LILLEHAMMER
KOMMUNE

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby

Merknader/høringsuttalelser ved andre gangs offentlig ettersyn februar – april 2018

24.04.18

Kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby

Merknader fra andre gangs høring/offentlig ettersyn

Offentlige myndigheter

01 Fylkesmannen (innsigelse)
02 Statens vegvesen (innsigelse)
03 NVE (innsigelse)
04 Oppland fylkeskommune (innsigelse)
05 Statnett
06 Banenor
07 Forsvarsbygg
08 Hamar biskop og bispedømmeråd
09 Nye veier

Lag og foreninger e.l.

10 Vel og sameier mellom Øyresvika og Sannom
11 Fåberg grendeutvalg
12 Brunlaug vel
13 Visit Lillehammer
14 Lillehammer sentrum drift
15 Lillehammer landbruk
16 Fåberg bondelag
17 Naturvernforbundet
18 Forum for natur og friluftsliv i Oppland
19 Norsk ornitologisk forening
20 Lillehammer sportsfiskeforening m.fl.
21 Vegforum Innlandet
22 NAF Lillehammer

Private merknader

23 Fam Traaseth (Traaseth gård)
24 Sør Hove gård og Veidekke
25 Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken (Haavemoen gård)
26 Bjørn Skinnerlien
27 Bræin og Ekerhaugen
28 Solveig Heim
29 Anne Mari Råbøl
30 Elisabeth Dalbak
31 Hilde Hoven
32 Henrik Natvig
33 Marianne Natvig
34 Eystein Grimstad
35 Kjell Bratbergsengen
36 Egil Inge Nilsen
37 Urda og Hans Jahren (Boleng gård)
38 Svein Løvseth
39 Lena Haukelien
40 Erland Haukelien
41 Stian Haukelien

42 Alicia og Erik Thanem
43 Veronica Bratli og Bjørnar Kristensen
44 Kristian Dahl
45 Ester Simensen
46 Torunn Haugaløkken
47 Jon Erik Dahl
48 Arild Sletten
49 Ivar Gundersen
50 Møyfrid Brenn
51 Torgrim Dahl
52 Unni Aaaboen
53 Åse og Kjell Engen
54 Espen Larsen
55 Kari Brevik
56 Kari Tvedt
57 Karoline Brevik
58 Mette Larsen
59 Pascal Mande
60 Britt og Helge Grønlien
61 familien Nygren/Gjelseth
62 Henning Sveum
63 Magne Furulund
64 Rakel Berg
65 Siren Hjertenes og Tore Jacobsen
66 Harald Sveum
67 Ingerid Dahl
68 Nina Opstad og Jon Museth

Fylkesmannen i Oppland

Lillehammer kommune
Statens vegvesen region øst

Deres referanse
Vår referanse 2014/3662-62 421.3 OMD
Saksbehandler Olav Malmedal, tlf. 61 26 61 41

Dato 06.04.2018

Lillehammer kommune og Øyer kommune– kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby – 2. gangs høring

Etter første høring er det kommet mange innspill til planforslaget, og de statlige myndighetene har samordnet sine innsigelser til planforslaget. Noen av innsigelsene fra Fylkesmannen er imøtekommet gjennom endringer i planmaterialet før andre høring. Dette gjelder innsigelser av hensyn til samfunnssikkerhet, forurenset grunn og innsigelser knyttet til alternativ II-C-2-C.

Delstrekning I
Fylkesmannen har ingen nye vesentlige merknader, men registrerer at en del av høringsinnspillene er skeptiske til videre utfylling i Mjøsa. Fylkesmannen stiller også spørsmålstegn ved om turveien vil være attraktiv for bruk da den blir svært støyutsatt.

Delstrekning II
Her kan Fylkesmannen ikke ta endelig stilling til at gang- og sykkelvegen langs Lillehammer bru nå er tatt ut, jf. innsigelse nedenfor. Prioritert rekkefølge av alternativer Fylkesmannen kan akseptere er ellers:

1. **II-C-2-E: Dette er det klart beste alternativet for de ikke prissatte verdiene. Fylkesmannen mener alternativet gir den beste totalløsningen for ny E6 både når man sammenligner øst- og vestsiden.**
2. **II-C-2-D: Dette alternativet har Fylkesmannen innsigelse til, men kan akseptere det med følgende avbøtende tiltak:**
    a. **Det benyttes tilsvarende kryss som for II-C-2-B halvkryss.**
    b. **Det jobbes videre med krysset i reguleringsplanen for å minimere tapet av dyrket mark.**
    c. **Unngå fylling i reservatet ved Øyresvika.**
3. **II-C-2-C: Dette alternativet er det som det etter samordning av statlige innsigelser ikke forelå innsigelse til etter første høring.**

De øvrige alternativene på vestsiden har Fylkesmannen innsigelse til (se vår uttalelse ved første høring). Fylkesmannen mener et av østsidealternativene II-A-2-C da vil være en trase som bedre ivaretar de hensyn Fylkesmannen skal sikre.

Delstrekning III
Fylkesmannen ingen nye merknader utover det som er gitt ved første høring.

Besøksadresse: Gudbrandsdalsvegen 186, 2619 Lillehammer **Postadresse:** Postboks 987, 2604 Lillehammer
Telefon: 61 26 60 00 **Telefaks:** 61 26 61 67 **E-post:** fmoppost@fylkesmannen.no **Org.nr:** 970 350 934
www.fylkesmannen.no/oppland

Vi viser til brev fra Lillehammer kommune av 23. februar 2018 og brev fra Statens vegvesen av 26. februar 2018 hvor kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby i Lillehammer kommune og Øyer kommune er sendt på andre gangs høring. For Lillehammers del er høringsfristen 13. april 2018 mens for den delen av planen som ligger i Øyer er høringsfristen 14. april 2018. Vi viser også til vår uttalelse ved første gangs høring.

Ut i fra nasjonale føringer for arealplanleggingen anbefalte Fylkesmannen ved første høring å arbeide videre med vestsidealternativet II-C-2-D. Statens vegvesen har nå utredet et tilleggsalternativ på oppfordring fra blant andre Fylkesmannen. Dette alternativet kalles II-C-2-E. Etter første høring er det kommet inn mange høringsinnspill til valg av ny E6 trase. Det er i tillegg gjort noen tilleggsutredninger i forbindelse med den statlige samordningen av innsigelser. På bakgrunn av dette utdyper Fylkesmannen nedenfor vår uttalelse fra første høring.

Kommunens forutsetninger

Kommunen har satt en rekke forutsetninger for å gå videre med E6 trase på vestsiden. Fylkesmannen har følgende kommentar til forutsetningene:

a) Sykkelveg Vingnes-Hovemoen

Tidligere i planprosessen ble det pekt på behovet for en sammenhengende sykkelrute på nivå med dagens E6 fra Vingnes og nordover. Dette tiltaket ble lagt inn i planen før første høring i form av en ny gang- og sykkelveg mellom Vingnes og Stohove. Det ble foreslått å henge på en utvendig lett konstruksjon på Lillehammer bru, som sammen med en del av eksisterende brubane skulle avsettes til syklende og gående trafikk.

Det er i etterkant blitt stilt spørsmål ved behovet for foreslått gjennomgående sykkelrute fra Vingnes til Storhove. Denne inngår ikke i plan for overordnede sykkelruter gjennom byen. I dag er Vingnesbrua stengt for biltrafikk og forbeholdt myke trafikanter, og flere mener at dette tilbudet dekker behovet. Videre påpekes at det vil være en betydelig kostnad knyttet til utvidelse av Lillehammer bru, og det stilles spørsmål om nytten vil stå i forhold til investeringen.

Med bakgrunn i innspill og en vurdering av kostnad i forhold til nytten, anbefales det nå at den tidligere viste løsningen med «påhengt» sykkelrute over Lillehammer bru ikke prioriteres videre. I stedet anbefales det å satse på en bedre forbindelse mellom østenden av Vingnesbrua og ned på Strandpromenaden. Det er foreløpig ikke grunnlag for å si noe nærmere om konsekvensene av et slikt tiltak, men det kan få betydning både i forhold til landskapsinngrep/estetikk, inngrep mot naboeiendommer og strandsone.

Fylkesmannen i Oppland er opptatt av at det gjennom planlegging legges gode rammer for en sunnere livsstil med økt aktivitet for befolkningen. Betingelser for fysisk aktivitet kan bedres gjennom tilrettelegging av arealer. Slik tilrettelegging handler om å øke tilgjengeligheten for gående og syklende. Ved å sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet vil det kunne muliggjøre at en større del av befolkningen sykler og går mer i dagliglivet, samt begrenser bilbruken. Overgang fra bilbruk til sykkel og gange er viktig i helsesammenheng. At flere går eller sykler vil også bidra til forbedret luftkvalitet, mindre støy og mindre utslipp av CO_2.

Utredinger både fra Lillehammer 2044 og byromsanalysen som bygger på *Nasjonale forventninger, NTP 2018-2029 og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* peker på behovet for å øke andelen av miljøvennlig transport som kollektiv, gange- og sykkel. For å lykkes med dette må det legges til grunn et langsiktig perspektiv.

Vi mener at å sikre effektive gang- og sykkelforbindelser er viktig i dette E6 prosjektet, og viser i denne sammenhengen til målsettingen for planarbeidet:

«Ved utbygging av E6 skal det også legges vekt på å bidra til forbedret gang- og sykkelvegforbindelser». Vi anbefaler derfor sterkt at den tidligere viste løsningen med påhengt sykkelrute over Lillehammer bru prioriteres videre, og at tiltaket inngår som en del av E6-prosjektet.

Løsningen lå inne ved alle trasealternativene på vestsiden ved første gangs høring, inkludert alternativ II-C-2-C som det etter statlig samordning ikke var knyttet innsigelser til. Dersom alternativet skal endres, må det konsekvensutredes og begrunnes. Dette er ikke gjort. Fylkesmannen kan dermed ikke ta endelig stilling til at gang- sykkelvegen langs Lillehammer bru er tatt ut, og fremmer derfor **innsigelse** til dette.

Grunnlaget for innsigelsen er *Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging* og *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.*

b) Turveg langs Mjøsa mellom Vingrom og Vingnes
Fylkesmannen anbefalte i uttalelse til planprogrammet at det ble etablert tursti langs E6 fra Vingrom til Vingnes, men er nå usikker på om dette er en god løsning. Vi sa ved første høring at konsekvensene av å anlegge turvei på fylling i Mjøsa på denne strekningen burde utredes nærmere. Fylkesmannen kan ikke se at det et er gjort noen nærmere vurdering av konsekvensene av å fylle ut på strekningen f.eks. for fisk. Etter første høring er det også mange innspill som uttrykker bekymring for konsekvensene av utfylling på strekningen. Vil en turvei langs en firefelts motorvei med mye støy være attraktiv? Fylkesmannen mener nå at en heller bør prioritere å ombygge eksisterende E6 fra Øyresvika til Vingnes til turvei.

c) Støyskjerming mot bebyggelse på Riselandet, Vingnes, Busmoen.
Vegvesenet har kommentert dette i tilleggsutredningen til andre høring før kommunen gjorde sitt vedtak. Det er vanskelig å støyskjerme områdene på grunn av at bebyggelsen ligger høyere enn veien. Fylkesmannen anbefaler heller adkomsttunnel til byen og ombygging av eksisterende E6 til turvei/miljøgate.

d) Støyskjerming mot friluftsområder (Vingnesvika og Mosodden)
Se kommentar til punkt c og Fylkesmannens uttalelse til første høring.

f) Ombygging av kryss Mesna
Fylkesmannen støtter dette. Se vår uttalelse til første høring. Etter første høring er planområdet for kommunedelplanen utvide til å omfatte Mesnakrysset for også vestsidealternativene. Fylkesmannen støtter dette, men mener at kryssløsningen må bearbeides videre for å redusere arealbeslaget i strandsonen.

Det som i dag utgjør krysset ligger fortsatt som veiformål, og ny rundkjøring beslaglegger nytt areal nært vassdraget. Fylkesmannen mener området langs vassdraget må avsettes til grønnstruktur og at rundkjøring/kryss må bearbeides videre for å ivareta hensyn til grønnstruktur langs vassdraget. Dette kan følges opp i reguleringsplanfasen.

g) Ny adkomst til sentrum under bakken
Punktet er ikke beskrevet i planbeskrivelse og heller ikke konsekvensutredet. Slik Fylkesmannen ser det kan dette bidra til å øke kapasiteten inn til sentrum og dermed øke personbiltrafikken. Det må derfor gjennomføres en nærmere beskrivelse av tiltaket med tilhørende konsekvensutredning. Fylkesmannen har **innsigelse** til en slik løsning uten at konsekvensene er nærmere beskrevet og vurdert. Grunnlaget for innsigelsen er *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging* og Lillehammer 2044.

h) Ombygging av kryss Sannom
Det er gjort noen beskrivelser av et slikt kryss i tilleggsutredningen. Fylkesmannen kan imidlertid ikke se at det for denne løsningen heller er gjennomført konsekvensutredning. Dette må blant annet

vurderes konsekvenser for trafikk inn mot sentrum og hvordan det påvirker reisemiddelfordelingen mellom bil og miljøvennlige transportformer. Fylkesmannen har **innsigelse** til forslaget. Grunnlaget for innsigelsen er *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging* og Lillehammer 2044.

i) Ny/forbedret atkomst til Hovemoen via ny rundkjøring
Fylkesmannen mener konsekvensene av et slikt tiltak må vurderes nærmere.

j) Ombygging av gamle E6 til lokalveg
Se fylkesmannens kommentar til første høring. Fylkesmannen støtter endringer gjort i plankart og bestemmelser fra første til andre høring, for etterbruk av eksisterende E6 fra Vingnes til Storhove.

k) I reguleringsplan skal det utredes mulighet for å bygge ny bru i tre.
Fylkesmannen støtter dette og mener det også bør settes føringer om å bygge ny bru over Mesnaelva i tre.

Beskrivelse av tiltakene og konsekvensutredning

Flere av punktene kommunen har vedtatt skal innarbeides i planbestemmelsene. Dette mener Fylkesmannen er mangelfullt beskrevet i planbeskrivelsen. Dette kan være saksbehandlingsfeil. I tillegg er det ved andre høring lagt ved tilleggsutredninger. Disse burde vært samlet i en helhetlig planbeskrivelse for bedre oversikt over planmaterialet.

Delstrekning I

For delstrekning en er det bare gitt ett alternativ. Dette er i hovedsak en utvidelse av dagens E6 mot Mjøsa. Dette er gunstig for å spare dyrka mark, men uheldig av hensyn til strandsonen og vassdraget. Fylkesmannen forventer derfor at det i større grad legges vekt på å kompensere og ta hensyn til strandsonen på delstrekning II.

Delstrekning II

Hvorfor en adkomsttunnel til byen?
Vann er en av de største kvaliteten man kan ha i en by. Dette er en av grunnene til at Fylkesmannen anbefalte å legge E6 på vestsiden. E6 ligger i dag som en barriere mellom byen/bebyggelsen fra Øyresvika til Sannom og er en av flere utfordringer for å utnytte potensialet langs Mjøsa – Mesnaelva – Lågendeltaet.

I byromsanalysen som SOLA arkitekter har utarbeidet for Lillehammer kommune anbefales Lillehammer i større grad å utnytte Mjøsa og Mesnaelva: «Kvalitetene og mulighetene som vannet i byen gir, med Mjøsa og de mange elvekorridorene er dårlig utnyttet …». Dette er en anbefaling som Fylkesmannen støtter og som er i tråd med nasjonale føringer for arealplanlegging i tilknytning til vann og vassdrag.

Videre sier analysen at «Vingnesvika er et flott område med badeplass, stupetårn og skøytebane på Mjøsisen om vinteren. Rundt resten av Vingnes er det lite tilrettelagt for bruk og ferdsel med unntak av småbåthavna. Her det mye uutnyttet potensiale».

Byromsanalysen viser godt hvilken utfordring det er at E6 går gjennom Vingnes og videre nordover. *«...En omlegging og nedgradering av E6 vil gi nye muligheter for bydelen - E6 er i dag en av de største hindringene for Vingnes. Den legger fysisk beslag på store arealer i tillegg til å være støyende for enda større områder. En omlegging av E6 og nedgradering av dagens trasé til bygate vil kunne gi store utviklingsmuligheter, og på sikt øke kundegrunnlaget for handel og service*…» I tillegg viser også konsekvensutredningen at det er store positive effekter for nærmiljø og byutvikling at adkomst til Lillehammer legges i tunnel fra Øyresvika til Vingnes.

Fylkesmannen oppfordrer Lillehammer kommune til å arbeide for å utløse potensialet som ligger i å legge E6 og adkomstvei utenom Vingnes. Notatet om konsekvenser for lokal og regional utvikling sier at det vil ta 20 – 30 år før trafikken er like stor som den er i dag dersom eksisterende E6 fra Øyresvika til Vingnes benyttes som adkomst til byen. Fylkesmannen minner om at det trolig går minimum 10 år før veien bygges og da kan det være så lite som 10 år fra åpning av ny E6 til adkomstveien igjen har like stor trafikk som i dag. I tillegg er det usikkerhet rundt slike tall og det er ikke utenkelig at det går enda kortere tid før adkomstveien har samme trafikkmengde og miljøulemper som i dag. Da er det igjen behov for avbøtende tiltak på strekningen. En eventuell ombygging til f. eks miljøgate kan være vanskelig å oppnå når trafikktallene er såpass store.

Slik Fylkesmannen forstår notat om konsekvenser for lokal og regional utvikling, er notatet i konflikt med det som beskrives i tilleggsdokument til andre høring om tiltak på avlastet vegnett. Her sies det at trafikken nærmest blir halvert. Det er uheldig at det er motstridende opplysninger i dokumenter på høring, og Fylkesmannen ber kommunen og Statens vegvesen om å avklare hva fakta i saken er vedrørende trafikkprognoser på avlastet vegnett.

Ulike miljøhensyn avveies mot hverandre
En av hovedgrunnene til at Fylkesmannen ved første høring anbefalte en vestlig trase var at det ga mulighet for å se hele strekningen samlet og avveie ulike miljøkvaliteter mot hverandre.

Konsekvensutredningen viser at det for Lågendeltaet naturreservat er svært uheldig med et vestlig alternativ, mens et østlig alternativ vil gi mindre skadelig påvirkning på reservatet. Fylkesmannen mente imidlertid det lå en gevinst for andre viktige miljøverdier ved å legge veien på vestsiden. Dette er også vist gjennom konsekvensutredningen.

Adkomsttunnel fra Øyresvika til Vingnes gir flere miljøfordeler blant annet:

- Bebyggelse på Riselandet – Vingnes skjermes mot støy. Dette blir vanskelig å realisere med bruk av dagens E6 som adkomst til byen.
- Det svært viktige friluftsområdet i Vignesvika både vinter og sommer blir skjermet, får økt verdi og kan benyttes av enda flere, og blir utvidet i form av ny turvei på eksisterende E6 fra Vingnes til Øyresvika.
- Vingnes er et bydelssenter i Lillehammer og ligger innenfor kommunens bygrense. Dette vil få mulighet til å utvikle seg. Disse mulighetene er blant annet skissert i byromsanalysen. Dette vil også kunne legge til rette for en mindre bilbasert transport i området.
- Dersom eksisterende E6 benyttes som adkomstvei til Lillehammer vil det etter relativt kort tid, dvs. 10-20 år etter åpning av ny E6 i være større trafikk på adkomstveien til byen enn det den har i dag, med de miljøulemper det medfører.

Viktige friluftsområder
Fylkesmannen hadde ved første høring innsigelse til vestsidealternativene (II-C-2-A og II-C-2-B) blant annet begrunnet med manglende hensyn til strandsone og friluftslivverdier: «*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.»* **Innsigelsen** kan også begrunnes i at alternativene ikke godt nok ivaretar svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013.

Høyspentlinjer
Fylkesmannen hadde innsigelse til vestalternativet ut fra hensynet til naturreservatet. Fylkesmannen mener en klar forutsetning for å gå videre med vestsidealternativ er at høyspentlinjene som i dag

krysser reservatet ved Våløya blir lagt i bakken/brua. I forbindelse med samordningen av de statlige innsigelsene ble det gjort en forstudie som så på mulige omlegginger av høyspentlinjene. Ulike luftstrekk og kabling ble vurdert. Statens vegvesen anbefaler nye luftstrekk. Fylkesmannen støtter ikke denne anbefalingen. Til tross for inngrep med muffeanlegg på hver side mener Fylkesmannen den beste løsningen for naturreservatet er kabling. Forholdet kan imidlertid ikke endelig avklares etter plan- og bygningsloven. Det må derfor avklares etter energiloven. Fylkesmannen vil følge opp dette i aktuell prosess.

Kryssløsning i Øyresvika
Fylkesmannen ser at det er sett på nye løsninger for kryss i Øyresvika. Det er positivt. Det viser at det er mulig å gjøre justeringer av krysset som ivaretar ulike hensyn. Fylkesmannen påpeker at krysset II-C-2-B halvkryss også kan kombineres med f. eks alternativet II-C-2-D. Dette vil trolig spare noe dyrket mark sammenlignet med krysset som er foreslått i alternativet II-C-2-D, men medføre noe mer fylling i Mjøsa.

Jordvern
Ved første høring hadde Fylkesmannen innsigelse ut fra jordvernhensyn både til to østalternativer og til alle vestalternativene. Innsigelsene til vestalternativene hadde følgende ordlyd:

*Ut fra jordvernhensyn har Fylkesmannen **innsigelse** til alternativ med kryss i sør, dvs. alt II-C-2-A, II-C-2-B, samt alternativ II-C-2-C og II-C-2-D inntil det er utredet lokaltilknytting fra søndre tunnelpåhogg slik som i alt. II-C-2-C. Alternativt at det utredes kryss i fjell. Først når disse utredningene foreligger vil en ha tilstrekkelig grunnlag for en ny vurdering.*

Det foreligger nå utredning av halvkryss i sør for alternativene *alt II-C-2-A og II-C-2-B.* Begge disse utredningene viser at halvkryss krever vesentlig mindre areal med dyrka jord, en besparelse ifølge konsekvensutredningen på henholdsvis 10 daa og 13 daa og ca. 50 mill. kr. Fylkesmannen mener at en arealbesparelse på 28 og 33 % er så vesentlig at dette må tillegges avgjørende vekt i valg av kryssløsning dersom noen av alternativene velges. Ut fra jordvernhensyn har Fylkesmannen fortsatt **innsigelse** til alt. II-C-2-A og II-C-2-B med ¾ kryss. Fylkesmannen mener at også halvkryssene har klart potensiale for å redusere arealforbruket ytterligere og forutsetter at dersom det blir aktuelt må dette sees nærmere på i reguleringsplanfasen.

Når det gjelder utredning av tilknytting til Lillehammer i fjell fra søndre påhogg, alternativ II-C-2-E, så viser denne at beslaget av dyrka jord er vesentlig mindre for dette alternativet. Fylkesmannen har gjort egne beregninger for alternativet og kommer da til mindre areal enn det konsekvensutredningen gjør. I vår beregning har vi tatt med restareal som går ut av bruk og selv med dette får vi vesentlig mindre areal enn det som er oppgitt i konsekvensutredningen. Ut fra egne beregninger medfører II-C-2-E omdisponering av totalt 22 da dyrka jord inkludert 3 daa restareal mens alt. II-C-2-D medfører omdisponering av totalt 41 daa dyrka jord inkludert 5 daa restareal. For begge alternativer gjelder det areal sør for tunnelinnslagene. Når konsekvensutredningen sier at omdisponering av 32 daa dyrka jord (vår beregning 41 daa) er vurdert til å *få intet til lite negativt omfang for jordbruket* så er ikke Fylkesmannen enig i en slik beskrivelse. Dette utgjør 15 – 20 % av målet for årlig omdisponering av dyrka jord i Oppland som er < 200 daa/år og som er avledet av det nasjonale målet om omdisponering av < 4000 daa/år innen 2020.

Fylkesmannen hadde merknader til utredninger og arealberegninger som var gjort i temarapporten naturressurser til første høring, og fortsatt er det vanskelig å etterprøve vurderingene og de oppgitte arealtall både i den første naturressursutredningen og i tilleggsutredningene.

Alternativ II-C-2-E er klart det beste vestalternativet ut fra jordvernhensyn. Fylkesmannen har ved samordningen vektlagt de kostnadsmessige sider ved alt. II-C-2-E og på denne bakgrunn trukket innsigelsen til alt. II-C-2-C slik at det foreligger et gjennomgående alternativ uten statlige innsigelser. **Innsigelsen** til alt. II-C-2-D ut fra jordvernhensyn står fortsatt ved lag. Dette er imidlertid et alternativ

fylkesmannen kan akseptere ved å benytte samme kryssløsning som for alternativ II-C-2-B med halvkryss.

Delstrekning III

Fylkesmannen ser at det i forhold til støy er ønskelig med lang tunnel på strekningen. Støyutredningen tyder imidlertid på at det i dette området er muligheter for å skjerme mye av bebyggelsen med støyskjerm langs E6. Fylkesmannen kan derfor godta både kort og lang tunnel på delstrekning III.

Samfunnsøkonomisk nytte

Fylkesmannen har registrert at enkelte har lagt stor vekt på hva det vil koste å bygge veien og at dette må være hovedprinsippet som legges til grunn ved valg av trase. Fylkesmannen mener dette ikke er i tråd med de føringene som er gitt for arealplanleggingen generelt, og stiller spørsmål om dette er i tråd med retningslinjer fra Finansdepartementet. I rundskriv R-109/14 slås det fast at dersom det er virkninger av tiltaket som ikke lar seg verdsette i kroner, skal disse kartlegges og omtales på en måte som gir grunnlag for å vurdere hvordan virkningene påvirker samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Basert på beregnet netto nåverdi, ikke-prissatte virkninger og usikkerhet skal det gjøres en samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av de ulike alternativene. Vurderingen skal følges av en rangering av de ulike tiltakene. Alle forutsetninger som ligger til grunn for analysen skal dokumenteres.

Fylkesmannen minner om at plan- og bygningsloven er en normativ lov, og ikke bare en prosesslov. Loven slår fast at det er noe som er riktig og feil arealbruk. Bærekraftig arealbruk er lovbestemt og det kan ikke utelukkende tas hensyn til økonomi når ny E6 forbi Lillehammer skal planlegges.

I planbeskrivelsen (s. 16) er det gjort et forsøk på å rangere alternativene basert på prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Tabellen gir imidlertid liten mening da det tilsynelatende er noen tilfeldig utvalgte kombinasjoner av delstrekning II og III som er rangert. Skulle dette gi noen mening måtte det vært gjort en rangering for de ulike delstrekningene hver for seg. Så kunne man på grunnlag av dette sammenligne og evt. kombinere de to delstrekningene som hadde den beste samfunnsøkonomiske nytten. Planbeskrivelsen har etter Fylkesmannens syn ikke på en tilstrekkelig måte gjort rede for hvordan de ikke-prissatte verdiene påvirker rangeringen med hensyn til samfunnsøkonomisk nytte.

Alternativet som vegvesenet og kommunen (slik Fylkesmannen forstår kommunens vedtak) har anbefalt, er alternativ II-C-2-B. Dette er det lavest rangerte alternativet for ikke ikke-prissatte konsekvenser. Dvs. hensyn til blant annet landskap, grønnstruktur/nærfriluftsområder, naturmangfold, strandsone og naturressurser som dyrket mark. Selv om valg av alternativ med lang E6 tunnel og adkomsttunnel til Lillehammer (II-C-2-E) vil forverre nytte-kostnadsbrøken er ikke dette etter Fylkesmannens syn det samme som at samfunnsnytten reduseres. Konsekvensutredningen viser at alternativ II-C-2-E er det vestsidealternativet som kommer best ut på delstrekning II for de ikke prissatte konsekvensene. Å ivareta hensynet til de ikke-prissatte verdiene vil kunne være med på å øke samfunnsnytten til prosjektet.

Innsigelser som er løst etter første høring

Samfunnssikkerhet

Fylkesmannen fremmet innsigelse til planen fordi den ikke i tilstrekkelig grad viste hensynssoner for jord- og flomskred, snøskred og steinsprang - som har betydning for arealbruken. Dette forholdet er nå ivaretatt.

Forurenset grunn

Innsigelse til forhold vedrørende forurenset grunn er nå sikret i planen.

Høyspentkabler over Lågen legges i bakken
Dette er etter Fylkesmannens syn en klar forutsetning for å legge E6 på vestsiden. Forholdet kan imidlertid ikke avklares gjennom plansaken da det må behandles som en konsesjonssak etter energiloven. Fylkesmannen følger opp i konsesjonssaken og er også forvaltningsmyndighet for verneområdet. Fylkesmannen skal dermed behandle en dispensasjonssøknad fra verneformålet når veien skal bygges. Her vil det være en klar forutsetning for dispensasjon at høyspentkablene legges i bakken/bru dersom kryssing av reservatet skjer etter løsning med E6 på vestsiden (alternativene II-C-2*).

Innsigelser knyttet til stekningen II-C-2-C
Etter samordning av statlige innsigelser etter første høring frafalt Fylkesmannen innsigelsene til dette alternativet.

Med hilsen

Sigurd Tremoen

Runa Bø
fagdirektør

Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	Hamar
Øyer kommune	Kongsvegen 325	2636	Øyer
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	Lillehammer

Statens vegvesen

Fylkesmannen i Oppland
Postboks 987
2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region øst	Randi Sira / 61271232	18/47886-2	SVESYVER 17/4185-40	03.04.2018

Uttalelse ved andre gangs høring av forslag til kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby i Lillehammer kommune. Innsigelse

Vi viser til mottatt forslag til kommunedelplan for E6 Vingrom -Ensby sendt på annen gangs høring.

I denne saken har Statens vegvesen en rolle både som planlegger og som statlig sektormyndighet. I og med at det er Lillehammer kommune som nå har tatt over ansvaret for planprosessen vil Statens vegvesen være høringsinstans på linje med andre parter.

Statens vegvesens ansvar som høringspart er knyttet til arealbruken langs riks- og fylkesveger. Vi har også ansvar for å påse at føringer i nasjonal transportplan (NTP) og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen og er statlig fagmyndighet med sektoransvar på transportområdet.

I vår rolle som planlegger har vi ansvar for å planlegge de tiltak som prioriteres med bevilgninger gjennom handlingsprogram for riksveger og ivareta de målsettinger som Regjeringen har gitt gjennom NTP; bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet, redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og redusere klimagassutslippene. Vår uttalelse inneholder en gjennomgang av hovedgrepene for ny E6. Deretter kommenterer vi punkt 2 i kommunestyrets vedtak av 22. februar 2018 som inneholder en rekke krav til avbøtende tiltak. Uttalelsen inneholder også faglige råd knyttet til videre planlegging.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** til planen. Dette gjelder både alternativer knyttet til ny E6 og til foreslåtte tiltak på avlasta veg. Innsigelsene begrunnes i det enkelte avsnitt og oppsummeres til slutt.
Vår uttalelse sendes Fylkesmannen i Oppland som ledd i samordning av statlige innsigelser.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

firmapost-ost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Bakgrunn

Situasjonen på dagens E6 forbi Lillehammer er ikke tilfredsstillende med hensyn til sikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Det er periodevis stor trafikk som begrenser framkommeligheten. Trafikken er til hinder for reisende og utvikling av næringslivet både i og utenfor regionen. Det har skjedd mange alvorlige trafikkulykker, og for nærliggende boligområder gir stor trafikk på E6 betydelige miljøproblemer, hovedsakelig knyttet til støy fra vegen. Lokalt har en derfor sett behov for å bedre forholdene på E6 forbi Lillehammer. Lillehammer kommune hadde videre behov for å få avklart korridoren for framtidig E6 i forbindelse med revisjon av kommunale arealplaner.

Om planprosessen:

På denne bakgrunn ble det i 2013 tatt initiativ til å starte planlegging av ny E6 på den ca. 17 kilometer lange strekningen fra Vingrom til Ensby. Det vil si at planen strekker seg ca. én kilometer inn i Øyer kommune. Formålet med planen er å fastlegge prinsipper for utvikling av E6 til firefelts veg.

Planarbeidet ble for alvor startet opp i 2014 med utarbeidelse av et planprogram, som etter høring og bearbeiding ble vedtatt av Lillehammer og Øyer kommune i oktober 2014. Planprogrammet beskriver formål, rammer og premisser for planarbeidet. Det angir blant annet hvilke korridorer som skal utredes for ny E6. Her har det imidlertid skjedd endringer undervegs gjennom planprosessen:

- Det var i utgangspunktet anbefalt bare å utrede alternativer på østsida, men etter høring av planprogrammet ble det også vedtatt å utrede vestside-alternativer.
- I tilknytning til østside-alternativet er det nå vurdert to ulike tunnelinnslag, Vingnes og Leirvika. Dagløsningen nordover på Trossetstranda ble forlatt og ikke videreført i planen (jf. vedtak i kommunestyret 20. september 2016).
- Linjene på kartet i planprogrammet markerte korridorer/prinsipper. Etter hvert som en opparbeidet mer kunnskap om geologi og lokale forhold viste det seg nødvendig å justere de viste linjene. Prinsippene er imidlertid beholdt og videreført. Den foreliggende kommunedelplanen er utarbeidet på et forholdsvis detaljert nivå, men en skal være klar over at det fortsatt er på korridornivå og at det vil/kan skje justeringer i seinere reguleringsfase.

Kommunedelplanen ble sendt på høring høsten 2017, og det kom svært mange merknader til planforslaget. Det var innsigelser knyttet til alle alternativene for ny E6. I samarbeid med kommunen og flere høringsinstanser (FMOP, NVE) er det etter høringen gjort en god del endringer i planen og det ble supplert med nye utredninger på flere områder. Gjennom denne prosessen ble det også klart at det ville være behov for en ny andre gangs høring av planen.

Etter samordning av de statlige innsigelsene til planen i regi av FMOP, ble det klart at denne høringen måtte/ville ha fokus på vestside-alternativet.

Dette ble bekreftet gjennom vedtak i kommunestyret 22. februar 2018:

«1. E6 vesttrasé med endringer/tillegg gjort etter første gangs høring legges til grunn for andre gangs høring.»

Formannskapet i Lillehammer vedtok 14. november 2017 at kommunen skulle ta over ansvaret for den videre prosessen og at planen skulle sendes på andre gangs høring. Som grunnlag for denne høringen er det utarbeidet flere dokumenter som ble oversendt kommunen 1. februar 2018. Dette materialet følger nå planen som er sendt på andre gangs høring med frist 13. april 2018.

Det er også gjort endringer/tilføyelser i planbestemmelser og plankart som gjelder strekningen i Øyer kommune. Disse endringene er også sendt på en andre gangs høring i regi av Statens vegvesen. Høringsfristen her er 13. april 2018

Tillegg til planmaterialet – vedtak i kommunestyret 22 februar

I forslaget til planbestemmelser, pkt 1.3 REKKEFØLGEKRAV er det under pkt. 1.3.4 gitt føringer for tiltak som skal gjennomføres på dagens E6 for å tilpasse vegen til sine nye rolle som lokalveg.

Kommunestyret har i sitt vedtak av 22. februar 2018 satt som forutsetning at lista over avbøtende tiltak på eksisterende E6 skal suppleres med en rekke punkter:

«2. Som forutsetning for det videre planarbeidet legges følgende til grunn:
- Bestemmelse § 1.3 Rekkefølgekrav suppleres med følgende tiltak:

a) Sykkelveg Vingnes-Hovemoen
b) Turveg langs Mjøsa mellom Vingrom og Vingnes
c) Støyskjerming mot bebyggelse på Riselandet, Vingnes, Busmoen
d) Støyskjerming mot friluftsområder (Vingnesvika og Mosodden)
e) Forbedret atkomst mellom bolig- og friluftsområder langs Lågen/Mjøsa
f) Ombygging av kryss Mesna
g) Ny adkomst til sentrum under bakken
h) Ombygging av kryss Sannom
i) Ny/forbedret atkomst til Hovemoen via ny rundkjøring
j) Ombygging av gamle E6 til lokalveg
k) I reguleringsplan skal det utredes mulighet for å bygge ny bru i tre. Denne utredningen skal blant annet omhandle:
(a) estetisk utforming
(b) tilpasning av fundament
(c) lengde på bruspenn
(d) miljøvurdering ved valg av tre som byggemateriale»

Kommunens tiltaksliste er ikke utformet som rekkefølgebestemmelser etter plan- og bygningsloven og er heller ikke innarbeidet i planbestemmelsene pkt. 1.3.4. Listen er dermed ikke en formell del av det juridiske planmaterialet som er på høring, noe som gir uklarhet om retten til å fremme innsigelse til disse punktene. Statens vegvesen velger likevel å forholde seg til pkt. 2 i kommunestyrets vedtak der disse ekstra tiltakene er listet opp, som om de var innarbeidet i et revidert forslag til planbestemmelser. Vi fremmer ut fra dette innsigelse til de punktene vi anser å være i strid med nasjonale mål og føringer innenfor vårt ansvarsområde.

Dersom kommunen ønsker å innlemme punktene som bestemmelser i kommune-delplanen, må kommunen vurdere de planjuridiske konsekvensene av dette.

Hovedgrepene for ny E6 øst-vest

E6 vest er dimensjonert for fartsgrense 110 km/t, noe som er en målsetting knyttet til nye motorveger. Ved E6 øst vil det ikke være forsvarlig med høyere fartsgrense enn 80 km/t, og dette fartsnivået har vært dimensjonerende for dette alternativet.

Blant ikke-prissatte konsekvenser kommer østsidealternativet stort sett best ut. Forskjellene mellom E6 øst og vest er imidlertid ikke svært store. Innenfor enkelte delstrekninger vil det også være områder der E6 vest kommer bedre ut enn E6 øst, men «gjennomsnittet» på hele strekningen Øyresvika-Storhove viser at E6 øst er noe bedre enn E6 vest.

Kostnadsforskjellen er svært stor i favør av E6 vest, i størrelsesorden 1,5 md. kroner. Beregnet NNB (Netto Nytte pr Budsjettkrone) er også vesentlig bedre for vest-alternativet, -0,68 mot -0,85 for østalternativet.

Fordelene knyttet til ikke-prissatte konsekvenser anses ikke å være på langt nær så store at de kan oppveie for kostnadsforskjellen.

På denne bakgrunn har SVV anbefalt at arbeidet videre konsentreres om vest-alternativet og at dette alternativet legges til grunn for den videre prosessen. Kommunestyret har i sitt vedtak fra 22. februar 2018 støttet denne anbefalingen.

Statens vegvesens innsigelse til E6 alternativ øst står fremdeles ved lag.

Tunnelinnslag for E6 i sør

Ved første gangs høring var det et stort engasjement til støtte for å forlenge E6-tunnelen slik at tunnelinnslaget vil ligge i Øyresvika. Ved oversendelse av materiale til andre gangs høring valgte SVV å legge vesentlig vekt på disse merknadene og anbefalte lang E6-tunnel i sør, dvs. med innslag i Øyresvika. Begrunnelsen var blant annet knyttet til inngrep i bebyggelsen i området og beslaglegging av strandsone.

Sammenlignet med kort E6-tunnel med innslag på Riselandet innebærer dette en kostnadsøkning på ca. 250 mill. kroner. På tross av at tunnelforlengelsen er et element som bidrar til å utfordre kost-/nytte-forholdet og samfunnsnytten ved prosjektet,

anbefaler SVV alternativ II-C-2-B på denne delstrekningen, dvs. lang tunnel med innslag i Øyresvika.

Kryssløsning i Øyresvika

Alternativ II-C-2-B med ¾ kryss i Øyresvika lå til grunn for konsekvensutredningen ved første gangs høring og offentlig ettersyn. En slik løsning ville gi mulighet for avsving fra E6 nord tilbake til byen. Som alternativ utforming er det etter høringsfasen vurdert en løsning som halvkryss, dvs. med ramper som kun vil betjene trafikk til/fra sør.

Det er gjort en overordnet kostnadsberegning av de to kryssløsningene. Kostnadsforskjellen er beregnet til vel 40 mill. kroner med halvkrysset som det billigste. Halvkrysset medfører også mindre inngrep i Mjøsa og redusert inngrep på dyrka mark. Halvkrysset gir en mer direkteført atkomst til byen med smidigere trafikkavvikling.

Med et halvkryss vil fv. 331 Vingromsvegen bli gjennomgående mellom Vingnes og Vingrom. Med ¾-kryss blir fylkesvegen blindveg som stopper i Øyresvika, og trafikken på denne vegen blir dermed noe mindre.

Statens vegvesen vil anbefale løsning med halvkryss i Øyresvika supplert med en fortauløsning langs fylkesvegen på Riselandet.

Atkomst til byen forbi Vingnes: I dagen eller tunnel

SVV har anbefalt atkomst til byen etter dagens E6 forbi Riselandet og Vingnes.

Ved samordningsmøtet 20.12.2017 anbefalte Fylkesmannen at:

> *«Fylkesmannen trekker med bakgrunn i disse opplysningene* (kostnader ved felles tunnelinnslag i Øyresvika) *sin innsigelse til alternativ II-C-2-C. Dermed foreligger det ikke innsigelse til denne delstrekningen fra statlig hold, selv om både vegvesenet og Fylkesmannen fortsatt anbefaler forskjellige andre trasealternativ.»*

Fra rådmannens saksfremlegg siteres:

> *«Etter rådmannens vurdering er det flere forutsetninger som må sikres i planen dersom det skal være aktuelt å bruke dagens E6 som adkomst til byen fra sør. Rådmannen mener det i bestemmelsene må legges inn krav om støydemping som skjermer bebyggelse og friområder på strekningen, tiltak som reduserer barrierevirkningen mot strandsonen, samt tiltak som på andre måter kan styrke tilgjengeligheten til strandsonen på Vingnes og også inn mot byen (jf. overskrift «tiltak på avlastet veg»).«*

SVV ser at atkomst i tunnel gir fordeler knyttet til boliger på Riselandet og på Vingnes med mindre trafikk og støy samt redusert barrierevirkning.

Atkomstveg i dagen langs eksisterende E6-trase vil også gi redusert støy og trafikkbelastning på Vingnes og Riselandet. Trafikken på dagens E6 er anslått til å bli

redusert med ca. 50 % og andelen av tunge kjøretøy vil bli sterkt redusert, noe som vil redusere støyen vesentlig. Situasjonen på Riselandet foreslås ytterligere forbedret gjennom anbefaling om turveg/fortau og eventuelt mindre støyskjermingstiltak i tilknytning til bygging av fortau.

Atkomst til byen i tunnel gir ekstra inngrep i boligeiendommer ved innslagspunkt både på Riselandet og på Vingnes. På Riselandet vil antall berørte eiendommer være avhengig av valgt E6- og kryssløsning. På Vingnes vil inngrepet dreie seg om 5-10 boliger.

Atkomst til Lillehammer gjennom tunnel vil gjøre at trafikantene på denne strekningen vil miste orienteringen til og utsynet mot byen og dermed også den visuelle kontakten med målet.

Merkostnaden ved atkomst til byen i tunnel er sammenlignet med dagløsningen ca. 600 mill. kroner med felles innslag ved Riselandet og ca. 900 mill. kroner med felles innslag ved Øyresvika.

Ved første gangs høring ble det fra fylkesmannens side etterlyst en løsning der atkomst-tunnelen starter sammen med E6-tunnelen i Øyresvika (alternativ II-C-2-D). Det er utarbeidet en utredning av dette alternativet (benevnt II-C-2-E) som følger saken ved andre gangs høring.

SVV fremmer **innsigelse** til alternativ II-C-2-E med lang atkomsttunnel til byen med innslag i Øyresvika.

Innsigelsen begrunnes med at lang atkomsttunnel vil gi vesentlig økte kostnader som ikke står i rimelig forhold til hva som kan oppnås av fordeler. Vi viser til *Rundskriv T-2/09 Ikraftsetting av ny plandel i plan- og bygningsloven* s. 18 der det presiseres at «Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS-1-systemet gir grunnlag for innsigelse.»

Statens vegvesen fraråder sterkt å legge atkomst til byen i tunnel med innslag på Riselandet. Nytteverdien av en slik tunnel vil være begrenset samtidig som merkostnaden blir svært stor. Med fortsatt krav om atkomsttunnel kan det derfor være en risiko for at prosjektet ikke blir realisert.

Strekningen forbi Fåberg

Ved første gangs høring var det mange som anbefalte lang tunnel (alternativ III-B) forbi Fåberg. Begrunnelsen for dette var hensynet til Fåberg tettsted og støy.

Statens vegvesen anbefalte kort tunnel, alternativ III-A-3, med følgende begrunnelse:

- Dette alternativet åpner for fartsgrense 110 km/t i henhold til målsettingen.
- Kort tunnel er bedre enn dagløsningen, alternativ III-A-1, med hensyn til landskapsinngrep og miljø på Fåberg (støy)
- Mindre inngrep på dyrka mark enn dagløsningen.

Kort tunnel medfører større anleggskostnad enn dagløsningen, men SVV vurderer dette som akseptabelt sett i forhold til fordelene ved kort tunnel.

