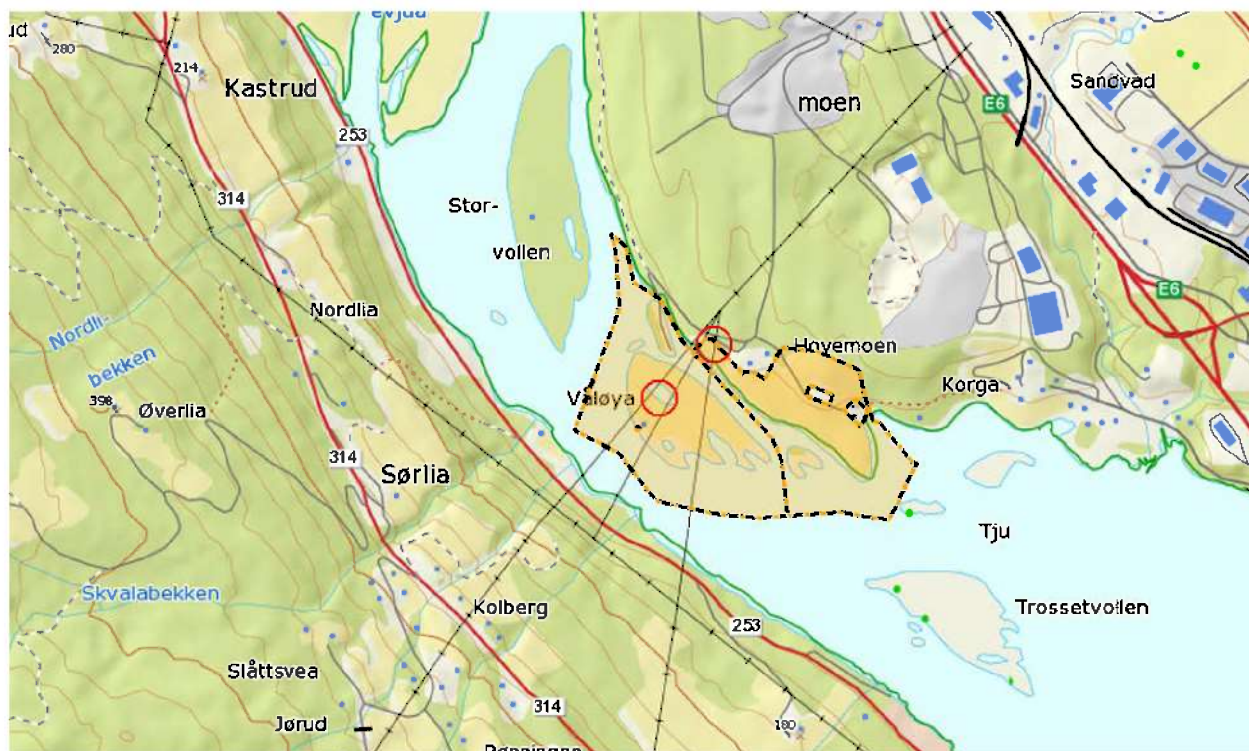
Anleggsvirksomhet må påregnes innenfor gjeldende regler for drift, atkomsten skal løses gjennom reguleringsplan.

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

52) Annie Haavemoen (Hovemoen gård)

13. september 2017 (MIME 15/210681-134)

Sammendrag av merknad



Del av Hovemoen gård

Det pekes på følgende konsekvenser:

- krysning av Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i et område med lite trafikk vil spesielt påvirke sårbare og rødlistede arter i negativ retning (jmf Temarapport naturmiljø 2017)
- en lengre bru som strekker seg skrått oppover elva beslaglegger et større areal, og gir dermed mer støy og påvirkning til omgivelsene
- beslag av fulldyrka mark har store negative konsekvenser for gårdsdrifta, området høstes og/eller benyttes som beite og er en viktig del av næringsgrunnlaget for gården
- Stalleanlegget på Haavemoen gård vil bli sterkt berørt av brukrysningen. Drifta må sannsynligvis opphøre i anleggsperioden av sikkerhetsmessige årsaker. Spesielt føll og unghester er sårbare for støy og anleggstrafikk.
- Dagens traséalternativ deler friluftsområdet i Hovemoen på en slik måte at en stor del av stinettverket ødelegges. Mange av stiene rundt Haavemoen gård er anlagt under 2. verdenskrig, av russiske krigsfanger som ble holdt fanget i Hovemoen leir. Stiene er kulturminner som bør bevares.
- Hovemoen benyttes som frilufts- og treningsområde for en rekke interessegrupper. Her kan nevnes LITRIM, Lillehammer Sykkelklubb, Lillehammer Orienteringsklubb, Norske redningshunder, politiets hundetjeneste m fl. Friluftsområdene vil forringes kraftig ved vestlig alternativ.
- Lågen fiskeelv etablerte fiskeplass i 2016, mellom Storvoilen og Våløya. Denne berøres direkte av vestlig trasé (ligger i traseen).

Merknaden konkluderer slik:

Østlig alternativ er å foretrekke, slik ikke-prissatte konsekvenser viser i utredningene. Vestlig alternativ med lang brukryssing over Lågen kan ikke aksepteres slik det er skissert. Alternativet vil ha svært stor konsekvenser for natur, dyreliv, næringsvirksomhet, friluftsområder og landbruksdrift i og rundt Lågendeltaet. Av hensyn til både naturmiljø, friluftsinteresser og landbruk må vestlig traséalternativ forkastes eller brukryssingen flyttes lengre nord og gjøres kortere,

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil opprettholde sitt standpunkt om vest-alternativet, se innledende kommentarer.