Fra rådmannens saksfremlegg siteres:

> *«Dagløsning vurderes å være helt uaktuelt på grunn av støybelastningen, landskapsinngrep og overordnet målsetting om 110 km/t som dimensjonerende hastighet. Statens vegvesen anbefaler kort tunnel, kombinert med støyskjerming ved tunnelutløpet. Dette begrunnes med at lang tunnel vil være ca. 600 mill. kr dyrere enn kort tunnel, etter Statens vegvesen sine beregninger. Rådmannen legger til grunn at lang tunnel vil være den beste løsningen for å redusere støyulempene og begrense arealinngrepene ved Fåberg. Rådmannen anbefaler at begge tunnelalternativene legges ut til nytt offentlig ettersyn.»*

Løsningen forbi Fåberg er i realiteten et spørsmål om lang eller kort tunnel. Som omtalt i «Tilleggsdokument til 2. gangs høring», vil en kort tunnel supplert med lav støyskjerm på skulderkant bidra til god støyreduksjon på Fåberg. Det er beregnet at for det alt vesentligste av bebyggelsen på Fåberg vil støynivået ligge under 55 dB(A).

Alternativ III-A-3 med kort tunnel vil medføre konflikt med bebyggelse mellom dagens E6 og fylkesvegen nordover fra tunnelen. Hvor mange hus som må fjernes vil først bli avklart gjennom reguleringsplanen, men det vil maksimalt bli åtte boliger.

Byggegrensen langs ny E6 nordover fra Fåberg er satt til 150 meter. Dette er i samsvar med gjeldende byggegrense som er vist i kommuneplanens arealdel. Når traséen nå er bestemt i kommunedelplan, kan en redusert byggegrense være aktuell slik at en legger mindre restriksjoner på videre utbygging og utnytting av arealer i nærheten av E6. Dette må vurderes nærmere i reguleringsplanfasen. Området Skog på Fåberg er i gjeldende kommuneplan vist som boligområde, men i nytt forslag til kommuneplanens arealdel legges det opp til at området disponeres til næring. Dette bør gi grunnlag for å vurdere en redusert byggegrense.

Merkostnaden ved å forlenge tunnelen er beregnet til ca. 600 mill. kr. Dette er en betydelig merkostnad som etter SVV sin mening ikke vil stå i noe forhold til det en oppnår med en lang tunnel. Med vedtak om lang tunnel kan det derfor være en risiko for at prosjektet ikke blir realisert.

SVV vil derfor fortsatt sterkt anbefale kort tunnel på Fåberg (alternativ III-A-3) supplert med støyskjerming.

Kryssing av Lågen ved Hovemoen / omlegging av høgspentlinjer/trebru

Den planlagte brua vil komme i fysisk konflikt med høgspentlinjer som krysser Lågen i dette området, og linjene må derfor legges om. Ved høring av planen kom det krav om at høgspentlinjer må legges i kabel under bakken/elva.

I samarbeid med Statnett ble det utarbeidet en egen forstudie for omlegging av disse høgspentlinjene som drøfter både luftlinjer og kabling. Statens vegvesen støtter anbefalingen fra Statnett om at linjene fortsatt skal gå i luftspenn, men i en omlagt trasé.

Endelig valg av løsning for høgspentlinjer vil imidlertid skje gjennom en prosess med konsesjonsbehandling etter Energiloven, og kommenteres derfor ikke nærmere her.

I forbindelse med kommunedelplanen som var på høring høsten 2017 var det utarbeidet et skisseprosjekt for ei ny bru over Lågen ved Hovemoen. Skisseprosjektet viste en mulig bruløsning forutsatt lange spenn og pilarer plassert på sidene av hovedløpet i elva.

I forbindelse med behandling i kommunestyret 22. februar 2018 ble det i vedtakets andre punkt tatt inn et nytt punkt k) med krav om utredning av trebru i reguleringsplanfasen.

I «Tilleggsdokument for andre gangs høring» (SVV, 22.01.2018) har SVV kommentert trebru slik:

«Bruk at tre som materiale i bærekonstruksjonen for brua anses foreløpig mindre aktuelt. Med dagens teknologi regner en med at maksimal spennvidde mellom fundamenter ligger i størrelsesorden 100 meter eller litt mer. Det vil si at det blir flere fundamenter i elva/naturreservatet. (Spennlengden i skisseplanen er på ca. 210 meter).» Trebru ble derfor ikke vurdert nærmere på det tidspunktet.

Henstillingen fra kommunestyret retter seg mot neste planfase, reguleringsplan. Det er Nye Veier AS som vil ha ansvaret for denne planfasen. Statens vegvesen har foreløpig ikke ytterligere kommentarer til kravet om utredning av trebru over Lågen.

E6 Vingrom Ensby – avbøtende tiltak

Det er foreslått en rekke avbøtende tiltak i forbindelse med E6-prosjektet, både direkte knyttet til ny E6 og til avlasta vegnett. Gjennom konsekvensutredningen som var ute ved første gangs høring er det pekt på flere slike avbøtende tiltak.

Statlige midler til nye viktige vegprosjekt for hovedveger skal først og fremst brukes til fremkommelighet på hovedvegene. Tiltak på avlasta vegnett må derfor være en direkte konsekvens av hovedvegtiltaket, for eksempel tiltak som er med på å definere tidligere hovedveg om til lokalveg. Det vises i denne sammenheng til en avtale mellom samferdselsdepartementet og Nye Veier AS §6 om avlasta veg og tilhørende gang- og sykkelvegnett.

Det er derfor viktig å finne gode og nødvendige tiltak på avlasta veg som er en konsekvens av den nye vegen, og som er med på å definere gammel E6 som lokalveg.

Ved annen gangs høring har Statens vegvesen anbefalt tiltak, delvis i samråd med Lillehammer kommune og Oppland fylkeskommune. Ved utsendelse av planen på annen gangs høring har Lillehammer kommune lagt til en rekke krav om slike tiltak på avlasta veg.

I de følgende går vi gjennom alle de foreslåtte tiltakene på lista i vedtaket fra kommunen. (trebru er allerede omtalt).

a. Sykkelveg Vingnes Hovemoen (Vingnes –Strandpromenaden)

Ved første gangs høring var det foreslått sykkelrute fra Vingnes til Storhove langs eksisterende E6 med påhengt bru på dagens E6-bru.

Etter innspill fra både Oppland fylkeskommune som fremtidig vegeier og Lillehammer kommune, prioriteres heller en forbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden med forbindelse til eksisterende sykkeltrasé langs Mjøsa.

Rådmannen har i sin innstilling sagt seg enig i at det vil være mest fornuftig å bruke Vingnesbrua til sykkeltrase, forutsatt at det legges opp til en funksjonell forbindelse til Strandpromenaden. Dette anses å være den mest sentrale strekningen å etablere sykkelveg på som del av E6-prosjektet. Det stilles ikke krav fra kommunen om forlengelse til Storhove slik vi forstår saksframlegget.

Vingnesbrua som gang- og sykkelbru er allerede etablert av Lillehammer kommune. Vingnesbrua ligger i riktig høyde i forhold til lokalvegen på Vingnes, og de fleste brukerne har målpunkt sentrum.

Det er allerede definert en hovedtrasé for sykkel gjennom Lillehammer som får statlige midler til bygging fordi den er definert som alternativ trasé til E6. Denne traséen har mange brukere på deler av traséen. Denne traséen oppgraderes del for del.

Det er likevel slik at det ved å bygge ut noen manglende lenker mellom Strandtorget og Storhove er mulig å få til en sykkeltrasé i høgde med dagens E6 på strekningen. Dette foreslås ved å ta i bruk eksisterende vegnett og koble dette sammen. Dette betyr en sykkelveg som delvis går i eksisterende bilveger med lav trafikk og delvis i nybygde traséer.

b. Turveg langs Mjøsa mellom Vingrom og Vingnes

Vingrom-Øyresvika:
Denne turvegen har vært en forutsetning i prosjektet i lang tid, og den ligger fremdeles inne i forslag til tiltak ved annen gangs høring. På strekninger vil denne turvegen også fungere som atkomst til inntak og pumper for vatningsanlegg til gårder på oversida av E6.
Øyresvika-Vingnes:

Turvegen mellom Øyresvika og Vingnes er ved annen gangs høring foreslått erstattet av et fortau langs Vingromsvegen på grunn av fylkesmannens uttalelse om å minimere inngrepet i strandsonen. Etter rådmannens vurdering, jf. kommunens saksframlegg, vil turvegen ha en annen funksjon enn et fortau langs fylkesvegen og være et bidrag til å gjøre strandsonen mer tilgjengelig. Rådmannen mener det må tas inn rekkefølgekrav til etablering av turveg i tillegg til fortauet.

Statens vegvesen foreslår at det i planen tas inn en enkel turveg langs Mjøsa (ikke lagt til rette for brøyting og vintervedlikehold) i tillegg til fortau, forutsatt at atkomst til byen skal skje via dagens E6 (alternativ II-C-2-B).

c. Støyskjerming mot bebyggelse på Riselandet, Vingnes og Busmoen.

Lillehammer kommune forutsetter at det støyskjermes mot boliger langs avlasta veg.

Trafikkmodellene antar at halvparten av trafikken på E6 vil være gjennomgangstrafikk og derfor vil gå i ny tunnel forbi Lillehammer. Dette er lagt til grunn for støyberegninger langs lokalvegen fremskrevet med 20 år. Støyberegningen viser mange boliger i gul støysone og enkelte i rød støysone langs avlasta veg.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, og legges til grunn for all vegbygging som utføres i statlig regi. Ved etablering av nye veger og utbedring av eksisterende veg skal det gjøres støytiltak når støy ved bolig overskrider 55 dB utendørs (gul støysone). Ved miljø- og sikkerhetstiltak, f.eks. tiltak for gående og syklende, anbefales det å gjennomføre støytiltak når støy overskrider 65 dB (rød støysone). I områder der det ikke planlegges eller skal gjennomføres utbyggingstiltak på veg, gjelder forurensningsforskriftens krav om tiltak når innendørs støy i bolig overstiger 42 dB. Dette tilsvarer et utendørs nivå på vel 70 dB.

Statens vegvesen mener støyretningslinje T-1442 ikke gir grunnlag for å kreve støyreduserende tiltak langs avlasta veg i boligområder der det ikke gjennomføres utbyggings- eller utbedringstiltak på vegen. Vi kan ikke godta å pålegges gjennomføring av støytiltak som ikke forholder seg til gjeldende regelverk og praksis. Dette vil skape forskjellbehandling og presedens.

Støy må likevel vurderes videre i reguleringsplan. Ved planlegging av nytt fortau mellom Øyresvika og Vingnes må det utredes om tiltaket kan utløse krav om støytiltak for enkeltboliger som ligger i rød støysone. Fasadetiltak eller skjerming av uteplass vil i så fall være aktuelt. Også ved endring av kryssløsninger på eksisterende E6 må det gjøres støyvurderinger i tråd med støyretningslinja.

Statens vegvesen fremmer innsigelse til kravet om generell støyskjerming for boligområdene Riselandet, Vingnes og Busmoen. Innsigelsen begrunnes med at krav om støyskjerming ikke er i tråd med retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442/2016).

d. Støyskjerming mot friluftsområder (Vingnesvika og Mosodden)

Vingnesvika og Mosodden er viktige friluftsområder for Lillehammer. Det er anledning til å avsette slike områder som stille områder med særskilte støygrenser i kommuneplanens arealdel. Områdene er ikke definert som stille områder i dag, og Statens vegvesen kan ut fra gjeldende støyretningslinje ikke godta krav om støytiltak i forbindelse med avlasta veg. Støy må likevel vurderes videre i reguleringsplanfasen.

Statens vegvesen fremmer innsigelse til kravet om generell støyskjerming for friluftsområdene Vingnesvika og Mosodden. Innsigelsen begrunnes med at krav om støyskjerming ikke er i tråd med retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442/2016).

e. Forbedret atkomst mellom bolig- og friluftsområder langs Lågen/Mjøsa

Når mye av trafikken på dagens E6 forsvinner, vil vegens barrierevirkning kunne minskes noe. Det vil imidlertid være mye trafikk igjen på lokalvegen, og vegen må fortsatt betraktes som en sterkt trafikkert veg. Det finnes i dag flere planskilte krysninger langs hele traséen mellom Øyresvika og Storhove, bru med fortau på Vingnes, planskilt krysning på Strandtorget, to krysningspunkter over miljøkulvert på Mosodden der man krysser over vegen, og et krysningspunkt i kulvert under E6 nord for tunnelen. Etter vår oppfatning gir dette gode nok forbindelser ned mot Mjøsa og Lågen. På Strandtorget må krysninger vurderes spesielt i forbindelse med ombygging av krysset.

Det er noe uklart hva som ligger i kravet fra kommunen. Det er ikke aktuelt å opprette flere krysningspunkter over eller under E6 enn det er i dag som del av E6-utbyggingen.

I reguleringsplan kan det vurderes nærmere om det er aktuelt med mindre tiltak for å forbedre eller gjøre eksisterende krysningspunkter mer attraktive og brukervennlige for myke trafikanter.

f. Ombygging av kryss Mesna

Mesnadalsarmen er den viktigste atkomsten til Lillehammer. Når dagens E6 blir lokalveg gir det nye muligheter på Strandtorget. Statens vegvesen har foreslått en ombygging av krysset med følgende begrunnelse:

- Atkomsten til byen kan opprettholdes sjøl ved en 100-års flom i Lågen og Mjøsa.
- Krysset vil framstå som en mer «bytilpasset» løsning.
- Det vil redusere fartsnivået på lokalvegen (gamle E6) i området.
- En kan få frigjort en del arealer i området som tidligere har vært en del av krysse, blant annet områder rundt stranda.

Rådmannen legger til grunn at rundkjøringen/krysset må legge til rette for fremtidsrettede koblinger til opptrekkarm og parkeringsanlegg opp til sentrum. Vi forstår rådmannen slik at det her menes at ombygging av krysset som vil ligge i prosjektet ikke skal legge

hindringer for atkomster til nye veglenker eller parkering i fjell.

Ombygging av krysset er allerede forslått inn som avbøtende tiltak ved annen gangs høring. Statens vegvesen anbefaler fremdeles dette tiltaket på avlasta vegnett.

Det er foreløpig uavklart hvordan eventuell atkomst til opptrekkarm eller parkeringsanlegg i fjell vil komme. Når kryssombyggingen skal reguleres, vil det kanskje foreligge en prinsippavklaring med hensyn til atkomst mot sentrum eller parkeringsanlegg i fjell. Utforming av krysset kan da vurderes nærmere i reguleringsplanfasen og planlegges slik at den ikke legger hindringer for gode forbindelser til sentrum eller et parkeringsanlegg i fjell.

g. Ny atkomst til sentrum under bakken

Kommunens vedtak om ny atkomst under bakken er blant annet ut i fra et ønske om å bedre kapasiteten i Bankenkrysset. Parkeringshus i fjell med atkomst fra Strandtorget omtales også som et ønsket tiltak for å legge til rette for mindre biltrafikk mellom Strandtorget og sentrum.

Vi vurderer at parkeringsanlegg i fjell med atkomst fra Strandtorget kan være et godt tiltak som kan begrense biltrafikken gjennom Mesnadalsvegen og Bankenkrysset. Vi mener imidlertid at verken ny opptrekksarm eller parkering i fjell er del av E6-prosjektet og at dette må planlegges og gjennomføres som et eget prosjekt.

Trafikkanalysene som er gjort i prosjektet peker på liten forskjell i belastningen på Mesnadalsvegen for alternativ vest eller øst, men med noe mer trafikk i alternativ øst. Behov for ny veglenke fra Strandtorget kan dermed ikke ses på som en direkte konsekvens av E6 og alternativ vest.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** til at ny atkomst til sentrum under bakken skal finansieres gjennom E6-prosjektet.

Innsigelsen begrunnes ut i fra Rundskriv T-2/09 Ikraftsetting av ny plandel i plan- og bygningsloven s. 18 der det presiseres at «Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS-1-systemet gir grunnlag for innsigelse.»

h. Ombygging av kryss Sannom

I rådmannens saksframlegg for kommunestyret pekes det på at dagens kryss er lite tilpasset vegens framtidige funksjon som lokal atkomstveg der det bør være større fokus på tilgjengeligheten til områder langs vegen. Det blir videre hevdet at ombygging av krysset vil gi en mer fleksibel vegsituasjon for et område som har svært god lokalisering.

E6 som lokalveg gjennom Lillehammer vil ha ulik funksjon på delstrekninger. På Vingnes og Strandtorget kommer vegen nær områder med boliger, forretninger osv. Mellom

miljøtunellen og Storhove ligger vegen i et område som preges av industri og næring. Krysset på Sannom fungerer trafikkmessig godt i dag, men oppfattes som noe tungvint for forbindelsen til Hovemovegen. Høgdeforskjell og begrenset plass gjør det imidlertid krevende å bygge om krysset til rundkjøring. Det er flere veger som skal knyttes sammen og det er vanskelig å finne en løsning som gir et forenklet kjøremønster og effektiv trafikkavvikling til og fra de ulike lokale vegene.

Dessuten ligger området innenfor sikringssona til Lillehammer vannverk. Dersom en skal gjøre tiltak utenom dagens vegområde, som er sikret mot utslipp fra vegen tidligere, vil dette kreve omfattende og svært kostbare nye sikringstiltak for å hindre forurensning av grunnvannskildene i Korgen.

På denne bakgrunn kan vi ikke anbefale at ombygging av krysset i Sannom skal inngå som avbøtende tiltak på eksisterende E6.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** til at ombygging av kryss i Sannom skal finansieres og gjennomføres som del av E6-prosjektet.

Innsigelsen begrunnes ut i fra Rundskriv T-2/09 Ikraftsetting av ny plandel i plan- og bygningsloven s. 18 der det presiseres at «Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS-1-systemet gir grunnlag for innsigelse.»

i. Ny forbedret atkomst til Hovemoen

I rådmannens saksframlegg hevdes det at tilgjengeligheten til næringsarealer på Hovemoen blir endret når E6 blir lagt over på vestsida. Rådmannen er videre opptatt av at planen med aktuelle tiltak ivaretar tilgjengeligheten til nåværende og framtidige næringsarealer.

Statens vegvesen har tidligere kommentert at atkomsten til Hovemoen og virksomheter langs Hovemovegen ikke er optimal via Sannomkrysset. For trafikk til Hovemoen fra sør vil imidlertid ikke denne situasjonen endre seg som følge av E6-utbyggingen, sjøl om avstanden til E6 blir større. Atkomsten må fortsatt gå via Sannomkrysset og Hovemovegen.

For trafikk inn til Hovemoen fra nord vil det imidlertid bli en ny situasjon. I dag er det en gjennomgående atkomstveg på vestsida av dagens E6, som går fra krysset med fv. 255 ved Gausdal Land, forbi tømmerterminalen og områder der det drives grusuttak og asfaltproduksjon. Denne blir brukt for transport av grus og asfalt ut fra Hovemoen og for transport av trevirke inn til tømmerterminalen. Årlig dreier det seg om store mengder med grus og tømmer. Ved framføring av ny E6 fra vestsida blir denne lokalvegen brutt, slik at trafikken må gå via krysset i Sannom og tilbake nordover via Hovemovegen.

Dette medfører en betydelig økt kjørelengde og større transportkostnader. Miljømessig vil det heller ikke være noen god løsning.

I det utsendte planmaterialet er det skissert en løsning i form av ei ny rundkjøring på gamle E6 nord for trafostasjonen. Det er vist tilknytning til Hovemovegen i retning sør og til Hovemoen vest for gamle E6. Med en slik løsning vil atkomsten til både eksisterende og framtidige næringsarealer på begge sider av gamle E6 bli vesentlig enklere. Ei rundkjøring vil også være med på å redusere farten på gamle E6 som lokalveg (men med skiltet hastighet på 70 km/t anses ikke fartsnivået på vegen som noe stort problem her).

På denne bakgrunn vil Statens vegvesen anbefale at E6-prosjektet må løse utfordringene med atkomsten til Hovemoen. Dette må gjennomføres og finansieres som del av E6-utbyggingen. Den skisserte rundkjøringen kan være en mulig løsning, men dette må vurderes og konsekvensutredes i neste planfase.

j. Ombygging av gammel E6 til lokalveg

Når E6 legges i tunnel forbi byen, skal dagens E6 få en ny funksjon som lokalveg/avlasta veg. Den skal kunne fungere som omkjøringsveg derom begge tunnelløpene er stengt, men det er den daglige trafikken som legges til grunn for vegens utforming. Selv om gjennomgangstrafikken ikke lenger skal gå på dagens E6, vil det likevel være stor trafikk på lokalvegen, og det er fremdeles viktig med god fremkommelighet. Et viktig enkelttiltak for å omdefinere dagens E6 til lokalveg vil være ombygging av dagens kryss på Strandtorget til rundkjøring. Det skal i tillegg brukes midler på endret oppmerking og skilting.

ANDRE INNSPILL

E6 og byutvikling – videre oppfølging

Notatet om lokale og regionale virkninger som er lagt ved annen gangs høring viser noen av utfordringene ved ny E6 for begge alternativer. Begge alternativer utfordrer bærekraftig byutvikling i Lillehammer på litt ulike måter.

Vedtatt Bystrategi 2044 legger opp til en utvikling for en attraktiv by ved kompakt byutvikling som skal gjøre det lettere å gå og sykle, og kollektiv skal være et attraktivt tilbud på litt lengre reiser. Vi vet at viktige kryss ved hovedveger virker som en magnet på næringsdrivende og at det kan bli utfordrende for kommunen å styre arealbruken slik at sentrum ikke utarmes. Det er svært viktig å være bevisst på denne problemstillingen videre.

Kommunedelplanen for E6 forbi Lillehammer har ikke gått inn i behovene for kollektivtrafikken i særlig grad. I det påfølgende reguleringsarbeid der også lokalvegen eller deler av den må reguleres, må behov for kollektivtiltak i form av holdeplasser og park & ride tilknyttet lokalvegen og hovedvegen avklares. Bybussen snur i dag i Øyresvika, og dette må ivaretas.

Oppsummering

Statens vegvesen har gjennom sitt planarbeid hatt fokus på å utvikle gode løsninger for ny E6 forbi Lillehammer som ivaretar ulike hensyn i et komplisert og sammensatt planområde. Anleggskostnad og samfunnsøkonomisk nytte er viktige hensyn i denne sammenheng.

Statens vegvesen ser det som viktig å legge til rette for at ny E6 forbi Lillehammer kan gjennomføres innen rimelig tid. Krav om løsninger og ekstra tiltak som fordyrer utbyggingen, kan føre til at prosjektet kommer seinere til utførelse eller ikke blir gjennomført. Eksempler på dette kan være atkomst til byen gjennom tunnel forbi Vingnes og lang tunnel ved Fåberg.

Dette må legges til grunn ved valg av løsninger og prioritering av ekstra tiltak ut over bygging av ny firefelts E6.

På denne bakgrunn har Statens vegvesen følgende anbefalinger for valg av alternativer

1. Alternativ II-C-2-B med tunnelinnslag i Øyresvika og atkomst til byen via dagens veg
2. Halvkryss i Øyresvika.
3. Alternativ III-A-3 med kort tunnel ved Fåberg

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser til planforslaget:

1. Lang atkomsttunnel til byen fra Øyrevika til Vingnes, alternativ II-C-2-E.
2. Ny atkomst til sentrum under bakken, inklusive parkeringsanlegg med atkomst fra kryss ved Mesna
3. Ombygging av kryss Sannom
4. Støytiltak som ikke er i tråd med T-1442/2016

Statens vegvesen Region øst
Med hilsen

Per Morten Lund
Regionvegsjef

Cato Løkken
Avdelingsdirektør vegavdeling Oppland

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Kopi
Fylkesmannen i Oppland - Innsigelse,

Statens vegvesen

Fylkesmannen i Oppland
Postboks 987
2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region øst	Bjørn Hjelmstad / 61271326	18/47886-7		11.04.2018

Tilleggsuttalelse ved andre gangs høring av forslag til kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby i Lillehammer kommune. Innsigelser

Vi viser til vårt brev av 3. april 2018 med Statens vegvesen (SSV) sin uttalelse til kommunedelplanen som nå er på høring, samt brev av 3. april 2018 der vi videresendte merknader med innsigelser fra Nye Veier AS (NV).

I et foreløpig samordningsmøte hos fylkesmannen den 5. april 2018 ble SVV utfordret til å avklare to spørsmål:

1. *Har NV v/SVV rett til å fremme innsigelser nå på elementer som tidligere har vært på høring uten at det ble fremmet innsigelse den gangen?*

Dette spørsmålet har vært vurdert i Vegdirektoratet. Svaret er at i denne saken har grunnlaget for å fremme innsigelser endret seg etter første gangs høring slik at det kan fremmes innsigelse nå sjøl om det ikke ble gjort ved første gangs høring. Følgende begrunnelse ble anført:

«Fokuset på kostnadsstyring i planfasen har blitt sterkere gjennom den siste tiden, for eksempel gjennom økt fokus i NTP-meldingen, regjeringsplattformen m.v. Det er gitt flere føringer og signaler om dette. En viktig føring i så måte er vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet av 3. november 2017 om «Fastsettelse av styringsmål, opprettelse av kostnadslogger og ekspertgruppe i Statens vegvesen». Disse føringene er under implementering og konkretisering, blant annet gjennom ny håndbok R760 om styring av vegprosjekter som ble gitt ut 1. februar 1018 og gjennom ny prosess for styring av vegprosjekter i Statens vegvesens kvalitetssystem. Gjennom dette innføres en sterkere kostnadsstyring i planfasen, og det må forventes at dette fokuset bare øker framover.

En annen grunn til å fremme innsigelse er at Nye Veier AS som skal overta ansvaret for videre planlegging og gjennomføring av dette E6 prosjektet fra reguleringsplanfasen har

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 22 07 30 00

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

anmodet SVV om å fremme innsigelse til dette alternativet. NV har ikke selv innsigelsesmyndighet.

Det at Statens vegvesen ikke fremmet innsigelse ved første høringsrunde kan ikke være absolutt til hinder for å gjøre det nå. Dette er en videreføring av samme planprosess – og det er ikke fattet noe planvedtak ennå. Omkampbestemmelsen gjelder i forhold til planforslag som er i samsvar med overordnet/tidligere plan som er vedtatt i løpet av de 10 foregående år.»

2. *I innsigelsen til rekkefølgesbestemmelsene er det fra NV ikke gjort unntak for punktene b) Turveg langs stranda og e) Forbedret atkomst mellom bolig- og friluftsområder langs Lågen/Mjøsa. SVV har anbefalt at turvegen tas inn i planen, altså ikke i overensstemmelse med NVs innsigelse.*
   Videre har SVV sagt at det ikke er aktuelt å etablere flere kryssingspunkter, men det er ikke varslet innsigelse på dette punktet. Her er det altså heller ikke helt samsvar mellom SVVs uttalelse og NVs innsigelse
   Disse uoverensstemmelsene bør SVV avklare mot NV.

Etter drøfting med NV er det avklart at NV også gjør unntak for disse to punktene. Det fremmes derfor ikke innsigelse til pkt. b) og e) i kommunestyrets vedtak av 22. februar 2018, pkt. 2 a – k.

Nye innsigelser

SVV har gått mot at atkomst til byen fra ny E6 skal skje gjennom en egen atkomsttunnel fram til Vingnes. Det vil si alternativ II-C-2-C, II-C-2-D og II-C-2-E (vi har fremmet innsigelse til det siste alternativet). Begrunnelsen for motstanden mot disse alternativene er gitt i vårt brev av 3. april 2018.

SVV har videre gått mot lang tunnel ved Fåberg (alternativ III-B). Her er det også gjort nærmere rede for begrunnelsen i vårt brev av 3. april 2018.

I det vi viser til vurderingen fra Vegdirektoratet som er anført tidligere i brevet, fremmer Statens vegvesen med dette innsigelse til

- Alternativ II-C-2-C med atkomsttunnel til byen fra Riselandet
- Alternativ II-C-2-D med atkomsttunnel fra Øyresvika
- Alternativ III-B med lang tunnel forbi Fåberg.

For øvrig viser vi våre innsigelser i brev av 3. april 2018. Disse står fortsatt ved lag.

Statens vegvesen Region øst
Med hilsen

Per Morten Lund
Regionvegsjef

Cato Løkken
Avdelingsdirektør vegavdeling Oppland

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Kopi
Fylkesmannen i Oppland - Innsigelse,

Statens vegvesen

Fylkesmannen i Oppland
Postboks 987
2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region øst	Bjørn Hjelmstad / 61271326	18/47886-3		03.04.2018

Forslag til kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby.
Uttalelse fra Nye Veier AS med innsigelse

Vi viser til forslag til kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby, utsendt til andre gangs høring fra Lillehammer kommune.

Det statlige vegselskapet Nye veier AS har rett til å uttale seg til arealplaner som berører riksveger som selskapet har ansvaret for, men Nye Veier AS har ikke innsigelsesmyndighet. Dersom Nye Veier AS mener at det bør fremmes innsigelse til arealplaner ut fra rollen de har som forvalter av riksveg, må innsigelsen fremmes av Statens vegvesen. Dette fragår av «Retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven».

Nye veier AS mener det er grunnlag for å fremme innsigelse knyttet til enkelte alternativer knyttet til ny E6 forbi Lillehammer, samt til elementer på lista over avbøtende tiltak. Det er redegjort nærmere for dette i vedlagte brev fra Nye Veier AS.

Statens vegvesen er enig i at det bør fremmes innsigelse på de punktene som Nye Veier AS beskriver og saken oversendes med dette til Fylkesmannen i Oppland for videre behandling.

Statens vegvesen region øst, prosjektavdelingen
Med hilsen

Svein Røed
prosjektdirektør

Hjelmstad Bjørn

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

firmapost-ost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Kopi
Fylkesmannen i Oppland - Innsigelse,

Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE

Fylkesmannen i Oppland
Postboks 987
2626 LILLEHAMMER

Vår dato: 09.04.2018
Vår ref.: 201402904-25
Arkiv: 323
Deres dato: 26.02.2018
Deres ref.: 2015/210681

Saksbehandler:
Kristin Hasle Haslestad

NVEs merknader - 2. gangs offentlig ettersyn for deler av planen innen Øyer kommune - Kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby - Lillehammer og Øyer kommuner, Oppland

Vi viser til høringsdokument mottatt 26.02.2018.

Bakgrunn

NVE hadde følgende merknader og innsigelse til planen ved 1. gangs offentlig ettersyn:

«NVE anbefaler at ny E6 på strekningen bygges på vestsiden og etter følgende trasevalg**:**

(I-A-1) + (II-C-2-B) + (III-A-3)

Dette fordi, ut fra framlagt dokumentasjon i kommunedelplanen, er det gjennomgående alternativet som etter vår mening kommer minst i konflikt med våre ansvarsområder, dersom man også stiller konkrete krav til utforming i reguleringsplanen for de ulike alternativene. NVE mener det er uheldig å velge kort tunell på delstrekning II, fordi det fort kan bli vassdragstekniske og miljømessige utfordringer knytta til dette. Noe som kan unngås ved å velge en lengre tunnel.

Innsigelse:

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. Her finnes det flere andre og bedre alternativ for løsning som ikke tar strandsona og legger seg ut i vassdraget i samme grad (jf vannressurslovens § 8).
Planen berører NVEs ansvarsområder, men detaljeringsgraden er grov og man indikerer kun trasèvalg innenfor en korridor. Plassering, utforming og gjennomføring innenfor korridoren er vesentlig for å kunne ivareta våre ansvarsområder knytta til nasjonale og vesentlige regionale interesser totalt sett innenfor planområdet. Derfor mener vi overordna føringer for prinsippløsningene er viktige for neste planfase slik at våre ansvarsområder skal være ivaretatt og gi forutsigbarhet for neste planfase.

NVE har **innsigelse til planens planbestemmelser** med følgende begrunnelse:

NVE har innsigelse til § 1.7: Her må det inn krav til konsekvensvurderinger for grunnvannsreservoar og

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor	Region Midt-Norge	Region Nord	Region Sør	Region Vest	Region Øst
Middelthunsgate 29	Abels gate 9	Kongens gate 14-18	Anton Jenssensgate 7	Naustdalsvegen. 1B	Vangsveien 73
Postboks 5091, Majorstuen			Postboks 2124		Postboks 4223
0301 OSLO	7030 TRONDHEIM	8514 NARVIK	3103 TØNSBERG	6800 FØRDE	2307 HAMAR

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.

NVE mener også at man må stille krav om en helhetlig overvannsplan i reguleringsplanfasen for hele planområdet samlet sett, der økt avrenning og oppsamling av tunellvann ikke skal gi forurensingsproblem i vassdrag/grunnvann og heller ikke påføre vassdrag eller tredje part økt flomfare (jf vannressursloven § 8 og byggteknisk forskrift kpt 7).

Faglig merknad:

NVE vil kunne ha innsigelse på et seinere plannivå dersom mer detaljerte planer og utredninger viser at tiltak påvirker allmenne interesser i vassdrag negativt (jf vannressurslovens bestemmelser og byggteknisk forskrift).

NVE vil påpeke at dersom det planlegges tiltak som kan påvirke grunnvannet negativt, vil vi kunne ha innsigelse til dette på et seinere plannivå. Ev konsesjonspliktige tiltak kan ikke benytte vannressurslovens § 20 om samordning før på reguleringsplannivå. Detaljeringsgraden på en kommunedelplan er ikke god nok for slike vurderinger. Vi anbefaler at ledningen med trafo (på Hovemoen) vises som hensynssone c) med retningslinjer om å oversende reguleringsplan for uttalelse om kulturminneverdier på neste plannivå.»

NVEs vurdering av nytt planforslag ved 2. gangs høring

Alternativ II-A-1-A

Dette alternativet som vi hadde innsigelse til ved 1. gangs høring er ikke med som alternativ ved 2. gangs høring. For å være tydelig så har vi fortsatt innsigelse til dette alternativet. Etter 1. gangs høring har statlige etater samordnet oss fram til alternativ II C-2-C.

NVEs merknader: NVE har fremdeles innsigelse til alternativ II A -1-A.

Bestemmelser knytta til overvann:

1.6.6 Det skal benyttes løsninger for håndtering av overvann og overflatevann som ikke medfører skade på terreng eller skadelig utslipp til vassdrag.

NVEs merknader: Denne bør strammes opp og klart angi føringer gitt i vannressurslovens bestemmelser og byggteknisk forskrift der det ikke er anledning til å slippe på slike overvannsmengder at det påfører vassdraget eller tredje part skade eller økt fare.

Bestemmelser knytta til grunnvannsressurser:

1.6.10 Tiltak for å sikre grunnvannsressursen i tilknytning til Lillehammer vannverk Korgen skal konsekvensutredes og avklares gjennom arbeidet med reguleringsplanen jf. restriksjonsområdet. Aktsomhetsplikten knyttet til hensynet til grunnvann i vannressursloven skal ivaretas. Faglig dokumentasjon må avklare om det er nødvendig med behandling etter vannressurslovens bestemmelser.

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. All vesentlig negativ påvirkning av grunnvannsressurser er konsesjonspliktig, jf. vannressurslovens bestemmelser. Det skal gjennomføres konsekvensutredning med forslag til nødvendige tiltak for å sikre grunnvannsforekomsten mot forurensning, både i anleggs- og driftsfase for E6- utbyggingen for å ivareta aktsomhetsplikten i vannressursloven. Vesentlig negativ påvirkning på grunnvannskilden må vurderes etter vannressurslovens bestemmelser.

Bestemmelser knytta til vassdragsinngrep:

1.6.11 Det skal gjennomføres detaljerte vannlinjeberegning og miljøfaglig utredning for alle vassdragskryssinger og vassdragsinngrep også i anleggsfasen. Hensynet til allmenne interesser i vassdraget skal ivaretas. Vassdragskryssinger skal dimensjoneres for en 200-års flom + klimapåslag. Løsninger for håndtering av masser i masseførende vassdrag må vurderes.

Bestemmelser knytta til bru over Lågen:

1.3.6 2D-vannlinjeberegninger skal være gjennomført og ligge til grunn for bygging av bru over Lågen – både permanent og i anleggsfase.

1.6.13 Bru over Lågen skal detaljert avklares i reguleringsplanprosessen.

2.2 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR
Formålet angir areal for utbygging av veganlegg, inkludert, kryss / rundkjøringer, konstruksjoner, lokalveger, rasteplass/fotopunkt, tursti, gang- og sykkelveg og parkering.
Ved detaljutforming av bru over Lågen skal av hensyn til økologi og vern:

- Støyskjerm på bru utredes og sikres i bestemmelser.
- Lysforurensning fra brukonstruksjonen unngås.
- 2D-vannlinjeberegninger av brubyggingens effekt på vassdrag, gyte- og beiteområder for fugl legges til grunn for prosjektering og tiltaksgrad. Beregningene skal inkludere tiltak som motvirker flom- og strømningsendringer i tilstrekkelig grad for å unngå uopprettelige endringer. Dette gjelder både permanent og i anleggsfasen.
- Midlertidige fyllinger i vassdrag begrenses og fjernes så snart behovet er opphørt. 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 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, verneformål og verneverdier. Dette innebærer en brutype og konstruksjon som minimerer fare for kollisjoner med fugl og barrierevirkninger for dyrelivet.

Bestemmelser knytta til flomfare:

3.1 SONE MED FLOMFARE - Hensynssone H_320
Innenfor fareområdet er det ikke tillatt med tiltak før det kan dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot flom jf. sikkerhetskrav gitt i byggteknisk forskrift (Eks. F2 tiltak 200-årsflom + sikkerhetsmargin på 0,5 meter). Dette skal dokumenteres i forbindelse med reguleringsplan.

Bestemmelser knytta til skredfare:

3.4 SIKRINGSSONE – Skredfare H_
Ingen nye byggetiltak jf. pbl § 1-6, er tillatt før det foreligger faglig dokumentasjon på at tilstrekkelig sikkerhet i forhold til byggteknisk forskrift er dokumentert ivaretatt før bygging kan starte. Dokumentasjonen skal seinest skje i reguleringsplan. Ved søknad om tiltak, eller utarbeidelse av reguleringsplaner innenfor faresonen, skal skredfaren utredes. Det skal innarbeides nødvendige risikoreduserende tiltak i planen eller det må dokumenteres at slike tiltak ikke er nødvendig. Tiltak skal heller ikke påføre tredje part økt fare.

Bestemmelser knytta til høyspenningstrasè:

3.5 HENSYNSSONE – høyspenning H_370
Innen hensynssonen skal det kunne anlegges høyspentlinjer som luftstrekk eller jordkabel. Tiltak som er til hinder for en slik etablering er ikke tillatt. Ved ny eller endring av eksisterende bebyggelse inntil 100 meter fra kraftledninger skal det framlegges en beregning av styrken på elektromagnetisk felt. Dersom magnetfelt overstiger 0,4 µT skal det utredes tiltak for å redusere nivået. Nye boliger, skoler, barnehager og lekeplasser skal ikke overskride grensen på 0,4 µT. Noe høyere eksponering enn denne grenseverdien kan aksepteres for andre bygg dersom konsekvensene av feltreduserende tiltak blir urimelig store.

NVEs merknader: Dette er trolig et utdrag fra forslag til bestemmelsene fra Lillehammer kommune, men det er ikke i tråd med gjeldene føringer.

Det er laget en brosjyre med noen anbefalinger knytta til stråling. Kommunen står trolig fritt til å vedta hva de vil når det gjelder nye boliger osv nær høyspentanlegg. Men det er viktig at man gjøres oppmerksom på hva som er gjeldene anbefalinger fra myndighetene på dette området.

Se mer her:

https://www.nve.no/Media/5420/bebyggelse-n%C3%A6r-h%C3%B8yspenningsanlegg-2017.pdf

Ellers er det vesentlig å gjøre oppmerksom på at 0,4 µT ikke er en grenseverdi for magnetiske felt fra kraftledninger, men et utredningsnivå. Dvs. at ved nyetablering av ledninger hvor boliger får forventet verdi over dette nivået, skal det vurderes tiltak for å redusere feltene. Hvis kostandene blir for høye, kan etableringen aksepteres. Se særlig side 5 i brosjyren «Mulige tiltak for å reduser magnetfelt».

Bestemmelser i Øyer kommune:

NVEs merknader: Det mangler bestemmelser for hensynssone skredfare og bestemmelser for kryssinger av vassdrag/vassdragsinngrep for Øyer kommune. Siste er mest relevant i forhold til at byggegrense er lagt ut i Lågen.

Andre forhold relevant for NVEs ansvarsområder

NVEs merknader: I løpet av perioden mellom 1. gangs høring og 2. gangs høring har det kommet fram opplysninger om at en av konsekvensene av at man legger ny veg gjennom Håvemoen med tilhørende brukryssing av Lågen er at man må legge om regionalnettet i området. Dette gikk ikke klart fram ved 1. gangs høring. Det er etter 1. gangs høring gjort en forstudie av muligheter knytta til omlegging av ledningsnettet – både som kabelkryssing under elvebunnen og som nytt luftstrekk. Statnett anbefaler en ombygging som luftstrekk, der begge ledningene samles i en korridor ved kryssing av Lågen, alternativ L3. Kostnadene ved kablekryssing ligger på drøyt 3 ganger så mye som alt L3 (L3: 40 MNOK og K1: 133 MNOK). Men Statnett mener at ombygging av dagens kraftledninger over Lågen både som luftledning og som kabelanlegg er akseptable. Dette under forutsetning av at vegprosjektet dekker kostnadene. Statens vegvesen ser flere fordeler ved å legge om høgspentlinjer i kabel. Kostnadene ved kabling er imidlertid svært høge sammenlignet med omlegging som luftledning, og SVV kan derfor vanskelig anbefale en slik løsning. SVV slutter seg til anbefalingen fra Statnett vedrørende ombygging/omlegging som luftledning.

I utredningen går det fram at FMOP forutsetter kabelkryssing skal det kunne åpnes for en veg og bru gjennom verneområdet. NVE er usikker på dette kravet og hvilken status det har pr i dag. En omlegging av kraftledningen krever konsesjon etter Energiloven. Det vil si at endelig plassering avgjøres i konsesjonsbehandlingen etter energiloven, og ikke i kommunedelplan og reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Det kan ikke legges inn forutsetninger om en slik type kryssing med kabel i denne reguleringsplanen. En slik forutsetning krever parallell behandling etter plan- og bygningsloven og energiloven. Og det er det ikke lagt opp til.

Vurderinger av alternativer - Nytt alternativ II C -2-E

NVE har ikke innsigelse til det nye alternativet II C–2-E. De beste alternativene for E6 forbi Lillehammer er etter våre vurderinger lange tunell varianter. FMOP har følgende prioriterte rekkefølge på løsningsalternativ forbi Lillehammer:

II C-2-E
II C-2-D
II C-2-C

NVE har ikke innsigelse til noen av disse alternativene, men mener C og E alt er best med tanke på vannrelaterte forhold, deretter D.

Konklusjon

NVE viser til framforhandlet enighetsgrunnlag for alternativ: II C -2- C. NVE har ikke innsigelse til det nye alternativet II C-2-E. NVE har følgende prioritering av alternativ:

1) II C-2-C og E alt
2) II C-2-D alt

NVE har innsigelse til følgende forhold knytta til vesentlige regionale og nasjonale interesser knytta til NVEs ansvarsområder:

- Bestemmelsene for Øyer kommune er ikke tilfredsstillende med tanke på at byggegrense er lagt ut i Lågen, og til hensynssone skred. Det må tas inn bestemmelser for hensynssone skred og håndtering av vassdrag/vassdragsinngrep. Dette finnes det gode eksempler på i den delen av planen som omhandler Lillehammer kommune.

- NVE presiserer at det ikke kan legges inn forutsetninger knytta til trasè- og løsningsvalg for framtidig behandling av omlegging av ledningsnett eter energiloven i denne planen etter plan- og bygningsloven. Slike forutsetninger krever parallellbehandling etter plan- og bygningsloven og energiloven, noe det ikke lagt til rette for. Vi har innsigelse til ev slike føringer som knyttes til valg av løsning og trasè for ny E6 i denne kommunedelplanen.
- Bestemmelse knytta til overvann må strammes opp og klart angi hvilke føringer som gjelder i vannressurslovens bestemmelser og byggteknisk forskrift, der det ikke er anledning til å slippe på slike overvannsmengder fra utbyggingsområder at det påfører vassdraget eller tredje part skade eller økt fare.
- Opprettholder innsigelsen til alt II –A-1 A fra forrige høringsrunde.

Faglige merknader:

Presisering av hva som er myndighetenes føringer for håndtering av stråling knytta til høyspentanlegg.

Med hilsen

Petter Glorvigen
regionsjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

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

Vedlegg:

Kopi til:

Fylkesmannen i Oppland - Samordning av statlige tjenester

SAKSPROTOKOLL

Andre gangs høring av kommunedelplan for ny E6 mellom Vingrom og Ensby i Lillehammer kommune

Arkivsak-dok.	201619233
Saksbehandler	Jon Halvor Midtmageli

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	17.04.2018	34/18

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkesutvalget mener ny firefelts E6 fra Vingrom til Ensby er viktig for en sikker og god trafikkavvikling for å knytte knytte Mjøsområdet bedre sammen og gi bedre vilkår for næringsliv, beboere og tilreisende.

2. For valg av trase for ny E6 på strekningen fastholder fylkesutvalget tidligere anbefalinger gitt ved 1. gangs høring.

3. Fylkesutvalget mener at før det kan tas stilling til planforslaget må høringsdokumentene omarbeides slik at de blir fullstendige, entydige, forutsigbare og følger opp de vedtak kommunen har gjort. Fylkesutvalget viser til plan og bygningslovens § 4.2, §11-5 og kapittel 5 i planloven om medvirkning, og fremmer innsigelse til plandokumentene slik de fremstår ved 2. gangs høring.

4. Fylkesutvalget ber om at planen omarbeides og legges ut på ny høring.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 17.04.2018 sak 34/18

Protokoll

Anne Thoresen (Ap) fremmet slikt forslag på vegne av Ap, Sp, SV og KrF:

1. Fylkesutvalget vil poengtere at E6 er ei sentral transportåre mellom øst, vest, nord og sør i landet og det må sikres god framdrift for utbygging. Ny firefelts E6 fra Vingrom til Ensby er viktig for en sikker og god trafikkavvikling for å knytte Mjøsområdet bedre sammen og gi bedre vilkår for næringsliv, beboere, tilreisende og gjennomreisende.

2. Fylkesutvalget fastholder tidligere anbefalinger gitt ved 1. gangs høring.

3. Fylkesutvalget viser til plan og bygningslovens § 4.2, §11-5 og kapittel 5 i planloven om medvirkning, og fremmer innsigelse til plandokumentene slik de fremstår ved 2. gangs høring. Fylkesutvalget mener at før Lillehammer kommune tar stilling til planforslaget må høringsdokumentene omarbeides slik at de blir fullstendige, entydige, forutsigbare og følger opp de vedtak kommunen har gjort.

4. Fylkesutvalget ønsker å få vurdert eventuelt nye opplysninger for å ta stilling til endelig trasevalg før kommunestyrets sluttbehandling.

Kari-Anne Jønnes (H) fremmet forslag på vegne av H og FrP:
Punkt 3 og 4 strykes.

Halvard Klevmark (MdG) fremmet slikt forslag:
1. Fylkesutvalget mener pengene bør brukes på utbygging av jernbane og veisikring framfor utvidelse av vei da dette vil føre til flere biler og mer kø inn mot byer og tettsteder, mer utslipp av mikroplast og ikke er i tråd med nasjonale planer om å redusere privatbilismen.

2. Fylkesutvalget mener Lågendeltaet naturreservat, som har høyeste form for vern må utelates som trasealternativ.

3. Fylkesutvalget ser ikke hvordan ny E6 forbi Lillehammer skal bidra til Oppland sine mål for 2025 om klima- og miljø og sier derfor nei til en slik utbygging.

Votering
Forslag fremmet av Klevmark (MdG): Falt med en stemme.
Forslag fremmet av Thoresen (Ap) punkt 1 og 2: Vedtatt mot en stemme.
Forslag fremmet av Thoresen (Ap) punkt 3 og 4: Vedtatt mot tre stemmer.

Vedtak
Fylkesutvalget fattet slikt vedtak:

1. Fylkesutvalget vil poengtere at E6 er ei sentral transportåre mellom øst, vest, nord og sør i landet og det må sikres god framdrift for utbygging. Ny firefelts E6 fra Vingrom til Ensby er viktig for en sikker og god trafikkavvikling for å knytte Mjøsområdet bedre sammen og gi bedre vilkår for næringsliv, beboere, tilreisende og gjennomreisende.

2. Fylkesutvalget fastholder tidligere anbefalinger gitt ved 1. gangs høring.

3. Fylkesutvalget viser til plan og bygningslovens § 4.2, §11-5 og kapittel 5 i planloven om medvirkning, og fremmer innsigelse til plandokumentene slik de fremstår ved 2. gangs høring. Fylkesutvalget mener at før Lillehammer kommune tar stilling til planforslaget må høringsdokumentene omarbeides slik at de blir fullstendige, entydige, forutsigbare og følger opp de vedtak kommunen har gjort.

4. Fylkesutvalget ønsker å få vurdert eventuelt nye opplysninger for å ta stilling til endelig trasevalg før kommunestyrets sluttbehandling.

Arkivsak-dok.	201619233-48
Saksbehandler	Jon Halvor Midtmageli

Saksgang	Møtedato
Fylkesutvalget	17.04.2018

ANDRE GANGS HØRING AV KOMMUNEDELPLAN FOR NY E6 MELLOM VINGROM OG ENSBY I LILLEHAMMER KOMMUNE

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkesutvalget mener ny firefelts E6 fra Vingrom til Ensby er viktig for en sikker og god trafikkavvikling for å knytte knytte Mjøsområdet bedre sammen og gi bedre vilkår for næringsliv, beboere og tilreisende.
2. For valg av trase for ny E6 på strekningen fastholder fylkesutvalget tidligere anbefalinger gitt ved 1. gangs høring.

3. Fylkesutvalget mener at før det kan tas stilling til planforslaget må høringsdokumentene omarbeides slik at de blir fullstendige, entydige, forutsigbare og følger opp de vedtak kommunen har gjort. Fylkesutvalget viser til plan og bygningslovens § 4.2, §11-5 og kapittel 5 i planloven om medvirkning, og fremmer innsigelse til plandokumentene slik de fremstår ved 2. gangs høring.

4. Fylkesutvalget ber om at planen omarbeides og legges ut på ny høring.

Rasmus O. Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Nørstebø-Solbjør
Ass. fylkesrådmann

Vedlegg:

Tilleggsdokument for andre gangs høring
Plankart
Planbestemmelser
Oppsummering av merknader
Konsekvensvurdering av alternativ II-C-2-E
Konsekvensvurdering av krysssløsning i sør
Forstudier omlegging av høgspentlinjer ved Hovemoen
Notat om tiltak på avlasta vegnett (dagens E6)
Notat om konsekvenser for lokal og regional utvikling

Dokumentene kan også lastes ned fra denne linken:
https://www.lillehammer.kommune.no/e6.6008321-174090.html

Bakgrunn:

Lillehammer kommune har den 30.11.17 gjort vedtak om gjennomføring av 2. gangs offentlige ettersyn og høring av kommunedelplan for ny E6 mellom Vingrom og Ensby. Merknadsfristen er satt til den 14.04.18. Oppland fylkeskommune har fått innvilget utsatt frist i forbindelse med møte i fylkesutvalget den 17.04.18. Planen er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Lillehammer og Øyer kommuner. Planarbeidet har som mål å fastsette korridor for ny firefelts E6 mellom Vingrom og Ensby. Strekningen har en samlet lengde på ca. 17 km og er delt inn i tre delstrekninger.

- Delstrekning I går mellom Vingrom og Øyresvika
- Delstrekning II, Øyresvika – Storhove
- Delstrekning III, Storhove – Ensby

Dagens trafikksituasjon ikke er tilfredsstillende når det gjelder sikkerhet og fremkommelighet.
På strekningen har det skjedd mange alvorlige trafikkulykker og vegen gir støyplager for de som bor og oppholder seg langs vegen.

Vegprosjektets mål er at ny E6 skal bidra til bedre og sikker kommunikasjon, færre miljøulemper og ivaretakelse av viktige natur og miljø og friluftskvaliteter i Lillehammerområdet. Vegen skal forsterke E6 som en viktig nasjonal transportåre mellom Oslo og Trondheim og bidra til at Mjøsområdet kan fungere som et felles bo- og arbeidsmarked.

Statens vegvesen har gjort det praktiske arbeidet med kommunedelplanen og "Nye Veier AS" skal detaljplanlegge, bygge og drifte vegen.

Delmål for vegplanleggingen er at planarbeidet skal samordnes med den pågående ATP-prosessen og underbygge Lillehammer kommunes byutviklingsmål. Inngrep i naturreservatet skal gjøres mest mulig skånsomt og eventuelle inngrep skal avbøtes og kompenseres. Videre skal det tas hensyn til viktige frilufts- og naturområder langs Mjøsa og Lågen slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder.

Et av hoved temaene i 1. gangs høring var trasevalget mellom øst- eller vestsiden av Lågen. Etter første gangs høring forelå det innsigelser fra statlige myndigheter til flere av strekningsalternativene, spesielt på delstrekning II mellom Øyresvika og Storhove. For vestsidealternativene er mange av innsigelsene avklart. Mange av innsigelsene til østsidealternativene gjenstår. Fylkeskommunen gjorde følgende vedtak ved 1. gangs høring:

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 om 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) + (lll-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 forbindelse med 2. gangs høring er det utarbeidet et tilleggsdokument som oppsummerer prosessen og gir en beskrivelse av nye løsninger og anbefalinger. Dokumentet skal leses i tillegg til- og i sammenheng med «Hovedrapport» av 30. juni 2017 som ble hørt ved 1. gangs høring. Andre dokumenter som høres nå er bl.a. oppsummering av merknader og tilleggsutredninger av et nytt alternativ; II-C-2-E. Samtlige dokumenter i høringen ligger som vedlegg til saken.

Lillehammer kommune med vedtak i kommunestyret den 22.02.18 legger planforslaget fra Statens vegvesen til grunn for høringen med følgende supplering av bestemmelsenes § 1.3 om rekkefølgekrav:

a) Sykkelveg Vingnes - Hovemoen
b) Turveg langs Mjøsa mellom Vingrom og Vingnes
c) Støyskjerming mot bebyggelse på Riselandet, Vingnes, Busmoen
d) Støyskjerming mot friluftsområder (Vingnesvika og Mosodden)
e) Forbedret atkomst mellom bolig- og friluftsområder langs Lågen/Mjøsa
f) Ombygging av kryss Mesna
g) Ny adkomst til sentrum under bakken
h) Ombygging av kryss Sannom
i) Ny/forbedret atkomst til Hovemoen via ny rundkjøring
j) Ombygging av gamle E6 til lokalveg
k) I reguleringsplan skal det utredes mulighet for å bygge ny bru i tre. Denne utredningen skal blant annet omhandle:

(a) estetisk utforming
(b) tilpasning av fundament
(c) lengde på bruspenn
(d) miljøvurdering ved valg av tre som byggemateriale

Kommunen forutsettes at disse avbøtende tiltakene gjennomføres og finansieres som del av utbyggingsprosjektet E6 Vingrom - Ensby.

Saksframlegg

Fylkesrådmannen mener ny firefelts E6 på denne strekningen er viktig for samfunns- og næringsutvikling i Lillehammerregionen og i Gudbrandsdalen. Det er et mål om oppstart allerede i 2021. En av forutsetningene for å få dette til er behandling av «Bompengeproposisjonen» som etter planen skal skje i Fylkestinget i oktober 2018. Det haster derfor med å få vedtatt kommunedelplanen. Fylkesrådmannen finner det likevel nødvendig å tilrå innsigelse til planen siden plandokumentene som er lagt ut til 2. gangs høring og offentlige ettersyn, inneholder flere mangler som er å betrakte som saksbehandlingsfeil og som utfordrer plan og bygningslovens krav om medvirkning. Det er et stort engasjement i saken og mange blir direkte berørt. Fylkesrådmannen mener det derfor er nødvendig at plan og bygningslovens krav følges.

1. Planbeskrivelse mangler.

Fylkesrådmannen mener tilleggsdokumentet ikke kvalifiserer som planbeskrivelse og at det ikke er tilstrekkelig å vise til dokumenter i tidligere høringer. Tilleggsdokumentet sammen med andre tilleggsdokumenter og utredninger skal innarbeides i planbeskrivelsen slik at den stemmer med den planversjonen som høres. Vi viser her til **§ 4-2 i plan- og bygningsloven:**

> *Alle forslag til planer etter loven skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.*

Lovkommentaren til plan- og bygningsloven utdyper dette og sier at det er saksbehandlerfeil dersom planbeskrivelse mangler.

2. Manglende overensstemmelse mellom Lillehammer kommunes vedtak og planens bestemmelser.

   Fylkesrådmannen viser til plan og bygningslovens § 11-5:

> *§ 11-5*
> *«Kommuneplanens arealdel skal angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk, samt hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. Kommuneplanens arealdel skal omfatte plankart, bestemmelser og planbeskrivelse hvor det framgår hvordan nasjonale mål og retningslinjer, og overordnede planer for arealbruk, er ivaretatt.*

Lillehammer kommune har vedtatt flere endringer i planbestemmelsene, men planbestemmelsene er ikke revidert i tråd med vedtaket. Fylkesrådmannen mener manglende samsvar mellom kommunens vedtak og de faktiske planbestemmelsene som høres, ikke er i tråd men plan og bygningslovens krav og gir samtidig liten forutsigbarhet for berørte parter på hva som faktisk høres.

Fylkesrådmannen mener flere av endringene som kommunen har vedtatt, er av en slik art de ikke kan overføres direkte til rekkefølgebestemmelsene, men må bearbeides og tillegges egne plankrav. I tillegg vil enkelte av tilleggspunktene utløse egne krav om konsekvensutredning utover det som er beskrevet i «Tilleggsutredningens» kapittel 3.7 og i vedlegget «Tiltak på avlasta vegnett». Eksempelvis vil «ny adkomst til sentrum under bakken» være et omfattende tiltak som bl.a. vil kreve vurdering av flere alternativer, flytting/riving av eksisterende bebyggelse og infrastruktur, parkering, grunnundersøkelser osv.

3. Medvirkning.

Tilleggsutredningene som er gjort mellom første og andregangs høring er lagt ut på høring som egne dokument og ikke innarbeidet i planbeskrivelse, konsekvensutredning eller bestemmelser. I tillegg vises det til dokumenter i 1. høringsrunde, samt til politiske vedtak. Fylkesrådmannen mener mange og fragmenterte plandokumenter, samt henvisninger til dokumenter i tidligere høringer og politiske vedtak er vanskelig å forholde seg og utfordrer plan og bygningslovens krav til medvirkning. Fylkesrådmannen viser til kapittel 5 om medvirkning i plan og bygningsloven som sier at plandokumentene skal være lett tilgjengelig for alle.

Konklusjon

Fylkesrådmannen er mener planlegging av ny E6 fra Vingrom til Ensby er en stor og viktig sak for kommunen og fylkeskommunen og som berører mange. Det er sterke interesser og mange berørte med stort engasjement i saken. Dette understreker behovet for ryddige, forutsigbare prosesser og klare og entydige dokumenter som det er lett å forholde seg til.

Fylkesrådmannen mener at plandokumentene må omarbeides slik at de blir fullstendige, entydige, forutsigbare og følger opp de vedtak kommunen har gjort. Fylkesrådmannen mener dette må gjøres før vi kan ta stilling til planforslaget. Med henvisning til plan og bygningslovens § 4.2, §11-5 og kapittel 5 om medvirkning, anbefaler fylkesrådmannen fylkesutvalget å fremme innsigelse til plandokumentene slik de fremstår ved 2. gangs høring og anmoder om at planen omarbeides og legges ut på ny høring.

For valg av trase for ny E6 på strekningen fastholder fylkesutvalget på det nåværende tidspunkt tidligere anbefalinger gitt ved 1. gangs høring.

Statnett

Besøksadresse
Nydalen allé 33, 0484 Oslo
Postadresse
PB 4904 Nydalen, 0423 Oslo
Foretaksregister
NO 962 986 633 MVA
T +47 23 90 30 00
F +47 23 90 30 01
W statnett.no
E firmapost@statnett.no

LILLEHAMMER KOMMUNE

Storgata 51
2609 LILLEHAMMER

Saksbeh./tlf.nr.: Lars Erik Vindfallet Lauritsen/95109418
Deres ref./Deres dato: 17/4185-40/ 23.02.2018
Vår ref.: 17/00254-28
Vår dato: 19.03.2018

Høringsuttalelse - Kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby - Lillehammer kommune - Andre gangs offentlig ettersyn

Vi viser til brev fra Lillehammer kommune 23.2.2018 vedrørende annen gangs høring av kommunedelplan for Vingrom – Ensby forbi Lillehammer. Planforslaget lå ute til første gangs offentlig ettersyn høsten 2017. Det er gjort endringer i planmateriale som følge av innsigelser og planene sendes derfor ut på nytt offentlig ettersyn. Det er en revidert planbeskrivelse/tilleggsrapport med tilhørende plankart og bestemmelser som legges ut til offentlig ettersyn.

Statnett uttaler seg til planene ved å ha anleggskonsesjon etter energiloven til å eie og drifte transmisjonsnett i planområdet.

Statnetts merknader

Statnett uttalte seg til første gangs høring og bemerket at vi ble berørt både ved løsningen med ny E6 trasè på østsiden av Lågen, så vel som på vestsiden. Det er fra andre myndigheter fremmet innsigelser til planforslaget ved første gangs høring, men det fremgår av tilleggsrapporten at innsigelsene til vestsidealternativene er ryddet av veien. Det konkluderes med at alternativ II-C-2-C er mest realistisk og at dette prinsippet legges til grunn ved det videre arbeidet. Merknadene til planen skal ha fokus på det som er nytt etter første høringsrunde.

Etter første høringsrunde har det vært samordningsmøter knyttet til innsigelsene, og en av konklusjonene herfra var å få frem et bedre beslutningsgrunnlag for omlegging av transmisjonsnettet over Lågen, da omlegging vil bli en konsekvens av veganlegget. Det er vurdert alternative løsninger som går frem av forstudien kalt vedlegg 4 i tilleggsrapporten til planprogrammet. Der tydeliggjøres også at kostnadene til omleggingen av ledningsnettet må dekkes gjennom vegtiltaket.

Av forstudien anbefales det at transmisjonettledningene forblir luftledning av hensyn til fremtidig drift og vedlikehold av anleggene. Omlegging av transmisjonsnett krever konsesjon etter energiloven og løsningsvalget besluttes dermed etter vedtak av NVE og/eller OED.

Det fremgår av tilleggsrapporten at det *innenfor planområdet* er lagt inn hensynssone (H370) på plankartene som omfatter alternative omlegginger av transmisjonsnettet over Lågen mot

Hovemoen. I tillegg er det i plankartet markert en *eventuell* videreføring av luftstrekk i ny trase som må avklares ved konsesjonsprosess etter energiloven. Slik vi oppfatter det er det omlegging etter alternativ L4 med samling av ledninger i øst som er lagt inn i plankartet med grønn stiplet linje. Statnett bemerker for ordens skyld at forstudien og rapporten som følger plansaken inneholder alternativer som ikke er tegnet inn i plankartet med grønn stiplet linje, og vi ber om at det tydeliggjøres bedre i plankartet at den stipla streken kun er vist som et eksempel på en av flere alternative trasemuligheter. Arealbehov og konkret løsningsvalg (trasè) fattes i senere vedtak knyttet til konsesjonsprosess etter energiloven med forutgående plan- og medvirkningsprosess der alle berørte interesser blir involvert.

Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad
UTME-Eiendomsforvaltning og skog

Lars Erik V. Lauritsen
Seniorrådgiver

BANE NOR

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Dato: 12.04.2018
Saksref: 201721820-7
Deres ref.: 17/4185-40
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

Lillehammer kommune - Kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby - Andre gangs offentlig ettersyn

Vi viser til brev datert 23.02.2018.

Bane NOR er, som det framkommer av vår uttalelse ved 1. gangs offentlig ettersyn, opptatt av at ny trasé for E6 ikke må hindre bruk av, adkomst til og utvikling av vår infrastruktur. Plassering av vegkryss er vist nær både eksisterende tømmerterminal og framtidig hensettingsanlegg for tog. Vi presiserer at hensettingsanlegget må ha tilkomst nordfra, også for større biler. Kjøreadkomsten som krysser spor til tømmerterminalen i plan kan ikke opprettholdes. De foreliggende skissene/tekniske tegningene indikerer at dette kan bli utfordrende.

Statens vegvesen har i kommentar til innkomne merknader forutsatt nær kontakt med Bane NOR i neste planfase. Det er av stor viktighet at utbygger i videre planarbeid er forpliktet til et nært samarbeid med Bane NOR, uavhengig av om det er Statens vegvesen eller Nye Veier som er ansvarlig for videre plan- og byggefaser.

Det er viktig at alle kryssinger og nærføringer mellom bane og veg planlegges og bygges på en slik måte at det ikke etableres hindringer for jernbanetrafikken i form av hastighetsbegrensninger eller liknende. Tilstrekkelig fri høyde for jernbanen må ivaretas, også for tilførselsveger til/fra E6 og andre tiltak som vil berøre eksisterende jernbaneinfrastruktur, utvikling av denne og planlagte nye jernbanetiltak.

Vi minner også om at anleggsarbeider som ikke kan gjennomføres mens det er ordinær togtrafikk på Dovrebanen, forutsetter at arbeidene er meldt inn i samsvar med gjeldende ruteplanprosess. For tidsavbrudd ut over 48 timer gjelder normalt en frist på 4, minimum 3 år. Det er viktig at prosjektet følger Bane NORs prosess for innmelding av arbeider som kan påvirke togtrafikken, det vil si behov for stans eller begrensninger i trafikken. Behovene for sportilgang må reduseres til et minimum, og være godt dokumentert.

Bane NOR har ingen ytterligere merknader til endringer i planmaterialet og anbefalingen av trasé som ligger til grunn for 2. gangs offentlige ettersyn. Vi viser for øvrig til vår uttalelse ved første gangs ettersyn, datert 13.09.2017.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: http://www.banenor.no/Sikkerhet/Veileder-for-god-planlegging/ og i vårt tekniske regelverk: http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og samfunnskontakt

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Mottakere:
Lillehammer kommune
Kopi:
Statens Vegvesen Region Øst

FORSVARSBYGG

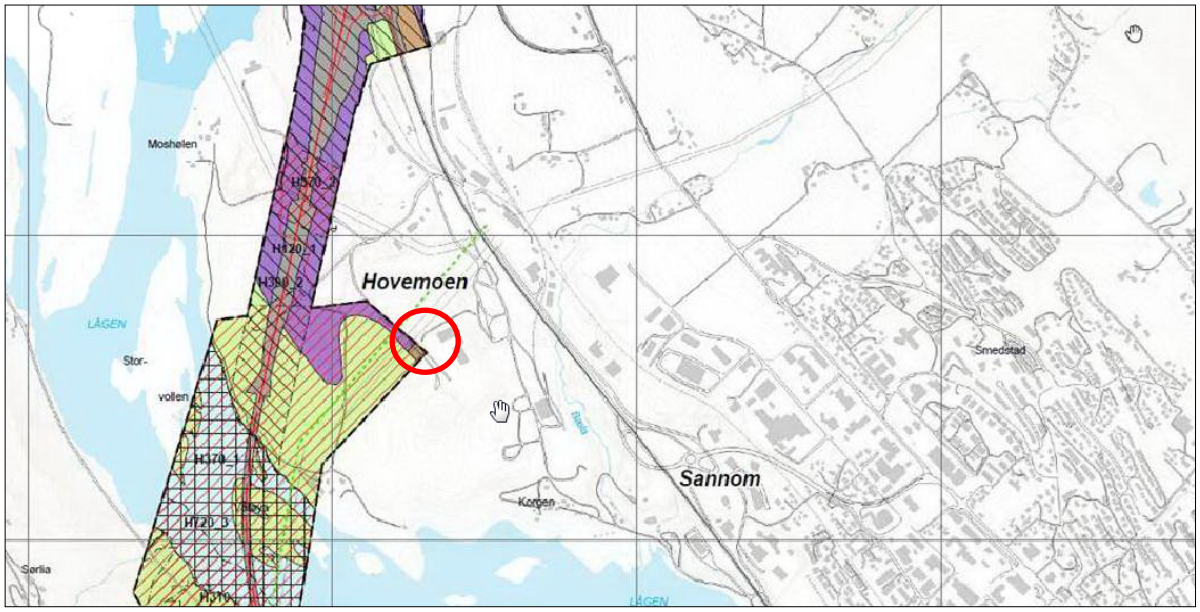
Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Statens vegvesen Region Øst	Silje Østerås	20.03.2018	2017/2949-4/315
Postboks 1010 Skurva 2605 LILLEHAMMER		Tidligere dato 26.02.2018	Tidligere referanse 15/210681-207

Kommunedelplan E6 Vingrom - Ensby - 2. gangs offentlig ettersyn - uttalelse

Viser til 2.gangs høring av kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby.

Forsvarsbygg uttaler seg i denne type saker med det utgangspunkt å skulle ivareta forsvarssektorens arealbruksinteresser.

Når det gjelder det vestlige alternativet som er valgt, vil dette tangere vårt areal på Hovemoen (gnr. 184 bnr. 51). Planområdet som er markert i kartutsnitt under ser ut til å berøre adkomsten til deler av våre arealer. Det forutsettes at denne adkomsten ikke forringes.



Jf. plandokumentene skal adkomst til byen skje via dagens trase. Det er ikke nevnt endringer eller utvidelser i denne traseen.

For øvrig har ikke forsvarssektoren merknader til kommunedelplanen.

Jarle Hansen
Leder fag og prosjekt
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning region øst

Silje Østerås
Arealplanlegger
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning region øst

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

DEN NORSKE KIRKE
Hamar biskop
Hamar bispedømmeråd

Lillehammer kommune

Dato: 12.04.2018 Vår ref: 17/05363-11 BAE Deres ref: SVESYVER 17/4185-40

Høringssvar - Andre gangs offentlig ettersyn av kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby

Viser til kunngjøringsbrev angående annen gangs offentlig ettersyn av kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, datert 23.2.2018. Herved oversendes samlet høringssvar fra Hamar biskop og Hamar bispedømmeråd.

Hamar biskop og Hamar bispedømmeråd fremmet innsigelser under første offentlige ettersyn, med bakgrunn i kommunedelplanens forslag til løsning for støyskjerming ved Vingrom kirke (1908), som blir direkte berørt av utbygging av ny firefelts E6. Etter drøftingsmøte med Statens Vegvesen Region Øst 16.10.2017, trakk Hamar biskop og Hamar bispedømmeråd sine innsigelser under forutsetning om involvering i videre prosess rundt planlegging og utarbeidelse av støyskjerming ved Vingrom kirke.

Vi registrerer i mottatte kunngjøringsbrev, at Lillehammer kommunestyre i sitt møte 22.2.2018, har gjort endringer i planmaterialet for å imøtekomme mottatte innsigelser. Støyskjerming ved Vingrom kirke er ikke nevnt i listen over forutsetninger for videre planarbeid.

Vi minner derfor om, at Hamar biskop jf. Kirkeloven § 21 skal uttale seg i saker som påvirker kirkens omgivelser. Hamar bispedømmeråd skal uttale seg før kommunen gjør vedtak, jf. Plan- og bygningsloven kapittel 11 og 12. Videre skal bispedømmerådet godkjenne vesentlig endring av gravplass jf. Gravferdsloven § 4 første ledd.

Støyskjerming ved kirkestedet blir viktig med tanke på kirkelige handlinger som eks. gravferd, som krever ro og verdighet. I tillegg er det viktig å bevare opplevelsen av kirkestedet også for reisende nordover og sørover langs E6 - at kirken er synlig. Støyskjermingen må utarbeides i tråd med kirkens uttrykk og stil, og kirkens rolle som landemerke i omgivelsene langs Mjøsa må ikke forringes.

Vedlikeholdsansvaret for støyskjerm ved Vingrom kirke vil ligge hos utbygger, Nye Veier AS, de første 20 år. Vi forutsetter at det videre ansvaret utover disse 20 årene legges til annen myndighet enn Lillehammer kirkelige fellesråd.

Med vennlig hilsen

Postadresse:
Postboks 172
2302 HAMAR

E-post: hamar.bdr@kirken.no
Web: www.kirken.no/hamar
Org.nr.:818 066 872

Telefon: +47 62550350
Telefaks:

Saksbehandler
Britt Agnete Enemo

Solveig Fiske
biskop

Britt Agnete Enemo
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi til:

Prosten i Sør-Gudbrandsdal	Fåberggt. 128	2615 LILLEHAMMER
Lillehammer kirkelige fellesråd	Fåberggata 128	2615 LILLEHAMMER
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626 LILLEHAMMER

Mottakere:
Lillehammer kommune

NyeVeier

Tangen 76
4608 Kristiansand

Ifølge liste

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
SVESYVER 15/210681-207	BAM	2016/114	Offentlig	12.04.2018

E6 Vingrom – Ensby. Nytt offentlig ettersyn av kommunedelplan.

Innledning

Vi viser til Lillehammer og Øyer kommuner sine offentlig ettersyn av kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby med høringsfrist 13. april, samt Nye Veier sin uttalelse til planarbeidet datert 15.09.17. Vi viser også til Statens vegvesens brev til Fylkesmannen i Oppland datert 03.04.2018, der det fremgår hvilke innsigelser som fremmes fra Nye Veier.

Nye Veier AS er et statlig eid utbyggingsselskap som skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier i Norge. Målet er å sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av trafikksikre hovedveier.

Selskapet har gjennom stortingsvedtak fått ansvaret for å bygge ut og drifte E6 på strekningen Kolomoen – Øyer sør (Ensby). Selskapet skal overta planleggingsansvaret for strekningen Vingrom – Ensby etter at kommunedelplanen er vedtatt.

Samfunnsmessig lønnsomhet – prioritering av prosjekter

I rammeavtalen med Samferdselsdepartementet og Nye Veier fremgår følgende:
Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre veger og sikre gjennomføring av den samlede porteføljen raskere og mer kostnadseffektivt enn om disse oppgavene hadde blitt løst på tradisjonell måte.

Nye Veier har tydelige krav til prioritering av samfunnsmessig lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge. I Nye Veiers vedtekter heter det: *«Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier, hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.»* Selskapet har utarbeidet en prioriteringsmetodikk for hvordan selskapets totale portefølje prioriteres for gjennomføring. Det gjennomføres et omfattende arbeid med å optimalisere samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene før utbygging.

Anbefaling av vestre korridor

Nye Veier støtter Statens vegvesen sin anbefalte korridor bestående av alternativ II-C-2-B og III-A-3 for E6 på strekningen Vingrom – Ensby, slik den ble oversendt kommunene for behandling med tanke på et nytt offentlig ettersyn. Nye Veier mener dette alternativet løser motorvegeutbyggingen på den totalt sett beste måten, i motsetning til østre alternativer med lav samfunnsøkonomi og store konsekvenser i byggefase og ettersituasjon.

Kostnadene ved de østre alternativene er vesentlig høyere enn de vestre alternativene, inntil 2000 mill. kroner med 25 % usikkerhet i kostnadsoverslagene. Dette utgjør en merkostnad på inntil 50 %, og forskjellene er så store at det skal tillegges betydelig vekt. Nye Veier vil også påpeke at det vil være betydelig større risiko for kostnadsøkninger i østre alternativer på grunn av en svært omfattende og komplisert utbygging i og ved dagens veg. Samtidig viser beregningene at de østre alternativene har minst samfunnsmessig nytte, og de oppfyller heller ikke kravet om 110 km/t på denne typen nasjonal hovedveg.

Nye Veier vil klart fraråde østre alternativer/korridor.

Kostbare tunneler med lav samfunnsmessig lønnsomhet

Vingnes

Det er utredet alternative løsninger der det inngår nye tunneler under Vingnes for lokaltrafikken. Kostnaden ligger mellom 600 til 900 mill. kroner, avhengig av løsning. Ved at ny E6 legges i tunnel fra Øyresvika vil dagens veg få halvert trafikkmengde og miljøforholdene ved Vingnes bedres. Andelen tunge kjøretøy vil også reduseres med ca. 75 %. Vi kan ikke se at konsekvensutredningen dokumenterer at nytten står i noe rimelig forhold til de store økningene i kostnadene til investering, drift og vedlikehold.

Det vil være mulig å etablere mulighet for gående og syklende samt å støyskjerme i henhold til støyforskrift T-1442.

Alternativer med tunnel for lokaltrafikken vil representere en vesentlig kostnadsøkning for prosjektet og redusere samfunnsnytten betydelig. Nye Veier kan ikke se at løsningen bidrar til å nå regjeringens mål om å få realisert flest mulig prosjekter til størst mulig samfunnsmessig nytte. Nye Veier har varslet innsigelse til alternativ II-C-2-C.

Fåberg

Lang tunnel i alternativ III-A-3 koster ca. 600 mill. kr mer enn den anbefalte løsningen III-A-2 med en kortere tunnel. Vi kan ikke se at konsekvensutredningen dokumenterer at nytten står i rimelig forhold til de økte kostnadene til investering, drift og vedlikehold. Konsekvensutredningen viser at gode støytiltak langs ny E6 i anbefalt løsning vil sikre at støyen ivaretas godt i henhold til kravene i T-1442.

Alternativet med lang tunnel vil representere en vesentlig kostnadsøkning for prosjektet og redusere samfunnsnytten betydelig. Nye Veier kan ikke se at løsningen bidrar til å nå regjeringens mål om å få realisert flest mulig prosjekter til størst mulig samfunnsmessig nytte. Nye Veier har varslet innsigelse til alternativ med lang tunnel ved Fåberg.

Rekkefølgetiltak – sammenheng med utbygging av ny E6

Lillehammer kommune har i sitt utleggelsesvedtak lagt inn en lang rekke fordyrende elementer i form av rekkefølgetiltak a) – k), og forutsetter at disse finansieres som en del av E6-utbyggingen.

Tiltakene er i hovedsak knyttet opp mot dagens E6. Dagens E6 få en vesentlig trafikkavlastning med bedret støy- og trafikksikkerhetssituasjon, og Nye Veier kan ikke se at rekkefølgetiltakene har en naturlig sammenheng med utbygging av ny E6. Vi viser til tilleggsavtale 1 til Rammeavtalen mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet, som presiserer at det må være en sammenheng mellom utbyggingen av E6 og eventuelle tiltak som skal gjennomføres. Etter vårt syn bryter mange av rekkefølgetiltakene med statens ansvar for utbygging av riksveger.

Det er ikke gjennomført kostnadsberegninger av rekkefølgetiltakene, men det er grunn til å anta at samlet kostnad kan bli svært høy. Vi vil spesielt trekke frem tiltak g) «Ny adkomst til sentrum under bakken». Vi er ikke kjent med hva dette konkret vil innebære, men kan anta at dette vil være et svært kostbart tiltak, samtidig som trafikkberegningene viser at ny E6 gir en noe forbedret trafikksituasjon inn mot sentrum. Dette rekkefølgetiltaket er utenfor kommunedelplanens planområde, som er det Nye Veier har fått i ansvar i henhold til St.prop 25 2024/15. Dette tiltaket er derfor et annet prosjekt som er Statens vegvesen sitt ansvar.

Rekkefølgetiltakene vil representere en vesentlig kostnadsøkning for prosjektet og redusere samfunnsnytten betydelig. Nye Veier kan ikke se at disse bidrar til å nå regjeringens mål om å få realisert flest mulig prosjekter til størst mulig samfunnsmessig nytte.

Med bakgrunn i trafikksikkerhets- og beredskapsmessige hensyn mener vi at punktene a, f, i og j kan inngå. Endelig utforming og omfang av disse tiltak må etter Nye Veier sitt syn avklares i neste planfase. Når det gjelder punkt j) viser Nye Veier i tillegg til Statens vegvesen sine presiseringer knyttet til innholdet i dette tiltaket avgrenset til nødvendig omskilting og oppmerking som normalt.

Nye Veier ser at det kan være flere tiltak som kan være fornuftige i et «Byprosjekt 2044», men der finansieringen må avklares utenom E6-utbyggingen.

Nye Veier har i eget brev angitt hvilke av rekkefølgetiltakene det er varslet innsigelse til.

Detaljeringsnivået på bestemmelser og plankart – rom for optimalisering
Planbestemmelsene og plankart er til dels svært detaljerte, og der mye ligger på et detaljeringsnivå som etter vårt syn hører hjemme i reguleringsplanfasen.

Sett fra Nye Veier sitt ståsted er det svært viktig at kommunedelplanen gir mulighet for videre optimalisering med tanke på å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av utbyggingen. Dette er særlig viktig for prosjekter hvor kostnadene ved utbygging er store sett opp mot den beregnede nytten av investeringene. Nye Veier sin erfaring så langt på landsbasis, er at svært gode løsninger finnes når entreprenøren kommer inn i planleggingen, og en klarer å redusere ulempene og eksempelvis beslag av dyrket mark. Vi er derfor sikre på at slike «stramme» bestemmelser virker mot sin hensikt.

Gjennom arbeidet med reguleringsplanen vil vi optimalisere og forbedre løsninger innenfor hovedkorridoren til løsningen som blir valgt. Dette vil vi gjøre i samarbeid med entreprenøren, som vil bli valgt allerede i reguleringsplanfasen. Dette er fordi vi ønsker best mulig tekniske løsninger for å unngå omreguleringen i byggefasen, noe som i dag er vanlig. Det er derfor viktig at kommunedelplanen er overordnet og ikke binder opp konkrete løsninger, samt gir nødvendig handlingsrom.

Videre fremdrift

Nye Veier vil stå for videre planlegging og regulering av strekningen, og vi ønsker å komme raskt i gang. Vi får overført prosjektstrekningen formelt umiddelbart etter planvedtak er fattet og gyldig. Gjennomføringsmodell og kontraktstrategi på strekningen er utarbeidet, og vi har igangsatt bompengeprosessen.

For å nå de målene vi har satt for fremdrift for utbyggingen av E6 er det viktig å få et vedtak av kommunedelplanen i løpet av mai 2018. Dersom man kommer i en situasjon der kommunene velger andre alternativer enn det Statens vegvesen anbefaler, eller alternativer Statens vegvesen har innsigelser til, vil dette kunne påvirke oppstart og ferdigstillelse for strekningen E6 Vingrom-Ensby.

Ved planvedtak som er i tråd med Statens vegvesen sin anbefaling vil kunne muliggjøre et samfunnsøkonomisk godt prosjekt der vi planlegger utlysning av kontrakt allerede i 2019 med tanke på oppstart sammen med entreprenør for reguleringsprosessen.

Videre fremdrift er avhengig av planvedtakene og samfunnsøkonomien i prosjektet. Skulle den endres som følge av merkostnader vil fremdriften kunne bli betydelig påvirket.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS

Øyvind Moshagen
Prosjektdirektør E6 Innlandet

Bjørn Åmdal
Rådgiver planprosess

Dokumentet er elektronisk signert

Adresseliste

Lillehammer kommune –	postmottak@lillehammer.kommune.no
Statens Vegvesen -	firmapost-ost@vegvesen.no

Lillehammer 13. april 2018

Lillehammer kommune v/ ordfører Espen G. Johnsen.

postmottak@lillehammer.kommune.no

Felles uttalelse fra Vel og Sameiere til Kommunedelplan E6 Vingrom–Ensby Andre gangs høring /offentlig ettersyn

1. Innledning

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, Riisenga, Risesvingen, Petterjordet, Mellembergsveien, Hovslivegen, Leirvika, Mosodden, Nøttetrebakken, Moabakken, Pynten, Sannheim, Nøttetreveien, Bjerkelunden og Busmoen. Uttalelsen fremmes primært for å ivareta hensynet til de rundt 5000 beboerne på strekningen, men våre anbefalinger vil være positive for alle brukere av området.

Vi viser til vår førstegangs-høringsuttalelse av 15.9.2017 vedrørende forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 Vingrom Ensby, datert 30.5.2017.

Denne andregangs høringsuttalelse er basert på at E6 vesttrasè (med endring / tillegg) legges til grunn som beskrevet i kommunestyrets vedtak av 22.2.18.

Vi er svært fornøyd med at Lillehammers politikere og Statens vegvesen har imøtekommet alle de merknadene som påpeker at en vestside trase med innslag sør for Øyresvika vil ivareta bomiljøet, friluftsliv og byutvikling best.

Statens vegvesen og Lillehammer sine politikere har tatt det store flertallet av merknadene fra berørte beboere og velforeninger til vurdering når de nå anbefaler trase alternativ IIC2B. Dette er meget bra og synliggjør en god demokratisk prosess.

Den anbefalte løsningen IIC2B vil ivareta bo og oppvekstmiljøet på vest og østsiden av Mjøsa, og gi mulighet for en god byutvikling forutsatt innarbeiding av de riktige avbøtende tiltak.

Vi vil i vår merknad påpeke hvilke avbøtende tiltak som etter vårt syn må innarbeides i planen for å gi størst samfunnsmessig nytte og avvikle dagens E6 som nasjonal hovedveg.

Viktigste premiss for utvikling og utnytting av strand- og boligområdene mellom Øyresvika og Sannom er hvordan vi definerer at dagens E6 skal tilpasses sin nye rolle som lokalveg

2. Overordnede føringer

Statens vegvesen påpeker i beskrivelsen av planen en rekke føringer som må oppfylles for at prosjektet skal anses som vellykket utbygging. Vi ønsker spesielt å påpeke de målsetningene som Statens vegvesen anser som viktige for viktig for nærmiljø og friluftsliv og lokal byutvikling:

Statens vegvesen har følgende målsetninger for planen:

- Bedre transportkvalitet og regularitet: Ingen kapasitetsproblemer i høgtrafikkperioder.
- E6 skal inngå i et funksjonelt vegsystem ved Lillehammer by.
- Reduksjon i antall trafikkulykker: Ingen møteulykker.
- Planlegging av ny E6 samordnes med ATP-prosessen og bør være tilpasset en ønsket byutvikling for Lillehammer.
- Redusere miljøulemper langs E6:
    - Støysituasjonen ved boligbebyggelse langs E6 skal ikke overskride grenseverdier i henhold til T-1442.
    - Grunnvannsreservoar som drikkevannskilde skal ikke ha tilførsel av forurensing fra veg.
    - Inngrep i naturreservatet skal gjøres mest mulig skånsomt og oppveies ved kompenserende og avbøtende tiltak.
- Det skal tas hensyn til viktige frilufts- og naturområder langs Mjøsa og Lågen slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder.
- Ved utbygging av E6 skal det også legges vekt på å bidra til forbedret g/s-forbindelser mellom boligområder og sentrum.

Byutvikling 2044, Lillehammer 10-minuttersbyen, kort oppsummert:

- Økt andel av transport skal tas med kollektiv, sykkel og gange i framtiden
- Byutvikling 2044 påpeker at Vingnes, Busmoen og Mosodden er et attraktivt område for byutvikling innenfor 10 minutters sykling til sentrum.
- Strategien påpeker at sekundært skal man tilrettelegge for boliger innenfor områder dekket av bybuss.
- Strategien påpeker at veisystemet må tilrettelegge for myketrafikanter og kollektiv framfor privatbil.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen:

- Ivareta hensynet til barns lek og et trygt oppvekst miljø

Retningslinjer for behandling av støy i planleggingen T-1442:

- Denne pålegger anleggseier å gjøre tiltak for å redusere støybelastning for berørte.

Vurderer man forslaget med de avbøtende tiltakene Statens vegvesen foreslår mot de overordnede føringene for planen har man ikke oppnådd målsetningene

Dette gjelder forbedret tilgang til de bynære friluftsområdene i strandsonen, miljøbelastning for boligområdene langs dagens vei og tilrettelegging for økt sykkel og gange. Dette skyldes i hovedsak at man ønsker å opprettholde funksjonen til dagens E6 som motorvei gjennom Lillehammer for lokal trafikk.

Etter vårt syn må dagens E6 inngå i et funksjonelt lokalvei nettverk som tilrettelegger for alle trafikantgrupper og forbedrer de bynære bomiljøene og friluftsområdene slik at målsetningen kan oppnås til det beste for ønsket byutvikling.

3. Kommentarer til høringsdokumentet med anbefalinger

Etter vårt syn er det svært beklagelig at bruk av eksisterende E6 ikke inngår i kommunedelplanen da det er en vesentlig forutsetning for den anbefalte løsningen IIC2B. Uten forpliktelser for gjennomføring eller synliggjøring av konsekvenser av avbøtende tiltak, er forslaget vanskelig sammenlignbart med foreslåtte avkjøringer i tunnel. De forslagene som foreligger for avkjøring i tunnel vil etter vårt syn ha store konsekvenser for nærmiljøet på Vingnes. Vår anbefaling er derfor å innarbeide forpliktende bestemmelser i planen for omgjøring av eksisterende E6 til en funksjonell lokalvei for alle trafikanter, og vektlegge miljøtiltak for bruk av strandsonen og bomiljøet langs denne.

Det er en rekke tiltak som må innarbeides i planen dersom målsetningene skal oppnås og at Lillehammer skal har størst mulig effekt av at gjennomgangs trafikk og tungtransport blir lagt i tunnel forbi de bynære områdene.

Viktigst for boligfortetting og nærmiljø er å redusere områder omfattet av rød og gul støysone langs dagens E6 og tilrettelegge for gående og syklende

3.1 Fartsgrenser

Som hovedregel bør fartsgrensen på hele dagens E6 justeres ned slik at den er i samsvar med NA rundskriv 05.17 fra Statens vegvesen "Kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder":

• 30 km/t: – Brukes i første rekke på adkomstveger i boligområder og sentrumsområder, men kan også unntaksvis brukes på hoved- og samleveger i bolig- og sentrumsområder med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering i forhold til motorisert trafikk • 40 km/t: – Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og

sentrumsområder

• 50 km/t: – Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet

• 60 km/t: – Brukes på enkelte hovedveger når det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering (vedtas av Vegdirektoratet!)