Det er gjort en utredning om forholdet bru/luftstrekk/kabling. Endelig avklaring på dette spørsmålet vil først bli gjort etter behandling etter Energiloven og Naturmangfoldloven.

Det vises til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

53) Bjørn Skinnerlien, Kastrudvegen 309, (Kolberg gård)

14. september 2017 (MIME 15/210681-137)

Sammendrag av merknad

Det vises til forventede støyplager på eiendommen Kolberg gård beliggende litt nord og vest for tunnelinnslag Nordre Traaseth.



Del av eiendommen 116/1: Kolberg

Det vises både til regulær trafikkstøy og påvirkning i anleggsperioden. Dessuten vises det til hogstmoden skog (med hogst ifølge skogbruksplan innen 2020) som skjerming.

Skinnerlien anser at det østlige alternativet vil være det beste vegvalget.

Statens vegvesens kommentar:

Støysonekartene viser at eiendommen ligger i sone med støypåvirkning 55–60 dB. Det skal i reguleringsplanen beregnes eiendomsvis støybelastning og gis anbefaling om støyreducerende tiltak. Se også generelle kommentarer og hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

54) Per Arne Ensby

14. september 2017 (MIME 15/210681–138)

Sammendrag av merknad

Per Arne Ensby ønsker at gnr. 1, bnr. 11 i Øyer kommune skal hensyntas i planleggingen av ny E6.

Det antydes bruk av området til vegservice, rasteplass, døgnhvile, informasjonsvirksomhet mm.

Statens vegvesens kommentar:

Planene om utnyttelse av eiendommen må tas opp med Øyer kommune som arealplanmyndighet, eventuelt fremmes som innspill til senere reguleringsplan for ny E6 på strekningen.

55) Wenke Bækkevold Moldal

14. september 2017 (MIME 15/210681-140)

Sammendrag av merknad

Merknaden viser til ødeleggelse av området Øyresvika-Vingnes og strandlinja med konsekvenser for Lågåsildfisket.

Det foreslås lavere fartsgrense enn 110 km/t og breddeutvidelser av dagens veg. Det ønskes lengre tunnel og stilles spørsmål ved kryssløsninger.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer samt hoveddokument til 2. gangs høring.

Fartsgrense 110 km/t på fremtidig E6 har vært en viktig premiss fra sentralt hold.

56) Geir Haugen, Vingromsvegen 223

14. september 2017 (MIME 15/210681-143)

Sammendrag av merknad

Merknaden er i prinsippet identisk med merknad nr. 45.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til kommentarene til merknad 45.

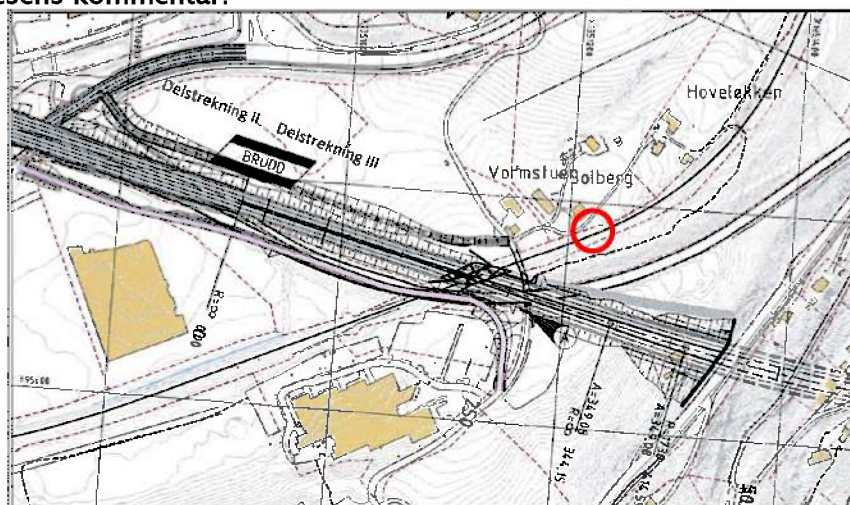
57) Knut Jørstad, Vormstuguvegen 61

12. september 2017 (MIME 15/210681-147)

Sammendrag av merknad

Ved fremføring av ny E6 brukes nåværende E6 på vestsiden av Dovrebanelen pga. nærliggende boliger og at atkomst til eiendommene beholdes som nå.

Statens vegvesens kommentar:



Situasjonen ved Knut Jørstads eiendom.

Planen viser ny E6-bru over Dovrebanen. Atkomsten er foreslått omlagt, men endelig situasjon skal bearbeides gjennom reguleringsplan.

58) Kari Bøhle

14. september 2017 (MIME 15/210681-146)

Sammendrag av merknad

Merknaden har tre hovedpunkt:

- Ønske om det østlige alternativet
- Bevaring av Lågendeltaet naturreservat
- Lang tunnel forbi Fåberg

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil fortsatt anbefale vest-alternativet. Det vises til generelle kommentarer samt hoveddokument til 2. gangs høring.

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg ut fra en samlet vurdering av spesielt støvsituasjonen og kostnadsbildet.

59) Ole H. Skyttermoen, Vingromsvegen 231

12. september 2017 (MIME 15/210681-148)

Sammendrag av merknad

Kort tunnel oppfattes som et provoserende forslag. Det vises til konsekvensene for det etablerte bomiljøet i Øyresvika, tap av strandlinje med tilhørende konsekvenser for lågåsildfisket.

Det ønskes en tunnel så langt sør for Øyresvika som mulig.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

60) Merethe og Geir Birger Ekerhaugen, Hølenvegen 57 og Linda og Jo Inge Bræin, Hølenvegen 67.