Vi ser at det er ulike forhold som må legges til grunn på hele strekningen, men vil presisere viktigheten av lav fartsgrense på følgende delstrekninger:

- **Fra Øyresvika over dagens E6-bro og til nytt kryss / rundkjøring ved Strandtorget:** Dagens E6 på denne strekningen er av de største støykildene for beboere langs dagens vei, og lavere fartsgrense vil ha stor positiv effekt på støynivå. Siden broen passerer Lågendeltaet vil lavere fartsgrense (i tillegg til mindre totaltrafikk) kunne ha stor betydning for reduksjon av støy, støv og visuelle forstyrrelser av fugl og fisk. Vi mener at en 50 sone vil være en passende fartsgrense her. Det vil også være en fartsgrense som er tilpasset at bilene skal forholde seg til en rundkjøring ved Strandtorget/Mesna.
- **Fra det nye krysset ved Strandtorget til Mosoddtunnellen:** Her vil det etter vår mening være riktigst med en 40 sone. I dette område vil det være mange mennesker som både bor, krysser vegen og beveger seg i turområdene. En lav fartsgrense her vil også gjøre behovet for støyskjerming minimalt (jamfør kommunestyrets vedtak av 22.2.18 punkt 2 c.) Enkel støyskjerming kan likevel være hensiktsmessig på hver side av dagens Mosoddtunnel
- **Lillehammer bro:** Lav fartsgrense på dagens E6-bro vil gjøre det tryggere og hyggeligere å bevege seg til fots eller på sykkel over denne broen (forutsatt nytt gangfelt)

3.2 Støyskjerming

I gjeldende kommuneplan ligger rundt 35 bolighus innenfor rød støysone. Disse ligger i hovedsak mellom Øyresvika og Vingnes. I gjeldende reguleringsplan for Riselandet er det innregulert støyskjerming, som var et krav for utlegging av nye tomter på blant annet Petterjordet i 1988. Planen ble gjennomført av Lillehammer kommune og støyskjermen ble aldri oppført som en del av boligfortettingen. Denne planen bør nå gjennomføres.

Statens vegvesen har beregnet framtidig støybelastning langs dagens lokalvei. Med bakgrunn i følge disse beregningene vil 20 bolighus og et betydelig areal ligger innenfor rød støysone. Det er i Statens vegvesens beregninger langt flere innenfor gul støysone enn i gjeldende kommuneplan. Med en nedklassering av dagens E6 til lokalvei vil tilliggende områder bli viktige for byutvikling, manglende støytiltak vil være til hinder for dette.

Med bakgrunn i dette mener vi at målsetningen med å redusere støy plager og ønsket bynær boligfortetting ikke er oppnådd

St. melding nr. 26 påpeker et nasjonalt mål om å redusere støyplagen med 10 % innen 2020, med bakgrunn i dette må også planlegging av en nasjonal hovedveg ha som målsetning å forbedre dagens situasjon og ikke planlegge for det motsatte.

Følgende avbøtende tiltak må etter vårt syn innarbeides i planen:

- Det skal bygges støyskjerm langs dagens E6 hvor bebyggelsen i framtiden vil ligge innenfor rød støysone.
- Farten reduseres som et av støytiltakene langs dagens E6 fra Øyresvika til Sannom.

3.3 Friluftsområder

I det forelagte forslaget vil friluftsområdene langs strandsonen og Mjøsa få økt støy og tilgangen til områdene vil bli som i dag. Dette er ikke en videreutvikling av viktige bynære friluftsområder og forbedrer ikke barn og unges tilgang til lekeområder.

I gjeldende E6 plan fra 1977 er det i Brettengsvika regulert inn tilbakeføring av strandsone med en tursti på ca. 400 meter. Dette vil medføre sammenhengende strandsone fra Vingnes til Øyresvika og åpne opp et nytt turområde uten betydelige inngrep i den bevarte strandsonen. Dette enkle grepet vil gi mulighet for tur langs strandsonen fra Hovemoen til Vingromdammen og gjøre et bynært friluftsområde mer tilgjengelig og attraktivt.

Følgende avbøtende tiltak må etter vårt syn innarbeides i planen:

- Strandsonen i Brettengsvika må reetableres for å skape sammenhengende strandsone mellom Vingnes og Øyresvika
- Vingnesvika må skjermes for støy
- Det må etableres flere krysningspunkter for myketrafikanter særlig ved Mosodden og Vingnes
- Vi finner det også svært viktig at turveier og forbindelseslinjer nord/syd i Hovemoen sikres/reetableres etter at veien er ferdig bygget.
- Vi støtter for øvrig politikerne sine høye ambisjoner for utforming av bru over lågen. Vi mener at trase gjennom naturreservatet bør ha 0-utslipp som ambisjon mtp utforming for å minimere konsekvenser for natur og dyreliv.

3.4 E6 og et funksjonelt vegsystem for Lillehammer

Nedklassifiseringen av dagens E6 til lokalvei slik foreslått vil ikke tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange på dagens trase. Mellom Øyresvika og Vingnes inngår ikke dagens E6 i lokalveinettet, men som en del av kryssløsningen sør for Øyresvika. Dette er ikke i samsvar med Byutvikling 2044 og målsetning om økt tilrettelegging for

gående og syklende. Løsningen som nå foreligger vil bare opprettholde eksiterende E6 med dagens funksjon, som en ren motorvei gjennom Lillehammer.

Vi ønsker oss et lett tilgjengelig og levende område i de "frigjorte" strandområdene, med muligheter for trygt å kunne bevege seg både i strandsonen og mellom øst og vestsiden av byen. Har man lyst til å ta beina fatt, eller sykkelen fra Mosodden til Vingnesvika er det langt kortere (1 km) og lettere å bruke dagens E6-bro enn å sykle via gamle Vingnesbroa. Sykkelbyen Lillehammer blir langt mer reell hvis vi legger til rette for lettvint og trygg bevegelse for både barn og voksne.

Følgende avbøtende tiltak må etter vårt syn innarbeides i planen:

- Vingromsvegen og dagens E6 må kobles sammen ved Øyresvika med en rundkjøring på utsiden av ny E6 sør for Øyresvika som vist i ¾ dels kryss. Det innebærer en sammenhengende høy standard på lokalveien fra Vingrom til Storhove.
- Dagens lokalvei mellom Vingnes og Øyresvika avsluttes med snuplass sør for Øyresvika. Det innebærer at boligområdet på Riselandet blir forskånet for lokal gjennomgangstrafikk og «bompengesnikere». Dette vil medføre at denne delen av Vingromsvegen vil bli en trafikksikker boliggate og forbedre skoleveien på Riselandet betraktelig.
- Fortau langs lokalvegen mellom Øyresvika og Vingnes bør gjennomføres slik vist i gjeldende reguleringsplan for Riselandet. Her er den vist på vestsiden av veien langs bebyggelsen. Dette vil gi en langt mer trafikksikker løsning da barn som bor langs vegen slipper å krysse vegen for å komme til fortauet i motsetning til statens vegvesens forslag med nytt fortau på østsiden. Behovet må derimot vurderes dersom vegen avsluttes ved Øyresvika.
- En sammenkobling av lokalveien og dagens E6 i Øyresvika vil tilrettelegge for økt kollektivtrafikk da regionale busser ikke kan bruke dagens vei forbi Riselandet pga vegstandard. Pendlerbussen til Gjøvik for eksempel vil med vårt forslag ha mulighet for stopp mellom Vingnes og Vingrom.
- Dagens E6 bør ha lavere fartsgrense slik at den kan utformes med en bredere veiskulder. Dette vil tilrettelegge for syklende langs dagens vei og dermed gi sammenhengende sykkelvei fra Storhove til Vingrom. Dette vil også gi økt tilgjengelighet til strandområdene mellom Mosodden og Vingnesvika.
- Lillehammer bru må utvides med gang og sykkelfelt, dette vil gi en god sammenkobling mellom frilufts- og byutviklingsområdene på Strandtorget/Mosodden og Vingnes. Gangavstanden med bruk av Vingnesbrua er 1 km lenger og vil ikke bli brukt i samme grad mellom disse områdene.
- Planen må tilrettelegge for en arealeffektivisering av krysset på Vingnes med en ny rundkjøring.

4. Oppsummering

IIC2B med de foreslåtte tiltakene langs dagens E6 vil være det beste for fremtidig byutvikling og mest samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Dagens E6 må inngå i et funksjonelt lokalvei nettverk som tilrettelegger for alle trafikantgrupper i de bynære bomiljøene og friluftsområdene. Økt tilrettelegging er en forutsetning for at størst mulig samfunnsnytte lokalt og nasjonalt skal oppnås.

Med hilsen

Asle Birkeland
Vingar Grendeutvalg

Stian Berge og Helge Gjerde
Veggruppa i Busmoen Vel

Fåberg Grendeutvalg

v/ leder Kristian Dahl

2625 Fåberg 12.04.2018

Lillehammer kommune

Postmottak

2600 Lillehammer

2. GANGS HØRINGSUTTALELSE NY E6 STREKNING VINGROM – ENSBY

Fåberg Grendeutvalg viser til vår høringsuttalelse ved 1. gangs høring datert 12.9.2017, og ønsker i tillegg å komme med en ny uttalelse nå ved 2. gangs høring.

Fåberg Grendeutvalg (FG) har sitt nedslagsfelt i hele Jørstadmoen skolekrets – med ca 2500 innbyggere og ca 1200 boliger. Saken har vært belyst i åpne bygdemøter (senest årsmøte i mars med over 60 beboere til stede) og i flere styremøter i grendeutvalget.

FG har valgt å kun mene noe om den strekningen som går gjennom vår «teig» altså delstrekning III fra Stor-Hove til Ensby. Trasevalg og andre vurderinger på strekning I og II omtales ikke av oss.

Generelt ønsker fortsatt FG en oppgradert E6 forbi Lillehammer velkommen. Vi støtter kravet til planleggende myndighet at vegen bør bygges med 4 felt og med en fartsgrense på 110 km/t. FG legger stor vekt på at vegen bygges trafikksikker, og at miljøhensyn som støy og bevaring av kulturlandskap tillegges stor vekt. Vegen bygges i et meget langsiktig perspektiv så utbyggingskostnadene kan etter vårt syn ikke i for stor grad styre hvilke alternativer som blir valgt. **Vi mener at et samfunnsregnskap i minst 100 års perspektiv må ligge til grunn for de valgene som nå gjøres.**

Delstrekning III – Stor-Hove – Ensby – 3 alternativer er utredet og 2 alternativer gjenstår ved denne høringen: kort tunnel med utløp øst for Fåberg sentrum og lang tunnel med utløp i Øyer.

Kort tunnel – 1,6 km A-3

Tunnelutløpet vil ligge på nordlig linje med Fåberg Menighetshus. Over halve Fåberg tettsted vil få en åpen vegløsning som nabo. Alternativet vil føre til rivning av ca 20 bolighus.

Det er etter vårt syn fortsatt meget stor usikkerhet til støynivået særlig i nord, men også sør for tunnelutløpet (ved Stor-Hove og i område Balberglia/ Vormstuen). Med høyere hastighet og sørgående E6 nærmere bebyggelsen enn dagens trase vil uansett støynivået øke betydelig for over 300 boenheter på Fåberg tettsted og et hundretalls enheter på vestsiden av Lågen. Dette vil medføre at et stort antall bolighus må etterisoleres mot støy. En fartsøkning fra dagens 80 km/t til 110 km/t vil øke støynivået betydelig i forhold til dagens situasjon. Kvaliteten og kosen ved å sitte ute på verandaer og uteplasser vil bli svært redusert for mange.

Ved kort tunnel må nåværende lokalveg fra nordre tunnelutløp og mot Øyer grense utbedres/flyttes noe mot vest for å få plass til ny E6. Dette er kostnader som ikke synes å være regnet inn i alternativene foreløpig. Ved kort tunnel vil også ny grendeveg til Besserudgrenda måtte bygges.

I noen av dokumentene er kort tunnel beskrevet å være 2250 m – andre steder 1600 m. FG antar at det kan ha hatt innvirkning på konklusjonen i enkelte rapporter (eks naturmangfold?) FG har gjennom første høringsrunde ikke fått svar på hva som er riktig her – 2250 m eller 1600 m. Det forundrer oss at dette spørsmålet heller ikke blir drøftet eller besvart i saks-behandlingen foran denne høringsrunden.

Konklusjon: Kort tunnel på 1600 meter med utslag som vist på tegninger rett øst for innkjøringen til Besserudvegen er en meget uheldig løsning for Fåberg. Støyutfordringene, forurensningsproblemer, båndlegging av framtidig mulig utvikling av Fåberg tettsted og området nordover mot Øyer gjør at alternativet ikke bør velges. FG merker seg at alle høringsinstanser med unntak av Statens vegvesen anbefaler lang tunnel forbi Fåberg.

Lang tunnel – 3,6 km – Alt B

Dette er en meget god løsning for dagens beboere og for en framtidig utvikling av Fåberg tettsted. Dagens E6 kan fjernes og området brukes til

nye formål (f.eks boligbygging). Lang tunnel gir ingen støy eller støvplage og ellers minimale miljøutfordringer. Ingen bolighus må rives. Det frigis dyrka mark på Nord-Håve. Vegen blir meget trafikksikker og kan ha en fartsgrense på 110 km/t.

Lang tunnel anslås å bli opp mot 600 millioner dyrere enn kort tunnel. FG kan vanskelig skjønne at disse beregningene kan være riktige. Når man først er i gang med tunnelbygging tror vi at prisen pr meter for de siste 2000m i dette tilfelle vil bli betydelig lavere enn for de første 1600m. Nye beregninger fra planlagt E6 ved Ringebu viser at her blir tunnel billigere enn dagløsning.

Konklusjon lang tunnel: 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.

Andre løsninger?

Hvis anbefalingen fra Statens vegvesen tas til følge og det blir valgt en kort tunnel vil dette alternativet bli noe bedre hvis tunnelen på 1600m forlenges så mye som mulig nordover. En forlengelse på 400 – 500m vil ha bra positiv effekt for deler av Fåberg tettsted. Vegen til Besserudgrenda vil da kunne brukes slik den er i dag. Men fortsatt vil ikke en slik justering kunne måle seg mot alternativet **lang tunnel**.

FG ber også om oppmerksomhet rundt tunnelinnslaget i sør ved Stor-Hove/Vormstuen. Her vil beboere på begge sider av vegen bli sterkt berørt med vegen veldig tett innpå seg – og en betydelig støy og noe støvplage. Støyplagene vil også berøre bebyggelsen på oversiden av lokalvegen mellom Fåberg og Lillehammer (Balberglia). Det er viktig at det utføres gode støydempingstiltak med høye støyskjermer og andre fysiske inngrep for å skåne beboerne her mest mulig. Med forventet økt tungtransport og høyere fartsnivå enn dagens vil gode tiltak være helt avgjørende.

Oppsummering:

Valg av trase for utbygging av 4-felts E6 vi få svært stor betydning for utviklingen av Fåberg tettsted. En lang tunnelløsning fra Stor-Hove til Ensby vil gi Fåberg mange nye muligheter. Dagens E6 trase kan fjernes og arealet

her kan tilbakeføres til dyrket mark på Nord-Håve og brukes til boligtomter videre nordover. Dette vil gi tomter med flotte utsikts- og solforhold og med ideell avstand til Stor-Hove-miljøet og Jørstadmoen leir. Området ovenfor E6 på Fåberg egner seg fint for boliger, det er store muligheter for fortetting på Fåberg tettsted og nordover mellom jernbanen og dagens E6. Også mellom jernbanen og Lågen er det gode muligheter for noe fortetting.

Fåberg grendeutvalg og absolutt alle beboere på Fåberg vil ha tunnel på hele strekningen fra Stor-Hove til Ensby. Dette vil gi hele Fåberg tettsted med omliggende områder unike utviklingsmuligheter i framtiden. Og samfunnet får sitt ønske oppfylt om en trafikksikker 4 felt veg med 110 km/t fartsgrense som sikrer god framkommelighet på en av landets hoved-ferdselsårer.

Skulle valget til slutt ende på alternativet «KORT TUNNEL» vil grendeutvalget arbeide for at nordlig utløp av kort tunnel blir flyttet lengre nordover. En forlengelse av kort tunnel med 400 meter vil gi noe bedring av dette alternativet.

Vi forventer at de som skal ta den endelige avgjørelsen i denne saken ivaretar samfunnets helhetssyn i et lengre perspektiv og ikke bare tenker lettvinne og billige løsninger her og nå. De som planlegger og bygger ut veg er ikke alltid så flinke til det – her må våre politikere ta den rollen og veie alle forhold mot hverandre.

Fåberg Grendeutvalg blir overrasket hvis en slik helhetlig vurdering gir et annet svar enn lang tunnel forbi Fåberg.

Med vennlig hilsen

Fåberg Grendeutvalg

Kristian Dahl

Leder (sign)

Brunlaug Vel

Til
Lillehammer kommune
Kommunestyret og planutvalget

Fåberg 11 April. 2018.

NY EUROPAVEG E6 – PASSERING FORBI FÅBERG TETTSTED
INNSPILL TIL ANDRE GANGS HØRING

Brunlaug Vel representerer alle personer og husstander i Fåberg tettsted.

Vi ser med interesse på at Statens Vegvesen IKKE prioriterer dagløsning i passasjen forbi vårt tettsted. Det som likevel overrasker oss er forslaget om KORT tunnel. Dette kommenterer vi i det etterfølgende samt at vi kommer med krav om forbedring av løsningen.

Fåberg tettsted ligger på det terrengmessig smaleste stedet i Gudbrandsdalen og har en fortid som viktig knutepunkt for samferdsel, både veg og jernbane. Virksomhetene og bosettingen her ble etablert i henhold til reguleringsplan som ble vedtatt for snart 100 år siden og dette førte til utvikling av Fåberg Stasjonsby, altså et velplanlagt urbant samfunn.

Som viktig knutepunkt for samferdsel har Fåberg tettsted alltid vært miljømessig påvirket av trafikken, i stor grad negativt i tillegg til de positive faktorene for transporten og livet her.
Når den Norske Stat nå skal fornye E6 til framtidsmessig standard, mener vi at det vil være naturlig å sterkt vektlegge MILJØMESSIGE FORBEDRINGER der dette er mulig og til gagn for etablert bosetting, spesielt i regulerte, urbane områder.

Bydeler i Lillehammer er i ferd med å fylles opp og dette gjelder også skoler og barnehageplasser.
Fortetting av bebyggelse i byen kan ikke foregå til evig tid.
Ved en sunn og riktig utvikling av Fåberg som tettsted, vil en lang tunell kunne frigi areal som er veldig egnet til boliger i rolige og trygge omgivelser.
Sykkel og gangsti har vi allerede fått på plass.
Vi har også nye Jørstadmoen skole som ikke er fylt opp og Cyberforsvaret, som stadig bringer flere innbyggere til kommunen. Jorekstad som anlegg er også veldig bra for utviklingen av bygda vår.
Med en lang tunnel kan arealer tilbakeføres til både boliger, dyrket mark og rekreasjon.
Statens Vegvesen har som vi vet satt en grense på 150 meter for boligbygging i fra veien.
Vi stiller spørsmål om det er kartlagt hvor mange mennesker som ved en kort tunnel vil bli boende innenfor disse 150 meter de sikter til?

Ved en kort tunnel vil Fåberg som tettsted og ikke minst beboere i nærheten av utløpet bli hardt rammet. Mange bolighus vil gå tapt og avskoging av området nord for utløpet, vil igjen føre til et annet støybilde enn dagens målinger. Gamle E6 forbi Fåberg er heller ikke egnet som hovedvei i mange år, mens anleggsarbeidet skal gjennomføres.

Brunlaug Vel

I vårt fylke er det fremdeles en høy andel som bruker piggdekk. Dette fører igjen til en høy konsentrasjon av svevestøv som kraftige tunnelvifter skal blåse ut rett over bygda vår.
Vi har også eksospartikler og ser med skrekk på "tåken" inne i og rundt tunnelen i Skarsmoen.
Støyen fra viftene vil også være merkbar for de som bor i nærheten.
Hvis det oppstår en hendelse med brann i den korte tunnelen, kan også giftig røyk bli blåst ut over Fåberg, da dette vil gi brannvesenet raskest adkomst til brannen fra Lillehammer.
Det er også tall som viser at det er færre ulykker i tunneler enn på åpne veier.

Det er også verdt å merke seg at Statens vegvesen, i notat av 01.02.2018 til Lillehammer kommune, skriver at det er en overordnet målsetting for strekningen E6 Biri-Otta at E6 skal bli lagt utenom tettstedene for å skape trivelige lokalsamfunn.

Velforeningen på Fåberg, Brunlaug vel, stiller følgende spørsmål på vegne av alle de som bor her: Hva med tettstedet Fåberg? Får vi et trivelig lokalsamfunn? Hva med helsemessige konsekvenser for framtidige generasjoner som skal vokse opp under en firefelts motorvei?

Vi har forstått det slik at det prioriterte forslaget fra Statens Vegvesen for passering av Fåberg er basert kun på oppnåelse av standard stigningsforhold og at tunnelens lengde er et resultat av dette. I forhold til dagens normale standard i samfunnsplanleggingen blir dette et uakseptabelt snevert kriterium som grunnlag for løsning. Her må en rekke andre faktorer trekkes inn i bildet, blant annet støyforhold, risiko og sårbarhet (ROS) og generelle miljøforhold. Den positive siden av dette vil være en øket samfunnsverdi.

Ut fra ovennevnte og på vegne av alle beboere i Fåberg tettsted krever Brunlaug Vel at tunnelen forlenges, slik at den framtidige løsningen går klar av HELE Fåberg tettsted.
Vi vil heller ikke akseptere at Fåberg ofres om lang tunell innebærer en annen løsning for adkomst til Lillehammer by.

Med vennlig hilsen for
Brunlaug Vel

Jonny Tangen
Styrets leder

Fra: Hjelmstad Bjørn [bjorn.hjelmstad@vegvesen.no]
Til: Sveinung Watterdal Syversen [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Sveinung Watterdal Syversenfbb]
Kopi: Kleiven Jørn [jorn.kleiven@vegvesen.no]; Sira Randi [randi.sira@vegvesen.no]
Sendt: 13.04.2018 12:16:16
Emne: VS: E6 til Hafjell - 2 høring
Vedlegg:

Hei

Videresender denne eposten fra Visit Lillehammer. Foreslår at den registreres som en høringsuttalelse i tillegg til brevet fra Visit lillehammer av 10. april 2018.

Med hilsen

Bjørn Hjelmstad
planleggingsleder E6 biri-Otta

Seksjon: Veg- og gateplanlegging Lillehammer
Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010 Nordre ål, 2605 LILLEHAMMER
Besøksadresse: Industrigata 1, LILLEHAMMER
Telefon: +47 61271326 **Mobil:** +47 99278079 **e-post/Lync:** bjorn.hjelmstad@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no

Tenk miljø - spar papir. Trenger du å skrive ut denne e-posten?

Fra: Bjørn nørstegård [mailto:bjorn.norstegard@gmail.com]
Sendt: 13. april 2018 11:15
Til: Hjelmstad Bjørn <bjorn.hjelmstad@vegvesen.no>
Kopi: Espen Granberg Johnsen <espen.granberg.johnsen@lillehammer.kommune.no>; ingunn.trosholmen@lillehammer.kommune.no; Bjørke, Geir <geir.bjorke@gk.no>; Kjetil Schonhowd <kks@thallaug.no>; Ove Gjesdal <ove@lillehammer.com>; even.aleksander.hagen@oppland.org
Emne: E6 til Hafjell - 2 høring

Viser til oppslag i bl.a. GD i dag

Visit Lillehammer vil sterkt oppfordre til at det blir funnet forhandlingsløsninger. Ytterligere utsettelse vil utløse sterke reaksjoner fra et samlet næringsliv i regionen.

Vi viser til avgitt uttalelse.

Denne mailen oversendes fordi vi reagerer meget sterkt på at Statens Vegvesen øst ikke vil ta ansavar for støydempende tiltak ift. gåpende og syklister langs etablert trase. Dette må Lillehammer kommune sikre.

Lillehammer har såvidt startet på å ta vare på sine verdifulle områder ned til Lågen/Mjøsa - der terrenget er relativt flatt. Disse områdene vil får større og støre betydning for "de gode liv". De verdiene vi trenger å verne om - for å trekke til oss bosettere - og turister.

Dette er småpenger i denne saken, som vi har medvirket aktivt for å finne gode løsninger i. Derfor FORLANGER vi at dette kommer poå plass!

Visit Lillehammer AS

Bjørn Nørstegård

styreleder

Mosoddvegen 36
2619 Lillehammer

Visit Lillehammer AS
Jernbanetorget 2, 2609 Lillehammer
www.lillehammer.com
info@lillehammer.com
Tel. +47 61 28 98 00

Til: Lillehammer kommune
postmottak@lillehammer.kommune.no

Fra: Visit Lillehammer
v/Bjørn Nørstegård og Ove Gjesdal

Lillehammer, 11.04.2018

HØRINGSINNSPILL E6 MOELV – HAFJELL, 2. HØRINGSRUNDE

For Visit Lillehammer (VL) og våre ca. 150 medlemmer i 8 kommuner er fortsatt det viktigste at veien blir bygget og at dette gjøres så raskt som mulig ut fra et utviklingshensyn. Raskest mulig realisering av kortere reisetid, forutsigbar fremkommelighet og sikker vei er av avgjørende betydning for utviklingen av destinasjonene i vår region. Det er derfor viktig at det er 110 km/t så langt som mulig i Oppland fra sør, forbi Lillehammer og gjennom Gudbrandsdalen. Dette gir en forutsigbar og raskest mulig reisetid for de besøkende og det gir størst sjanse for økt verdiskaping.

VL er opptatt av raskeste mulige fremdrift for utbyggingsstrekningen E6 Moelv-Øyer og mener at det er den trasen som gir den raskeste mulige realisering som skal prioriteres og velges. Nye Veier kommuniserer at de åpner ny firefelts E6 til Moelv i desember 2020. Våre medlemmer får imidlertid først utbytte av ny E6 når den står ferdig helt frem til Hafjell i 2025, slik Nye Veier nå har uttalt. For medlemmene i VL er det av avgjørende betydningen at strekningen Moelv – Hafjell, herunder det som omfattes av KDP for Vingrom – Ensby, blir realisert så snart som mulig. Raskest mulig realisering er en forutsetning for å kunne opprettholde medlemmenes verdiskapning og legge til rette for fremtidige investeringer.

Den lokale verdiskapingen øker som direkte resultat at dette og mange av hytteutviklerne peker nå direkte på reisetid og sikker veg som et argument hyttekjøperne nå benytter som argumentasjon for at de «velger seg Gudbrandsdalen». Turister og fritidsboligeiere bruker årlig ca. 4,4mrd kr på overnatting, opplevelser og varer/tjenester i regionen. Dette forbruket bidrar til 2,4 mrd. kr i lokal verdiskaping. Potensialet er imidlertid stort ift. videre vekst. Vi mener at forbedringene av vegene slik vi beskriver her vil være en katalysator både for eksisterende næringsaktører, men også utviklingen av nye hytteområder og overnattings-/opplevelsestilbud i reiselivet.

Visit Lillehammer forutsetter at det ikke gjøres vedtak nå som setter fremdriften i fare med hensyn til å være ferdig til Øyer allerede i 2025, hverken i kommunen, fylkeskommunen eller hos Fylkesmannen. Det er viktig for Visit Lillehammer og våre medlemmer at omfanget av prosjektet i KDP ikke påvirker fremdriften i negativ retning. Visit Lillehammer forventer at det blir lagt samfunnsøkonomi til grunn i vedtaksprosessen nå slik at fokuset på eksempelvis lange tunneler som ikke kan forsvares samfunnsøkonomisk blir vektlagt.

Visit Lillehammer AS
Jernbanetorget 2, 2609 Lillehammer
www.lillehammer.com
info@lillehammer.com
Tel. +47 61 28 98 00

VL vil derfor fremme et forslag som sikrer mange av de gode forslagene som er fremmet lokalt, og som tar sitt utgangspunkt i hva NV prinsipielt har ansvar for (ifb. E6-utbyggingen), og andre gode løsninger, som ansvarsmessig hører enda bedre hjemme hos andre samfunnsbyggere. Derimot vil VL stå hardt på at NV - skal medvirke, så langt råd er, til å analysere, planlegge og foreslå løsninger på adkomsten fra Strandtorget-krysset og opp til byens sentrum, evt. i samarbeid med andre. VL har også vært opptatt av å styrke argumentasjonen for alle tiltak som kan styrke trafikksikkerheten i trafikksystemet, slik det ender opp til slutt. Her inngår å finne en endelig løsning på miljø- og forurensingsproblemer knyttet til Banken-krysset, trafikksikkerhetsutfordringer knyttet til miljøet ved Hammartun barne- og ungdomsskole.

Kommentarene våre følger forslagene fra sør (Øyresvika) til nord (Fåberg) og tar ellers utgangspunkt i Lillehammer kommune sitt høringsvedtak;

- Det er svært viktig at det ender opp med tunellinnslag i Øyresvika, bl.a. for å sikre trafikksikkerheten, miljøkvalitetene for boliger og friområder i strandsonen
- Det MÅ være minimum 3/4-kryss i dette krysset (sikre at de som har kjørt forbi Lillehammer ved Storhove, kan komme inn til byen her. Det vil være helt uakseptabelt å ha en adkomst til Lillehammer i tunnel. Så vidt vi forstår er det heller ikke tidsbesparende med en tunnel.
- VL har aldri forstått hvorfor avkjøring i fjell på Vingnes er viktig. For å sikre Lillehammer sin attraktivitet fra bilende sørfra, er det ingen forslag som er bedre enn en «glidende» avkjøring til høyre – i eksisterende trase, fra Øyresvika (dette sparer anslagsvis 700.000 kroner).
- Attraktiviteten i strandområdene ved Vingnes, for gående og syklende, er knyttet til Strandsonen, ikke langs en trafikkert veg. En meget begrenset utfylling ødelegger ikke Vignesvika. Forhandlinger med fylkesmannen må sikre dette forholdet, og neste punkt. Sikring av miljøkvaliteter og trafikksikkerheten i området.
- Vi foreslår at Strandtorgkrysset bygges om til rundkjøring i ett plan.
- Trafikksikkerhetshensyn taler for at gang- og sykkelvegen sørfra føres over Vingnesbrua. Det er klart E6 prosjektet sitt ansvar er å bygge en rampe med mot friområdene nord for brua, som er både estetisk og funksjonell.
- Det er vesentlig at gang- og sykkelveger oppfattes som trafikksikre og behagelige å ferdes i. Støytiltak gjennomføres både langs ny og gammel trase, fra Øyresvika (tunellinnslaget til friområdene langs eksisterende trase, helt nord til Fugletittertårnet i Korgen).
- Intensjonene om et «vegservice- og informasjonskryss» ved Storhove, MÅ sikres i Arealplanen og reguleringsplaner/bestemmelser. Dette er kanskje det aller viktigste punktet, som vi som næringsaktører har knyttet størst bekymring til, om dette ikke

Visit Lillehammer AS
Jernbanetorget 2, 2609 Lillehammer
www.lillehammer.com
info@lillehammer.com
Tel. +47 61 28 98 00

sikres i Arealplanen og div. reguleringsbestemmelser - helst også en konseptbekrivelse av hva som kan og ikke kan etableres inntil dette krysset.

- VL har hele tiden vært opptatt av at hovedadkomsten til byen, både sør og nordfra skal være, der byen ble grunnlagt - ved Mesnaelvas utløp. Fra de som kommer nordfra vil dette innebære atkomst via eksisterende trase. Det er meget viktig at dette blir en effektiv og trygg transportåre. Vi er derfor svært skeptiske til evt. etablering av tiltak i vegbanen som hindrer en god trafikkflyt. Fartsgrensen må være 70 km/t. Staten må fortsatt ha ansvar for traseen, slik vi ser det.

- VL kjenner ikke analysene som antyder kostnadsforskjeller på kort og lang tunell på Fåberg. Dersom tettstedet Fåberg sine kvaliteter ivaretas tilstrekkelig gjennom kvalitativ støyskjerming og kort tunell, så kan dette være et punkt der det hentes vesentlige kostnadsbesparelser. Men det er ikke VL sitt ansvar å identifisere disse.

- Forlengelsen av Industrigata til rundkjøringen bort til Fakkelgården/HINN mener VL er Lillehammer kommune sitt ansvar, ikke en del av E6-prosjektet.

- Omarbeidet kryss til næringsområder i Hovemoen er vi klart positive til, om det ikke reduserer trafikkflyten i traseen.

VL har spart det vanskeligste punktet i Lillehammer kommune sitt høringsvedtak til slutt; Nye Veger sitt ansvar for traseen opp til byens sentrum. VL deler de interessene som LK har søkt å ivareta i sitt vedtak. VL har samtidig lagt til grunn, at det ikke er Nye Veger sitt ansvar alene, som en del av E6-utbyggingen, å sikre dette. Vi er redde for at den utsettelse, og de mulige kostnader dette vil kunne føre med seg setter hele E6-utbyggingen i fare. På den andre siden er det sterke argumenter for at NV skal strekke seg langt, for å finne fram til løsninger som styrker trafikksikkerheten og bærekraften i det nye vegsystemet i Lillehammer. Vårt utgangspunkt;

- Det er Staten som har ansvar for utbyggingen av veg, fra hovedveg til Knutepunkt (Lillehammer Skysstasjon). Derfor mener vi Lillehammer kommune snarest må få Statens Vegvesen Øst til å starte opp et arbeid med «Bypakke Lillehammer», der NV også skal delta, med sikte på å få planlagt ferdig traseen fra E6 opp til Lillehammer Skysstasjon (med koblinger til Lurhaugen og innslaget på planlagt underjordisk Parkeringshus), Arbeidet bør pågå til finansieringen av traseen er sikret, på basis av ajourførte trafikkanalyser – se under).

- Ifb. med Intercityutbyggingen ser det ut til at byer i Vestfold får søke på utbyggingsmidler til slike nødvendige investeringer – jfr. (kilde – https://www.op.no/nyheter/larvik-kan-kjempe-om-byutviklingsmilliarder/36s/5--38686). Dette har med Byplan og byutvikling å gjøre. Staten/Statens Vegvesen er etter vårt syn også forpliktet har, ut fra intensjonene i Byutvikling 2044, som VL har trukket fram, ved fler anledninger.

Visit Lillehammer AS
Jernbanetorget 2, 2609 Lillehammer
www.lillehammer.com
info@lillehammer.com
Tel. +47 61 28 98 00

- Nye veger, sammen med Statens Vegvesen Øst, skal i denne fasen, etter VL sitt syn tilby, og ta ansvar for følgende i ifb. med traseen fra Strandtorget til Lillehammer skysstasjon;

  - Gjennomføre en registrering og en prognostisering av trafikkflyten i Lillehammer, ut fra eksisterende veg, og ut fra nye, også basert på en ferdig forlenget Industrigata. Dette er et prosjekt, som må følges noen år. Hensikten er å komme fram til så presise planer for tiltak, for å redusere problemene med kapasitet og forurensing, i særlig grad i Banken-krysset.

  - Statens Vegvesen/Nye Veger skal samarbeide med LK om å foreslå en mulig trase, fra innslaget på Mesnadalsarmen (tunellinnslaget), til høyre og under denne, til Lillehammer Skysstasjonen (Knutepunktplanen), og koblingen til den underjordiske P-hallen som nå ser ut til å bli realisert, samt Lurhaugen. Dette er faktisk en veldig kort trase. som bør sikres finansiert som en del av ei Bypakke, knyttet til Knutepunktplanen, framføring av IC.

  - VL vil sterkt anbefale at Lillehammer kommune, lager en avtale med Nye Veger, som går ut på at A. Om NV klarer å realisere enda rimeligere utbygging enn siste prognose, så skal B. inntil 100 millioner av denne innsparingen øremerkes til et spleiselag for å få bygget denne traseen.

  - Dette fører til at LK får det plangrunnlaget de trenger med sikte på å finne en endelig løsning (finansiering og bygging) ifb. Byplan/Byutvikling 2044, uten at dette setter en fullføring av E6 fra Kollomoen til Hafjell, som en samlet utbygging, ferdigstilt i 2027 eller tidligere. Dette legger også de basale forutsetninger, både for P-huset, og for konkretisering av Knutepunktplanen.

Bjørn Nørstegård (sign)
Styreleder
Visit Lillehammer

Ove Gjesdal (sign)
Reiselivssjef
Visit Lillehammer

Lillehammer kommune

postmottak@lillehammer.kommune.no

Lillehammer, 10. april 2018

Lillehammer Sentrum Drift AS - Innspill 2. gangs høring
Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby.

1.INNLEDNING.

Det vises til ovennevnte kommunedelplan som er lagt ut til 2. gangs høring, med frist for innspill til 13. april d.å. På vegne av Lillehammer Sentrum Drift AS (LSD), inngis herved følgende innspill.

For LSD er det tre hovedsynspunkter som etter vårt syn må få hovedvekt ved den videre behandling av planen. Disse vil bli behandlet i det følgende.

2.AVKJØRING – HOVEMOEN – IKKE TILRETTELEGGE FOR DETALJHANDEL.

For LSD og sentrumshandelen er det helt sentralt at det ikke legges til rette for ytterligere detaljhandel i planlagt avkjøring v/Hovemoen. Området vil fremstå som attraktivt for mange ulike aktører, men her må kommunen være firkantet og prinsippfast, og avvise et hvert ønske om slik etablering. Etablering av ytterligere detaljhandelsaktører, hva enten de gjør dette i full åpenhet, eller "gjemmer seg" bak handelsformål i storformat eller ei (eksempelvis Bigbox-konsepter, Biltema, Rusta mv.), vil være svært uheldig for sentrumsaktørene, og påvirker handelsvolumet i sentrum i negativ retning. Detaljhandelen skal og må konsentreres i sentrum. (En andel detaljhandel eksisterer i tillegg allerede på Strandtorget og i Rosenlund).

Det er svært viktig at disse signalene meddeles ut i markedet allerede nå, slik at en unngår å skape falske forhåpninger for en eller flere detaljhandelsaktører. Kommunen må ikke la seg presse av større aktører på dette punktet. *Det må av kommunedelplanen klart fremgå at området ved avkjøringen ikke skal benyttes til ytterligere detaljhandel, dvs. utover allerede etablerte aktører.*

3.FULLVERDIG KRYSS I ØYRESVIKA.

Etter LSDs syn er det *meget viktig* at planlagt kryss i Øyresvika blir et *fullverdig* kryss, dvs. med avkjøringsmuligheter både sørfra og nordfra. Det er helt uholdbart slik planene nå foreligger, hvor det ikke gis muligheter for avkjøring hvis en tilreisende kommer nordfra. Dette innebærer at hvis en kommer nordfra, og "bommer" på avkjøringen i Hovemoen, må en altså helt til Vingrom før avkjøring kan foretas. Dette vil være svært skadelig for trafikken inn til Lillehammer sentrum, og det må arbeides intenst slik at politikerne i Lillehammer forstår rekkevidden av dette punktet. Lillehammer må få inn 2 fullverdige avkjøringer i kommunen. Vi minner om at Ringsaker kommune har forhandlet seg frem til 3 slike avkjøringer innenfor sine kommunegrenser.

LSD anser ikke dette som en type avbøtende tiltak, men som en helt vesentlig del av selve E6-prosjektet.

4.KRYSSET VED STRANDTORGET – ADKOMST OPP TIL BYEN.

Som det absolutt *viktigste avbøtende* tiltaket, vil LSD fremheve betydningen av en ny rundkjørings-/avkjøringsløsning v/Strandtorget og videre adkomst opp til byen. Det må forventes at ny E6 på vestsiden av Mjøsa vil medføre endrede trafikkale utfordringer på østsiden, og særlig i aksen Strandtorget – sentrum, dvs. via Mesnadalsarmen. Disse utfordringene, som grunnleggende dreier seg trafikksikkerhet, må løses som et av de avbøtende tiltakene. Rundkjøringen v/Strandtorget og adkomsten opp til byen via Sorgendalstunnelen mv., representerer en trafikksikkerhetsmessig utfordring allerede i dag. Disse utfordringene vil øke de kommende årene, som en direkte konsekvens av omleggingen av E6 til vestsiden. Ved å legge en del av trafikken opp mot sentrum under bakken og inn i ny tunnel mot parkeringsanlegg under/over bakkenivå ved skysstasjonen, vil det være gitt et helt avgjørende bidrag til å bedre trafikksikkerheten.

5.GENERELT OM ØVRIGE FORESLÅTTE AVBØTENDE TILTAK.

Kommunestyret har vedtatt en relativt omfattende liste med avbøtende tiltak som grunnlag for det videre planarbeidet. Det er urealistisk å tro at denne listen vil bli oppfylt i sin helhet uten i beste fall en vesentlig forsinkelse med hele E6-prosjektet. LSD understreker viktigheten av at ny E6 blir bygget så raskt som mulig, jf. også tidligere inngitte høringsinnspill fra bla. LSD, Lillehammer Næringsforening og Visit Lillehammer. Mange av de foreslåtte avbøtende tiltak kan i utgangspunktet synes svært fornuftige, men i valget mellom de ulike, er LSDs helt klare på at det desidert vesentligste er å bruke midler på utbygging og

sikring av trafikksikkerheten på aksen Strandtorget – sentrum. Dette må inkludere en ny adkomst opp til sentrum og under bakkenivå, jf. ovenfor.

6.AVSLUTNING.

Det må forventes og forlanges at Nye Veier AS bidrar med midler til utvikling av ny rundkjøring/avkjøring ved Strandtorget og etablering av ny trafikksikkerhetsmessig bedre adkomst opp mot sentrum, og primært lagt i fjell inn mot et sentralt parkeringsanlegg under bakken fra området skysstasjonen og oppover. Dette punktet må fremmes som det viktigste avbøtende tiltaket i den videre planprosess.

Kjetil Schonhowd (sign.)
styreleder

Lillehammer landbruk

KDP Vingrom-Ensby - Høringsmerknader til andre gangs høring

Press på utvikling Storhove/Nordre Ål

Kommunen legger fram KDP for ny E6 Vingrom – Ensby for 2. gangs høring. Lillehammer landbruk har brev 5.9.2017 kommet med sine primære merknader til saken og anbefaler østsidealternativet.

Kommunen og fylkesmannen har lagt stor vekt på at en E6 på Vestsiden ivaretar direktiv for Samordnet Areal og Transportplanlegging (SATP). Vi mener dette er tvilsomt. Det er ingen tvil om at byens handelsvirksomhet og øvrige næringer planlegges flyttet til Storhove. Dette dokumenteres ved at dagens LNF områder mellom dagens Industrigata og Storhove i en parallell prosess foreslås omdisponert til Næring – et område i første omgang på 500 da dyrket mark. Dette kommer i tillegg til dyrket mark omdisponert i Storhove området i tidligere kommunedelplaner, men som foreløpig ikke er tatt i bruk. Dette er brudd på statlige retningslinjer (SATP) og Stortingets vedtatte jordvernstrategi.

Vi mener at det som var dyrket mark (også det som er midlertidig omdisponert) ved Storhove og som fortsatt ikke er bebygget, samt alt areal kommunen ser for seg i sin parallelle prosess mellom dagens Industrigata og Storhove må medregnes i arealregnskapet for nedbygging av dyrket mark for en E6 på Vestsida. Å kjøre dette i parallelle prosesser bidrar til en tåkelegging av de faktiske forhold som handler om nødvendig flytting av handelsvirksomheten til Storhove basert på biltransport i Vestsidealternativet.

For Lillehammer landbruk er det viktig å understreke at vi ikke er imot en utvikling av Lillehammer eller regionen. Grunneiere og landbruksnæringen vil bidra til å finne tilstrekkelige næringsarealer. Det finnes godt med andre arealer rundt Lillehammer uten jordvernproblematikk. Handelen burde forblitt der den er i byen og Strandtorget, men det forutsetter Østsidealternativet.

Vestsidealternativet

Vingrom-Øyresvika

Lillehammer landbruk støtter hovedinnretningen på trasévalget på denne strekningen. Det planlegges med en sammenhengende gang og sykkelveg mellom Vingnes og Vingrom. Vi er positive til tiltaket, men mener gang- og sykkelvegen må gå langs Mjøsa. En utbygging av fv 331 med gang- og sykkelveg tar mye dyrket mark. Tilgangen til strandsonen for landbruket er viktig og må ivaretas, både for fiske og vanningsanlegg.

Øyresvika-Vingnes

Lillehammer landbruk vektlegger at minst mulig dyrket mark går med i Øyresvika. Dette omfatter også at de arealer som blir igjen er godt arrondert og kan drives på en effektiv måte. Vi ser på denne måten positivt på at ¾ krysset tas ut og erstattes med et ½ kryss der det kun er avkjørsel sørfra. Dette underbygger videre at dette området ikke utsettes for en videre næringsutvikling.

Hvorvidt at adkomsten til byen skal gå i dagen som i dag eller i kort/lang tunnel har mindre betydning for landbruksinteressene. Vi forstår imidlertid at alternativene med tunnel tar noe mer dyrket mark og har en ekstra kostnad på inntil 900 mill kr. Vi mener det vanskelig kan forsvares samfunnsmessig å bruke så store midler på et sted der trafikken reduseres i forhold til dagens situasjon.

Øyresvika-Trosset

Her er traséen foreslått lagt i tunell. Den første strekningen synes å ha en betydelig stigning inn i tunellen. Dette vil medføre en del ekstra støy i forhold til å legge vegen flatt. Det bør være et mål å holde en flatest mulig linje. Vi mener at det ferdige påhugget av tunellen bør legges så langt ned mot stranden som mulig og at det eventuelt kan reetableres dyrket mark over tunellinnslaget.