14. september 2017 (MIME 15/210681-149)

Sammendrag av merknad

Eiendommene ligger på høyde med Gausa og en fredning av Langøya må ikke utgjøre en begrensning av muligheten for å utføre flomsikring for bolighusene.

Det vises til tidligere hendelser med flomskader på eiendommene. Det bes om at det blir utredet andre arealer som erstatningsareal for Lågendeltaet naturreservat, alternativt ønskes

det at fredningsbestemmelser utformes slik at det blir anledning til å ta ut ved til eget bruk som det alltid har vært gjort.

Statens vegvesens kommentar:



Mulig erstatningsareal for inngrep i Lågendeltaet naturreservat.

Det vises til møter med grunneiere den 28.5.2015 og 2.5.2017. Området Romsdals- og Langøya er aktuelt som erstatningsareal for inngrep i Lågendeltaet naturreservat. Evt. flytting av flomforbygning mm. må avklares i kompenseringsplanen for området i senere fase. Mjøsen Skog SA er og har vært engasjert av Fylkesmannen i Oppland for å ivareta grunneieres rettigheter fra den 28.5.2015. Juridisk bistand tilbys ikke før ved erstatningsoppgjør i etterkant av et eventuelt vern. Vurdering av erstatningsområdet er gjort og skal gjøres i samarbeid med Fylkesmannen.

61) Tony Antonsen

15. september 2017 (MIME 15/210681-150)

Sammendrag av merknad

Mye gammel historie går tapt ved det nordlige tunnelinnslaget i Øyresvika, mer enn ved det sørlige alternativet.

Dersom atkomsten til byen legges i tunnel kan deler av den gamle E6 legges død og strandsonen tilbakeføres med gangvei mm.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til generelle kommentarer og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

62) Hans B. Jahren, Øverbygdsvegen 160 (Boleng gård)

14. september 2017 (MIME 15/210681-152)

Sammendrag av merknad

For strekningen Vingrom- Øyresvika er det veldig positivt at traseen legges på utsida av dagens lokalveg.

For strekningen Øyresvika–Storhove vil alternativ øst etter dagens trase ødelegge minst dyrka mark og er derfor klart å foretrekke.

Dersom det blir alternativ vest er det unødvendig med avkjøring fra nord i syd. Avkjøring fra nord med kryss langs hele jordvegen på Boleng beslaglegger mye dyrka mark.

Alternativ II c-2-b er derfor det desidert dårligste.

Avkjøring fra nord ved tunnelinnslag ved Øyresvika har en kostnad som ikke står i forhold til den samfunnsmessige nytte.

De ytterst få som ikke måtte få med seg kryss til Lillehammer fra nord ved Storhove kan kjøre til Vingrom.

Det vises for øvrig til

- Jordvernhensyn
- Vanningsanlegg med pumpehus som krever atkomst
- Fiskeplasser
- Matjord
- Bekker
- Gardsveg og atkomst til ulike areal på garden Boleng
- Støy
- Anleggsfase og riggområder

Statens vegvesens kommentar:

Det er vurdert både $\frac{3}{4}$ -kryss og $\frac{1}{2}$ -kryss, bl.a. med tanke på å redusere inngrep i dyrket mark.

Mange av de øvrige forhold som kommenteres vil det være naturlig å komme tilbake til ved senere reguleringsplanlegging. Det vises for øvrig til innledende kommentarer bl.a. når det gjelder støy og til hoveddokument med vedlegg til 2. gangs offentlig ettersyn.

63) Bjørn Bredesen, Vingromsvegen 213

15. september 2017 (MIME 15/210681–154)

Sammendrag av merknad

Bredesen konstaterer at boligen blir rammet av utbygging av ny E6 i Øyresvika. Det forventes erstatning som følge av inngrep og ulemper og at det blir tatt hensyn til støyskjerming og forurensning ved bygging av ny E6.

Statens vegvesens kommentar:

Erstatningsspørsmål og mer detaljerte støyberegninger vil bli håndtert i reguleringsplanarbeidet.

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

64) Geir Haugen mfl., Vingromsvegen 223

14. september 2017 (MIME 15/210681–156)

Sammendrag av merknad

Forslaget om lang tunnel med kryss sør for Øyresvika er det eneste riktige alternativet (IIC2B) da dette vil gi minst mulig negative konsekvenser for lokal samfunnet i Øyresvika.

Det vises også til at Øyresvika med strandlinje har stor verdi som rekreasjonsområde, fiske mm. Det foreslås å bruke dagens E6 som del av et godt lokalvegnett med tilrettelegging for myke trafikanter.

Verdiene i Øyresvika/Riiselandet er ikke tilstrekkelig vektlagt i konsekvensutredningen.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

65) Eli Bente Wolden og Knut H. Olsen

15. september 2017 (MIME 15/210681–162)

Sammendrag av merknad

Wolden/Olsen er bekymret for vest-alternativet bl.a. av hensyn til plante- og dyreliv samt friluftsinnteresser i vassdraget. Eiendommen 116/6 har vært skyssted for båttrafikk over Lågen i tillegg et aktivt lågåsilddefiske.

Det bes om at øst-alternativet velges.

Statens vegvesens kommentar:

Eiendommen (ubebygd) ligger i nærhet av brufestet i vest-alternativet og vil bli sterkt berørt (trolig ervervet) i dette alternativet.



Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

66) Torunn Riise Jackson, Hovslivegen 113, (Øyre gård)

14. september 2017 (MIME 15/210681-163)

Sammendrag av merknad

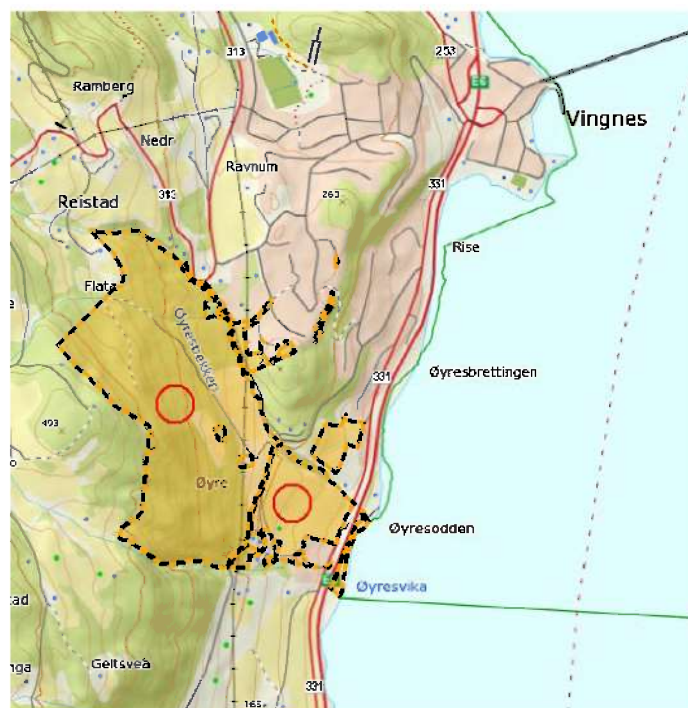
Riise Jackson mener at lang tunnel og med tunnelinnslag og kryss sør for Øyresvika er best for bydelen, av de foreslåtte alternativene er IIC2B best med noen justeringer. Det vil selvsagt også ha negative konsekvenser for Boleng med tunnelinnslag sør på jordet, men de er langt mindre enn om tunnelinnslaget blir på arealene til Øyre gård. Med tunnelinnslag lenger sør for Øyresvika vil det spares mest dyrka mark, man beholder lågåsildfisket, man beholder en hel grend og gjør den enda mer attraktiv både som bosted og friluftsareal, samt at utsikten fra Lillehammer by fremdeles vil være attraktiv.

Det argumenteres for øvrig i forhold til

- Konsekvenser for dyrka mark
- Kulturminner
- Vingnes som historisk sted
- Nærmiljø
- Øyresvika boligmiljø
- Landskapsinngrep
- Barn, unge og friluftsliv

Statens vegvesens kommentar:

Eiendommen Øyre gård blir sterkt berørt i vestalternativet med nordligste tunnelinnslag.



Del av Øyre gård

Flyttes tunnelinnslaget sørover, reduseres ulempene for gården.

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

67) Ragnhild, Kaare, Marie og Kristian Traaseth, Jørstadmovegen 304 (Traaseth gard)

14. september 2017 (MIME 15/210681-166)

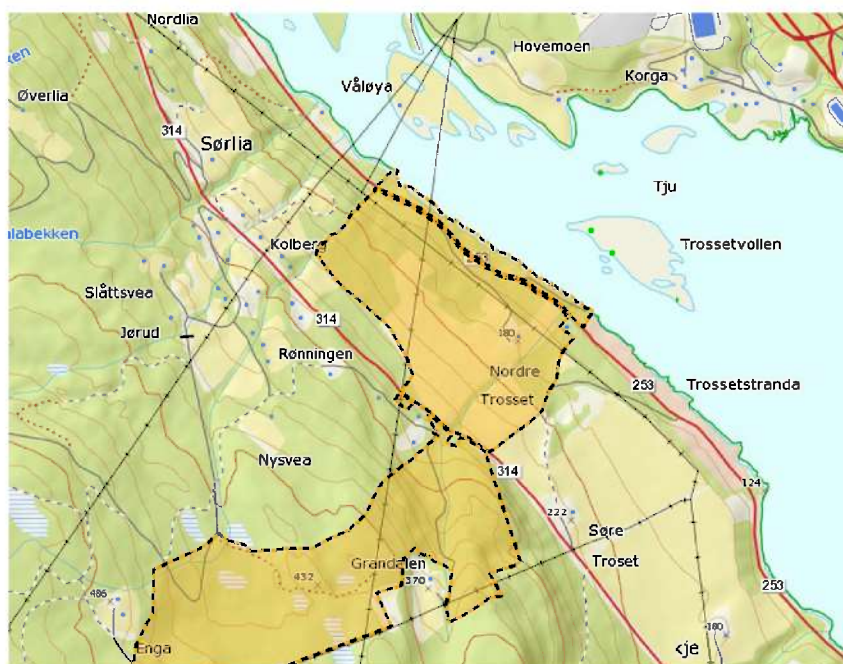
Sammendrag av merknad

Traaseth gard blir berørt i vestalternativet ved nordre tunnelutløp.

Merknaden påpeker mangler i planmaterialet bl.a. med tanke på vurderinger av samfunnsøkonomi, temarapport; næringsanalyse, vurderinger knyttet til verdien av Lågendeltaet naturreservat og oppstyking av næringsarealer i Hovemoen.

Det fremmes ønske om at påhugget flyttes lenger vest og ca. 150 meter lenger nord. Dette vil få positive virkninger for gårdsbruket mht. støy, forurensning og kulturlandskap.

Statens vegvesens kommentar:



Del av Nordre Traaseth

Planmaterialet er utarbeidet i samsvar med håndbok V712 for konsekvensanalyser. Det er gjort tilleggsvurderinger etter offentlig ettersyn bl.a. når det gjelder tunnelinnslag og kryssløsninger i sør og høgspentkryssing ved Hovemoen.

Det vises til at kommunedelplanen er en overordnet (ingen detaljplan) plan som skal legge grunnlaget for et valg av hovedtrasé. Senere reguleringsplan vil detaljert vise traséen med tilhørende inngrep, tunnelportaler mm.

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

68) Eystein Grimstad

15. september 2017 (MIME 15/210681–171)

Sammendrag av merknad

Grimstad har levert en omfattende merknad som omtaler geologiske problemstillinger knyttet til vegprosjektet. Sammendraget siteres her:

«Undertegnede er grunneier i det aktuelle området og utdannet ingeniørgeolog med 45 års allsidig erfaring fra planlegging og bygging av bl.a. veitunneler. Herav 14 år i Statens vegvesen.

Den utførte geologiske kartleggingen for tunnelene på ny E6 er svak, med få observasjonspunkter i oppstikkende fjellknauser langs veier. Mange markerte skrenter og stup i terrenget er ikke kartlagt. Leirskifer og oppsprukne partier i sandstein ligger som regel under løsmassedekke, og er sterkt underrepresentert i den geologiske rapporten. Bergmassekvaliteten gitt ved hjelp av Q-systemet (et internasjonalt klassifikasjonssystem for å estimere bergmassers stabilitet i tunneler) er gjennomgående feiltolket, med alt for optimistiske sikringsprognoser som følge. Dette gjelder særlig den korte tunnelen fra nordsiden av Øyresbekken til Vingnes, hvor det ikke er tatt høyde for sterkt oppsprukket bergmasse, eller leirskifer på samme måte som for alternativet med påhugg sør for Øyresvika, som også er for optimistisk med hensyn til bergmassekvalitet.

Observerte seismiske lavhastighetssoner som indikerer meget dårlige svakhetssoner ved påhugget i alternativ nord opp for Riselandet, er ikke omtalt i geologisk rapport. Derimot er moderate lavhastighetssoner som ligger et stykke unna påhugget sør for Øyresvika omtalt. Alternativt tunnelpåhugg øverst på et jorde nord for Øyresbekken medfører langt større tap av dyrket mark enn påhugg sør for Øyresvika. Alternativ med påhugg sør for Øyresvika går ca. 230 m over dyrket mark, mens alternativ nord går 380 m over dyrket mark.

Det samme påhugget i nord vil gi en 280 m lang og 15–25 m høy ustabil skjæring i morenejord, silt og sand. En utgraving til så stort dyp kan forårsake store jord- eller leirskred. Konsekvensen kan bli at bebyggelsen på nedsiden av veitraseen blir begravet og ført ut i Mjøsa, samtidig som E6 blir blokkert for svært lang tid. Denne skjæringen må sikres med en 15–25 m høy og skjemmende armert betongmur, som er forankret med jordankere til jordmassene i bakkant. Estimert pris for denne muren er 80 millioner kroner i beste fall, dersom det ikke er leire i skjæringen, i tillegg til mange millioner for bru over Øyresbekken og store kostnader for masseflytting. Dette gjør at prisforskjellen mellom påhugg nord og sør for Øyresbekken blir betydelig mindre enn de 250 millionene som oppgis fra SVV. Denne høye skjæringen, sammen med fylling på utsiden av den 30 m brede motorveitraseen vil prege landskapet i en bredde på 70–90 meter, og vil være meget skjemmende sett på avstand. Området nord for Øyresbekken kan i fremtiden egne seg godt for boligbygging, dersom det ikke raseres av E6, da det ligger sørvendt med fantastisk flott utsikt ut over Mjøsa, og brukes av mange turgåere langs Hovslivegen. En motorvei hevet høyt opp i dalsiden vil gi langt mer støy både for beboerne på Riselandet og omkring Øyre enn ved påhugg sør for Øyresvika. Den sterke stigningen på 4,27 % fra Øyresvika opp til det nordlige påhugget ligger på grensen til at en må ha krabbefelt.

Problemer med svakhetssoner, store løsmassedyp mer enn 40–45 meter på begge sider av Øyresbekken, høye, problematiske skjæringer i morene og observert dårlig

bergmassekvalitet i det nordligste alternativet, Alt. N for påhugg sør, som Statens vegvesen går inn for, er sterkt underkommunisert i den geologiske rapporten.

Ved av- og påkjøring i enfelts- og delvis tofeltstunnel fra hovedtunnelen til Vingnes, kan den gamle E6-brua brukes for innfart til Lillehammer fra sør. Da unngår en at ca. 5000 biler i døgnet kjører på lokalveien fra det planlagte meget kompliserte og kostbare motorveikrysset som raserer Øyresvika, gjennom bebyggelsen på Riselandet, inn til Lillehammer Dette gjelder for alle tunnelalternativene som er lansert i kommunedelplanen.»

Statens vegvesens kommentar:

Grimstad gjør andre vurderinger med hensyn på geologien i området og hvordan dette skal løses.

Det er gjort et grundig arbeid med vurdering av merknaden fra SVVs geologer. Dette går på etablering av tunnelinnslag, fjellkvalitet, jordnagling mm.

SVVs vurderinger er omfattende og preget av fagterminologi som det ikke føles naturlig å omtale nærmere her.

Kommentarer fra Grimstad og våre vurderinger vil bli formidlet som grunnlag til neste planfase. Geologien og teknisk løsninger knyttet til tunnelinnslag vil bli grundig vurdert i neste fase.