Vi mener det er viktig at trasévalget ved vegens utløp ved Nordre Trosset bindes til å komme ut i god avstand fra husene på Trosset og videre senkes i terrenget over Lågens overflate. Bakgrunnen for dette er å redusere støy og ivareta kulturlandskapet på en bedre måte. Vi foreslår å tilføye reguleringsbestemmelsene at tunnelåpning ved Nordre Trosset legges minst 150m nord for bebyggelsen og at utløpet på ny bru legges på en makshøyde på 20m. Dette for å unngå en omkamp ifm reguleringsplanfasen om å sanere tunet og/eller komme ut i grustaket på sørsiden av tunet, samt at kravet om makshøyde på brua vil trekke tunellutløpet nærmere elva. Det framgår ikke i saken hvordan utlufting av tunellen er tenkt.

Trosset-Storhove

Her er traséen foreslått ut på en bru på 1100m i 40m høyde. Dette framstår nå som en voldsom og skjemmende konstruksjon. Det å senke brua ned vil gi et helt annet og etter vår mening et mye bedre visuelt inntrykk. Vi mener en senket bru vil gi en flatere og bedre veg hele strekningen. Dette vil bidra til redusert støy og reduserte klimautslipp, spesielt for tyngre kjøretøy.

Vi mener at hensynet til naturmiljøet også ivaretas best ved å senke brua. Trekkfugler som normalt lander på mudderbankene ved Trossetvollen og sørover bruker en viss tid på å nå nødvendig høyde. En senking av brua vil dermed gjøre det lettere å få en rett stigningslinje nordover. Samtidig vil de fugler som lever i elva fly tett på vannet og vil i liten grad berøres av brua. Vi krever derfor at det stilles krav til nærmere utredning og optimalisering av høyden av brua ut fra estetikk og naturmiljø.

Vi viser til utkastet til planbestemmelser datert 22. januar 2018, pkt 1.5.2. Vi foreslår konkret at det tilføyes en maks byggehøyde for bru på 20m.

Vi ser at det vurderes at de to 300 kV strekkene og 22kV strekket over Lågen vurderes lagt i kabel som en del av tiltaket. Den realistiske løsningen synes å være at strekkene blir hevet opp over brua slik at frihøyden ivaretas. Senkes brua og det etableres en ny masteløsning tilpasset større strekk i ledningene (som ved fjordspenn) forventes at disse kan gå der de går. Statnett tenker å legge ned den ene 300 kV linja uansett og endre spenningsnivå til 420 kV på den andre. Når dette realiseres vil miljøbelastningen av ledningene bli lavere enn i dag og etter vårt syn akseptabelt. Det må avsettes plass i KDP for Statnett sitt nye 420 kV uteanlegg i Hovemoen.

Det er ikke ønskelig ut fra landbruksinteressene å få omfattende muffestasjoner (40x40m, samt høy innhengning) på hver side av Lågen. Dette er arealkrevende og ødelegger ytterligere strandsonen. Dette er også dyrket mark/beitemark som i dag brukes til sauebeite. Konsekvenser av å legge noe i elva må også utredes før det kan være aktuelt, spesielt konsekvenser for fisk. Dette må tilføyes i planbestemmelsenes 1.6.

Hensynssonen rundt kryssingen av Lågen må innskrenkes. Hensynssonen omfatter dyrket mark og områder som har og har hatt bebyggelse i flere hundre år, bl a Skvalabekk og Kolbergstuen. Disse områder (på plankartet vist som ca 400m ut fra vegen) kan etter pbl §11-8 synes å bli unntatt fra all bygging. Det vises for øvrig til planbestemmelsenes pkt 1.4 der det gis en generell byggegrense på 100m. Næringsmessig/ landbruksmessig utnyttelse og bygg i området må kunne etableres i dette området som tidligere, f eks låve, naust etc. Det skal heller ikke være behov for reguleringsplan, jfr planbestemmelsene pkt 3.4.

Storhove-Ensby

Lillehammer landbruk har tidligere uttalt seg om strekningen og mener at en kort tunell ivaretar de viktigste miljøforholdene. Det synes ikke å ha kommet inn nye momenter i andre høringsrunde. Tidligere veggrunn fra gamle E6 i dagen ved Nordre Hove må gjøres tilbake til dyrket mark.

Avbøtende tiltak

Vi vil forutsette at trafikk kapasiteten på eksisterende E6 må opprettholdes, da det er dokumentert at størstedelen av trafikken fortsatt vil gå her, dvs en ÅDT «avlastet» på 12 000 og som forventes å øke til 17 000 i 2050. Kapasitetsbehovet er nær en 4 felts veg, selv med E6 på vestsida. I høringsdokumentene framgår at en mener eksisterende E6 skal omklassifiseres til fylkesveg. Siden det vil være naturlig at koblingen mellom Lillehammer skysstasjon og ny E6 er riksveg, bør vurderes om ikke eksisterende E6 og Mesnadalsarmen kan opprettholdes som riksveg.

Lillehammer landbruk savner tiltak som kan relateres til det faktiske prosjektet. Vi ser at det foreslås tiltak på mange steder på Østsida av Lågen som ikke berøres av utbyggingen, eller får redusert trafikk. Dette gir liten grunn til tiltak.

Vi vil foreslå at opprusting av fv 314 fra Leirvika til Kastrud 4,5km legges inn som avbøtende tiltak. Vegen er meget smal, har punkter med dårlig kurvatur for tømmerbil og har dårlig bæreevne. Vegen er klassifisert 8t/50t og bør bringes opp til 10t/60t samt tilpasses for 24m lengde. Det fraktes årlig store mengder tømmer på vegen og kjøres mye rundballer/dyr.

Gang og sykkelveg bør etableres fra Leirvika til Børkje 0,9km da det er mye gående og syklende på en strekning der det er farlig å møte større kjøretøy. Fv 314 brukes som en tverrforbindelse mellom Vingar/Saksumsdal og Jørstadmoen/Storhove. Dagens ÅDT opp til 1000. Det må forventes økt trafikk på vegen med ny E6 på vestsida.

Med hilsen

Styret i Lillehammer landbruk

Fåberg bondelag
Fåberg bonde- og småbrukarlag
Fåberg skogeierlag
Lågen Fiskeelv Sone 1
Fåberg Vestside Utmarkslag
Fåberg Østside Utmarkslag
Fåberg Østside Beitelag

Mottaker:

Lillehammer kommune

Postboks 986

2626 Lillehammer

Innspill til kommunedelplan for firefelts E6 mellom Vingrom og Ensby, andre gangs høring/ offentlig ettersyn.

Viser til kommunedelplan for E6 Vingrom- Ensby, som nå er på høring. Vi i Fåberg Bondelag (heretter FB) ønske og å fremheve hvilke påvirkninger tunnelinnslag og bru konstruksjoner vil få for jordbruket. FB oppfatter det som at konsekvenser og påvirkning av dyrkajord, samt drift av gårder som en helhet, ikke i tilstrekkelig grad har blitt belyst i denne prosessen. Derfor ønsker vi i FB å synliggjøre viktige punkter på vegne av jordbruket i de plane som nå er lagt ut på høring.

Tunnelinnsalg vil kreve store arealer både etter ferdigstillelse og også spesielt i anleggsfasen. Både innløp (Bolung gård /Rise gård) og utløp (Nordre Traaseth gård) er spesielt hardt utsatt. FB registrerer at i vedlegg 1, oppsummering av merknader, at Nye Veier som skal stå for gjennomføringen av utbyggingen har følgende innspill. «Nye Veier ønsker større vegbredde samt utvidelse av arealene ved påhuggsområder, kryssområder og ved bru stedene.» Vi mener derfor det er viktig at det legges klare føringer på hva dette vil innebære. Spesielt fokus er det da på beslag av dyrkamark og hindringer i drift av jordbrukseiendommene. Etter vår oppfattelse er ingen av beregninger av dyrkamark reelle, da de ikke tar høyde for skråninger/skjæringer i terrenget og inneklemt areal som blir igjen på utsiden av vegen. Dette samme forholdet vil gjelde rundt brufundamenteringer som blir plassert på dyrkamark på Langøya ved Haavemoen gård.

Alternativ II-C-2-A, tunnelinnsalg Risejordet

Dette alternativet passerer flere jordbrukseiendommer og berører kun driftsgrunnlaget til Rise Gård. Statens vegvesen oppgir at med ¾ kryss går det med 35 daa, mens det med ½ kryss går med 25 daa. Disse tallene virker å være tilnærmet hva det i virkeligheten vil gå med av dyrkamark. E6 er plassert langt ned på jordet hvor det er flatest som hindrer store skråninger ved innløpet. Noe areal blir klemt inne, og da trolig bli satt ute av drift. Dette arealet kommer tilsynelatende ikke med i beregningene i sakspapirene. I et moderne landbruk som i dag, har større maskiner gjort det vanskelig og ofte umulig og holde små flekker lønnsomme å drive. Her vektlegges kjøremønster og tilkomst arealene. Driftsulemper knyttet til dette alternativet er særlig vending på øvresiden av veg/tunnel med maskiner. Jordet har en helling som tilsier at jordbruksmaskiner kun kan kjøre opp og ned. Det må derfor legges til rette for at landbruksmaskiner trygt kan vende på øvresiden.

Alternativ II-C-2-B, tunnelinnslag Bolung jordet

Alternativ sør går inn på jordet til Bolung gård, og er et alternativ som i planene vil gå inn litt høyere i terrenget enn i på Risejordet. Ved å legge et innsalg her vil det etter Statens vegvesen vurdering gå med 42 daa ved ¾ kryss og 29 daa ved ½ kryss. Terrenget hvor E6 er tenkt bygget ligger i nokså bratt helling, og for at veien ikke skal få for rask stigning må store mengder masse flyttes på. FB oppfatter derfor at det vil bli store skråninger/skjæringer som vil påføre at et større areal en hva Statens vegvesen kommer frem til i sine beregninger. Spesielt utsatt er løsningen med ¾ kryss som vil berøre store deler av jordet på nedsiden av bygningene. Vi oppfatter det som at areal opp mot 50 daa kan utgå med denne løsningen. Det i vises også til at det også her blir areal om blir klemt inn mellom de ulike veg installasjonene, som i realiteten ikke vil kunne driftes. Jordets utforing i sin helhet vil i tillegg bli betrakting dårligere, da det blir en lang del i skrående terreng som kan blir vanskelig å høste. Klemt inn mellom gårdsveg og ny E6. Spesielt gjelder dette ved høsting av korn. Adkomst til gården blir også problematisk med tanke på gårdsvegen som må krysse på øvresiden av den nye veien. Denne vil ligge i krapp stigning og måtte ha en skarp sving på 90 grader, noe som er uegnet med tanke på adkomst med lastebil/ trailer. Omlegging av gårdsveien vil også i tillegg kreve at mer jordbruksareal går ut av drift.

Tunnelinnslag sør

Felles for de to overstående alternativene er etter vår oppfatning at de bør legges så langt ned mot dagens E6 som mulig. Dette vil gjøre at det vil gå bort mindre jordbruksareal til skjæringer og inneklemte områder. Føringer her er viktig å ha med seg videre i planarbeidet, og det vil resultere i at minst mulig inngrep i noe av den beste jordbruksjorden vi har i Lillehammer kommune. Løsninger med halvkryss bør også vektlegge sterkt da det er betydelig forskjell i berørt areal i forhold til ¾ kryss. Større kryss øker også påvirkningen av strandområdet og landskapsbildet som teller negativt for nærområdet og utsikten fra Lillehammer by. FB oppfatter påvirkningen på bebyggelsen av bolighus blir på samme nivå, uansett hvilke innslag det som blir valgt. Eventuelle hus som spars med det sørgelige alternativet blir sannsynligvis allikevel fjernet grunnet omfang av påhugget, og støyen som kommer i umiddelbar nærhet da vegen er etablert.

Tursti

FB er positive til at det legges en tursti på utsiden av E6, dette muliggjør at lokalbefolkningen kan få større tilknytning til Mjøsa og få en trygg veg og ferdes langs. Den vil også gjøre at presset på dyrkamark langs hele området blir redusert. Det vil ikke bli behov for gangveg Vingrom- Vingnes som vil kreve et betydelig inngrep og beslag av dyrkamark, noe som bør veie sterkt. En tursti åpner også for muligheten for tilkomst til stranda for grunneier, dette letter blant annet betjening og vedlikehold pumpeanlegg for vanning.

Tunnelinnslag Nordre Traaseth og bru ved Haavemoen gård

Innsalget i nord med kryssing av lågen knyttes det stor usikkerhet til. Det er lite sannsynlig at vegen kan komme ut gjennom tunnelåpningen og raskt gå over på bru. Derfor er det viktig å legge forutsetninger for å hindre at arealer som ikke har blitt synliggjort tidlig i prosessen, nå blir påvirket. Tunnelen må bygges så minst mulig jordbruksjord går ut av drift. FB har i løpet av planleggingsprosessen, oppfattet at det er lite trolig at bruen blir bygget med bue som den fremstår på illustrasjonene. Med bakgrunn i dette er det viktig at eventuelle endringer i plassering og tilkomst på bruen ikke påvirker større arealer en det fremkommer på dette tidspunkt. Det oppfordres at bruen utformes med så langt spend som mulig for at minst mulig dyrkamark og sårt naturreservat blir berørt.

Bruens kurve bør også rettes ut så brufundamentet kommer på enden av jorde. En rettere bru vil dessuten distansere seg mer fra gården Haavemoen og minske påvirkningen av driftsgrunnlaget på landbrukseiendommen, som i dag brukes som aktivitetsgård

Ombygging av overflødig E6 fra Stor Hove til Fåberg

I planen kommer det frem at deler av E6 blir overflødig fra Stor Hove og forbi Fåberg. Området inneholder mye dyrkamark, som har blitt berørt av eksisterende E6 da den ble etablert. Derfor bør eksisterende E6 rundt dyrkamarka tilbakeføres til jordbruksjord. Spesielt gjelder dette arealene som omkranser Nordre Hove, som har arealer inneklemt av eksisterende trase.

Oppsummering

Fåberg bondelag oppfordrer derfor at det legges klare føringer til arealer som kan bli påvirket av tunnelpåhugg og bru fundamenteringer. Vi mener også at et tunnelinnslag på Risejordet er fordelaktig med tanke på medgått dyrkamark. Bruen over lågen bør også rettes ut, og ikke gå i sving. Her må fundamentering for bru plasseres så minst mulig jord går tapt og blir vanskelig å drive. På egnede steder hvor eksisterende E6 skal fjernes, må det reetableres dyrkamark. Dette er svært viktig med tanke på å begrense antall daa jord som går bort i vegprosjektet.

Med vennlig Hilsen

Styre i Fåberg Bondelag

Naturvernforbundet i Lillehammer

Naturvernforbundet i Oppland

Lillehammer kommune
Tjenesteområde plan og miljø
Postboks 986
2626 Lillehammer

12/4-2018

HØRINGSUTTALELSE 2. GANGS HØRING E6 VINGROM – ENSBY

Naturvernforbundet i Oppland, Naturvernforbundet i Lillehammer og Natur og ungdom, Lillehammer avgir med dette høringsuttalelse.

Naturvernforbundet er sterkt mot all bygging av nye motorveier og kapasitetsøkning på eksisterende. Vi mener at tiltak mot støy og ulykkessikring i form av midtdeler og forbikjøringsfelt noen steder på dagens E6, er bedre enn å bygge en ny firefelts motorvei. Prosjektet er uforenlig med sentrale nasjonale mål for reduserte klimautslipp, bevaring av naturmangfold og matjord. Firefelts E6 vil også hindre utbygging av to-spors jernbane og en bærekraftig/attraktiv sentrumsutvikling.

Hvis det skal bygges firefelts motorvei, mener vi utvidelse av dagens E6 og en ny bro parallelt med dagens bro, så nær som mulig, er best. E6 bro over Våløya er et stort, svært ødeleggende inngrep midt i den mest intakte delen av reservatet. Det må stilles krav i kommunedelplanen (KDP) om at det ikke skal være inngrep vest for dagens E6 mellom Mosodden og Korgen, inkludert under byggefasen. Ny miljøtunnel ved Mosodden må gjøres så lang som mulig.

Hvis det det skal bygges ny firefelts motorvei på vestsiden, mener vi at det må stilles en rekke krav i kommunedelplanen (KDP):

Alle høyspentledningene over Våløya må graves ned i bakken. Det er ikke akseptabelt at disse skal gå i nytt luftstrekk. Det må stilles krav om rekkefølgebestemmelser. Konsesjonsbehandling hos NVE må være endelig avklart, kostnader og gjennomføring, før man kan gå videre med alternativene som innebærer brukryssing over Lågen ved Haavemoen.

Adkomst til Lillehammer fra sør, må gå i tunnel fra Øyresvika til Vingnes (uten inngrep i strandsonen i Leirvika). Tunnelinnslagene E6 og tunnel inn til byen må starte sør for Øyresvika for å spare matjord.

Krysset i Øyresvika må være bare et halvkryss.

Bygging av firefelts motorvei vil gi økt veitransport og økt trafikk på den allerede overbelastede Fåberggata og Banken-krysset. Løsninger på dette (statlig finansiering) må utredes før man går videre med E6 planlegging.

Den lengste tunnelen forbi Fåberg må velges og dagens E6 i dette området fjernes.

lillehammer@naturvernforbundet.no
Hjemmeside: www.naturvernforbundet.no/lillehammer

Ved endring av dagens E6 på østsiden til lokalvei, må det stilles krav om miljøtunnel på mesteparten av strekningen Mosodden -Storhove og det samme på Vingnes.

Det må ikke bygges tur- og sykkelveier i strandsonen eller foretas utfyllinger i vannet noe sted langs Mjøsa og Lågen.

Ny bro må ikke bygges i tre fordi det krever dobbelt så mange pilarer. Det må benyttes «fritt frembygg» og konstruksjonsmåten må være slik at det reduserer kollisjonsfaren for fugler mest mulig. Det må stilles strenge krav slik at inngrepene i elva blir minst mulig, både under bygging og permanent.

Det må stilles krav om mye mer omfattende vernetiltak av våtmarksområder til erstatning for at man bryter fredningen i reservatet, enn den biten av Gausa som foreslås fredet. Hvordan denne utbyggingen påvirker de 58 rødlistede fugleartene og andre arter som bruker deltaet må utredes nærmere.

Vi er sterkt i mot at Industrigata skal forlenges til krysset ved Storhove. Med hovedtilknytning fra E6 til byen i et kjempekryss ved Storhove, vil nedbyggingspresset på matjorda mellom byen og Storhove øke sterkt. Byen vil dras ut nordover og effektivt kollektivtilbud og kompakt byutvikling motarbeides.

Dekkslitasje er hovedkilden til mikroplast i Norge. Det må stilles klare krav i KDPèn til hvordan all forurensningen fra broa ikke skal havne i Lågen. Innsiget til byens kommunale drikkevann er her. Det må utredes mer i forhold til vannressursloven.

Vi oppfordrer Lillehammer kommune til å vise ansvar og avvise denne ekstremt skadelige og unødvendige utbyggingen.

Mvh

Kjetil Bjørklund
Leder Naturvernforbundet i Oppland

Heidi Kristoffersen
Naturvernforbundet i Lillehammer

Natur og Ungdom Lillehammer v/
Line Sektnan

Kopi:
Statens vegvesen, region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Naturvernforbundet i Oppland

NORGES JEGER- OG FISKERFORBUND

Lillehammer, 13.april - 2018

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 Lillehammer
postmottak@lillehammer.kommune.no

Dette brevet er sendt på vegne av:
Norges Jeger- og Fiskerforbund – Oppland, Oppland Orienteringskrets, Naturvernforbundet i Oppland, Vestoppland Krets - Norges Speiderforbund, Gudbrandsdal Krets - Norges Speiderforbund og Norsk Ornitologisk Forening – Oppland.

Kommunedelplan for E6 mellom Vingrom og Ensby – 2. høring

Forum for natur og friluftsliv i Oppland har gjort seg kjent med utsendte høringsdokumenter for kommunedelplan for E6 mellom Vingrom og Ensby – 2. høring og ønsker å gi følgende høringsinnspill:

Planområdet har store verdier for natur- og friluftslivsinteressene;
i forhold til naturmangfold, landskapsverdier og fritidsfiske. Betydelige deler av planområdet representerer et viktig lavterskeltilbud for friluftsliv tilknyttet vann. I Lågendeltaet foregår det et aktivt fiske med lange tradisjoner. Mange fiskearter i bruker nordre deler av Mjøsa og Lågendeltaet i forbindelse med gyting- og næringsvandring. Dette har skapt et aktivt fritidsfiske med nasjonale og internasjonale kvaliteter. Vi ber om at planarbeidet ikke fører til nedbygging disse områdene. Tilstrekkelig attraktive naturområder er viktige for utøvelse av bynært friluftsliv.

Norge har forpliktet seg til å stoppe tap av biologisk mangfold innen 2020. Gjennom Bern-konvensjonen og den internasjonale konvensjonen om biologisk mangfold, har Norge også forpliktet seg til å ta vare på sin opprinnelige flora og fauna.

Forum for natur og friluftsliv Oppland
Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER
Org.nr: 912 093 921
Tlf: 40049819
E-post: **oppland@fnf-nett.no**
Web: www.fnf-nett.no/oppland

Konsekvensene av en eventuell ny firefelts E6-trase mellom Vingrom og Ensby vil kunne være i konflikt med disse forpliktelsene og vanndirektivets mål om helhetlig vassdragsforvaltning. Vanndirektivets målsetninger om at vannforekomster må ha som mål å være i minst god økologisk tilstand og ikke utsettes for nye inngrep som vil redusere denne, må også være retningsførende for planarbeidet.

Sumvirkningene av de planlagte inngrepene vil trolig kunne bli svært omfattende. Mjøsa og Lågendeltaet er komplekse økosystemer som henger tett sammen. Påvirker man ett område negativt, vil det kunne få store konsekvenser for naturmiljø- og naturopplevelse i andre områder. En tilstrekkelig helhetlig vurdering av både sumvirkninger og samlet belastning av E6-planene er avgjørende.

Naturreservat er Norges strengeste form for arealvern. Veibygging som her i Lågendeltaet naturreservat er forbudt. Årsaken til dette er de nasjonalt store verneverdiene som knytter seg til dette området. Samtidig viser gjeldende norsk rødliste for arter at 2355 norske arter er truet. Våtmarksarter er blant de som er i sterkest i tilbakegang, verden over og i Norge. I følge en rapport fra Norsk Ornitologisk Forening fra 2016, har over 421 mill. fugler blitt borte fra den europeiske faunaen på 30 år. 224 fuglearter er påvist i Lågendeltaet hvorav 58 er rødlistede. Dette deltaet er et av de viktigste landingsområdene på innenlandsruta for trekkfuglene. Det skyldes den store næringstilgangen i deltaet. Avbøtende tiltak kan ikke erstatte dette området.

Deler av planforslaget kan medføre store utfyllinger i Mjøsa og konsekvensene av dette vil være negativt for naturmiljøet. Vestsiden av nordre deler av Mjøsa, der utfyllingene er planlagt, har store gruntvannsområder som er mindre vanlig i denne delen av Mjøsa. Det er ingen tvil om at slike områder er viktige for økosystemer i vann.

I likhet med mange andre vegprosjekter i Gudbrandsdalen er dette en strekning som berører områder med svært store naturverdier - helt opp på nasjonalt og internasjonalt nivå. Disse kvalitetene er dokumentert gjennom vegprosjektets faggrunnlag. Vi mener disse verdiene er for lavt vektet sammenlignet med ønsket om en høyere vegstandard. Planbehandlingen bes derfor i større grad ta hensyn til kvalitetene planområdet har av natur-, landskaps-, friluftslivs og folkehelseverdier.

Vi mener at eneste aktuelle trasealternativ for E6 mellom Vingrom og Ensby utfra hensynet til ivaretakelse av områdets omtalte eksisterende verdier, er et strekningsvalg med 80-sone som baseres på en oppgradering av dagens E6-trase.

Dette er under forutsetning av at det i anleggsfasen- og etter utbygging ikke fører til nye inngrep i strandsone- eller vassdrag på trasestrekningen. Vi ber om at dette utredes videre i planarbeidet.

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

Med vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Oppland
Ole Morten Fossli - Koordinator

Kopi til av uttalelsen sendt til:
Statens vegvesen
Oppland fylkeskommune
Fylkesmannen i Oppland

NORSK ORNITOLOGISK FORENING
AVDELING OPPLAND
FYLKETS FUGLEVERNFORENING
Postadresse: Postboks 87, 2601 LILLEHAMMER Innbetalinger: Bankkontonr.:78740660631

LILLEHAMMER KOMMUNE
Dokid: 18024388 (17/4185-51)
UTTALELSE TIL 2. GANG HØRING - KOMMUNEDELPLAN E6 VINGROM - ENSBY
10 APR. 2018
Ark.kode P
Ark.kode S
Saksbeh.

Øyer 20.03.2018

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 Lillehammer

Deres ref:
SVESYVER 17/4185-40

Kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby – andre gangs høring/offentlig ettersyn

Vi viser til utsendt høringsbrev 23.02.2018.

Hensikten med kommunedelplanen er å få fastlagt prinsippløsningen for ny firefelts E6, som skal legges til grunn for videre reguleringsplanlegging.

Etter første gangs høring av kommunedelplanen er det gjort en del endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelser og innkomne uttalelser. Våre merknader knytter seg hovedsakelig til de endringene som er vurdert og de nye forslagene som er anbefalt.

Ved første gangs høring viser Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland til sitt brev av 07.09.2017.

Vestsidealternativet – strekningen Øyresvika til kryssing av Lågen ved Hovemoen

Ved første gangs høring ble det lagt fram ulike løsninger for tunnelinnslag i området Riselandet/Øyresvika i sør, hvor vi anbefalte valg av lang tunnel med innslag sør for Øyresvika. Vi holder fortsatt fast ved tunnelinnslag i Øyresvika - under forutsetning av at det ikke gjøres inngrep av betydning i strandsonen og i Lågendeltaet naturreservat. Forslagene til planløsninger har etter hvert blitt mange og til dels vanskelige å vurdere opp mot hverandre. Vi har likevel merket oss muligheten for en «halvkryss-løsning» mellom ny og nåværende E-6 (framtidig adkomst til byen), som bl.a innebærer mindre arealbeslag og løsninger som unngår inngrep i naturreservatet. Dette er hensyn som må tillegges avgjørende vekt i valg av vegløsning i dette området.

Som tidligere påpekt er vi sterkt kritiske til gang- og sykkelveger som legges ut i strandsonene, da dette har store negative virkninger for bl.a. fuglelivet. Vi er derfor svært positive til forslaget om å legge et fortau langs Vingromsvegen mellom Øyresvika til Vingnes, i stedet for en turveg langs stranda. Likeså støttes forslaget om å benytte Vingnesbrua som sykkelveg, framfor en påhengt sykkelrute over Lillehammer bru.

Vestsidealternativet innebærer bru over Lågen i nordenden av Veslevollen/Våløya, dvs. gjennom de sentrale delene av Lågendeltaet naturreservat. Dette er et meget stort og alvorlig inngrep med store utfordringer til planløsninger. Vi er tilfreds med at planforslaget har gått langt i å detaljere de hensyn som må tas, bl.a. når det gjelder brutype og konstruksjon. Det er positivt at det blir lagt vekt på å unngå pilarer i hovedløpet til Lågen, samt minst mulig utfyllinger på elvesidene som påvirker strømning, erosjon og masseavleiringer. Videre må brua i minst mulig grad framstå som en «barriere» for fugl som naturlig forflytter seg opp og ned langs vassdraget. Vi støtter ellers planbestemmelsene om at brua ikke skal lyssettes og at støyskjerm på brua blir utredet.

Den planlagte brua kommer i fysisk konflikt med Statnett sine to 300 kV høgspentlinjer, dvs. at disse må legges om. Dette er linjer som er svært skjemmende midt gjennom Lågendeltaets fineste øy-landskap, og med klare negative virkninger på deler av fuglelivet. Det siktes her til bl.a. kollisjonsfare for vannfuglarter som beveger seg mye opp og ned langs elva, spesielt i forbindelse med matsøk og under trekket vår og høst. Både ender og svaner er funnet skadde eller døde etter slike påflygninger. Vi ser det som svært viktig at disse linjene legges om, og at det her velges ett av de 4 alternativene for kabling. De miljømessige gevinstene ved å få lagt disse linjene i kabel er så store at de fullt ut forsvarer de merkostnadene som dette innebærer.

Vi vil til slutt sterkt fraråde anlegg av nye tur- og sykkelstier i strandsonen mot Mjøsa og Lågen. Lågendeltaet er allerede hardt presset når det gjelder ferdsel og ulike aktiviteter, noe som beviselig gir negative utslag for fuglelivet. For at Lågendeltaet naturreservat skal beholde sine kvaliteter - i tråd med verneformålet - må forvaltningen av de tilgrensende områdene innrettes i forhold til dette, dvs. at det ikke legges til rette for økt menneskelig aktivitet i de sårbare kantsonearealene hvor den biologiske produksjonen er størst.

For Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Jon Opheim
Jon Opheim

Kopi:
Statens vegvesen, Region øst
postboks 1010,
2605 Lillehammer

Lillehammer kommune

Storgata 51

2626 Lillehammer 13.april.2018

Innspill til kommunedelplan, E6 Vingrom-Ensby

Lillehammer sportsfiskerforening, Gudbrandsdal sportsfiskeforening og interesseorganisasjonen Storørret Norge er opptatt av å sikre og ta vare på de bynære natur- og friluftslivsområdene rundt Lillehammer. Lågendeltaet representerer et viktig område i så måte. Det er kanskje det viktigste og tilnærmet det eneste lett tilgjengelige og strandnære naturområdet for Lillehammers befolkning. Lågendeltaet innehar store naturkvaliteter med nasjonal vernestatus som brukes aktivt av mange til fiske og friluftsliv gjennom hele året.

Området fra Riselandet i sør til Fåberg i nord representerer et viktig lavterskeltilbud for friluftsliv tilknyttet vann. I og rundt Lågendeltaet foregår det et aktivt fiske med lange tradisjoner, både innenfor sportsfiske og næringsfiske. De fleste fiskeartene i Mjøsa bruker nordre deler av Mjøsa og Lågendeltaet i forbindelse med gyting- og næringsvandring. Dette har skapt et aktivt fritids- og sportsfiske med nasjonale og internasjonale kvaliteter. Lågendeltaet mellom Mosodden og Jørstadmoen/Fåberg er også lite utbygget, noe som gjør området ekstra viktig som et bynært friluftslivsområde.

Medlemmene av nevnte foreninger bruker Lågendeltaet aktivt. Det representer en sentral kvalitet ved det å bo på Lillehammer.

Trasévalg

Østlig trasé med 80 km/t det eneste fornuftige

Den planlagte E6-utbyggingen forbi Lillehammer vil ha stor negativ påvirkning på Lågendeltaet som natur- og friluftslivsområde. På bakgrunn av de viktige natur- og friluftslivskvaliteter må det velges trasé som påvirker området i minst mulig grad.

De to traséalternativene som nå skisseres er det østlige og det vestlige alternativet forbi Lillehammer.

Lillehammer sportsfiskerforening, Gudbrandsdal sportsfiskeforening og Storørret Norge mener et østlig alternativ med veg tilpasset fartsgrense på 80 km/t er det eneste fornuftige, altså hvor vegen følger dagens E6-trasé. Det er særdeles viktig at strandpromenaden/strandsonen fra Strandtorget til Korgen bevares mest mulig intakt. Særlig er det viktig å ta vare på Mosodden. Med tanke på økt trafikk i fremtiden er det viktig at det lages en lang miljøtunnel forbi området og god støyskjerming mot strandpromenaden/strandsonen og boområdene ovenfor. Med det østlige alternativet med 80 km/t utnytter man en trasé som allerede er påvirket.

Vi mener at det østlige alternativet med firefelts trasé dimensjonert til fartsgrense 110 km/t vil medføre alt for store inngrep både under anleggsperioden og etter ferdigstillelse.

Vestlig alternativ: Store naturinngrep

I det vestlige alternativet skisseres en lang og voldsom bru fra vest over mot Våløya ved Håvemoen i øst. Brua vil representere et stort inngrep i en landskapsestetisk sammenheng og ha sterk negativ

påvirkning på utøvelsen og opplevelsen av fiske og friluftsliv i hele deltaet fra Svartevja ved Jørstadmoen i nord og sørover gjennom områdene ved Skvalabekken, vikene ved Håvemoen, øyområdene ved Våløya, Tråsethvollen, Tjuvholmen, og ned til lensene ved Vingnes i sør. Vi er også bekymret for de økologiske virkningene av selve brukonstruksjonen og arbeidet med den. Det vestlige alternativet representerer store inngrep i nye, tilnærmet uberørte, rolige og viktige områder i et naturreservat med strenge verneprinsipper. Inngrepet vil også inngå i en rekke av større inngrep i sårbar natur nasjonalt og globalt, noe som utgjør en alvorlig trussel mot økosystemene.

Det er heller ikke slik at dagens E6 forbi Lillehammer vil bli tilnærmet trafikkfri. Mye taler for at det fortsatt, tross et vestlig alternativ, vil være betydelig lokaltrafikk her, og man vil dermed med et vestlig alternativ utvide trafikken i Lågendeltaet.

E6-trasé Vingrom-Vingnes

Det er skissert utfyllinger i Mjøsa på strekningen mellom Vingrom og Vingnes. Det er ikke foretatt tilstrekklige miljøundersøkelser på de økologiske virkningene av slike utfyllinger på strekningen. Det er viktig å opplyse om at vestsiden av nordre deler av Mjøsa, altså der utfyllingene er tenkt, innehar store gruntvannsområder som det ellers er lite av i nordre del av Mjøsa. Det hersker ingen tvil om at gruntvannsområder generelt er viktig for økosystemer i vann. De er svært næringsrike og produktive. Gruntvannsområdene er viktige i forbindelse med produksjon av innsekter, som næringsområder og oppvekstområder for fugl, og som gyte- og oppvekstområder for sentrale fiskearter i Mjøsa. Vi mener det er påkrevet å foreta fiskeribiologiske undersøkelser på virkninger av de planlagte utfyllingene, noe det altså ikke er gjort. Dette som grunnlag opp mot konsekvensene av å legge vegen inn i terrenget, i stedet for å fylle ut i Mjøsa.

Kommunen skisser også et ønske om å bygge en gang- og sykkelveg utenfor den nye vegen på strekningen. Dette vil medføre ytterligere utfyllinger i Mjøsa. Vi mener dette må konsekvensutredes før kommunen tar stilling til det.

Komplekst vassdrag

Mjøsa og Lågendeltaet er komplekse økosystemer som henger tett sammen. Det foregår blant annet store fiskevandringer av mange arter mellom Mjøsa og Lågen gjennom hele året, både i tilknytning til gyting og i forbindelse med næringsvandring. Dette gjelder blant annet Hunderørreten med nasjonal vernestatus. Påvirker man ett område negativt, vil det kunne få store konsekvenser for andre områder. Altså, påvirkes Mjøsa, påvirker man også Lågen. Påvirker man Lågen, påvirker man også Mjøsa. Dette er svært viktig å tenke på og ta med seg i en beslutningsprosess. Det er viktig at man ikke tenker for isolert. Kvaliteten ved vassdraget er nettopp skapt på bakgrunn av dets kompleksitet. Det foreligger ingen god fiskeribiologisk undersøkelse av kompleksiteten i vassdraget, og særlig ikke god nok med hensyn til hva de planlagte inngrepene med ny E6-trasé vil kunne medføre.

Med hilsen

Jan Ove Vasaasen, formann Lillehammer sportsfiskerforening

Per Ragnar Seeberg, formann Gudbrandsdal sportsfiskeforening

Tore Solbakken, Storørret Norge

vegforum Innlandet

Statens Vegvesen Region Øst
firmapost-ost@vegvesen.no

Rudshøgda 12.04.18

E6 VINGROM - ENSBY - KOMMUNEDELPLAN 2. GANGS OFFENTLIG ETTERSYN

Vegforum Innlandet viser til høring om E6 Vingrom – Ensby. Kommunedelplanen er nå ute til 2. gangs offentlig ettersyn. Vegforum Innlandet representerer store vegbrukergrupper som NHO, lastebileierforbundet, maskinentreprenørene, LO og privatbilistene (NAF).
Vi har følgende kommentarer til kommunedelplanen i Lillehammer og Øyer kommuner:

Vegforum Innlandet registrerer at Lillehammer kommune har kommet med en rekke krav i kommunestyrevedtak 22.02.18. Vi frykter at rekkefølgekravene vil stoppe utbyggingen av prosjektet fordi det ikke blir samfunnsøkonomisk lønnsomt. Kommunene sør for Lillehammer har fått tildelt betydelige mindre beløp til lokale tiltak utenom E6.

Ønskene fra Lillehammer er isolert sett gode. For eksempel er en tunnel inntil sentrum med fine parkeringsmuligheter en strålende ide. Men det er ikke E6-utbyggingen som skal betale 600 millioner kroner for en bytunnel/lokalveg.

Vegforum Innlandet mener at det må bygges en kort tunnel ved Fåberg. Det gir mest veg for pengene og er den beste trafikale løsningen.

Ny rundkjøring på dagens E6 ved Hovemoen fører etter vår oppfatning IKKE til bedre adkomst. For eksempel må tungtrafikken fra FV255, etter det vi forstår, kjøre gjennom fire rundkjøringer for å komme inn på østsiden av industrifeltet. Det fører til ekstra drivstoffkostnader, mer miljøutslipp og større slitasje på lastebilene. Trafikken fra Fåberg og Gausdal er betydelig. Forslaget må avvises!

Når detaljplanleggingen starter, ber vi om at en minimerer stigningen på av- og påkjøringsramper. Høybru over Lågen bør unngås pga stigningen opp og ned. Vi ber også om at en lager større rundkjøringer enn vegnormalen legger opp til. Vi ser blant annet på ny E6 Ringebu-Otta at rundkjøringene på sidevegene byr på store utfordringer for tungtransporten.
Nye veger må oppfylle morgendagens krav, der det legges opp til bruk av lengre og tyngre kjøretøy. I dette avsnittet peker vi på forhold som betyr mye for miljø, transportøkonomi og framkommelighet. Flatere veger og større rundkjøringer fører til mindre klimautslipp!

Vegforum Innlandet vil understreke at det må være viktig for Lillehammer å skille gjennomgangstrafikken fra dagens E6 ved å bygge ny E6. Bymiljøet blir bedre ved at minst halvparten av bilistene kjører i en tunnel vest for byen. Vi vil tro at minst 75 prosent av tungtransporten på E6 ikke skal innom Lillehammer.

NHO NLF NAF MEF LO Hedmark / Oppland TFØ

Vegforum Innlandet støtter Statens Vegvesens anbefaling alt I-A-1 + alt II-C-2-B + alt III-A-3:

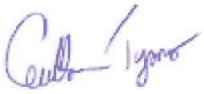
- Utbygging langs dagens veg fra Vingrom til Øyresvika.
- E6 i tunnel fra Øyresvika til Nordre Trosset med bru over Lågen til Hovemoen.
- E6 i tunnel fra Fakkelgarden til Besserudgrenda bru.
- Videre nordover utbygging i dagens korridor til Ensby-krysset.
- Atkomst til byen fra sør via dagens E6.

Vegforum Innlandet understreker:

- 4-felt E6 vil gi en enda mer trafikksikker veg.
- 4-felt E6 vil bety utvikling av Mjøsbyen – et tettere arbeidsmarked og enklere reiseveg for studentene.
- 4-felt E6 vil gi kjappere og sikrere reiser til Gardermoen og Oslo.
- 4-felt E6 betyr mye både for regionen og landet.
- 4-felt E6 vil bety mye for turismen i Lillehammer-regionen.
- 4-felt E6 kan også være en av mange gode argumenter for et nytt OL i Lillehammer.

Lykke til med bygging av ny og trafikksikker E6!

På vegne av Vegforum Innlandet



Guttorm Tysnes, leder

Medlemmer i Vegforum Innlandet:
NHO Innlandet, MEF Region Øst, NLF Hedmark og Oppland, NAF Region Øst, Transportarbeiderforbundet i Hedmark og Oppland og TFØ (Transportfellesskapet Østlandet AS)

NAF avd. Lillehammer og Omegn
v/ Jan M. Jansen
Nøttetreveien 17
2615 LILLEHAMMER

Statens Vegvesen Region Øst
firmapost-ost@vegvesen.no

E6 VINGROM - ENSBY - KOMMUNEDELPLAN 2. GANGS OFFENTLIG ETTERSYN

NAF avd. Lillehammer og Omegn har følgende kommentarer til høringen om E6 Vingrom – Ensby:

Avdelingen ser positivt på muligheten til å få en moderne, trafikksikker veg med riktig kapasitet gjennom vårt område. Fire-felts motorvei her er av stor betydning for regionen, og er viktig også i et nasjonalt perspektiv. Vi er opptatt av at planene som er fremlagt lar seg gjennomføre med færrest mulige hindringer, slik at alle fordelene kan tas i bruk i nær fremtid.

Avdelingen er klar over at utbygging av denne vegstrekningen nødvendigvis vil konkurrere med mange andre nasjonale prosjekter, og at hvert krav om avbøtende tiltak som reises øker prisen, samtidig som vurderingen av prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet svekkes.

Vi ser også at noen av Lillehammer kommunes rekkefølgekrav kan føre til behov for ytterligere krav om planarbeid og dermed utsettelse og i verste fall stans i arbeidet, eventuelt flere høringer før det kan gis klarsignal for oppstart.

Ut fra det planarbeidet som er utført og fremlagt av Statens Vegvesen Region Øst, mener vi at det bør være mulig å kunne enes om et endelig vedtak om utbyggingen. Ønskene fra Lillehammer kommune er gode, men det kan synes som noen av disse kravene strengt tatt ikke bør finansieres av storsamfunnets E6-utbygging. I gjeldende regler for utbygging av motorveier og trafikkerte veger settes det også krav til støyskjerming. På «gamle» E6 bør det nok gjøres en del tiltak for oppgradering til dagens krav, siden vegen fortsatt vil få stor trafikk som lokalveg. Herunder heving av Mesna-krysset, bl.a.for flomsikring.

Adkomst til sentrum under bakken kan vanskelig forsvares som en del av E6.

NAF avd. Lillehammer og Omegn støtter Statens Vegvesens anbefaling alt. I-A-1 + alt. II-C-2-B + alt. III-A-3, dvs. utbygging av dagens trase Vingrom-Øyresvika, adkomst til byen via dagens E6 fra sør, E6 i tunnel fra Øyresvika til Nordre Trosset og bru over Lågen mot Hovemoen, E6 i tunnel fra Fakkelgården til Besserud bru og videre i dagens korridor til Ensby.

Lillehammer, 13.april 2018
NAF avd. Lillehammer og Omegn

Jan M. Jansen
Nestleder

Til
Lillehammer kommune,
Postboks 986,
2626 Lillehammer

Nordre Traaseth, 12.04.18

HØRINGSUTTALELSE OM KOMMUNEPLAN FOR FIREFELT E-6 MELLOM VINGROM – ENSBY – 2. GANGS HØRING.

Lillehammer kommune har i mange år prøvd å ta vare på et unikt og variert kulturlandskap.
Moen og Feste Landskapsarkitekter utarbeidet før OL en natur og kulturlanskaps analyse for Lillehammer, som fremdeles er en del av Lillehammer sin komuneplan.

Vi trekker fram 2 sitat:

1:Spesielt verdifullt kulturlandskap er bl.a. Storhove og Nordre Ål.

2:Verdifullt kulturlanskap er området Børke og Traaseth.

Begge disse områdene vil bli sterkt negativt berørt av E-6 på vestsiden.
Og ei «monster-bru» fra Nordre Traaseth til Hovemoen vil bli et betydelig sår i kulturlandskapet.

For ikke å snakke om den enorme skaden det vil påføre et nasjonalt verneverdig naturreservat.

Vi har tidligere bedt om at tunellen fra Øyresvika til Nordre Traaseth blir lagt lenger vest. Grunnboringer ved Vingartun viser at det kanskje er lurt.(ca 30 m ned på fjell)

Vi kan ikke forstå at denne strekningen skal ha en stigning på 50 meter.
Fra kote 122 m.o.h i Øyresvika til 172 m.o.h. ved Nordre Traaseth.
Og fra Nordre Traaseth skal vegen ned 20 meter til Hovemoen.

Dette er uheldig av 2 grunner:
1.Gir større forbruk av bensin/diesel som fører til mer Co2 utslipp!
2.Gir betydelig mer støy i begge ender av tunellene!

Vi ønsker og mener det er riktig med et lavere påhugg ved Nordre Traaseth!
- Dette er viktig for bokvaliteten vår.
- Vi kan komme ut av rød sone for støy og forurensing.
- Blir mere skånsomt for kulturlandskapet.

Ny E-6 på vestsida vil kreve omlegging av 2 – 300 kv -linjer over til Hovemoen.
Her vil vi be om at nye master ikke blir plassert på dyrka mark.
Betongmastene på Vinstralinja er nå ca. 70 år gamle og må snart skiftes ut.

Blir alternativ L3 valgt - håper vi masta som står på jordet - blir flyttet lenger nord og plassert i skogen.
En muffestasjon må for all del ikke berøre dyrka mark!

Både luftstrekk og kabel i bakken vil føre til store skader i naturreservatet.
Særlig anleggsperioden vil skade fisk og fugleliv.