69) Cecilie Owren

15. september 2017 (MIME 15/210681-176)

Sammendrag av merknad

Owren støtter forslaget om å legge tunnel så langt sør som mulig slik at E6 ikke ødelegger Øyre gård og omkringliggende historisk grunn.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

70) Ellen Traaseth og Bjørnar Skogvang, Kastrudvegen 143

15. september 2017 (MIME 15/210681-177)

Sammendrag av merknad

Traaseth/Skogvang mener at det beste for miljø og natur (Lågendelta Verneområde), landskap og for Lillehammers framtidige vekst og utvikling, er at trase for ny fire-felts E6 legges til byens østside.

For å redusere støy- og miljøbelastningen mest mulig bør det etableres lokk over E6 fra Vingnes/Leirvika og forbi Mosodden.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

I tillegg peker SVV på de beregnede kostnader for øst- og vestalternativet med en beregnet kostnadsforskjell på 1,3 - 1,7 mrd. kroner i favør vestalternativet.

Alternativet på østsiden vil dessuten ikke tilfredsstillende departementets føringer om dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

71) Tore Karlsen

15. september 2017 (MIME 15/210681-178)

Sammendrag av merknad

Karlsen mener at tunnelinnslaget må plasseres så langt sør som mulig, altså sør for bebyggelsen i Øyresvika.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

72) Alicia og Erik Thanem

15. september 2017 (MIME 15/210681-179)

Sammendrag av merknad

Det ønskes en løsning med tunnel som kommer ut nord for Fåberg tettsted.

Det argumenteres bl. a. med støy, forurensning, antall husstander som blir berørt av kort tunnel, forholdet til vegatkomst til Besserudgrenda og høydebassenget.

Statens vegvesens kommentar:

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg med begrunnelse bl.a. i støyforhold og kostnader. Det vises også til innledende kommentarer.

73) Hilde Jorun Hoven

15. september 2017 (MIME 15/210681-181)

Sammendrag av merknad

Hilde Jorun Hoven har sendt en omfattende merknad. Vi velger å sitere konklusjonen her:

«Det er behov for å ta en time-out i denne E6- prosessen for å prøve å få den på rett kjøl om det er mulig; prøve å gjenopprette en lovlig prosess. Det er sterkt problematisk dersom vi lokalpolitikere skal votere over planforslaget den 14. desember 2017, ettersom beslutningen om at strekningen Øyresvika- Storhove skal gå på vestsida i lang tunell og som 40 meter høy bro over Lågendeltaet naturreservat ved Haavemoen gård med 110 km/t fartsgrense, allerede ble truffet av samferdselsministeren og Nye Veier AS i 2015.

1) Mitt utgangspunkt er at i en verden hvor folk sulter i hjel, behøver vi ikke bygge nye, dyre, ødeleggende, sannsynligvis overdimensjonerte, eksepsjonelt gode veger der det er gode nok veier fra før. Jeg skjønner at dette ikke har noe i en høringsuttalelse å gjøre, men jeg kan ikke spare meg for å mene at de 6-9 milliardene som skal syltes ned i overflødig vegbygging på Lillehammer, heller skulle ha vært brukt til å bygge tunneler direkte mellom Hamar og Gjøvik, over Nes, dersom hensikten er å "styrke og knytte sammen Mjøsregionen". Alternativt kunne man ha bygd en skikkelig veg fra Lillehammer til Rena i Østerdalen for å gjøre reiseavstandene i den nye, felles fylkeskommunen Hedmark og Oppland, kortere. Det hadde gitt mening.

2) Østsidealternativet er det som klart er å foretrekke blant de to. Men med to felt, ikke fire. Lang tunnel forbi Fåberg. Tofeltsløsning forbi Riselandet og Vingnes med kulvert, hvor en forbikjøringsstrekning ved kirka, løser opp endel unødvendig køkjøring. To felt sparer oss for mye armod og ødeleggelser. Alternative veger ved bygging av østsida:

E6 sørover: om Brøttum

Forbi byen: Oppgradering av vegen på vestsida fra Vingnes over Jørstadmoen til Storhove.

Til Strandtorget nordfra: Bruk Fåberggata: + åpne storgata for tovegstrafikk igjen.

Bygg Søre Ål- arm, altså direkteforbindelse fra Strandtorget til Hage før bygging av E6 begynner. Denne vegen må koples i forbindelse med Vingnesbrua og vil gi grei adkomst fra Brøttum (Moelv) til byen og til Strandtorget selv om Lillehammer bro eller Mosodden er stengt.

Vingnesbrua må gjenåpnes og oppgraderes, visstnok for 40 mill, for å tåle mye trafikk. Dette blir som ei pølse i slaktetida i denne sammenhengen. Bedre å bruke penger på å gjøre oppgraderinger og nye løsninger som vi kan ha glede av etter E6- utbygginga, framfor å bygge kostbare omkjøringsveger som skal fjernes når vegen blir ferdig.

3) Vestsidealalternativet må vrakes! Det avskjærer den eneste byen som i dag ligger synlig og tett på E6 på hele strekningen mellom Trondheim og Oslo. Vi vil ikke lenger blir et stoppested for turister og veifarende, når sentrum, Strandtorget, McDonalds, circleK og Maihaugen blir liggende mange km fra avkjøringene. Å i praksis få kuttet den blodåra som E6 faktisk er for Lillehammer, vil bli dramatisk for byen. Ødelegger Lågendeltaet. Ødelegger Haavemoen gård. Ødelegger tur- og næringsområder på Hovemoen. Ødelegger Øyresvika. Vil sikt på medføre nedbygging av matjord på Storhove, når det blir behov for relokering av bedrifter mot E6.»