I notatet om lokal og regionalutvikling påpekes at E-6 på vestsida fører til økt bilbruk, nedsatt kvalitet på sentrum, mindre handel på Strandtorget og arealpress i Nordre Ål/Storhove. **Dette er ikke bra for Lillehammer!!**

Med vennlig hilsen

Ragnhild, Kaare, Marie og Kristian Traaseth,
Jørstadmoveien 304,
2608 Lillehammer

Sør-Hove Gård
Marthe Kari og Erik A. Dahl

Lillehammer, 13. april 2018

Lillehammer kommune
Sendes kun elektronisk til postmottak@lillehammer.kommune.no

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby: Andre gangs høring

Dette er en felles uttalelse til ny kommunedelplan for E6 fra Sør-Hove Gård og Veidekke Industri AS. Vi legger til grunn at alternativ II - C- 2 - B vil bli valgt for ny E6-trase gjennom Hovemoen.

Vi har følgende kommentarer.

1. *Det er maktpåliggende å sikre tilfredsstillende adkomst til de transportintensive virksomhetene i Hovemoen gjennom gode kryssløsninger og tiltak på sekundærvegnettet*

   I et notat fra Statens Vegvesen om tiltak på avlasta vegnett, datert 22.01.2018, framgår det at adkomsten til Hovemoen og virksomhetene langs Hovemovegen i dag er noe tungvint gjennom Sannomkrysset. Det blir samtidig konkludert med at ombygging av Sannom-krysset ikke er aktuelt. Som ledd i en forbedret adkomst til Hovemoen skisseres en ny rundkjøring vest for dagens trafostasjon som en hensiktsmessig løsning, som vil kunne gi forbedret adkomst til eksisterende og framtidige næringsarealer på begge sider av E6. Statens Vegvesen kan likevel ikke anbefale at dette tiltaket prioriteres som en del av E6-utbyggingen.

   Vi er ikke kjent med om det i forbindelse med Vegvesenets vurderinger er gjort analyser som viser hvor store transportvolumer som i dag transporteres inn og ut av Hovemoen. Ut fra vårt kjennskap vil vi gjøre følgende anslag på trafikken med tyngre kjøretøy i dette området:

   Tømmerterminalen: Ca 240 000 kbm i årsvolum. Det innebærer ca 5750 transporter og 11500 passeringer med tømmervogntog på årsbasis.

   Pukk og grusproduksjon: 500 000 tonn pr år
   Asfaltverk (normalår): 70 000 tonn pr år
   Transporten av asfalt, pukk og grus utgjør dermed 19 000 passeringer med bil og henger pr år

   Dette betyr at trafikkmengden til og fra arealene i industriområdet i Hovemoen, vest for dagens E6, alene tilsvarer **ca 30 000 passeringer årlig** med lastebil og henger eller tømmervogntog.

For å oppnå en tilfredsstillende og framtidsrettet løsning for næringsarealene i Hovemoen mener vi at

- *Adkomst med ny kryssløsning (rundkjøring) i området vest for dagens trafostasjon må prioriteres som en del av nytt vegnett i Lillehammerområdet*
- *Kryssløsningen må utformes slik at den blir hensiktsmessig for 25,25 meter lange vogntog.*

2. *Løsninger for lokalvegnettet må utformes slik at det fremmer og ikke blir til hinder for en framtidsrettet utvikling i Hovemoen.*

   I en plantegning for E6-traseen gjennom Hovemoen (C24304) er det vist en ny trase for lokalvegen til Moshølen.

   Vi mener at den foreslåtte traseen for lokalvegen kan flyttes og bør flyttes for å skape best mulig forutsetninger for utvikling av Hovemoen-området. En god løsning forutsetter god dialog med berørte brukere av vegen og næringsaktørene i området. Vi forventer nærmere dialog om dette i reguleringsfasen.

3. *Forutsetningen om å sikre grusressursene krever tett dialog med berørte aktører.*

   Hovemoen inneholder store mineralressurser, og innsigelsen fra Direktoratet for mineralforvaltning understreker at forvaltningen av disse ressursene er av stor samfunnsmessig betydning.

   Vi tolker bestemmelsen om å sikre grusressursen for bruk til veganlegget eller til annen bruk som en målsetting om å sikre grusressursen til framtidig bruk gjennom en god plan for uttak og flytting av grusressurser til andre områder i Hovemoen. Dette vil kreve tett og konstruktiv dialog med aktørene i området, som er berørte grunneiere og Veidekke Industri AS.

Med vennlig hilsen

Sør-Hove Gård

Erik A. Dahl
Sign.

+ 47 934 12418
ead@sorhove.no

Veidekke Industri AS

Arvid Jordet
Sign.

+47 913 78385
arvid.jordet@veidekke.no

Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken

Hovemovegen 194

2624 Lillehammer

Lillehammer Kommune, Plan- og Miljø

Postboks 986

2626 Lillehammer

Høringsuttalelse vedrørende E6 Vingrom-Ensby, 2. høringsrunde.

Det påpekes at tidligere innsendte merknader ikke trenger gjentas, da disse er vurdert og kommentert videre. Jeg kan ikke se at SVV har gitt noen konkrete svar i sin vurdering, kun en generell kommentar om at standpunktet om vestalternativet opprettholdes. Dette gjelder de aller fleste av merknadene i sammendraget.

Lillehammer kommunes liste over avbøtende tiltak som forventes dekket av utbygger går langt utover hva SVV er villige til å imøtegå. Lokale hensyn må derfor ivaretas av kommunen, og inn i en detaljert reguleringsplan. ***Kostnadene for Lillehammer kommune vil derfor bli svært store i forbindelse med ny E6.***

<u>Brukrysning i Lågendeltaet</u>

Verken SVV eller FMO har redegjort for hva som ligger bak endringen i alternativ II-C-2 fra 2014 til 2017, hvor det opprinnelige alternativet hadde en hel annen trasé enn hva likelydende har i dag. Det begrunnes med at en krysning over Våløya er mer skånsom enn over Storvollen lengre nord. Dette tilbakevises av fagfolk, senest i av biologiprofessor Dag Hessen i GD 9. april 2018; "*Bru over Våløya vil være det absolutt mest ødeleggende inngrepet*". Hessen henviser til fugle- og dyrelivet i naturreservatet. For Haavemoen gård er dette selvfølgelig også det alternativet som har størst negative konsekvenser. Mer enn 40 dekar dyrka mark blir beslaglagt, en vesentlig andel av gårdens disponible areal. Det er et betydelig press på dyrka mark i Lillehammer Kommune, og det bør tilstrebes at denne ivaretas så langt det er mulig. Vi kan ikke se at en kortere krysning av elva lengre nord har større konsekvenser for fulge- og dyrelivet enn dagens traséalternativ. Jordbruk er vesentlig også for fulgelivet, jmf Marin Eggen, naturvernrådgiver i Norsk Ornitologisk Forening. ***Av hensyn til gårdens framtid, ber vi derfor om at brukrysningen flyttes lengre nord og gjøres kortere.*** Dette vil gi en noe lengre tunell, men samtidig betydelige innsparinger på brua. Tidligere uttalelser fra SVV om at det ikke er mulig å gå direkte fra tunell til bru tilbakevises, det finnes flere eksempler på slike løsninger i Norge (eksempelvis Breivik, Teigkampen/Kvam).

Slik brua er tegnet i dag, vil den fylle horisonten sett nordover fra bysiden. En kortere krysning lengre nord, vil ikke gi samme inntrykk. Det vil også skåne vesentlig dyrka mark på vestsiden. Nye Veier AS skriver i sine merknader at de ønsker mer disponibelt areal rundt tunellutløp og bru. Dette gir ytterligere negative konsekvenser.

Vi stiller spørsmåltegn ved hvordan salting av vegen vil påvirke dyrka marka og miljøet i elva. Firefelts veg med 110 km fartsgrense vil definitivt kreve salting, og dermed ødelegge muligheten for å dyrke eller beite eiendommen rundt og under brua.

FMO uttaler at vestalternativet vil ha store negative konsekvenser for Lågendeltaet naturreservat. Jordbrukshensynet er ikke nevnt, dette ligger også til fylkesmannens landsbruksavdeling å forvalte. Det forventes at fylkesmannen sørger for å ivareta de interesser organet er satt til å gjøre.

Høgspentlinjer

FMO forutsetter at høgspentlinjene som krysser Lågen skal legges i bakken, eller i brua. Forstudien om omlegging av linjene konkluderer med at kostnaden blir svært høy, slik at SVV og Statnett anbefaler fortsatt luftkabling lengre nord. Dette vil ha svært negative konsekvenser for fugletrekkene som bruker området hyppig, og kan ikke aksepteres som en løsning.

Hovemoen

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. Det er ikke redegjort i kommentar fra forrige høring hvordan kulturminnene skal ivaretas eller stinettet opprettholdes. ***Det forutsettes at en sykkel- og gangvei til Hovemoen videreføres nordover til Jørstadmoen/Fåberg. Videre støttes ny adkomst til området, og det forutsettes at denne går utenom grustaket/anleggstrafikken.***

Haavemoen gård

Stallanlegget på Haavemoen gård vil bli sterkt berørt av brukrysningen. Spesielt føll og unghester er sårbare for støy og anleggstrafikk. Treningsveier vil bli beslaglagt/ødelagt, og grunnlaget for drift borte. Per i dag har vi mer enn 60 hester på anlegget, de fleste leier oppstalling og treningsfasiliteter. Gården har, med støtte fra Innovasjon Norge, gjort omfattende oppgraderinger siste år. Kursvirksomhet, terapiridning/rideundervisning, veterinærtjenester og døgnoppstalling av hest i behandling er noe av det vi tilbyr. Kommunen har et stort behov for aktivitetsplasser for barn og unge med spesielle behov, noe som det er potensiale for å utvikle på en så bynær gård som Haavemoen. En total ødeleggelse av områdene rundt gården vil rive bort dette næringsgrunnlaget.

Drifta må sannsynligvis opphøre helt i anleggsperioden av sikkerhetsmessige årsaker. På permanent basis vil forringelsen av området og eiendommen gjøre framtidig virksomhet svært usikker. Det forventes konkrete forslag til tiltak som kan redusere ulempene dette med fører. Eksempelvis alternative treningsområder, erstatningsjord.

Lillehammer, 13. april 2018

Med vennlig hilsen

Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken

Haavemoen gård

Bjørn Skinnerlien
Kolberg, Kastrudvegen 309
2608 LILLEHAMMER
e-post: bskinnerlien@gmail.com

Lillehammer kommune
2626 Lillehammer

Innspill til Kommunedelplan: Ny E6 Vingrom-Ensby
- andre gangs høring med frist 13. April 2018.

Min dato: 23.03.2018

Takker for direkte tilsendte høringsdokumenter med tilhørende planer.

Viser til tidligere innspill av 14.09.2017, som omhandler forventet - plagsom støy.

I dette innspill til andre høring vil jeg gi noen kommentarer til "Forstudie omlegging av høgspentlinjer" der Statnetts rådgiver i oppdrag fra AsplanViak utredet mulighetene for omlegging av høgspentlinjer over Lågen.
I forkant av denne høringsrunden følger "Forstudie omlegging av høgspentlinjer" med, slik planene skisseres vil omlegging av høgspentlinje, uansett valg vil dette i varierende grad berøre meg som grunneier av Kolberg 116/1.

Omlegging av høgspentlinjer
Kun 5 linjene i høringsutkastet omhandler kryssing av Lågen i nord/omlegging av høgspentlinjer, en anskueliggjøring av den status naturreservatet i Lågen skal ha i forhold til statelige planprosesser. Kompleksiteten og merkostnaden med flytting av kraftlinjer burde vært belyst allerede i en tidlig planleggingsfase før detaljplanlegging. Økonomien for hele kraftlinjeflytting kan komme til å avdekke at øst-alternativene for ny E6 burde vært valgt fra begynnelsen av?

Under pkt. 3.2.3 skisseres en løsning med å legge kabel i ny bru over lågen, et alternativ som er på linje med fylkesmannens krav (jfr 2.2. Fylkesmannen krav til avbøtende tiltak), her står det "Ved kryssing av Lågen nord i naturreservatet må eksisterende høgspentlinjer legges enten i bakken under elva eller i brukonstruksjonen".
Dette alternativet er ikke prissatt, men Statens vegvesen SVV vurderer denne løsningen som mindre aktuelt i en begrunnelse om at linjene må legges provisorisk før bru-arbeidet starter (pkt 3.2.3 K3 Kabel i bru).

Under 2.3 i høringsdokumentet blir det framsatt at "gjennom prosessen i ettertid har en klart å tilfredsstille kravene fra fylkesmannen knyttet til innsigelsen på E6 vest, …")

Mitt spørsmål blir da:
Hvordan har man klart å tilfredsstille fylkesmannen krav uten at høgspentlinjene kables i en eller annen form - ved kryssing av Lågen?

Min vurdering som grunneier av Kolberg 116/1:

Fra luftstrekk til kabling - også som avbøtende tiltak
Formuleringen "å tilfredsstille fylkesmannens krav" oppfattes som liten vilje til å lytte til andres vurderinger. ***Jeg mener at med en pragmatisk innstilling, kan disse kravene innbefatte de beste avbøtende tiltakene som kan være en modell til etterfølgelse. Hvis bru først skal bygges over naturreservatet i Lågen, gis dette en enestående anledning til skjult høgspentlinje fra vest til øst.***

Den merkostnaden som SSV her problematiserer omkring, bør vurderes opp mot en verdi som alle innbyggerne i kommunen kan nyte godt av. En merkostnad i prisspenn mellom luftstrekk og kabling i om lag 100 MNOK, er en god varig investering totalt sett. Med en ny muffestasjon på hver side av lågen og kabling i bru, vil ha mindre skadevirkninger på naturvernområdet i Lågendeltaet.
Selv med (fra før av) betydelige kraftlinjestrekk på min eiendommen, vil jeg likevel stille meg velvillig til tiltak som medfører midlertidige løsninger som ender opp med permanent kabling i brukonstruksjonen.

Hva med Eidsivas luftstrekket til lokalnettet som krysser Lågen fra min eiendom, denne vil på også komme i konflikt med ny bru? Kan denne kraftlinja også følge brukonstruksjonen, med den innsparing dette kan gi - inkl. fjerning av mast ute på øya?

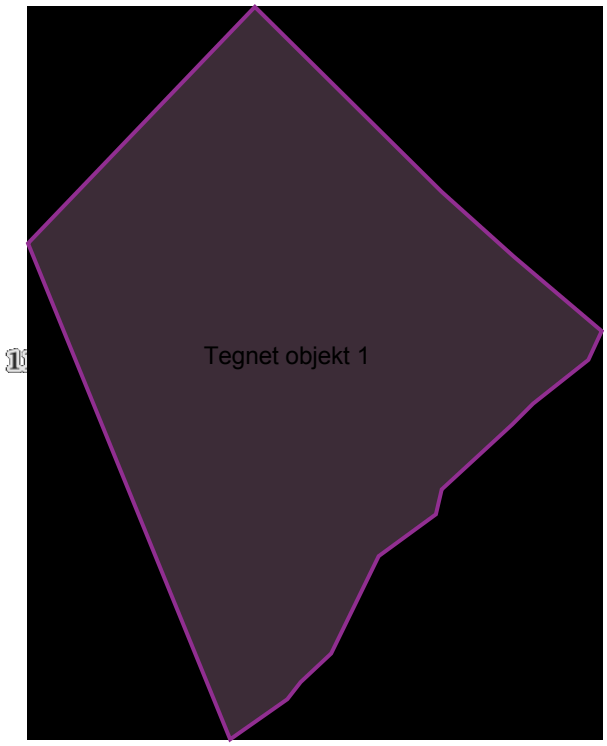
Hvis luftstrekk absolutt må velges ser jeg at *alternativ L3, luftstrekk flyttes, parallellføres på vestsida av ny bru (vestre alternativ)* blir den beste løsningen, fordi luftstrekket da kan etableres i sammen høyde som brua. Formodentlig vil man da kunne bibeholde høyden på dagens master (men jeg er ikke sikker).

Nye master må da muligens erstatte disse – og her viser skissa i grove trekk, at linja vinkles mot nord til min eiendom. Muligens tenkes da å bruke eksisterende mast i østre enden av dyrket mark, men skissa gir ikke en detaljert nedtegning av dette.
Subsidiært vil en modell av L3 være en god midlertidig løsning i påvente av senere *kabling i ny bru.*

Samordning i planer mellom grunn-/skogeier og Statnett
Dette vil ha en innvirkning på hvordan skogen etter en planmessig skogbruksplan.
På grunnlag av dette forventes en nær dialog når trasevalget er gjort, slik at planlagt hogst kan styres etter dette – og om mulig kunne bibeholde skog som avbøtende tiltak som støyskjerming.
Dette inngir behov for tett samarbeid i en så tidlig planfase som mulig.

Med vennlig hilsen
Bjørn Skinnerlien

Vedlegg: Kartutsnitt som viser (antatt) berørt område i objekt 1.



0 20 40 60m

Målestokk 1 : 2000 ved A4 utskrift
Utskriftsdato: 12.03.2018

GÅRDSKART 0501-116/1
Tilknyttede grunneiendommer:
116/1 - 116/14 - 116/18 - 116/22 m.fl.

NIBIO
NORSK INSTITUTT FOR BIOØKONOMI

Markslag (AR5) 13 klasser

	TEGNFORKLARING	AREALTALL (DEKAR)	
=	Fulldyrka jord	117.9	
5	Overflatedyrka jord	0.0	
6	Innmarksbeite	19.2	137.1
S	Skog av særs høg bonitet	0.0	
H	Skog av høg bonitet	697.7	
M	Skog av middels bonitet	131.6	
L	Skog av lav bonitet	85.3	
i	Uproduktiv skog	19.4	934.0
1	Myr	48.4	
	Åpen jorddekt fastmark	13.8	
	Åpen grunnlendt fastmark	0.0	62.2
	Bebygd, samf, vann, bre	8.2	
	Ikke klassifisert	0.0	8.2
	Sum:	1141.5	1141.5

Kartet viser en presentasjon av valgt type gårdskart for valgt eiendom. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Areal-statistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

— Arealressursgrenser
Eiendomsgrenser

Linda og Jo Inge Bræin, Hølenvegen 67, 2625 FÅBERG
Merethe og Geir Birger Ekerhaugen, Hølenvegen 57, 2625 FÅBERG 12.04.2018

Lillehammer kommune,
Postboks 986,
2626 Lillehammer
mailto:postmottak@lillehammer.kommune

E6 Vingrom-Ensby: Kommunedelplan høringsuttalelse

Fra beboere i Hølenvegen 67, gnr.162 /25 og Hølenvegn 57 gnr. 162/26 i Lillehammer kommune.

Vi har følgende kommentar til Statens vegvesen sin kommentar på vår merknad, datert 14.9.2017.

I møtet med Statens vegvesen den 28.5.2015, 2.5.2017, vår kommentar til referatet den 28.5.2015 samt vår høringsuttalelse opplever vi ikke at Statens vegvesen har forstått alvoret i flomfaren på våre eiendommer. De henviser videre til at Mjøsen Skog SA er engasjert av Fylkesmannen i Oppland for å ivareta grunneiers rettigheter fra den 28.5.2015, men at juridisk bistand ikke tilbys før ved erstatningsoppgjør i etterkant av et eventuelt vern. Hvordan kan Mjøsen Skog SA ivareta våre rettigheter når de ikke kan tilby juridisk bistand før i etterkant av et eventuelt vern?

Fredning av området Romsdals- og Langøya er en direkte konsekvens av E6 utbyggingen. Skal naturreservatet være en del av E6 planen må også flomforbygning være en del av planen for eksisterende boliger. Det kan ikke skyves fremover i tid til en såkalt «kompenseringsplan» Så vidt oss bekjent er «kompenseringsplan» ingen formell plan i hverken plan og bygningsloven eller vegloven.

Erstatningsarealet for Lågendelta naturreservat må IKKE fredes før flomsikring er utført.

Med hilsen

Linda Eklund Bræin

Jo Inge Bræin

Merethe Hølen Ekerhaugen

Geir Birger Ekerhaugen

For alle grunneierne

Lillehammer, 16.04.18

HØRINGSUTTALELSE til KOMMUNEDELPLAN for E6 VINGROM -ENSBY

På vegne av kommende generasjoner, og for å verne om vårt felles livsgrunnlag og miljø, ber jeg primært om at planen om ny 4-felts motorveg gjennom Lillehammer kommune skrinlegges, bl.a. av følgende grunner:
Støyskjerming og sikkerhet kan ivaretas godt nok, om ikke bedre, uten firefelts vei.
Å tilrettelegge for økt bilisme motvirker både klimamål og naturvern.
Det vil også påføre lokalsamfunn og -beboere store kostnader, sannsynligvis atskillig større enn dem som framkommer i foreløpige beregninger.
En framtidsrettet samferdselspolitikk må satse på jernbane.

At Regjeringen ønsker en E6 bygd for 110 km/timen kan ikke være styrende for Lillehammer. En slik vei vil øke både energibruken, utslippene og faren for ulykker. E6 bør ha maks 80 km forbi Lillehammer.

Sekundært kan østlig trasé velges, med tunnel under Vingar. For å verne miljøet rundt Lågåsildfisket, bomiljø og dyrkbar mark, må tunnellåpningen flyttes ca. 700 m sør for Øyresvika. Forbi Mosodden må det gå en lang miljøtunnel, med støyskjerming og fartsgrense på maks 80 km/t.

Vestsidealternativet med bru fra Tråseth til Hovemoen vil i stor grad ødelegge Lågendeltaet Naturreservat som verneområde, og må vurderes som uaktuelt.

På strekningen Storhove – Ensby bør det komme en lang tunnel for å hindre støy og sikre nye boligområder nær Fåberg sentrum.

Lillehamringene om 100 år (eller 10) vil ikke takke oss for at trafikken kan passere Lillehammer 3 minutter raskere enn nå/i gamle dager.

Med vennlig hilsen

Solveig Heim

Bekkefaret 17B, 2613 Lillehammer

Fra: Anne Mari Råbøl <Anne.Mari.Rabol@lillehammer.politikerportal.no>
Sendt: 12. april 2018 19:26
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Høring E6 alternativet frist 13.04

Jeg vil som innbygger i Lillehammer kommune på det sterkeste gå imot å legge E 6 på vestresiden med lang bru over Våløya.
Jeg forstår ikke enig i at innsigelsene mot å bygge i Lågendeltaet er trukket slik det ser ut på notat fra Statens vegvesen. Det ligger som krav at høyspentledningen som går i samme område skal legges i kabler. Det ser ikke ut som SVV vil love at det skal tas hensyn til,og viser til at det må tas stilling til senere og reguleres av energiloven. Da er ikke fylkesmannens krav innfridd! Ergo ligger det fortsatt innsigelse fra fylkesmannen på bygging av bru i vernet område.
Heller ikke er de som skal bygge veien er innstilt på å bygge tunell forbi Vingnes for å unngå støy for byens innbyggere.
Jeg mener at E6 utbygginga slik alternativet ser ut til å ende bare fører med seg flere negative konsekvenser for alle som bor i Lillehammer.
Vi får ikke bedre støyskjerming ved dagens E6 og ikke ryddet opp i forurensing som er begravd under dagens trasé, får dårligere tilkomst til byen og vårt næringsliv i byen og ved Strandtorget.
Det viktigste argumentet mot ny E6 vest er at den nye brua planlegges i byens meste verdifulle naturområde som har det strengeste vern! Det finnes få inntakte deltaområder igjen i Norge og Lågendeltaet er viktig område for fugler og har et biologisk mangfold som vi bør ta vare på. I tillegg vil brua bli et kjennemerke for Lillehammer som vil være skjemmende for de fleste innbyggere på både øst og vestsida. Den vil i frem tiden minne oss om da politikerne satte vegbygging foran miljø og ivaretakelsen av naturens mangfold.
Dette område har vernestatus som reservat og verne statusen kan ikke oppheves bare fordi Stortinget nå ønsket en ny E6 der alle kan kjøre 110km/ timen.

Kommunestyret stilte krav om avbøtende tiltak som støyskjerming forbi Vingnes og dagens E6 , bedre avkjørsel mot byen som heller ikke imøtekommes av SVV? Er disse punktene satt som krav for at Lillehammer kommune vil støtte vest- alternativet og bygge vårt verdifulle rekreasjonsområde og naturreservat? Slike eg ser det har vi Da hvi bare ulemper med bygging av ny E6 utenom byen!
Det finnes muligheter for å få forbedret E6 forbi Lillehammer og da må det ses på på nytt! Ber om at alternativ øst utredes bedre og at innspill og innsigelse etter 1. Gangs alle alternativet svares ut. Deretter må alternativ uten inngrep i Lågendeltaet legges ut på 2.gangs høring

Hilsen Anne Mari Råbøl

Sendt fra min iPad

Fra: Elisabeth Haugen Dalbak [elisabeth.dalbak@gmail.com]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:

Sendt: 13.04.2018 16:00:06
Emne: Fwd: Merknad/Innspill høring E6
Vedlegg:

-- -- ---------- -- -- ----------

Innspill til andre gangshøring på E6 Vingrom-Ensby.

Prosessen har nå kommet så langt at trasevalget er i ferd med å avgjøres, en vei skal bygges. Byggingen av veien vil påvirke innbyggerne i kommunen vår i større eller mindre grad, men den vil i en eller annen form påvirke oss alle. I den forbindelse ønsker jeg å komme med fire punkter det håper at kommunen tar til etteretning.

1. De som må flytte.
Det er viktig at kommunen tenker igjennom sin rolle i byggeprosessen. Hvordan tenker kommunen å ivareta de av sine innbyggere som blir direkte berørt? Uansett trasevalg vil en gruppe av Lillehammer sine innbyggere måtte flytte for at veien skal frem. De vil kompenseres fra staten, men vil Lillehammer kommunen legge til rette for at innbyggerne skal kunne fortsette å bo i kommunen? Det oppfattes at Lillehammer kommune satser på ti minutters byen. Men noen av de som må flytte har andre behov enn ti minutter til gågata, andre igjen vil ikke ha økoniomi til det og noen ønsker å bo landlig. Vil kommunen legge tilrette for at innbyggerne skal få mulighet til å fortsette å bo i kommunen vår på tross av ulike behov og forutsetninger? Det er tross alt ikke den enkelte innbygger som ønsker å flytte, men må gjøre det for kommunens beste. Man kan dermed se det som rimlig at kommunen støtter disse innbyggerne i prosessen slik at de vil ha reele muligheter til å bli værende innenfor Lillehammers grenser selv om veien bygges.

2. De som blir boende tett på.
Det vil også være en andel innbyggere som vi bo svært tett på en enorm byggeplass i mange år, hvor store anlegg med lange arbeidsdager vil skape støy, støv og ubehag. På hvilken måte ser kommunen sin rolle opp mot denne gruppen?

3. Muligheter for arbeidsplasser.
Hvordan vil kommunen sikre/stimulere til at lokal arbeidskraft benyttes aktivt underveis i byggefasen? Samt sikre gode arbeidsvilkår for de som ansattes. Hvordan kan kommunen legge til rette for at nye bedrifter skal kunne etablere seg i forbindelse med den nye veien?

4. Krysset i øyresvika
3/4 kryss i øyreavika vil være gunstig for Lillehammer kommune. Det vil gi flere muligheter til å besøke byen vår også i siste liten. Det gir også den lokale lillehammringen flere muligheter til å komme seg fra a-b noe som vil føre til bedre trafikkflyt og mindre sårbarhet på infrastrukturen.

Mvh,
Elisabeth Haugen Dalbak.
Hovslivegen 114, 2608
Lillehammer

Høringsuttalelse

Om prosessen

1. Aller først

Aller først vil jeg si at høringsfristen er for kort. Det er en uoverkommelig mengde å sette seg inn i på så kort tid. Det er mye informasjon. I tillegg må man få med historikken.

Så vil jeg beklage at tidsnøden gjorde at dette ble for langt og rotete.

2. Saksbehandlingsfeil knytta til brudd på regler om habilitet.

Oppheving kommunens vedtak fra februar 2018 om å legge ut plan på andre gangs høring på grunn av ugyldighet, synes være nødvendig for å reparere saksbehandlingsfeil, dersom man vil unngå å begynne helt på nytt med planprogrammet og kommunedelplanen.

Jeg har beskrevet faktum i saken i brev som vil være sendt til ordfører innen dere leser dette.

3. Planprosessen lider under misbruk av rolle, overdreven pågåenhet og utilbørlig påvirkning fra Nye Veier AS side.

Nye Veier, som er en del av byråkratiet, har til oppgave å detaljregulere planen når den er ferdig, skal bestemme bompengeandel, bygge og vedlikeholde vegen.

Det er imidlertid Statens vegvesen (SVV) som står for arbeidet med planprogrammet og kommunedelplanen. Nye veier skal i prinsippet ikke på banen før de skal detaljregulere den planen Lillehammerpolitikerne vedtar.

1) **Planprogram ➔ Statens vegvesen** utreder forslag til planprogram. Vedtatt 30.okt 2014 av Lillehammer kommunestyre.	2) **Kommunedelplan➔ Statens vegvesen** utreder forslag til E6-korridor i kommunedelplanen. Kommunedelplanen skal være ei prinsippskisse, altså beskrive hvor det er satt av areal til E6.	3) **Regulering av kommunedelplanen** **Nye veier** (Detaljreguleringsplan) Det er Nye Veier som evt. skal detaljregulere kommunedelplanen som kommunestyret har vedtatt. Det er også kommunestyret som skal vedta reguleringsplanen.

		Bompengefinansiering vil bli fastsatt av Nye Veier i løpet av 2018 Det er entreprenøren som får anbudet, som også skal vedlikeholde vegen.

Nye Veier, som ble opprettet av FrP i 2015, og fikk Vingrom Ensby i sin portefølje i 2016. Nye veier har kort sagt oppført seg som en unge i trassalderen i denne saken.

Det blir noe aldeles galt med hele prosessen, når det dukker opp et slikt element som kommer inn fra sidelinja midt i prosessen, etter at planprogrammet er ferdig, og kommunedelplanarbeidet er i gang, og billedlig talt tramper ned sandslottet vi møysommelig er i ferd med å bygge.

Nye Veier invaderer prosessen og bruker både trusler og smisk for å få det som de vil. De vil bygge billigst mulig firefelts motorveg med 110 km/t gjennom Lillehammer og for å få veien billigst mulig krever de å slippe å ta hensyn til innbyggerne, matjorda, kulturlandskapet, boligområder, næringsliv, klima, utryddingstrua fugl og deres leveområder som har lovens strengeste fredningvern. De vil slippe å bygge tunnel gjennom Vingnes på lokalvegen til byen, slippe å bygge lang tunnel gjennom Fåberg, og setter strek over alle avbøtende tiltak lokalpolitikerne satte som en forutsetning for å gå videre med vestsida. Når Nye Veier bestemmer får de bygge på vestsida uten at det blir noen som helst avbøtende tiltak på østsida , som kunne utlikne noen av de enorme ulempene forbundet med å legge vegen på vestsida, herunder rasering av fredningsområdet og bygging av monsterbru.

Nye Veier kommer noe fram i lyset med det hemmeligstemplede brevet til SVV datert 23. mars i år der Nye Veier , som ikke har innsigelsesmyndighet selv, " ber" SVV fremme innsigelse for seg:

Til Statens vegvesen
Region Øst

Status, hjemmel Dato **Unntatt offentlighet** 23.03.2018 jf Off.l § 14

E6 Vingrom – Ensby – nytt offentlig ettersyn av kommunedelplan

Innledning

…

Nye Veier har et tydelig mandat knyttet til **samfunnsøkonomisk lønnsomhet.** Meld. St. 25 (2014-2015), På rett vei, framhever viktigheten av å utvikle hovedvegnettet som binder landet sammen og utvider bo- og arbeidsmarkedsregionene.

...

Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier, hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Statlige føringer for Nye Veier sine prosjekter

I rammeavtalen med Samferdselsdepartementet og Nye Veier fremgår følgende:

Dersom utbygging medfører behov for utbedringer av eksisterende lokalvegnett eller gang- og sykkelvegnettet m.m., skal dette utføres av Selskapet eller for Selskapets regning.

Fremming av innsigelser

Den overordnede begrunnelsen for innsigelsene som foreslås fremmet ligger i at det bl.a foreslås alternativer som inneholder unødvendig kostbare infrastrukturløsninger, der det ikke er dokumentert at nytten av tiltakene kan forsvare kostnaden eller at behovet for tiltakene etter Nye Veiers syn ikke utløses av utbyggingen av ny E6.

Alternativ II-C-2-C inneholder en lokalvegtunnel under Vingnes for atkomst til Lillehammer fra sør med en kostnad på i størrelsesorden 600 millioner sammenliknet med dagløsningen.

I hht. Rammeavtalen med tilleggsavtale inngått med Samferdselsdepartementet redegjort for over, ligger finaniseringen av en slik tunnel utenfor Nye Veier sitt ansvar. Nye Veier kan heller ikke se at løsningen bidrar til å nå regjeringens mål om å få realisert flest mulig prosjekter til størst mulig samfunnsmessig nytte. Alternativet vil representere en vesentlig kostnadsøkning for prosjektet og redusere samfunnsnytten betydelig. Vi må derfor be Statens vegvesen om å fremme **innsigelse** til alternativ II-C-2-C[1] dersom dette alternativet legges inn som en forutsetning for utbyggingen av ny E6.

Alternativ III-B med lang tunnel ved Fåberg koster 600 millioner mer enn alternativ III-A-3 med kort tunnel, som ved relativt enkle tiltak kan oppfylle kravene til støyskjerming langs ny veg i dagen i hht retningslinje T-1442/2016.

NV ber SVV om å fremme **innsigelse** til alternativ III-B med lang tunnel forbi Fåberg på bakgrunn av den vesentlige merkostnaden og derigjennom manglende

samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved løsningen. En løsning med lang tunnel blir for kostbar uten å ha store fordeler sammenlignet med kort tunnel. Nye Veier kan heller ikke se at løsningen bidrar til å nå regjeringens mål om å få realisert flest mulig prosjekter til størst mulig samfunnsmessig nytte. Alternativet representerer en vesentlig kostnadsøkning for prosjektet og redusere samfunnsnytten.

[1] Visstnok ikke fremmet innsigelse ved første høring. Dette er i så fall uprofesjonelt.

Nye Veier er enige med Statens vegvesen at det fremmes **innsigelse** til de fordyrende rekkefølgebestemmelsene og tiltak synliggjort i Lillehammer kommune sitt utleggelsesvedtak av 22.02.18 pkt 2 a – k. Nye Veier kan ikke se at E6 utbyggingen medfører behov for slike tiltak. Unntatt fra innsigelsen er punktene a, f, i og j hvor Nye Veier og Statens vegvesen aksepterer at det må utføres noe tiltak av trafikksikkerhets- og beredskapsmessige hensyn. Endelig utforming av disse tiltak må etter Nye Veier sitt syn avklares i neste planfase. Når det gjelder pkt j) viser Nye Veier i tillegg til Statens vegvesen sine presiseringer knyttet til innholdet i dette tiltaket avgrenset til omskilting og oppmerking. Som delgrunnlag for denne innsigelsen vises det til tilleggsavtale 1 til Rammeavtalen mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet som presiserer at det må være en sammenheng mellom utbyggingen av E6 og ev tiltak som skal gjennomføres.

Med vennlig hilsen Nye Veier AS

Øyvind Moshagen Prosjektdirektør E6 Innlandet

Dokumentet er signert elektronisk.

Synes som at Nye Veier misforstår samfunnsoppdraget sitt og ikke har forstått hensikten med planlegging, samfunnsutvikling og demokrati.

Plan- og bygningsloven

§1 -1 Formål

Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner.

Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig.

Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.

Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

Det eneste de begrunner innsigelsene med, er byggekostnader i rene penger. De nevner ikke en eneste gang ikke prisfastsatte verdier som for eksempel utryddingstrua fugl, fugleliv, lågåsild, natur, støy, kulturlandskap, bomiljø, matjord, lokalt næringsliv, bompenger , naturmiljø eller friluftsliv.

Jeg mener planleggingsprosessen og den demokratiske prosessen etter at Nye Veier kom på banen, er blitt så avvikende fra slik plan- og bygningsloven faktisk krever at den skal være, at den bør stanses.

Eksempler på at Nye Veier har truet formannskapet til å velge vest, hvis ikke vil ikke vegprosjektet bli prioritert.
https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=vil+ha+fornuft+e6+nye+veier&ie=UTF-8&oe=UTF-8

Videre at Nye veier har lagt seg opp i SVVs arbeid med kommunedelplan.
https://www.gd.no/nyheter/e6/samferdsel/nye-veier-as-inn-i-planprosess-for-ny-e6-forbi-lillehammer/s/5-18-212599

Innsigelsestrussel ved første gangs høring, en statsforvaltning og en politisk posisjon i knefall for Nye Veier, for korte høringer, lokalpresse (politisk redaktør Grotli) med sterk slagside og en propagandakanal for Nye Veier, førte til knebling, mangel på debatt, interesse, kunnskap og engasjement blant Lillehamringene.

Spør den jevne Lillehamring. Mange har ikke anelse om hva E6-saken egentlig handler om og hva som står på spill.

Ved å (som et redskap for Nye Veier) anbefale vestsida og varsle innsigelse mot østsida i forbindelse med at saken ble lagt ut på første gangs høring, opplevde folk at man ble truet til å gå for vest og at det heretter nærmest ble ansett som forræderi å holde fast ved det "alle" var enige om før Nye veier kom på banen, nemlig at det var best for Lillehammer om veien ble lagt på østsida.

Moshagen i Nye Veier har deretter, gang på gang, truet med at prosjektet enten ikke ville bli realisert eller utsatt dersom vi ikke velger det alternativet nye veier til enhver tid vil ha.

Det var særlig uheldig og til klart hinder for en god demokratisk og produktiv prosess når byråkratiet presser politikere og truer med konsekvenser dersom politikerne ikke gjør som byråkratene vil.

Inntrykket av at saken allerede var avgjort satte seg i folk. GD (Grotli benyttet hver anledning til å være et talerør for Moshagen. Man burde telle opp alle de gangene Moshagen har fått positiv redaksjonell omtale og fått framføre sitt budskap. Gd har dessuten på lederplass, gang etter gang pushet på rask planprosess og vestsida.

Ved å drepe troen på at man som innbygger kan påvirke, men helt siden Nye Veier kom på banen i 2016 drevet systematisk arbeid for å få folk til å tro at saken forlengs er avgjort, har man oppnådd at E6-saken, som kanskje er de nærmeste 50- årenes aller

viktigste sak for Lillehammer. Mitt inntrykk har vært at det vært mindre folkelig engasjement og interesse enn da man skulle bestemme om det skulle hete Storhoveveien eller blåswixveien. Jeg synes det er trist.

Mens vestsida har vært i prosess forut for og i forbindelse med andre gangs høring , blant annet ved at det har kommet enda ett allternativ, II-C-2-E, mens det ikke er gitt anledning til å jobbe med eller diskutere forbedringer på østsida.

4. Detaljgraden i kommunedelplanen er misvisende høy og kaster blår i øynene på de som er berørt.

Mange detaljer som nå diskuteres, hører ikke hjemme i en kommunedelplan, men skal avgjøres i detaljreguleringa av planen som skal skje etterpå. Det er Nye Veier som skal detaljregulere planen, og da skal det visst kuttes enda mer.

Det som vil kunne skje, er at når Nye Veier skal detaljregulere planen, gjør endringer på løsninger som man har opplevd er blitt avklart gjennom planen.

Et eksempel på dette vil være plassering og utforming den monstrøse brua i jomfruelig område i fredningsområdet i lågen. Blant annet vet vi at Nye Veier vil kutte i bygge-kostnadene i reguleringsplanen og da vil de sannsynligvis rette ut horisontal kurvatur (sving) på brua, fordi det er billigere å bygge rett bru, enn med sving. En slik endring som vil kunne få omfattende konsekvenser med endringer før og etter brua.

Videre vil det være slik at i reguleringsfasen har politikerne mindre handlingsrom til å påvirke enn man har i kommunedelplanfasen. I denne saken synes det imidlertid ikke spille noen rolle, ettersom planutvalgsleder Rønning med Ap på slep, tilsynelatende ikke vil kjempe for noe på vegne av innbyggerne uansett, bare stille seg til disposisjon for Nye Veier.

5. Østsida var ikke død

Planlegging handler om helhet. Østsida var aldri "død". Det var et feilgrep og en svakhet å ikke legge ut øst på andre gangs høring. Vi ser at løsninger på vestsida har utviklet seg i prosessen og at østsida som nå igjen er et aktuelt alternativ har stått stille

Om posisjonen ikke hadde satt hastverk høyere enn tenksomhet og behov for å sikre en best mulig løsning for Lillehammersamfunnet, hadde de lagt ut østsida på andre gangs

høring. Ved at det forelå et reelt alternativ ville politikerne fått et reelt forhandlingskort på hånda. Videre hadde det gitt mulighet til å utvikle østside alternativene. Nå er østsida likevel blitt aktualisert av Fylkesmannen i deres høringssvar. Det er bra.

Bildet viser slik det så ut før Mesna kartongfabrikk ble nedlagt i 1980 og før området ble fylt opp etter 1970. Fabrikken slapp ut store mengde med kvikksølv som i dag fortsatt ligger i fyllingene omkring Strandtorget kjøpesenter og E6 mot Mosodden.

Bakgrunnen for en henvendelse til Miljødirektoratet i august i fjor, som ble besvart av Fylkesmannen i Oppland, var blant annet de nye kostnadsoverslagene fra Statens vegvesen (SVV) fra 2017 for E6-utvidelse forbi Lillehammer.

I østsidealternativet var det, lagt inn betydelige kostnader til opprydding i kvikksølvforurensingene ved Strandtorget /Busmoen langs E6-traseen, men staten anbefaler likevel vest.

Svaret på spørsmålene kom fra Fylkesmannen i november 2017

> *"Den gamle fyllingen ut i Lågen fra den nedlagte kartongfabrikken har Fylkesmannen ikke noe ansvar for å rydde opp i.*
>
> *Dette ansvaret tilligger egentlig forurenser. I dette tilfellet er fabrikken nedlagt og firmaet bak denne eksisterer ikke lenger. Det er derfor ingen å rette dette kravet om opprydding mot.*
>
> *Av den grunn vil det i dette tilfellet være riktig at tiltakshaver, i dette tilfellet vegbygger, tar med kostnadene det vil være å sikre dette forurensede området (Busmoen) og Lågen mot ytterligere forurensing i forbindelse med bygging av vegen."*

Første punkt i svaret er uansett merkelig: Fylkesmannen er nemlig forurensningsmyndighet for grunnforurensingene og har plikt til å "se til at reglene i loven og vedtak i medhold av loven blir fulgt".

Når Fylkesmannen i andre punkt hevder det ikke er noen som er ansvarlige for forurensningen, siden forurenser ikke lenger eksisterer (Mesna Kartongfabrikk ble nedlagt i 1980), er ikke det i tråd med verken forvaltningsloven § 55 eller denne høyesterettsdommen fra 2012 ;

"Kjøper du en tomt som er forurenset, står du ansvarlig for oppryddingen, selv om du var uvitende om forurensingen. *(Rt. 2012 s. 944).*

Det er SVV som er grunneier for grunnen under og ved E6 i området, og altså den som ifølge dommen er økonomisk ansvarlig for opprydding.

Fylkesmannen som miljøvernmyndighet kanskje heller burde se vegprosjektet som en kjærkommen anledning til å endelig få gjort noe med forurensingene på Strandtorget som har ligget der som en forurensningsskandale i snart 40 år, men nei; En samordnet stat med nettopp Fylkesmann og SVV i spissen "anbefaler" E6 på vestsida.

Valg av vestsida medfører at dagens E6 blir nedgradert til fylkesveg og overtatt av fylkeskommunen som ny grunneier, som sitter igjen med svarteper og ansvar for å rydde opp i forurensningene. Slik slipper staten regninga for oppryddinga, og forurensinga kan se ut til å bli en kasteball for myndighetene og et fortsatt være et mareritt for Lillehammer.

Da forurensingsloven (FL) kom i 1981, året etter nedlegginga, var det kanskje relativt overkommelig å praktisk og økonomisk sett få i stand opprydding omkring kartongfabrikken. Likevel unnlot forurensningsmyndighetene å kreve opprydding på 80-tallet, men tillot imidlertid oppfylling i Mjøsa over de mest forurensede områdene, tillot E6 bygging (åpnet 1984) og kjøpesenteretablering i 1990, altså samme år som Lågendeltaet ble fredet.

Staten som grunneier, ser ut til å løpe fra ansvaret for å unna å rydde opp i kvikksølvforurensningene ved E6 Strandtorget, dersom den lar Nye Veier bygge i vest.

6. Dag Hessen

Jeg synes alle bør lese professor Dag Hessens leserinnlegg i Gd som stod på trykk 9. april i år. Derfor legger jeg det ved her.

Ny E6: "Bru over Våløya være det absolutt mest ødeleggende inngrepet"

Her ny bru over Lågen ved Våløya sett nordfra mot Hovemoen gård og Lillehammer.
Av Dag Hessen, professor i biologi

https://www.gd.no/debatt/leserinnlegg/lagendeltaet/ny-e6-bru-over-valoya-vare-det-absolutt-mest-odeleggende-inngrepet/o/5-18-638105

– Hvor mye er vi villige til å ofre for E6-utbygginga?

Dette er vel nærmest så klokt det kan sies.

7. Jernbane

At planen for utbygging av jernbane enten ikke kommer før eller er samordnet med vegbygging er feil i tida. Det som kan skje at det fysisk sett blir vanskeligere å få utbedret jernbane fordi man ved planlegging av Vei ikke tok høyde for jernbaneutbygging.

Denne vegutbygginga, som vi ikke har bruk for, blir nå Intercityutbygginga til Lillehammers største trussel.

Dette har med bompenger å gjøre. Når man gjør seg avhengig av å finansiere en veg med milliarder i bompenger, kan man ikke legge opp til en politikk hvor det blir greit å reise kollektivt. Man burde ikke utvide noen E6 før man hadde intercity på plass. Det koster like mye (ca 10 mrd) som statens andel i finansieringa av Kolomoen- Ensby.

Med tanke på den rivende teknologiutviklinga innen samferdsel og kommunikasjon vi står midt oppe i, og også nye måter å jobbe og kommunisere på som reduserer reisebehov, er det å på dette tidspunkt koste 20 mrd på motorveg, er like dumt som å satse for fullt på skrivemaskinproduksjon i 1996.

Prosjektdirektør Moshagen har nok en gang stor redaksjonell omtale i GD 16. 3.18. Denne gangen er det framstilt som en gladsak har han gitt plass for jernbane bru ved E6 i Brumunddal, og skap et bilde av at E6 -utbygginga slett ikke er til hinder for jernbaneutbygging.
Jeg teker at prosjektleder Moshagen utmerket godt vet at dersom han noen gang skal kunne drømme om å få inn minst 11 mrd (!) i bompenger på strekningen Kolomoen - Ensby, må all politikk rettes inn mot å få flest mulig personer til å bruke bil, ikke kollektivt. Og at mest mulig av transport skal skje på trailer, ikke jernbane. Erfaringsmessig er det blåøyd å ikke regne med effekten tung bompengebelastning har å si for folk og

transportfirmaers atferd. Trafikken vil sannsynligvis reduseres når E6 Trondheim- Oslo er blitt en 50 mil lang bompengemur.

https://www.motor.no/artikler/2017/april/bompengesjokk-for-nye-veier/

Selv om Solvik-Olsen og Nye Veier lovte maks 23% bompengeandel, er lovnaden brutt så det holder: Kolomoen -Moelv oppe i vanvittige 52 %, altså 226 % mer enn vi ble lovt.

Folk som har mulighet, vil selvfølgelig velge RV3 framfor E6 gjennom Gudbrandsdalen. Vel og bra for klimaet å få ned trafikken? Ja, absolutt, men da behøver man ikke bygge motorveger til erstatning for veger som er over middels bra fra før, for at ingen skal bruke dem.
http://www.spaniaavisen.no/wip4/bilistene-styrer-unna-bomveiene/d.epl?id=2171542

https://www.gd.no/nyheter/e6-utbyggingen/bomveg/bilistene-styrer-unna-nye-e6-det-gir-milliontap-for-bompengeselskapet/s/5-18-559594

Moshagen vet også at E6-utbygginga er til direkte hinder for å få intercity både til Hamar og til Lillehammer. All framtidig samferdelspolitikk må innrettes for å sikre at bompengefinansierte prosjekter blir betalt og da er kollektivtrafikk en trussel. Dette var grunnen til hvorfor Bridge -X , altså direkte tog- og vegforbindelse mellom Gjøvik og Hamar ble forkastet av vegvesenet i november i fjor.
http://www.h-a.no/debatt/bridge-x-ideen-som-forsvant

Et fantastisk prosjekt som reduserte reisetid mellom byene til 15 min, og samtidig kunne bundet sammen Gjøvikbana, Rørosbana og Dovrebana?

Nå varsler sentralbanksjefen at renta vil gå opp fra 2,5 til 4 % i løpet av overskuelig framtid. Samtidig med at vi vet at Norge siden 2. kvartal 2016, for første gang siden 90 tallet, har gått med underskudd .

https://www.motor.no/artikler/2017/april/bompengesjokk-for-nye-veier/

8. Moshagen i Nye Veier vil ikke levne Lillehammer et eneste gode og vil bare bygge billigst mulig

Ikke bygge støyskjerming	
Ikke bygge tunnel gjennom Vingnes	- kr 600 mill
Ikke grave ned høgspentlinjene	- kr 100 mill
Ikke bygge lang tunnel forbi Fåberg	- kr 600 mill
	1, 3 mrd

Ved å ikke bruke noe penger på avbøtende tiltak i Lillehammer, har Moshagen spart 1, 3 kr mrd. Disse bruker han nå på å forlenge vegprosjektet ved å erstatte den allerede kjempefine vegen helt til Øyer sentrum. Det har han råd til. Med våre bompenger. Det er ikke greit å la være støyskjerming

https://www.gd.no/nyheter/e6/nye-veier/vil-reduserer-frostsikringen-under-ny-e6/s/5-18-420820

9. Høyspentlinjer

Når vi leser SVVs/ kommunens svar på Fylkesmannens krav ved første gangs høring om at høyspentkabler skal graves ned eller i brukonstruksjon (IKKE i luftstrekk) for at det skal være aktuelt å legge E6 på vestsida, minner det litt om eventyret om mannen som hørte så dårlig at han på forhånd gjettet hva som ville bli sagt, og trente på hva han skulle svare:

1. **Fylkesmannen skriver i innsigelse til 1. gangs høring: God dag, mann!**

I samme område som brua skal krysse Lågen går det i dag tre høyspentledninger. Det er nevnt som et mulig avbøtende tiltak å legge høyspentledningene i bakken for å redusere kollisjonsrisikoen for fugl. Fylkesmannen mener dette vil være en forutsetning hvis E6 skal legges i vest.

2. **Kommunen "svarer": Økseskaft!**

Hovemoen-området
Høyspentlinjene ved Hovemoen vil komme i konflikt med framtidig bru som krysser Lågen via Våløya. Ved offentlig ettersyn ga Fylkesmannen beskjed om at man måtte utrede mulighetene for å kable kraftledningene som alternativ til luftstrekk. På bakgrunn av Fylkesmannens uttalelse/innsigelse ***er det nå vurdert både omlegging som luftlinjer*** *og kabling i bakken/under elva (jf. vedlagte mulighetsstudie).*

Statnett med sin rådgiver Rudcon har på oppdrag fra AsplanViak utredet muligheten for **å legge om Statnetts høgspentledninger over Lågen ved Våløya** eller alternativt i kabel under Lågen.

Det er i forstudiene sett på 8 alternativer for omlegging av høgspentlinjene fire i luftstrekk og

fire i kabel:
L1 Luftstrekk heves i eksisterende trase med høyere master
L2 Luftstrekk heves i eksisterende trase med ny mast på Våløya
L3 Luftstrekk flyttes, parallellføres på vestsiden av ny bru
L4 Luftstrekk flyttes, parallellføres øst for ny bru
K1 Kablene samles i vestre trasè
K2 Separate kabler i østre og vestre trasè
K3 Kabler i bru
K4 Kablene samles i østre trasè

Samtlige alternativer for luftstrekk og kabling er gjennomførbare. Alternativ K3 med kabling i bru anses imidlertid som uaktuell da gjennomføring må skje i to operasjoner. Først må luftstrekket legges om midlertidig til brua er bygget før luftstrekket kan legges i kabel i den nye brua. Dette vil medføre uforholdsmessig høye kostnader.

Det er gjort en overordnet vurdering for ikke prissatte konsekvenser for å synliggjøre problemstillinger i forhold til omgivelsene. Det er ikke gjort en sammenstilling av konsekvens som rangerer de ulike alternativene.

I tabellen under er vist stipulert kostnad knyttet til de ulike alternativene:

Luftstrekk Kabling
Alternativ L1 L2 **L3** L4 K1 K2 K3 K4

MNOK 20 23 **40** 35 133 130 - 128

Kostnadene forventes dekket gjennom vegtiltaket.

…

Statnett anbefaler ombygging som luftstrekk der begge ledningene samles i én korridor ved kryssingen av Lågen, alternativ L3. Ombygging som luftstrekk er rimeligere enn kabling og driftsmessig å foretrekke fremfor jordkabel.
SVV slutter seg til anbefalingen fra Statnett om ombygging som luftledning etter alternativ L3.

Vegen

10. Hvordan en tverrkrysning med rett bru over Storvollen, krøp sørover og erstattet en vraket trasè for lågenkryssinga over Våløya

Brev fra Lillehammer kommune til SVV

"Dato: 05.07.2016

E6 STREKNINGEN VINGROM - LILLEHAMMER NORD / ENSBY SPØRSMÅL VEDR. TRASEEALTERNATIV II-C-1

Vi henviser til møte mellom Lillehammer kommune og Statens vegvesen den 15. juni 2016 hvor trasealternativ II-C-1 ble drøftet.

Trasealternativ II-C-1 har store konsekvenser knyttet til strandsone, **Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde, dyrka mark, kulturminner, grusressurser**[2] og nærføring til boliger/regulert boligområde- Leirviken Park. Med bakgrunn i dette anbefalte Statens vegvesen ved høring av planprogrammet å ta ut alternativet på grunn av store negative konsekvenser. Lillehammer kommune har allikevel ønsket at alternativet skal være med videre for ytterligere å belyse konsekvensene, og alternativt avkrefte/bekrefte de foreløpige vurderingene. Statens vegvesen har jobbet videre med to vestsidealternativer II-C-1 og II-C-2.

Lillehammer kommune har fått opplyst at alternativ II-C-2 med tunnel frem til Søre/Nordre Tråseth vil være teknisk gjennomførbart og et godt alternativ til II-C-1. Ut i fra Lillehammer kommunes ståsted synes alternativet II-C-2 å ha færre negative konsekvenser enn II-C-1.

Lillehammer kommune ønsker en foreløpig vurdering av Statens vegvesen om hvorvidt alternativ II-C-1 fortsatt er et reelt alternativ med tanke på konsekvensutredningen. Dersom konsekvensene viser seg allerede nå å være så store at alternativ II-C-1 ikke lenger kan

---

[2] Kun uthvet de konsekvensene som er knytta til brua, ikke til framføringa langs leirvika

betraktes som et reelt trasealternativ mener Lillehammer kommune det vil være hensiktsmessig å ta ut traseen fra den videre planleggingen nå.

Med hilsen

Inger Stubsjøen Byplansjef "

Jeg har laget et utsnitt fra planprogrammet som viser hvor alternativene II- C-2 og II- C -1 var planlagt da diskusjonen pågikk:

II-C-2 brua går altså uten horisontal kurvatur (sving) over lågen over Storvollen med relativt kort og tverrgående kryssing over Lågen.

II-C-1 har derimot et betydelig annet løp hvor brua er mye lengre, både har relativt betydelig horisontal kurvatur og samtidig har en lang, delvis langsgående og etterhvert skrå kryssing av lågen over Våløya.

2016:

2017:

På bakgrunn av forslaget fra byplansjefen, ble trasè-alternativ II-C-1 vedtatt forkastet av Kommunestyret den 29. sept 2016, sak 68/16.

Nå en ser på de to kartene samtidig , vil den som er våken legge merke til at alternativ II- C-1, som altså i 2016 hadde så omfattende negative konsekvenser med hensyn til "**Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde, dyrka mark, kulturminner, grusressurser"** at forslaget ble vraket, merkelig nok fortsatt i 2018 er med som eneste alternativ for kryssing av lågen. Mens II-C- 2 med tverrkryssing over Storvollen, som var det foretrukne alternativet, nå er borte.

Det som har skjedd er at man i praksis har beholdt det vraka alternativet , II- C-1, og vraka det opprettholdte alternativet (II- C- 2). Det bør være grunnlag for å spørre om denne endringen kunne skje uten at vi politikere ble særlig gjort oppmerksomme på

endringen som snek seg inn etter at II-C-! var forkastet. Med så mye informasjon, er det bare tilfeldig at jeg oppdager det, men det er en dramatisk endring med svært stor betydning for lågenkryssinga.

De store linjer

Jeg vurderer følgende alternativer som foretrukne i rangert rekkefølge:

1. Ikke gjøre noe med E6. Vegen er over gjennomsnittlig bra, også til europaveg å være. Prioritere RV15 og E16. Bridge -X (direkteveg- og jernbaneforbindelse Hamar- Gjøvik). Bygge veg fra Lillehammer til Østerdalen/ Rena.
2. Utbedre dagens tofelts på østsida med støyskjerming, midtdeler og forbikjøringsfelter. Det holder lenge.
3. Firefelts på østsidetrase. Fordeler med dette er blant annet at tunnel går rett inn i Vingnes uten kryss, og man sparer lågensilda, boliger og matjord i Øyresvika og Riselandet. Videre får man gode forbindelser til byen fra E6. Kryssing av Lågen skjer der det etter fredningsforskrifta er tillatt med trafikk , altså ved Lillehammer bru. Videre slipper man å sette fredningsbestemmelsen til side for å bygge ei av Norges største bruer i nytt, hittil skåna fredningsområde. Man slipper å røre høgspentmastene. Man slipper erstatningsområde for fugl. Kanskje man hindrer utryddelse av enkelte arter ved å ikke ødelegge Haavemoen med anleggsarbeid. Videre slipper man å flytte bensinstasjon , McDonalds, ladestasjon, vegkro og strandtorget kjøpesenter fra Strandtorget og Sannom til Storhove, slik flyttinga etter E6 nå skjer på Vinstra.
4. Vestside med dyp tunnel fra Øyresvika under lågen til Hovemoen. Senketunell a`la Bjørvika behover ikke være mer enn 20 m dyp. Vestside med kryss i øyresvika, lokalveg i dagens trase mot byen, monsterbru og relokering til Storhove må ALDRI bygges. Det vil bli en stor ulykke for Lillehammer.

Hilde Hoven, Sp,
Lillehammer

Fra: Henrik Natvig [henriknatvig@me.com]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:
Sendt: 13.04.2018 23:10:44
Emne: Merknad 4-felts E6 Vingrom - Ensby
Vedlegg:

Til Lillehammer kommune

Merknad til 2. gangshøring 4- felts E6

Henviser til min merknad til 1. gangs høring.
Det er svært positivt at Lillehammer kommune og Statens vegvesen har tatt til etterretning alle merknadene som påpeker at et tunnel innslag sør for Øyresvika vil ha minst konsekvenser og anbefaler IIC2B. Jeg er derimot skuffet over at planmaterialet ikke har innarbeidet alle de manglene som ble påpekt ved førstegangshøring, som ville synliggjort at dette er den klart beste løsningen for ikke prissatte konsekvenser.

Det står i utlysningen at det er kun nye momenter som skal påpekes, jeg forutsetter derfor at alle merknadene ved førstegangs høring vil bli lagt ved og vurdert ved neste behandling også.

Jeg er enig med den anbefalte løsningen og er enig med det politiske vedtaket som påpeker behovet for ytterligere avbøtende tiltak på eksisterende E6. Hvilke tiltak jeg synes skal prioriteres kommer fram av merknad til førstegangs høring.

Overordnet er det etter mitt syn viktigst at eksisterende E6 fungerer som en del av lokalveinettet og er koblet sammen med Vingromsvegen i Øyresvika. For at den skal fungere i forhold til fortetting og byutvikling på lang sikt må den inneha gode løsninger for gående og syklende, samt kollektiv tilbud. Dette vil innebære en lavere fartsgrense, avvikling av toplanskryss og gang/ sykkelveg over Lillehammer bru.
Det må også være en ambisjon å gjennomføre gode miljøtiltak langs denne veien som i framtiden vil fungere som en av Lillehammers bygater. Strandsonen må reetableres der den i dag mangler, bomiljø og friluftsområder må skjermes mot støy.

Området fra Øyresvika til Vingnes er det bomiljøet som har sterkest kontakt og mest aktiv bruk av Mjøsa i Lillehammer. Det vil være et enormt område løft om man reduserer den negative miljø konsekvensen dagens E6 har. Dette vil også gjøre Mjøsa og strandområdene attraktive for hele byen og tilreisende.

Mvh Henrik Natvig

Marianne B. Natvig,
Vingromsvegen 173,
2608 Lillehammer.

LILLEHAMMER KOMMUNE
Arksaks
Dokid: 18026288 (17/4185-111)
16 APR. 2018
Ark.kode P
Ark kode S
Saksbeh.

Odde 9.04.2018

Lillehammer kommune v/ Plan og miljø,
Postboks 51,
2626 Lillehammer

2. Gangs høring 4 felt E6 Vingrom - Ensby

Det er bra at Lillehammer kommunestyre og Statens vegvesen (SVV) er samstemte i sin konklusjon om alternativ for ny 4felt E6 i området Øyresvika – Vingnes: 2CIIB. Vi har i våre tidligere merknader argumentert for tunnelinnslag sør for Øyresvika Dette er det beste alternativet både lokalt og for Lillehammer by med tanke på bomiljøet, byutvikling, bevaring av identitet, overordna natur – og kulturlandskap samt viktige kulturminner. Et så stort prosjekt krever enighet for å kunne gjennomføres. Det er viktig at kommunestyret prioriterer tiltak som berører lokalmiljøene og barn – og unges oppvekstvilkår i det videre arbeidet. Det bør være et mål at ingen bolighus blir liggende i rød støysone uten avbøtende tiltak.

Kommunestyret Lillehammer har vedtatt en rekke tiltak som forutsetning for det videre planarbeidet. Jeg vil spesielt peke på følgende punkter som viktige for oss som bor langs dagens E6: a) Sykkelvei Vingnes Hovemoen som bør utvides til Vingrom - Storhove, c) Støyskjerming mot bebyggelsen Riiselandet, Vingnes, Busmoen, dette bør gjelde til og med fra Øyresvika, d) Støyskjerming mot friluftsområder Vingnesvika og Mosodden, e) Forbedret atkomst mellom bolig og friluftsområder langs Lågen og Mjøsa, j) Ombygging av gamle E6 til lokalvei. I tillegg vises til øvrige punkter i høringsuttalelsen.

Det forutsettes at atkomsten til og fra sentrum skal gå via dagens E6 og at det utarbeides et ½ kryss løsning ved Boleng; 2CIIB. Dette beskrives som et billigere alternativ enn egne bytunneler. Atkomst i dagen fra sør er et godt alternativ.
Men det er viktig at dagens E6 blir tatt i bruk som en overordnet lokalvei sammenhengende mellom Storhove og Vingrom, og det må åpnes for forbindelse mellom dagens E6 og Vingromsvegen sør for Øyresvika. Forslaget fra SVV forutsetter at dagens E6 er kun av- og påkjøringsfelt mellom Vingnes og Øyresvika med hastighet på 70km/t. Dette mener jeg er uheldig da veien vil oppleves som en barriere langs Mjøsstranda og en form for lokal E6. Det er her byen møter Mjøsa og dagens E6 bør bli en del av lokalveinettet.

Det bør vedtas som en forutsetning for reguleringsplanen for 4 felt E6 at dagens E6 får nedsatt hastighet og at det bygges sykkeltrase langs veien. Med bakgrunn i SVV prognoser for trafikk på lokalveien i 2050 må det i tillegg gjennomføres avbøtende tiltak når det gjelder støy både i forhold til boligområdene og strandområdene.

Det foreslås i høringsmaterialet å bygge fortau langs Vingromsvegen mellom Vingnes og Øyresvika, noe som ble vedtatt for mange år siden i forbindelse med boligfortetting på Riiselandet. Jeg har tidligere foreslått å blinde Vingromsvegen sør for Øyresvika og gjøre veien om til en ren boliggate i dette området. Det vil innebære at det ikke er nødvendig med fortau. – Men dette forutsetter forbindelse mellom dagens E6 og Vingromsvegen ved Øyresvika, og må vedtas som en forutsetning for reguleringsplanen.

Det har tidligere i planprosessen vært forutsatt gangveg /sti langs Mjøsstranda. Dette er tatt ut av planforslaget noe jeg er enig i. Det vises til kap. 3.3 Turvei eller fortau. - Dersom strandområdene gjøres sammenhengende er de i prinsippet tilgjengelig for alle. - Det mangler strandområde i Brettengsvika etter at dagens E6 ble bygget med en stor fylling. Jeg foreslår å reetablere strandsonen her for å få en sammenhengende strandlinje mellom Vingnes og Øyresvika. Det er også viktig å opprettholde gode forbindelser (underganger) mellom Vingromsvegen og stranda slik det er i dag. Dette må vedtas fulgt opp i det videre detaljeringsarbeidet med reguleringsplanen, og anses som en del av E6 prosjektet.

Det ble i forbindelse med 1. gangs høring lagt ned et betydelig arbeid for å dokumentere og påpeke verdier og konsekvenser i området Øyresvika – Vingnes som det var viktig å ta hensyn til.- 4felt E6 vil nødvendigvis ikke kunne være bærekraftig hva gjeler natur - og kulturverdier, og det ble særlig pekt på negative konsekvenser ved alternativ 2CIIA med tunnelinnslag på Riise, hva gjelder landskap, naturmangfold og kulturverdier samt dyrka mark. Dette er tydeligvis hensyntatt ved at SVV og kommunestyret nå anbefaler alternativet med tunnelinnslag sør for Øyresvika. Konsekvensutredningen bør derfor tilsvarende endres for disse temaene.

Med vennlig hilsen

Marianne Borud Natvig

2. høring for E6 - Kommunedelplan for firefelts E6 mellom Vingrom og Ensby.

Kommentar fra Eystein Grimstad

Geolog Eystein Grimstad

Eystein.grimstad@vikenfiber.no

Telefon 92441962

Ulike alternativ for lokalvei til Lillehammer

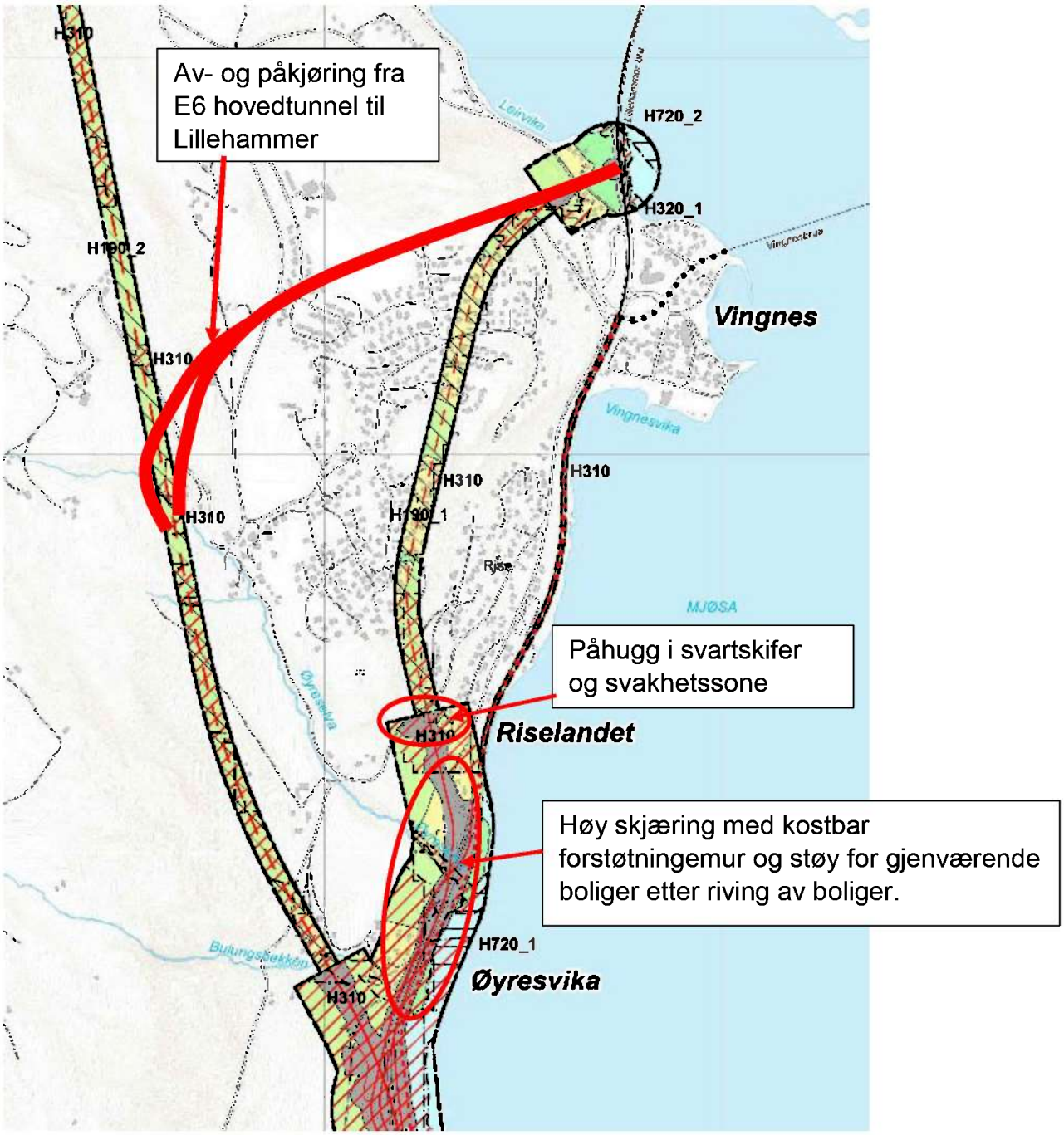
Etter at påhugg sør mellom Boleng og Øyresvika ble valgt, er det lansert tre alternativ for føring av lokalveg til Lillehammer.

II-c-2-E. Lokalvegen til Lillehammer går inn med tunnel fra sør med påhugg ved siden av E6 hovedtunnel i bakken på oversiden av Øresvika. Dette medfører løsmassetunnel til en høy kostnad (ca. dobbelt pris i forhold til tunnel i berg) og en bred sone med store naturinngrep sammen med hovedtunnelen for E6.

II-c-2- D. Lokalvegen går gjennom boligområder i Øyresvika, Øyresodden og deler av Riselandet med påhugg på oversiden av, og tett inntil boliger på Riselandet. Alternativ vil lokalvegen ødelegge store arealer dyrket mark. Se figur 2. Påhugget vil komme i svartskifer (en løs og svak bergart, som kan inneholde kismineraler), og en svakhetssone som er påvist med seismikk utført av GeoPhysix AS på bestilling fra Statens vegvesen. Seismikken viser også at det er ca. 45 m ned til bergoverflata over jordet inn mot påhugget. Her vil det bli en dyp skjæring med behov for armert og stagforankret støttemur, som koster ca. 10.000,- kr/$m^2$for muren i tillegg til ca. 15.000,- kr per jordanker. Dette er erfaringspriser innhentet fra tilsvarende anlegg i dyp morene i Granvin i Hardanger. Dette alternativet vil rasere boligområder, og gir mye støy for gjenværende boliger inn mot påhugget., eller ødelegge store arealer dyrket mark.

II-c-2-B. Lokalvegen til Lillehammer går langs nåværende E6. Dette vil medføre betydelig støy for beboerne fra Øyresvika, langs Riselandet til Vingnes, selv om trafikken de nærmeste årene vil være betydelig mindre enn dagens E6-trafikk. Dette alternativet er utvilsom det billigste, men vil påføre lokalsamfunnet betydelige og vedvarende ulemper.

II-c-2-X. Av- og påkjøring fra E6 hovedtunnel mot Lillehammer. Se figur 1. Det sies at Vegdirektoratet hevder at av-og påkjøring i tunnel strider med vegnormalene. Men det er et faktum at det er bygget svært mange tunneler bl.a. i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim med av- og påkjøring i tunneler. De fleste av disse tunnelen er relativ nye. Eiganestunnelen i Stavanger er snart ferdig for å sette på trafikk. Alle stedene er disse tunnelene høytrafikktunneler med firefelts veg. Hastigheten er stort sett 80 km/t i disse tunnelene. Dersom hastigheten settes ned fra 110 til 80 km/t 1 km fra krysset i hver retning, vil bilene bruke 12 sekunder mer på denne kilometeren. Dermed bør det ikke være noe tungt argument mot avkjøring fra hovedtunnelen at hastighetene må settes ned til 80 km/t. Av- og påkjøring fra hovedtunnelen vil bli ca, 1,5 km lang, og unngår rasering av bebyggelsen og dyrket mark, og unngår vanskelige og kostbare påhugg med enten løsmassetunnel eller høye forstøtningsmurer og dårlig bergmasse. Påkjøring fra Lillehammer mot sør vil medføre at påkjøringsrampen bør ligger under hovedløpene for ikke forstyrre stabiliteten i tunnelhengen (taket) til hovedløpene. En betongplate kan da skille påkjøringstunnelen fra hovedløpet. Prisen for avkjøring i tunnel fra E6 vil bli ca. 300 millioner kroner billigere enn alt. II-c-2-D, og minst 600 millioner kroner billigere enn alt. II-c-2-E.



Figur 1. Alt. II-c-2d med påhugg sør for E6 hovedtunnel og påhugg nord for lokalveg til Lillehammer medfører høy forstøtningsmur og påhugg i svartskifer på Riselandet. Av- og påkjøring for lokalveg til Lillehammer i tunnel fra E6-tunnelen unngår ekstra påhugg kombinert med kostnadsdrivende løsmassetunnel i påhugg sør eller store naturinngrep og vanskelig påhugg i nord.

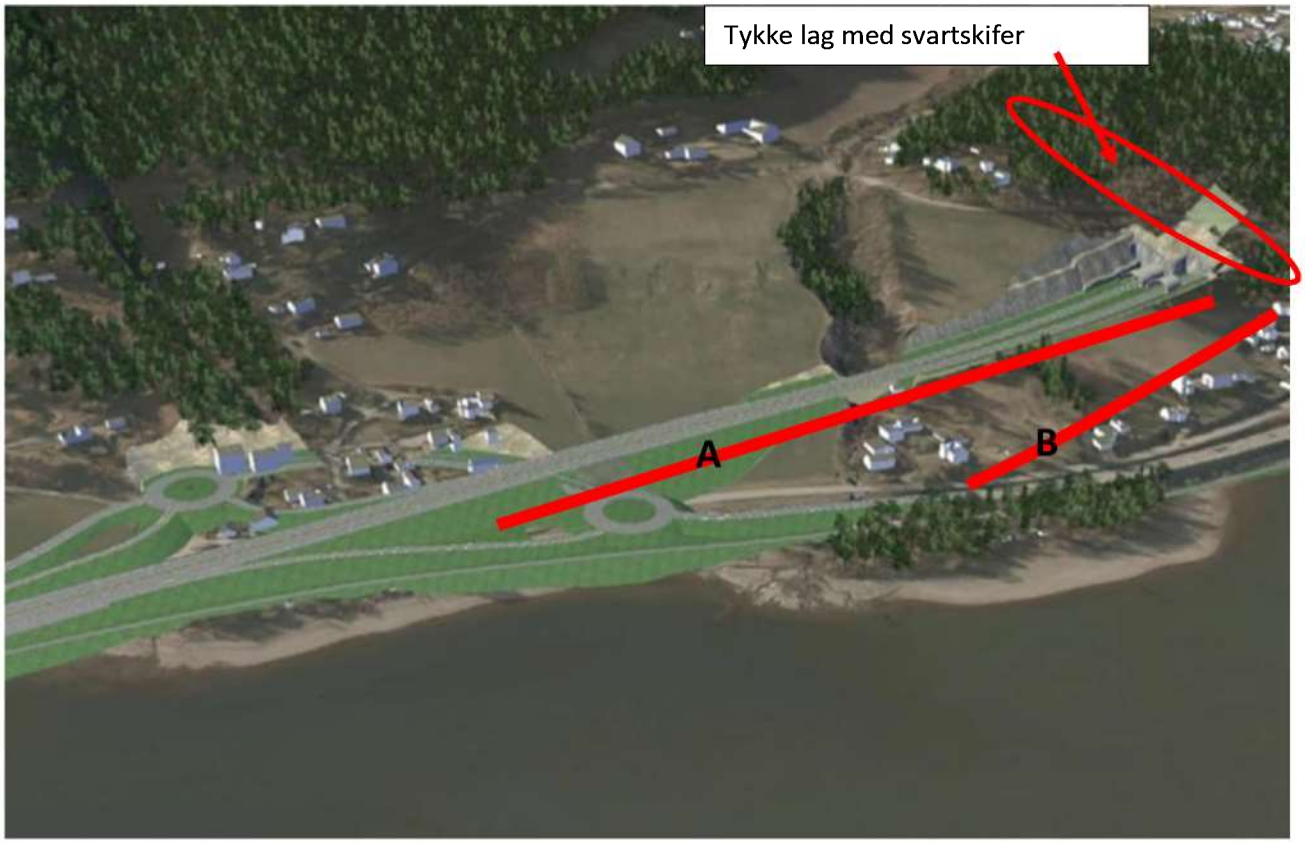
Rømningstunneler fra hovedtunnelen

I høytrafikktunneler er det krav om rømningstunneler med visse mellomrom. Dette løses normalt ved tverrslag mellom løpene når det er to parallelle løp. Det vil likevel gi en ekstra sikkerhet ved ulykker eller brann dersom det finnes ekstra rømningstunneler. Avkjøring i fjell til Lillehammer ca. 1,5 km fra det sørlige påhugget vil gi en slik ekstra sikkerhet. Også ved stengning av deler av hovedtunnelen, vil en avkjøringstunnel kunne ta unna trafikken midlertidig.

Landskapsbildet og tap av dyrket mark ved de ulike alternativ.

Det hevdes i kommundelplanen av det er mindre naturinngrep og mindre negativ påvirkning av landskapsbilde ved valg av alternativ II-c-2-D enn ved II-c-2-E. Dette er feil, all den tid det bli langt dypere skjæringer og høyere støttemurer ved II-c-2-D, samtidig med at flere eiendommer blir ødelagt i alt. II-c-2-D dersom trasé B i figur 2 blir valgt.. Det går også med betydelig mer dyrket mark ved alternativ II-c-2-D enn ved alternativ II-c-2-E, dersom lokalvegen blir ført opp langs trasé A i figur 2. Alt. II-c-2-D medfører store sår i landskapet både sør for Øyresvika og langs Riselandet, mens alt. II-c-2- E bare gir sår i landskapet sør for Øyresvika.

Det bør også bemerkes at det går med langt mer dyrket mark ved alternativ II-c-2-A med påhugg for E6 på Riselandet, enn ved II-c-2-E med påhugg sør for Øyresvika.



Figur 2. Animasjon av påhugg nord i alt. II-c-2-A med inntegnede mulig traséer for lokalveg i tunnel fra Riselandet. De inntegnede traséene er mulige linjeføringer for lokalveg inn mot påhugg på Riselandet ved alt. II-c-2-D. Trasé A ødelegge store arealer dyrket mark. Trasé B medfører riving av mange boliger.

Påhugget for E6 hovedtunnel på Riselandet i alt II-c-2-A ligger i svartskifer.

I geologisk rapport utarbeidet av Statens vegvesen står det at tunnelen vil gå i lys sandstein. Dette er feil. Den såkalte Brøttumsparagmitten, som danner berggrunnen omkring Lillehammer, består av vekslende lag av lys og mørk sandstein og skifer med vekslende karboninnhold.

Undertegnede kartla geologien i terrenget på sørsiden av Brettengshaugen i oktober 2017, etter 1. gangs høring. Jeg kan etter dette dokumentere at det er tykke lag leirskifer og svartskifer som deler lagene av sandstein også her. Lagdelingen heller ca. 40° ned mot øst, og dermed ned mot planlagt tunnelpåhugg for E6, alt. II-c-2-A, som er vist på figur 2. Foto 1, 2 og 3 viser hvordan skiferlagene

ligger som flere meter tykke benker innimellom sandsteinslagene. Skiferen inneholder karbon, og må derfor for en stor del kalles svartskifer. Svartskiferen fører som oftest kismineraler, som oksyderer til sulfater, som angriper betong og stål. Rustfargen på skiferen vitner om at dette er tilfelle også her. Eksempel på dette ser vi i de samme bergartene på Norsk Fjellsprengingsmuseum ved Hunderfossen, hvor alt av stål og jern korroderer raskt det det treffes av lekkasjevann.

Forekomsten av lettsmuldrende svartskifer som vil treffe påhugget for E6 tunnel, vil føre til ekstra kostnader for selve påhugget og for sikring i tunnelen innenfor.

Foto 1. Ca. 4 m tykt lag svartskifer med rustfarget overflate i stupet mot sør for Brettengshaugen. Den mer motstandsdyktige sandsteinen over danner et overheng.

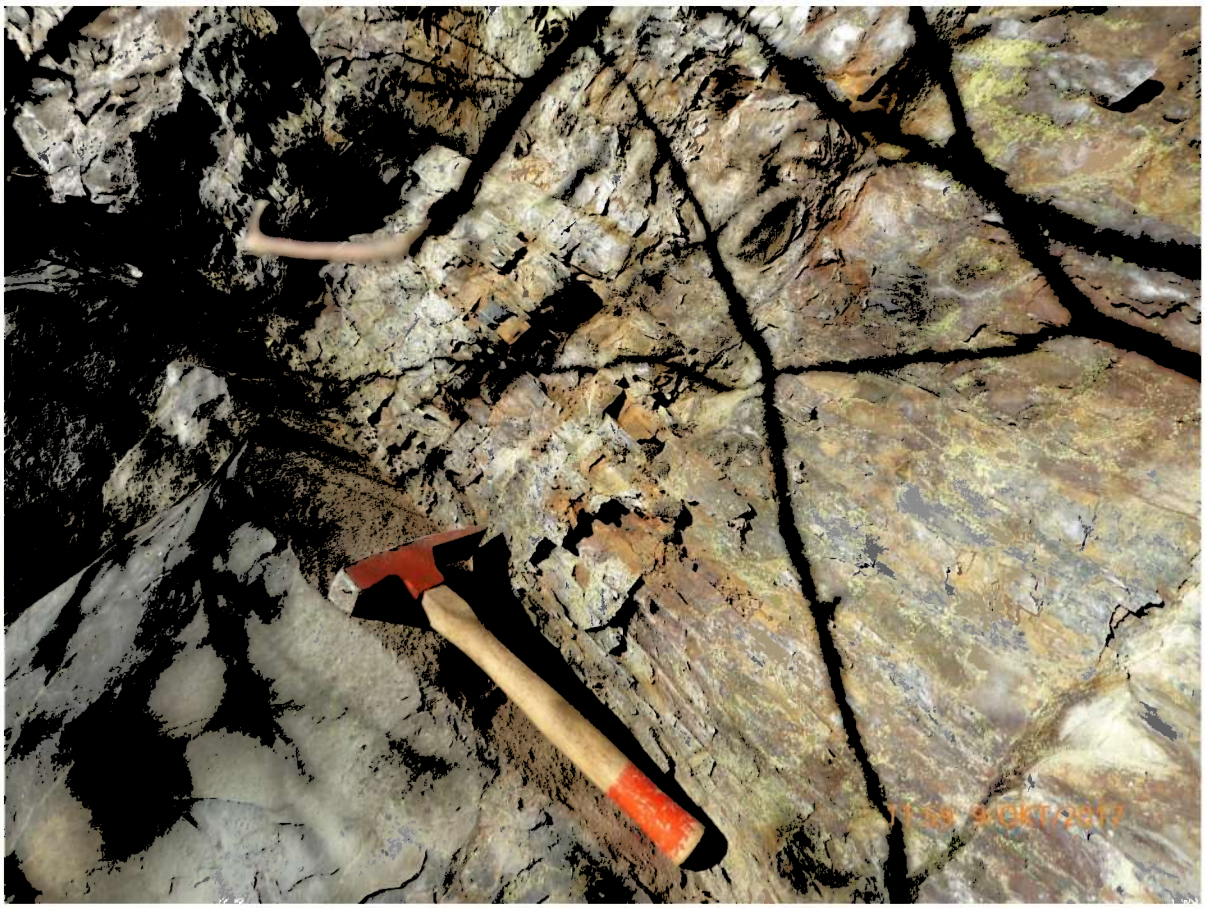


Foto 2. Et annet lag svartskifer i bunn av stupet viser sterkere forvitring enn underliggende sandstein.

Foto 3. Skiferen forvitrer lett, og danner en rasskråning av finlaminerte skiferfliser.

Ikke registrerte borebrønner i fjell.

I geologisk rapport er det listet opp noen borebrønner i fjell, pluss en gammel nedlagt brønn gravet i løsmasser. Eiendommene gnr. 30, bnr. 25 og gnr. 30, bnr. 101 fikk boret brønner i fjell i ca. 1991. På eiendommen gnr. 30, bnr. 25 ble det boret ned til 91 m under terrengoverflaten, dvs. ca. 224,5 m.o.h. Det vil i at borehullet når ned til 133,5 m.o.h. Ved prøvepumping i 1991 ga borehullet ca. 200 l/timen, noe som er marginalt for en husholdning med stort vannforbruk. Borehullet på eiendommen gnr. 30, bnr. 101 er noe grunnere. Estimert dyp kan være ca. 50 m. Her var vannmengden det mangedobbelte. Dette skyldes trolig at hullet er satt i mer oppsprukken bergmasse og sannsynligvis sandstein, mens det er overveiende sannsynlig at brønnen på gnr. 30, bnr. 25 går mer i skifer. Dersom E6 i tunnel blir lagt under gnr. 30, bnr. 25, vil brønnen bli kuttet av tunnelen, som vil ligge betydelig høyere enn bunnen på brønnen. Dersom tunnelen ikke treffer brønnen direkte, er det likevel stor sannsynlighet for at innlekkasjer i tunnelen vil senke grunnvannstrykket, og dermed vanntilsiget til brønnen.

Bru over Lågen mellom tråset og Hovemoen

Den planlagte brua kommer ut over lågen fra sørvest i høyde ca. 168 m over havet, mens Lågen her i middelvannstand ligger ca. 124 m over havet. Dette gir en høyde over Lågen på ca. 44 m i det veien går ut på brua. I øst ligger planlagt veibane ca. 156 m.o.h., som flukter med terrenget langs planlagt vegtrasé videre mot nordøst. Dersom brua senkes til ca. 50 m.o.h. i sørvest, vil tunnelen bli nær 250 m lengre. En høy bru vil gi mer støy enn en lavere bru. På den annen side vil en forlengelse av tunnelen med 250 m fordyre prosjektet betydelig.

Kjell Bratbergsengen
Hovsliveien 315, 2608 Lillehammer/
Blaklieggen 14, 7036 Trondheim
kjellb@idi.ntnu.no
906 17 185
Versjon 11. april 2018

Høring 2 E6

Tunnel Boleng –Tråseth

Hovedtunnelen er lagt for høyt

Veien til tunnelinnslaget fra sør og selve tunnelen har unødvendig mye stigning. Veien sørfra langs Mjøsa ligger på kote 127,7 meter over havet. I SVVs forslag ligger tunnelsinnslaget (starten av løsmassetunnelen) på ca. 149 meter, en stigning på 21 meter. Det gjør at innslaget kommer inn i brattere terreng, og 21 meter høyere enn det et tilnærmet «flatt innslag» vil gi. Begge deler fører til et stort og synlig innslag. Støyen øker på grunn av større høyde og bratt veg.

Unødvendige høydeforskjeller gir også dyrere kjørekostnader, - en «evigvarende» kostnad.

Tunnelinnslaget sør for Øyresvika

En alternativ trase for tunnelinnslaget er vist i figur 2. Det forutsetter at veibanen har en tilnærmet flat høydeprofil gjennom hele hovedtunnelen. I figur 2 er det også vist vertikal avstand mellom vegbane og terreng. Avhengig av overdekking vil veien gå i: skjæring, kulvert og løsmassetunnel som går over i fjelltunnel der fjellet påtreffes. I selve tunnelinnslaget - som er starten på kulvertene for de to tunnelløpene, har de to veibanene normal avstand. Kulvertene bør bygges sprikende – avstanden mellom dem økes – slik at løsmassetunnelene får den avstand som løsmassetunneler skal ha. Kulvert og de tettere tunnelinnslagene reduserer det visuelle inntrykket og reduserer arealforbruket.

Bolengs gårdsvei (og vegen til eiendommen Vingromvegen 241) må legges om og påkoples Vingromvegen før den krysser over nye E6.

Av- og påkjøringsramper til Lillehammer legges i fjell under Vingar.

SVVs tunnelløsning for innkjøring sørfra til Lillehammer virker lite gjennomarbeidet. De sørlige innslagene er lagt høyt i vanskelig terreng, og det nordlige innslaget er for langt nord på Vingnes. Fordi av- og påkjøringsrampene er lagt i friluft, blir løsningen komplisert og svært kostbar.

Mitt forslag er vist i figurene 1 og 2. *For at innkjøring til Lillehammer sørfra i tunnel skal bli en god løsning må av- og påkjøringsrampene legges i fjell*. For å korte ned tverrtunnelene trekkes traseen til hovedtunnelen noe lenger øst, særlig den sørlige delen. Det nordlige innslaget for tverrtunnelen legges rett vest for Vingnesvika. Lengden på tverrtunnelen blir da mindre enn 1000 m og hele tunnelen går i fjell. Slik innkjøringstunnelene er tegnet i SVVs forslag er tunnelene mer enn 2000 meter lange, med egne tunnelinnslag og start i løsmassetunnel i sør.

Fra Lillehammer mot sør skal tverrtunnelens sørgående felt krysse over begge tunneler, og påkjøringsrampen vil ha fall ned mot veibanen i hovedtunnelen. Avkjøringen fra sør mot Lillehammer

vil svinge av mot høyre tilnærmet flatt for å munne ut i rundkjøringen ved Vingnesvika. Det er fornuftig å kople seg på gamle E6 her fordi mesteparten av veien til Lillehammer bru har naturlig skjerming mot boligområder eller går gjennom områder med næringsvirksomhet som antas å tåle mer støy enn boligområder. Boligområdene nærmest Lillehammer bru bør støyskjermes. Påkobling til gamle E6 i Vingnesvika gjør at gammelt veisystem brukes videre.