I tillegg til konklusjonen inneholder merknaden betraktninger om

- Forholdet mellom Samferdselsministeren/SVV og Lillehammer kommune
- Konsekvenser av vestsidetraséen
- Nye Veier AS
- Hastighet 80 km/t på østsida og 110 km/t på vestsida
- Nye Veier AS i planprosessen
- Feil rekkefølge til feil tid
- Samfunnet holdes for narr
- Tillit

Statens vegvesens kommentar:

SVV konstaterer at Hoven mener at vestsidealalternativet må vrakes. Mange av de forhold som nevnes i konklusjonen ligger imidlertid utenfor den bestilling og det mandat SVV har fått for sitt oppdrag med kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby.

Til de politiske betraktninger som fremføres har SVV som faginstans ingen spesielle kommentarer.

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

74) Veronica Bratli og Bjørnar Romundstad Kristensen, Gudbrandsdalsvegen 777

15. september 2017 (MIME 15/210681–182)

Sammendrag av merknad

Det stilles en del spørsmål (til Lillehammer kommune) om kostnaden ved lang tunnel på Fåberg og det pekes på negative miljøvirkninger for nordre del av Fåberg.

- Hvorfor har Lillehammer kommune behov for å argumentere og gjøre et poeng av at veistrekningen med lang tunnel forbi Fåberg er uønsket, fordi det er for dyrt?
- Hvordan skal tunnelanlegget ved Fåberg drives, plassbehov, forholdet til Pilegrimsleden, massedeponi, massetransport mm.
- Arealinngrep, innløsning av boliger, støybelastning, viltkonflikter

Merknaden konkluderer med en anbefaling av lang tunnel på Fåberg som i alternativet III–B.

Statens vegvesens kommentar:

Arbeidet er nå inne i en prosess som skal føre fram til endelig avgjørelse i saken. Denne avgjørelsen om hovedkorridor for ny E6 skal fattes av Lillehammer kommunestyre etter nytt offentlig ettersyn.

Senere reguleringsplanlegging (i regi av Nye Veier AS) vil gi svar på mange av de detaljspørsmål som reises i merknaden.

SVV vil fortsatt anbefale kort tunnel ved Fåberg ut fra en vurdering av støy og kostnader. Se innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

75) Stein Ole Haugen

15. september 2017 (MIME 15/210681–185)

Sammendrag av merknad

Merknaden er likelydende med merknad 45.

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til kommentar til merknad 45.

76) til og med 96): Likelydende merknad

Det er avgitt likelydende merknad fra 80 personer/familier (merknadene 76 – 96).

Merknad 96 representerer 60 personer/familier.

Noen av merknadene er gitt tillegg, men hovedbudskapet er at Øyresvika må bevares og at tunnelen må forlenges sørover.

Den likelydende merknaden har følgende ordlyd:

Lillehammer 14. september 2017

Statens Vegvesen

E6 Vingrom Ensby – Høringsuttalelse

Det vises til forslag til kommunedelplan for 4 felt E6 Vingrom- Ensby med høringsfrist 15. september 2017.

Jeg mener at lang tunnel og med tunnelinnslag og kryss sør for Øyresvika er best for bydelen, av de foreslåtte alternativene er IIC2B best med noen justeringer.

Alternativene med avkjøring i tunnel vil innebære et stort arealbeslag og begrense bydelens utviklingsmuligheter. Det må tas lokale hensyn og hensyn til byens identitet og utvikling.

Ta hensyn til:

- **Naturmangfoldet**
- **Friluftsliv og fiske**
- **Kulturlandskapet**
- **Øyre gård**
- **Øyresvika boligområde**
- **Riiselandet boligområder**
- **Vingnes/ Fløterodden**
- **Lågendeltaet Naturreservat i Øyresvika og i Leirvika**
- **Framtidig byutvikling og byens identitet**
- **Viktige turområder og friluftsområder for barn og voksne i Vingar**

Dette gjelder viktige valg for framtida for våre barn og unge og for byen vår.

- **Bruk dagens E6 som del av et godt lokalveinett med tilrettelegging for myke trafikanter**
- **Spar strandområdene langs Mjøsa og Lågen i de bynære områdene**
- **Bevar og gi de bynære områdene mellom Øyresvika og Vingnes utviklingsmuligheter**
- **Ivareta kulturlandskapet og friluftsområdene i Øyresvika og på Fløterodden; områder som blir mye brukt til friluftsliv av både barn og voksne**
- **Bevar de viktigste strandområdene for fiske i Mjøsa i Øyresvika**

Det er etter vår vurdering vesentlige forskjeller mellom tunnelinnslag og kryss sør og nord for Øyresvika. Verdiene i områdene Øyresvika og Riiselandet samt nordre del av Vingnes er ikke tilstrekkelig vektlagt i konsekvensutredningen. Et 700 meter langt inngrep i landskapet mellom Øyresvika og Riiselandet får store negative konsekvenser.

Ta bærekraftige valg. Bevar områdene Øyresvika- Vingnes og byens identitet!

Med hilsen

Avsenderne er:

76	Silje Sperstad			117	Henrik Stier
77	Hans Adolfson			118	Tor Harby Jensbakken / Marte Harby Jensbakken
78	Kristin Borud			119	Bjørn Karusbakken / Unni Holmedal Karusbakken
79	Kari Bø			120	Jørn Karlsen
80	Jan Stensland Holte			121	Odd Olsen
81	Tor Henning Evensen			122	Godtfred Krokengen
82	Marte Boro			123	Janne Kulsrud
83	Unni og Noralv Veggeland			124	Bunhan Susan Murat
84	Kåre Hosar			125	Knut Fr. Liebmann
85	Erna Rundsveen			126	Gunn Gryttingslien Ottesen
86	Stian G. Hauklien			127	Knut Erik B. Jenssen
87	Marit Hosar / Peter Vonlanthen			128	Bjørn Elisabeth Jenssen
88	Gustav Natvig			129	Amund Jose Eriksson
89	Tiril-Eini Laakso-Antonsen			130	Grethe Eriksson
90	Odd M. Haugen			131	John Anders Eriksson
91	Inger Helen Hosar			132	Emil E. Herstad
92	Jorund Dahlum			133	Kristin Eriksson
93	Lena Granbakken Hauklien			134	Alf Are Skjelstad
94	Erland Hauklien			135	Kenneth Moen
95	Tyine-Nikoline Laakso-Antonsen			136	Berget
96	Bjørn G. Bredesen			137	Maryam Jamali
97	Svein A. Kristensen			138	Reidun Bækkelund
98	Mai Stine Lysbakken			139	Arnfinn Sviggum
99	Bjørn Inger Bjørke / Ole H. Skyttermoen			140	Karoline Torset
100	Ellen Finsberg			141	Gunn S. Laakso Antonsen
101	Line Langsveen			142	Kaia-Irrina Laakso- Antonsen
102	Tor Åge Ringen			143	Tony Lien Antonsen
103	Astrid Gaasand			144	Siw Anita Brendløkken
104	Ester Knutsen			145	Quang Hanh Nguyem
105	Gunvor Lindskog			146	Andre Berg
106	Torunn Midtlien / Stein Lund			147	Mari Kleiven Berg
107	Anne Lise Storm Henriksen			148	Virginia D. Backstrøm / Dag H. Backstrøm
108	Dag Storm Henriksen			149	Win Ne
109	Peter Smith			150	Edel Wold
110	Tore William Larsen			151	Lisa Alexandra Wold
111	Dag Erik Fjellengen			152	Carl-Henrik Wold m/familie
112	Frank Engvoll / Unni Berg			153	Elin Wold
113	Margit Berg			154	Robert Mogstad
114	Erling P. Solvang			155	Elisabeth Jenssen
115	Woinshet Wolde Kolden				
116	Emil Steinsvoll / Marit K. Slåstuen				

Statens vegvesens kommentar:

Det vises til innledende kommentarer og hoveddokumentet til 2. gangs høring.

97) Fåberg og Lillehammer Historielag

20. september 2017 (MIME 15/210681-193)

Sammendrag av merknad

Fåberg og Lillehammer Historielag viser til de utgravninger og funn som er gjort på stranda nord for Vingrøm kirke.

Det bes om at funnstedet blir tatt tilbørlig hensyn til i det videre planarbeidet. Spesielt bes det om at E6-planen ikke ødelegger funnstedet for all framtid.

Statens vegvesens kommentar:

Funnstedet er forsøkt hensynstatt i kommunedelplanen ved at all vegutvidelse på strekningen foregår østover mot Mjøsa. Endelig inngrep vil bli avklart gjennom reguleringsplanarbeidet.

Fylkeskommunen har et overordnet ansvar for å følge opp dette i reguleringsplanarbeidet.

98) Pilegrimsleden

10. november 2017 (MIME 15/210681-199)

Sammendrag av merknad

Merknaden er registrert mottatt 9.11.2017

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand ber om at leden ivaretas i forbindelse med arbeidet for E6 Vingrom – Ensby.

Når det gjelder trasévalg ser Pilegrimssenter Dale-Gudbrand at en trasé på vestsiden er mest hensiktsmessig.

Statens vegvesens kommentar:

Dette er tema som vil være naturlig å se nærmere på ved senere reguleringsplanlegging.

99) Jan Erik Haslum

10. desember 2017 (MIME 15/210681-203)

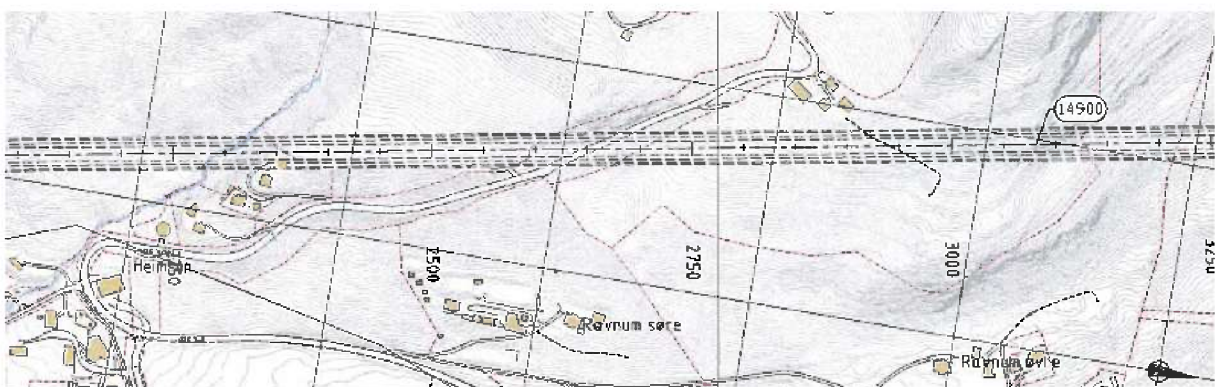
Sammendrag av merknad

Merknaden er datert 10.12.2017.

Haslum gjør oppmerksom på at eiendommen 35/1: Øvre Ravnum omfattes av en reguleringsplan med i alt 33 boligtomter. Det uttrykkes bekymring for setningsskader ved tunneldriving.

Statens vegvesens kommentar:

Tunneltraséen ligger med avstand fra Øvre Ravnum og med betydelig fjelloverdekning. Skader som måtte oppstå som følge av tunneldriving vil være gjenstand for erstatning.



oooOooo