Denne løsningen sparer to plasskrevende og «stygge» tunnelinnslag sør for Øyresvika. Den gir raskeste kjøretid til og fra Lillehammer mot sør. Farten i tverrtunnelen vil være 60 – 70 km/t, og trafikantene kan holde full motorvegsfart til og fra rampene i fjell. Distanse i fjell ved avkjøring vil totalt være ca. 1,6 km, samlet for hovedtunnel og tverrtunnel.

Med på- og avkjøring i fjell vil en også forenkle vegsystemet ved Boleng. I SVVs forslag med innkjøring til Lillehammer langs nåværende E6, er det nødvendig med av- og påkjøringsramper ved Boleng. Både Vingromvegen og E6-innkjøringen(sørgående påkjøringsrampe) må krysse nye E6. Når av- og påkjøringsrampene er flyttet til fjell under Vingar, forenkles vegsystemet ved Boleng til kun å gjelde kryssing av Vingromvegen. Dette sparer mye dyrka mark på Bolengs grunn og det reduserer berøringen av naturvernområdet ved Øyresvika.

En tilsynelatende grunn til at avkjøring i fjell ikke er prosjektert, er at vegnormalene ikke tillater kryss i fjell (innbefatter også av- og påkjøringsramper) på motorveg i tunnel med dimensjonerende fart 110 km/t. Imidlertid ber SVV selv om kreative løsninger i følge deres egne hjemmesider. Påkjøringsramper i fjellet under Vingar har så mange fordeler at dette alternativet absolutt bør utredes og kostnadsberegnes.

Tverrtunnelen gir adkomst til det indre av hovedtunnelen, og bidrar til økt tunnelssikkerhet.

Det er mulig at tverrtunnelen bør utformes slik at den kan brukes også om ett av hovedløpene er stengt. Det åpne hovedløpet vil da ha toveis trafikk. Det betyr at nordgående løp også må få en påkjøringsrampe mot syd, og at sørgående løp må ha en avkjøringsrampe mot Lillehammer. Begge de ekstra avkjøringsrampene må krysse over hovedtunnelens nordgående løp.

Dette forutsetter at løpene får toveis trafikk når ett løp er stengt. Gamle E6 må ta hele trafikken hvis begge tunnelløpene stenges. Dette gjelder segmentet mellom Storhovekrysset og Vingromkrysset.

Kryss ved Boleng er unødvendig og sløyfes

Ved Boleng skal Vingromvegen krysse nye E6. Vingromvegen bør krysse *over* nye E6 da den ligger vesentlig høyere enn E6. Dette er også en støymessig fordel, den mest trafikkerte veien er senket.

Brua over Lågen er lagt uforståelig høyt og må senkes

I SVVs prosjekt stiger veien jevnt til kote 171 meter ved nordre innslag nord for N. Tråseth. Deretter synker veien ned til kote 144 meter omtrent «midt i grusen» på Hovemoen. Bruas sørkant ser ut til å starte på kote 167 meter, og i nordkant på kote 156 meter. Brua over Lågen må senkes for å redusere støy og visuell forurensing. Lågen er på kote 124 meter. Det betyr at brua er 43 meter over vannet i sørvest, og 32 meter over vannet i nordøst. En ubegripelig høy bru, særlig når en sammenligner med brua over Lågen for riksveg 253 Gausdalsvegen 3 km lenger nord og Lillehammer bru. Brua bør gå ca. 5 meter over normalvannstand som er 124 meter. Ved denne høyden vil en også unngå konflikten med høgspentlinjene, eventuelt kan linjene heves på eksisterende master. En lavere bru (kote 129 meter) vil også gi en kortere bru. Det er liten trafikk av cruisebåter på dette stedet i Lågen!

Jørstadmovegen krysser nye E6 på vestbredden av Lågen. Det kan ikke være kritisk om Jørstadmovegen blir stengt her på grunn av for eksempel en 10-årsflom da Kastrudvegen går parallelt litt høyere opp. Derfor kan Jørstadmovegen krysse under en lav E6-bru over Lågen.

Gjennom Hovemoen

Med en lav bru over Lågen er det naturlig å senke vegbanen i Hovemoen. Kulvert kan vurderes for å redusere konsekvensene av inngrepene.

Oppsummering

1. Vegen på segmentet Øyresvika- Storhove må legges tilnærmet flatt.
2. Innslag sør for Øyresvika utformes som kulvert som går over i løsmassetunnel. Minimalt tunnelinnslag. Minimalt arealforbruk.
3. Avkjøring til Vingnesvika i tunnel med avkjøring i fjell. Hovedtunnel trekkes mot Vingnes og tverrtunnelen blir kort.
4. Avkjøring i fjell fjerner behovet for påkjøringsramper og kryssing av ett løp sør for Øyresvika. Løsningen sparer mye dyrka mark på Boleng og naturområdet i Øyresvika.
5. Lav bru over Lågen gir reduserte miljøskader og kan spare alle utgifter til flytting av kraftlinje.
6. Kulvert i Hovemoen reduserer miljøinngrep.

Figur 1 Hovedtrase med tverrtunneler

Hovedtunnel med avkjøring nærtra til Lillehammer i fjell.
Avkjøringen går inn i en kort tverrtunnel til Vingnesvika og kobles på gamle E6 i en rundkjøring.

Figur 2 Trase ved tunnelinnslag sør for Øyresvika

Tunnelinnslag ved Øyresvika. Første del går i skjæring, deretter kulvert, så lasmassetunnel til fast fjell påtreffes.
Kulverten definerer tunnelinnslaget, der kan avstanden mellom de to velbanene være standard.
Avstanden mellom velbanene økes i kulvert til nødvendig avstand i fjell.
Dette reduserer tunnelinnslagets visuelle avtrykk.
Overganger mellom skjæring og kulvert og kulvert til lasmassetunnel må bestemmes av SVV.

Den røde veistubben viser Vingromsvegen som skiftes side og kobles til eksisterende E6.
Vegen legges i bru over ny E6.
Boleng må legge om gårdsveien, eventuelt kan veien gå over kulvert omtrent der veien går nå.
Overdekking er mer enn 13 m der veien passerer nå.

Fra: Egil Inge Nilsen [einilsen@gmail.com]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:
Sendt: 05.04.2018 13:26:53
Emne: Merknader til kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby
Vedlegg:

Har følgende merknader til kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby ved andre gangs høring.

Forslaget med fortau langs fylkesvei 331 Vingromsvegen

- Trafikken er for stor til at deler av strekningen kan gjøres om til enfelts-veg med møteplasser for å få plass til dette fortauet. Dette er trossalt en fylkesvei og også en innfartsvei.

Her må det bygges ny gang og sykkelveg mellom Øyresvika og Vingnesvika der turvegen tilknyttes fremtidig regulert turveg langs Vingnesvika og Vingnesodden. FV331 brukes som lokalvei fram til Vingnesvika og forsetter da på dagens E6 videre nordover. Alternativ II-C-2-E gjennomføres med avkjøringstunell til byen.

Forslaget med å bruke Vingnesbrua som en del av sykkelvegen fra Vingnes til Hovemoen er en ikke akseptabel løsning for fremtiden.

- I følge en evalueringsrapport fra Lillehammer kommune 2017 er Vingnesbruas levetid brukt opp i 2040. Vi kan ikke ha en uforusigbar gang og sykkelløsning.

- Planlagt forbindelse fra Strandpromenaden opp til Vingnesbrua vil få en stigning som er for stor til hvordan gang og sykkelveier er anbefalt i følge håndbok N100.

- Forslag om rampe vil vel heller ikke fylle krav til maks stigning uten at denne rampa blir like dyr som ny Gang og sykkelbru paralellt med dagens E6 bru (Lillehammer bru).

Her må det bygges ny gang og sykkelbru mellom Vingnes og Strandpromenaden. Dette er det eneste som tilfredsstiller universell utforming og er fremtidsrettet for oppfordring til mer sykkelbruk.

Siden SVV ikke vil prioritere Støyskjerming av Vingnes må alternativ II-C-2-E gjennomføres. Kan ikke godta at dagens E6 blir innfartsveg med fremtidig like mye trafikk som i dag (som er halvparten av trafikkmengden på E6 i 2050). Det er jo heller ikke foreslått hastighetsreduksjon på denne veien. Hastigheten må nedsettes til 50 km/t da denne veien jo går midt igjennom boligfeltet på Vingnes. Dessuten er utkjøringsrampa nordover på Vingnes både for kort og har en kurve som ikke tilfredsstiller dagens hastighet. Alternativ II-C-2-E er

det eneste alternative som vil oppfylle støyforskriftene og som er det mest gunstige med hensyn på støy på Vingnes.

Med Hilsen

Egil Inge Nilsen

Vingnesgata 18

2608 Lillehammer

Urda Rolstad Jahren
Hans Bernhard Jahren
Øverbygdsvegen 160
2625 Fåberg
Eier og driver av garden Boleng gnr 29 bnr 1(Kartverket skriver Bulung)

12.04.2018

Lillehammer Kommune
Postboks 986
2626 Lillehammer

Kommunedelplan E6, Vingrom – Ensby
Andregangshøring / Offentlig ettersyn

Beslutningsgrunnlag

Framføring av E6 vil føre til store inngrep og betydelige konsekvenser for mange eiendommer og beboere. Politikerne skal veie fordeler og ulemper ved de ulike alternativ opp mot hverandre. I denne vurderingen er det viktig at grunnlagsmaterialet og beslutningsgrunnlaget gir et riktig bilde. Når det gjelder alternativene nordlig og sørlig tunnelinnslag i syd vil antall hus som blir berørt og jordbruksareal som går ut av produksjon være viktige faktorer.

Det foreligger i beslutningsgrunnlaget ingen oversikt over hvor mange hus som blir berørt i de ulike alternativene. Det er imidlertid antydet at svært få hus vil bli berørt i alternativet sørlig tunnelinnslag. Dette medfører ikke riktighet. Ettersom det i sør ifølge tekniske tegninger må graves løsmassetunnel betydelig lenger nord enn tunnelinnslaget, blir alle hus i midtre og øvre del av Øyresvika direkte berørt. I tillegg sier Nye Veier i sin høringsuttalelse i første runde at det er behov for mer areal ved tunnelinnslagene, noe som betyr at flere hus og eiendommer berøres i alternativet sørlig tunnelinnslag.

Når det gjelder forbruk av dyrka jord må det være hvor stort areal som går ut av produksjon som et resultat av veiprosjektet som legges til grunn. Slik det kommer til utrykk i utredningen er det kun gått inn på kart og satt en strek ved skjæringstopp. Det vil imidlertid bli betydelig større areal som går ut av produksjon, fordi mye av det tilliggende areal i praksis ikke vil kunne nyttes i produksjon. Her vil det kunne være store forskjeller ved de ulike alternativ.

Det er videre ikke foretatt noen vurdering av om det er matkornareal eller areal som er så bratte at de kun kan nyttes til beite som går ut av produksjon. For vår eiendom er i tillegg kartgrunnlaget ikke i overensstemmelse med nåværende og framtidig drift. Hele arealet på nordsida av den dyrka marka er oppført som skog. Dette arealet, ca 15 daa, nyttes til innmarksbeite - men ligger foreløpig ikke inne i kartgrunnlaget som beite.

Tunnelinnslag Øyresvika

Tunnelinnslaget ligger veldig høgt i lia. Dersom tunnelinnslaget hadde blitt senket ville det muliggjøre reetablering av dyrkamark nordover mot Bolengsbekken. Videre ville det enorme blikkfanget i kulturlandskapet bli redusert. Stigningen på vegen opp til tunnelinnslaget øker også støyforurensningen, spesielt fra tungtrafikken.

Med det foreslåtte tunnelinnslaget vil det også bli store problemer med å håndtere Bolengsbekken, samt den til tider store vannføringen i flomgrøftsystemet for arealene sør for bekken.

Krysssløsning
3/4 kryss med rundkjøringer vil være svært ødeleggende for framtidig jordbruksareal. Det er antydet at dette alternativet tar 13 daa mer dyrka mark. Alternativet vil beslaglegge betydelig mer enn dette, fordi det i tillegg vil være mye areal som i praksis ikke vil kunne nyttes i rasjonell jordbruksdrift på grunn av helningsforhold og arronderingen som krysssløsningen vil medføre. Det kan ikke være samfunnsmessig riktig å bruke både jordbruksareal og betydelig beløp for at folk som «glemmer» å kjøre av ved skilt til Lillehammer skal ha ytterligere muligheter for avkjøring før Vingrom.

De ulike alternativ
Alternativ II-C-2-A (tunnelinnslag nord) tar mindre fullverdig dyrkamark enn de andre alternativ. Det må klarlegges hvor mange hus som faktisk blir berørt ved de ulike tunnelinnslag. Alternativ II-C-2-A er ca. 300 millioner kroner billigere. Hvis det skal velges et dyrere alternativ må det dokumenteres og ikke bare spekuleres i hvilke fordeler de andre alternativene har.

Alternativ II-C-2-B er det alternativet som beslaglegger mest matkornareal. Løsningen med 3/4 kryss er i praksis ødeleggende for videre jordbruksdrift for mesteparten av arealet på nedsiden av gardsvegen.

Dersom det skulle bli tunnelinnslag i syd er alternativ II-C-2-E med tunnel til Vingnes minst ødeleggende.

Avbøtende tiltak
Lillehammer kommune har vært opptatt av avbøtende tiltak fordi E6 kommer på vestsida. Det vil være behov for avbøtende tiltak også for de som blir sterkt rammet ved at vegen kommer på vestsida.

Tidligere høring
I forbindelse med andregangshøring er det med et sammendrag av merknadene til førstegangshøringen. I dette sammendraget er det for vår del viktige momenter og poenger som ikke er tatt med eller kommentert. På denne bakgrunn legges våre merknader til førstegangshøringen med som vedlegg.

Videre prosess
Vi ønsker å bli hold orientert om den videre prosessen.

Med hilsen

Urda Rolstad Jahren
Hans Bernhard Jahren

Vedlegg:
Merknad førstegangshøring

svein.lovseth@online.no

Fra: svein.lovseth@online.no
Sendt: onsdag 11. april 2018 08:45
Til: 'bjorn.hjelmstad@vegvesen.no'
Emne: VS: E-6 Andre gangs høring.

Fra: svein.lovseth@online.no <svein.lovseth@online.no>
Sendt: onsdag 11. april 2018 08:36
Til: 'postmottak@lillehammer.kommune' <postmottak@lillehammer.kommune>
Emne: E-6 Andre gangs høring.

Lillehammer kommune.

E-6 andre gangs høring.
Jeg, Svein Løvseth, eier av gnr.162/9 + 162/75 på Riiselandet , har tidligere ved første gangs høring sendt mitt innlegg, datert 30 august 2017.

Det ser nå ut for meg at en del planer er endret og synes 11C 2E med lang og kort tunnel fra syd for Øyresvika ser grei ut, men fortau langs fylkesvei 331, Vingromsveien, ser ikke bra ut for min og flere andre eiendommer. Det ser ut til at all den eldste bebyggelse på Riiselandet, mellom Vingromsveien og dagens E-6 må rives for å få plass til fortau.....

FORSLAG:
Flytt fylkesvei 331/ Vingromsveien ned til dagens E-6 og behold Vingromsveien som en rolig boliggate. Vingromsveien blir da en boliggate som kan brukes som den er i dag uten noen ombygging, vi kan gå, sykle, kjøre bil til og fra boliger og bussen kan gå som i dag. Og viktig, vi slipper stor trafikk, som omkjøringsvei når de nye tunnelene er stengt .

Med vennlig hilsen.
Svein Løvseth
Vingromsveien 120, 2608 Lillehammer
Mobil: 907 54500
E-post: svein.lovseth@online.no

LILLEHAMMER KOMMUNE
Arkivsaksi
Dokid: 18026266 (17/4185-105)
INNSPILL - KOMMUNEDELPLAN E6 VINGROM - ENSBY
16 APR. 2018
Ark.kode P
Ark.kode S
Saksnr.:

Lillehammer kommune

Serviceboks

2626 Lillehammer

Lillehammer 120418

Innspill høring Vingrom-Ensby

Først av alt vil jeg påpeke hvor viktig det er at korridoren nå blir landet slik at vi som bor i «nedslagsfeltet» vet hva vi kan forholde oss til. Mange år i uvisshet har påvirket oss når det over lang tid har vært uavklart hvor korridoren skal ha innslag.

Viktige momenter for oss er:

- Innslag sør for Øyresvika opprettholdes.
- Det er kun behov for halvkryss, avstanden Øyresvika – Vingrom er for kort til at dette kan forsvare behovet for å ivareta de som ikke kjører av i Hovemoen. De må ta av i Vingrom.
- Ivaretakelse av beboere er også et viktig punkt, både de som må flytte og de som må bo i anleggsperioden;
    - God informasjon og hva kommunen og Nye veier kan bidra med av avlastende tiltak
    - De som må flytte, hvilken bistand får de?
    - De som blir boende, hva kan de forvente seg?
    - Støybelastning, når vil det arbeides? Opprettholdes nattero?
    - God informasjon om hva vi kan forvente i anleggsperioden

Med hilsen

Lena Granbakken Hauklien

Vingromsvegen 201

2608 Lillehammer

Lillehammer kommune

Serviceboks

2626 Lillehammer

Lillehammer 120418

Innspill høring Vingrom-Ensby

Først av alt vil jeg påpeke hvor viktig det er at korridoren nå blir landet slik at vi som bor i «nedslagsfeltet» vet hva vi kan forholde oss til. Mange år i uvisshet har påvirket oss når det over lang tid har vært uavklart hvor korridoren skal ha innslag.

Viktige momenter for oss er:

- Innslag sør for Øyresvika opprettholdes.
- Det er kun behov for halvkryss, avstanden Øyresvika – Vingrom er for kort til at dette kan forsvare behovet for å ivareta de som ikke kjører av i Hovemoen. De må ta av i Vingrom.
- Ivaretakelse av beboere er også et viktig punkt, både de som må flytte og de som må bo i anleggsperioden;
    - God informasjon og hva kommunen og Nye veier kan bidra med av avlastende tiltak
    - De som må flytte, hvilken bistand får de?
    - De som blir boende, hva kan de forvente seg?
    - Støybelastning, når vil det arbeides? Opprettholdes nattero?
    - God informasjon om hva vi kan forvente i anleggsperioden
    - Ikke utfylling av Mjøsa som berører Lågendeltaet, som Øyresvika også er en del av

Med hilsen

Erland Hauklien

Vingromsvegen 201

2608 Lillehammer

LILLEHAMMER KOMMUNE
Arkivsak:
Dokid: 18026263 (17/4185-104)
INNSPILL - KOMMUNEDELPLAN E6 VINGROM - ENSBY
16 APR. 2018
Ark kode P
Ark kode S
Lillehammer 120418

Lillehammer kommune

Serviceboks

2626 Lillehammer

Innspill høring Vingrom-Ensby

Først av alt vil jeg påpeke hvor viktig det er at korridoren nå blir landet slik at vi som bor i «nedslagsfeltet» vet hva vi kan forholde oss til. Mange år i uvisshet har påvirket oss når det over lang tid har vært uavklart hvor korridoren skal ha innslag.

Viktige momenter for oss er:

- Innslag sør for Øyresvika opprettholdes.
- Det er kun behov for halvkryss, avstanden Øyresvika – Vingrom er for kort til at dette kan forsvare behovet for å ivareta de som ikke kjører av i Hovemoen. De må ta av i Vingrom.
- Ivaretakelse av beboere er også et viktig punkt, både de som må flytte og de som må bo i anleggsperioden;
    - God informasjon og hva kommunen og Nye veier kan bidra med av avlastende tiltak
    - De som må flytte, hvilken bistand får de?
    - De som blir boende, hva kan de forvente seg?
    - Støybelastning, når vil det arbeides? Opprettholdes nattero?
    - God informasjon om hva vi kan forvente i anleggsperioden
    - Ikke utfylling av Mjøsa som berører Lågendeltaet, som Øyresvika også er en del av

Med hilsen

Stian Granbakken Hauklien

Vingromsvegen 201

2608 Lillehammer

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

KOMMUNEDELPLAN E6 VINGROM – ENSBY
- ANDRE GANGS HØRING / OFFENTLIG ETTERSYN

NY FIREFELTS E6 GJENNOM FÅBERG.

MED KORT TUNNEL VIL FÅBERG ENDE OPP BÅDE MED TUNNELÅPNING OG FIREFELT E6 RETT OVER SENTRUM OG HUNDREVIS AV BEBOERE VIL BLI STERKT BERØRT AV SVEVESTØV, STØY OG EKSOS.

DALSIDENE RUNDT VIL OGSÅ BLI STERKT BERØRT AV STØY.

VI HÅPER POLITIKERNE I LILLEHAMMER KOMMUNE VIL VELGE LANG TUNNEL OG TA HENSYN TIL DE MILJØMESSIGE KONSEKVENSER DET VIL FØRE TIL HVIS TUNNELEN ENDER OPP RETT OVENFOR SENTRUM MED VIDERE DAGLØSNING NORDOVER.

VI VISER TIL UTTALELSER FRA EN REKKE BEBOERE PÅ FÅBERG ETTER FØRSTE GANGS HØRINGSRUNDE DER SAMTLIGE GIKK INN FOR LANG TUNNEL FORBI FÅBERG.

VI VISER OGSÅ TIL UTTALELSER FRA BRUNLAUG VEL, FÅBERG GRENDEUTVALG, LÅGEN BYGDEKVINNELAG...DE HAR ALLE SOLIDE OG GODE ARGUMENTER FOR AT DET MÅ VELGES LANG TUNNEL GJENNOM FÅBERG.

I TILLEGG HAR FYLKESMANNEN I OPPLAND OG OPPLAND FYLKESKOMMUNE ANBEFALT LANG TUNNEL. DETTE PÅ GRUNN AV HENSYNET TIL BOMILJØET PÅ FÅBERG.

NÅ SETTER VI VÅR LIT TIL AT OGSÅ FRAMTIDSRETTEDE OG KLOKE POLITIKERE I LILLEHAMMER KOMMUNE VIL VELGE LANG TUNNEL, TIL BESTE FOR HELE LOKALSAMFUNNET VÅRT PÅ FÅBERG.

FÅBERG, 12.04. 2018

ALICIA THANEM ERIK THANEM

Lillehammer kommune
postmottak @lillehammer.kommune.no

KOMMUNEDELPLAN E6 VINGROM – ENSBY
- ANDRE GANGS HØRING / OFFENTLIG ETTERSYN

NY FIREFELTS E6 GJENNOM FÅBERG

NYHET I DAG 13.04.2018
REGJERINGEN GÅR INN FOR FIREFELT E6 ENSBY-ØYER INNEN 2025

Det er nå klare signaler om at E6 vil bli videreført fra Moelv til Øyer innen 2025. Det er samfunnsøkonomisk svært lønnsomt å videreføre dagens E6-utbygging fra sør.

Sett i lys av disse klare uttalelsene fra regjeringen, så må det ikke herske noen tvil om at kravet om lang tunnel gjennom Fåberg vil ikke være det som hindrer videre utbygging av firefelts E6 Vingrom-Øyer.

Det er store bekymringer blant folk på Fåberg tettsted om de helsemessige konsekvenser det vil få å måtte leve med både en tunnelåpning i kombinasjon med firefelt dagløsning rett på øversiden av sentrum.
Det er en kjent sak at det er store mengder svevestøv, støy og eksos fra tunnelmunninger, og på grunn av topografien med trang dal og mye trekk fra nord-øst, så sier det seg selv at forurensning fra veien vil havne ned på bebyggelsen.

Mange boliger på Fåberg blir fortsatt liggende i rød og gul støysone, til tross for planlagt støyskjerming, hvis det velges kort tunnel.
Dette gjelder også mange boliger på vestsiden av Lågen.
Her vil et langt større område havne i gul støysone enn det som er tilfelle i dagens situasjon. Dette kommer klart fram på støykart over området.

Det er verdt å merke seg at det populære friluftsområdet på vestsida, den såkalte « Kulturstien» fra Fåberg kirke til Drotten, vil bli sterkt berørt av støy hvis det velges kort tunnel. Her forverres støyforholdene sammenlignet med dagens forhold.

Det er også bekymring blant folk på Fåberg med tanke på en sterk økende trafikk på E6 i årene framover. Tungtransport fra Østerdalen vil mest sannsynlig bli kanalisert til Gudbrandsdalen etterhvert som kjøretiden med firefelt Oslo-Trondheim går ned . Det er allerede i dag mye tungtrafikk gjennom Gudbrandsdalen fra Møre. En stadig voksende hytteutbygging og reiselivsvirksomhet gjør at det er stadig økende trafikk på E6.

Det er framtidsrettet og god miljøpolitikk å velge lang tunnel forbi Fåberg. Da blir det ingenting å angre på i årene som kommer, til beste for framtidige generasjoner.

Vi velger å tro at E6 kommer til å bli videreført til Øyer, uavhengig av tunnelvalg forbi Fåberg.

Fåberg, 13.04.2018

Alicia Thanem Erik Thanem

Gudbrandsdalsveien 777, Akre, 13. April 2018

Kommunedelplanhøring Vingrom-Ensby

I forbindelse med kommunedelplanen som er ute til andregangshøring angående utbygging av veistrekningen fra Vingrom til Ensby, er det ønskelig å komme med noen relevante innvendinger og spørsmål.

Vi savner en bredere deltakelse og uttalelse om kommunens anbefalinger, med hovedvekt på strekningen Storhove-Ensby og hensynet til konsekvensene av kort tunell for Fåberg tettsted.

Med dette som utgangspunkt, ønsker vi en oppklaring av følgende:

- Hvorfor har Lillehammer kommune behov for å samtykke og gjøre et poeng av at veistrekningen med lang tunnel forbi Fåberg er uønsket, fordi det er for dyrt? Har Lillehammer kommune den økonomiske byrden med utbygging av denne veistrekningen? (Hvorfor argumenterte i sin tid de i så fall på den andre siden for østgående strekning gjennom Lillehammer, som ifølge Statens Vegvesen vil være ca 2 mrd kroner dyrere, når lang tunnel forbi Fåberg er estimert til å koste ca 600 mill. mer?) Det kan være relevant å nevne at prosjektet Vingrom- Ensby uansett bare utgjør ca 2% av den totale kostnaden på ny e6 Oslo-Trondheim, og at Trondheim for øvrig bygger en sykkelbru i disse dager som alene har en kostnadsramme på rundt 1,5mrd.kroner. At Lillehammer Kommune er villig til å «ofre» Fåberg tettsted, hva angår miljø, støy og verdi som bygd pga disse 600 millionene, fremstår som usolidarisk ovenfor Fåbergingene og lite gjennomtenkt med tanke på videre byutvikling i Lillehammer kommune og Fåberg som attraktiv forstad. En av hovedbegrunnelsene for utbygging av E6 er å styrke næringsliv og bosetting på indre Østlandet. Framkommelighet og hastighetsstandard har betydning også for regionene nord for Lillehammer. Det skal vurderes hvilken effekt utviklingen av E6 vil ha for Lillehammer by som regionsenter, og i forhold til bosetting og næringsutvikling i regionen. Er dette et eksempel på at kommunen *har* uttalt seg? Disse setningene er etter vår mening selvmotsigende i forhold til at det ikke er innsigelser på kort tunnel forbi Fåberg, da den beviselig vil gi negative miljøeffekter for Fåberg, og gjøre den nordre del av kommunen mindre attraktiv for videre utvikling. Med dette tenkes mest på boligbebyggelse i forbindelse med at

næringsutvikling i kommunen stort sett etableres nord i Lillehammer, med en naturlig konsekvens av at det burde være logisk, og ikke minst miljøvennlig å etablere boligbebyggelse i området Jørstadmoen/Fåberg i fremtiden. Det kan i den sammenheng bemerkes, at uten en god planlegging for Lillehammer sentrum med tanke på adkomst, at det begynner å bli svært trangt om plassen på grunn av økt bebyggelse både fra Nordseterveien, Vårsetergrenda/Røyslimoen og Søre Ål, all den tid disse sluses ned gjennom sentrum og i hovedsak krysset ved Gamlebanken og Sigrid Undsets vei for å komme seg til jobber som ligger nord i byen som Høgskolen, Jørstadmoen, og industrien i Hovemoen som samlet sett genererer mange jobb-og studieplasser.

- *Hvor viktig er det for Lillehammer Kommune, eller for de pr. dags dato sittende politikere å få ny E6? Er dette noe som for enhver pris må gjøres, selv når ikke kommunen i sør, gjennom sentrum, eller forbi Fåberg får noe gjennomslagskraft for sine ønsker? Hva om vi takker nei tilutbygging av E6 Vingrom-Ensby? Lillehammer beholder enorme arealer, som vi egentlig ikke vil eller bør røre, herunder både matjord og verna utmark og elveleier. Vi beholder adkomst til Strandtorget, noe som bevarer innfart til Strandtorget og Lillehammer sentrum. Trenger Lillehammer Kommune egentlig å føle ansvar for gjennomføring av 4-felt Oslo-Trondheim, så lenge vi ikke får innfrid det vi mener må til for å tilfredsstille kommunens innbyggere og dets næringsliv? På hvilken måte representerer Kommunen innbyggerne i denne saken? E6 har i dag en helt grei trafikkavvikling. Det oppstår noe kø på utfartsdager og i forbindelse med helg, da som regel høyst noen timer med saktegående trafikk fra hyttefolket i Hafjell og veien sørover. Dette kan umulig være noen grunn for å utvide vei i denne størrelsaeorden for kommunen. Denne køen genererer penger til Øyer i form av bensinstasjon/butikk/restaurant, til Lillehammer for det samme og generelt er det ingen problemer for Lillehammeer Kommune at det to ganger i uken pluss utfartsdager er noe kø forbi byen og omegn. Vi kan ikke gå med på et ufordelaktig veiprosjekt på grunn av at hyttefolket vil fortere til/fra. Igjen, hvem er det kommunen føler de representerer når de ivrer slik for et veiprosjekt som de fleste nå mener havner ufordelaktig ut for miljøet, Lillehammer kommune, handelsstand/næringsliv og byens innbyggere? I tillegg til at gausdølene allerede betaler 21 kr i sin "bomring" allerede, er det tenkt noe over konsekvensene av at Lillehammer blir omringet av en nesten total bomring? Er det utredet hvilken påvirkning en eventuell bom på Vingnes og Ensby vil kunne gi utslag i lokaltrafikk fra de umiddelbare nærområdene rundt Lillehammer sentrum?*

- En annen innvending er hvordan selve gjennomføringen av kort tunnel ved Fåberg skal foregå. Å gjøre innhogg for to tunneller med til sammen 4 løp som skal bryte ut av fjellet rett overfor Fåberg sentrum ved bunnen av veien til Besserudgrenda,er et inngrep som vil trenge stor plass. Både når det står ferdig, men ikke minst under selve prosessen. Hvordan er det tenkt at eksisterende e6 og fylkesvegen skal kunne avvikle gjennomfarts- og lokaltrafikk under byggeperioden? Fylkesvegen er for øvrig også den mest anvendte gang- og sykkelvegen til Øyer, samt at fra Fåberg til Ensby

er det langs Fylkesvegen Pilegrimsleden går. Å svare på hvor stor anleggstrafikk det vil bli, hvor stor plass disse vil legge beslag på under bygging, og hvor alt av masser skal gjøres av, er et spørsmål det gjerne ønskes svar på. Er det meningen at anleggstrafikken skal gå langs fylkesvegen(med lokaltrafikk og gående og syklende), skal eksisterende e6 holdes i drift(evt hvordan?), eller ser man for seg at Rustadskogen/Hunderfossvegen skal involveres? Dette vil utgjøre en stor belastning for de fastboende, spesielt for de som bor mellom nye og gamle E6 og ved sistnevnte.

- Alternativet med åpen løsning fra Fåberg(Besserudgrenda)-Ensby vil, ikke bare legge beslag på anslagvis min. 10-20 spredte bolighus, skape et støv-og støykart på Fåberg som kan kalles alt annet enn miljøvennlig, stille høye krav til støyskjerming(e6 på to nivåer/terrasser),muligens gjøre at fartsgrensen ikke blir mer enn 80 km/t(110km/t nevnes som usannsynlig)pga det kuperte dalføret Fåberg-Ensby, men vil også antagelig være nokså kostbart med tanke på hvordan bli kvitt vann ifht bekker og elver, sikring av dyr(på Ensby går det naturlige, gamle rådyr og elgtråkk fra Gropmarka ned mot Lågen jfr. helleristningene i Drotten). Hvordan er dette tenkt løst med nok en dobbel veibane? Det er også verdt å sette spørsmålstegn ved avgjørelsen om lang tunnel forbi Nordre Traaseth, da det tidlig i prosessen ble uttrykt fra Statens side at et mer økonomisk gunstig alternativ var firefelts-vei fra området rundt Bjerke gård. Hvis argumentet der er uønsket støy mot Lillehammer sentrum, bør det samme argumentet gjelde for Fåberg sentrum.

- *I forbindelse med at kort tunnel forbi Fåberg er å foretrekke, vises det kun til økonomi. Det virker som om det er enighet i at lang tunnel er best på alle måter, foruten dette ene punktet. Dette kan virke som et vektig argument, men i og med at det her er snakk om å rive boliger for å kunne gjennomføre utbygging(blant annet vår eiendom), etterspør vi en nærmere redegjørelse for argumentet om økonomi. Vi vil anta at Statens Vegvesen har et overslag for utbygging av vei(motorvei kl A), der det er estimert X antall kroner pr. meter vei i åpent lende, samt X antall kroner pr. meter i tunnel. Konkret: Hvilken regnemetode ligger til grunn for kostnadsoverslaget der SVV mener at lang tunnel vil bli for dyrt? Strekket fra Fåberg sentrum til Ensby kan ikke sammenlignes med å bygge tilsvarende vei over en flatbygd i Hedmark. Det er bratt skråning, usikre masser og fjell, stor vannføring over hele strekket på vår/forsommer, det ligger 2 veier der fra før, samt en jernbane tidvis bare 100m nedenfor alt dette, før Lågen som ligger i bunn av det hele. Om det er regnet et "generelt" kostnadsoverslag på dette strekket, ber vi om at det aktuelle området besiktiges grundig, regnes på om igjen og deretter redegjøres for i et offentlig dokument.*

- Akkurat der grenseskiltet til Øyer står, rett nord for Isaksstua, flater etter hvert terrenget ut. Det mest naturlige ville være å trekke tunnelen opp dit, slik som i

forslag lll-B, lang tunell. Da kan hele prosjektet bygges og gjennomføres uten at det vil berøre eksisterende e6 og gamlevegen i nevneverdig grad. All anleggstrafikk kan foregå på oversiden av dagens e6, og det eneste huset som vil bli berørt, er det ene huset som allerede er blitt tilbudt Vegvesenet, pga hendelser i nær historie som gjør at eiere ikke har ønske om at det nødvendigvis blir skjermet ved en veiutbygging. Arealet på østside(overside e6) Isaksstua-Ensby virker åpenbart som det eneste fornuftige valg med henhold til plass, logistikk og mulighet til å avvikle trafikk på en god måte i de årene byggingen skal foregå. Det vil også gjøre at et av de overordnede målene til Staten, å bygge mest mulig 110 km/t vei, garantert er gjennomførbart med denne løsningen. Her bør også kommunen holde staten ansvarlig for lovnaden om å avvikle E6 og tilbakeføre den til naturen, så de slipper fremtidige vedlikeholdskostnader.

-Avslutningsvis vil vi understreke at det ønskes en drøfting rundt logistikk og avvikling av prosjektet med lll-A løsningen som inntil videre er anbefalt. Det må også kunne minnes om at kostnad på vei, som fremheves som en avgjørende faktor, i tilfellet lll-A i forhold til lll-B er lite dokumentert og begrunnet. Det fremstår som en planleggingsprosess fra kommunens side som legger lite vekt på videre utvikling av området nord for Lillehammer sentrum , og det gir et inntrykk av at dette området har blitt nedprioritert i forhandlingene med SVV. Her viser vi til mottatt kunngjøringsbrev fra kommunen ang. Forutsetninger for videre planarbei hvor lang tunell forbi Fåberg ikke er nevnt. Dette kan i beste fall tolkes i retning av at kommunen har bestemt seg for at det er selvsagt, i verste fall at dette ikke er en prioritet. Det er i så tilfelle urovekkende skjødesløst unfallenhet av politikerne i Lillehammer kommune.

Avsluttningsvis vil vi minne om det grove inngrepet den nye brua(ønsket bygget med lokalt treverk) vil ha for livet i Lågendeltaet. Dette er noe politikerne som avgjør E6 videre skjebne vil ha på sitt rulleblad livet ut. Det er uvurdelig og bør ikke avgjøres med økonomi som hovedfokus.

Med vennlig hilsen

Veronica Bratli og Bjørnar Romunstad Kristensen

Gudbrandsdalsvegen 777

2625 Fåberg

Kristian Dahl

Hunderfossvegen 68

2625 Fåberg 10. april 2018

Lillehammer kommune postmottak

2. gangs høring E6 forbi Lillehammer

Forslaget anbefaler kort tunnel forbi Fåberg. Selv om dette er en bedre løsning enn dagløsningen vil fortsatt Fåberg tettsted og lia på begge sider av elva bli svært skadelidende med et tunnelutløp midt i bebyggelsen på Fåberg.

Hvorfor lang tunnel:

Støyplagene ved kort tunnel blir svært sjenerende og plagsom for ca 300 husstander på Fåberg og i lia oppover på begge sider av elva.

Fåberg tettsted blir ødelagt for all framtid. Med jernbane, lokalveg, ny grendeveg til Besserudgrenda og 2 x 2 felt E6 med byggegrense 150 meter på hver side er all utvikling på Fåberg umuliggjort.

Lang tunnel vil gjøre det mulig med en god utvikling og bruk av gjenværende arealer på Fåberg. De kan brukes til boligbygging eller næringsformål. Kommunen trenger flere boligområder og tomter i et slik sentrumsnært område som ligger tett inntil de stor arbeidsplassene Jørstadmoen leir, Høgskolen, Pressesenteret på Stor-Hove, arbeidsplasser i Hovemoen og Telenor på Fåberg for å nevne de største.

Fra min eiendom i Hunderfossvegen vil Fåberg tettsted framstå som en vegtrase i 200 meters bredde (2 x 2 E6, lokalveg og ny grendeveg). Støyen over elva i dag er sjenerende i Hunderfossvegen - med 110 fartsgrense, ny E6 lengre ned i lia og forventet økning i trafikkmengde (særlig tungbiltrafikk) vil denne sjenansen bli økende. Det gjelder et hundretall boligeiendommer på vestsiden av Lågen.

Kostnadene ved lang tunnel antas å bli 600 millioner dyrere enn kort tunnel. Dette er et regnestykke som jeg ikke vil godta uten videre. Det er umulig å finne ut hvordan dette tallet framkommer. Uansett skal det bygges en kort tunnel – når man først er i gang med tunnelbygging er det helt uforståelig at kostnaden på den siste halvdelen er så mye høyere enn dagløsning på denne strekningen. Disse tallene burde kvalitetssikres bedre.

Etter mitt syn – og alle høringsinstansers syn i 1. høring er lang tunnel det klart beste alternativet alle forhold tatt i betraktning. Her må samfunnet tenke større enn bare det å få bygd ut E6. Statens vegvesen tenker kun veg og etatens interesser – de andre samfunnsinteresser må veies mot vegvesenets sektorsyn. Den jobben må politikerne i alle ledd (kommunestyre, fylkesting, regjering og storting) ta for oss alle til samfunnets og neste generasjoners beste.

Valget synes enkelt – det må bli lang tunnel forbi Fåberg.

Med hilsen

Kristian Dahl(sign)

Hunderfossvegen 68, 2625 Fåberg

Ester Simensen

2625 Fåberg, 10. april 2018
Anders Bjørnsgårdsveg 20

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 Lillehammer

Vedr. Ny E6 Firefelts motorvei gjennom Fåberg

Den nye E6 forbi Fåberg tettsted må legges i LANG TUNNEL for å få best mulig bomiljø. Fortsatt boligbygging på Fåberg er viktig.

Vennlig hilsen

Ester Simensen

Fra: Torunn Haugaloekken <thaugaloekken@hotmail.com>
Sendt: 10. april 2018 20:24
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Innspill høringsnotat vedr. ny E6 gjennom Fåberg, Lillehammer kommune.

Viser til skisserte alternativ for fremtidig E6 trasé forbi tettstedet Fåberg,med kort eller lang tunnel.

Lillehammer er en flott by- midt i Innlandet med stor tilgang til friluftsarealer, fritidsaktiviteter, et stort og mangfoldig arbeidsmarked sett Mjøsdistriktet under ett, rikt på kultur, god barnehagedekning og stadig oppgraderte barne-, ungdoms-, videregående skoler og høgskoletilbud.

Mange setter pris på overnevnte og ønsker å bo nettopp her.
For videre vekst i Lillehammer er vi avhengige av videre utvikling av næringslivet og at kommunen legger tilrette for ekspansjon og videre drift både av privat og offentlig virksomhet. Med økte arbeidsplasser økes behovet for boliger.

Vi ser at stadig mer virksomhet etableres i nordlige ende av byen vår, Hovemoen og Jørstadmoen, mens det bygges få nye boliger, og da spesielt eneboliger i denne delen av Lillehammer.

Med tanke på både miljøhensyn med stadig økende trafikk via bykjernen, og et folkehelseperspektiv hvor man har mulighet gå eller sykle til jobb, antas at dette vil komme enda fler tilgode ved å åpne opp for mer fortetting nord i Lillehammer. Området man bevarer ved å velge lang tunnel vil gi en unik mulighet til å tilby attraktive tomter dersom dette reguleres til boligformål.

Før endelig avgjørelse tas er min oppfordring at det gjøres en grundig kartlegging av fremtidige konsekvenser for videre utvikling av Lillehammer Nord både ved å bevare denne muligheten ved å anlegge lang tunell eller å stenge den ved å anlegge kort tunell.

Dette i tillegg til de miljømessige virkninger av en kort tunnel, med antatt mer svevestøv og støy for en hel del innbyggere i Fåberg, og en trolig nedgang i hvor attraktivt område i seg selv vil bli i fremtiden.

Mvh
Torunn Haugaløkken

Sendt fra min iPhone

Fra: Jon Erik Dahl <ljeda@gjovikskolene.no>
Sendt: 10. april 2018 08:23
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: E6tunnel forbi Fåberg.

Vil bare si at politikerne i Lillehammer må skåne Fåberg tettsted fir stly og forurensning ved å presse vegmtndighetene til å bygge en lang tunnel forbi Fåberg.
Mvh Jon Erik Dahl

Fra: Arild Sletten <arild.sletten@ppark.no>
Sendt: 11. april 2018 09:29
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Kopi: 'Terje Rønning'
Emne: NY E6 - 4-FELTS MOTORVEG GJENNOM LILLEHAMMER KOMMUNE

Viktighet: Høy

Til rette vedkommende instans i Lillehammer kommune

Den offentlige diskusjonen om ovennevnte har stort sett dreiet seg om passeringen Vingnes – Hovemoen.
Denne saken berører i like stor grad tettstedet Fåberg, en levende tidligere stasjonsby med kulturhistorisk betydning i innlandet.

Jfr. Statens vegvesens notat av 01.02.2018 til Lillehammer kommune der det påpekes en overordnet målsetting for strekningen Biri – Otta at ny E6 skal bli lagt utenom tettstedene for å skape triveligere lokalsamfunn.
Terrenget ved Fåberg tettsted gjør at passeringen vi bli nær bebyggelsen. Både dagløsning og kort tunnel vil gi ekstrem miljøbelastning på tettstedet.

ENESTE AKSEPTABLE LøSNING FOR PASSERINGEN FORBI FåBERG ER LANG TUNNEL.

Med vennlig hilsen
Arild Sletten
E-post: *arild.sletten@ppark.no*
Mobil: ***905 06 656***
Priv: *Smiuvegen 32, 2625 FåBERG*

Fra: Ivar Oddvin Gundersen <igunder@online.no>
Sendt: 11. april 2018 18:05
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Ny E6 firefeltsmotorvei gjennom Fåberg-kort/lang tunnel

Jeg ser med bekymring at ny motorveg E6 forbi Fåberg er påtenkt med kort tunnel(fra vegvesenet sin side), noe som vil bety at den kommer ut rett ovenfor Fåberg sentrum. Håper at politikerne vender ned tommelen for dette alternativet og presser på for å få lang tunnel.
Ingen steder i Gudbrandsdalen er dalen så trang som her på Fåberg. Heller ingen steder bor det så mange innbyggere rett på nedsiden av den planlagte nye firefelts motorvegen Dette vil medføre mer støy, støv og eksos fra tunnellvifter og trafikk, alt i alt et mye dårligere miljø for de som skal bo og vokse opp her.

Henstiller til våre politikere om å være fremtidsrettet og se betydningen av Fåberg som et viktig lokalsamfunn med nær tilknytning til HIL, Fakkelgården, Jørstadmoen og Lillehammer sentrum.

Mvh Ivar Gundersen
Thomas Jørstadsveg 9
2625 Fåberg

Fra: Møyfrid Brenn <moyfrid.brenn@gmail.com>
Sendt: 11. april 2018 23:57
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Nei til firefelts E6 og rasering av verneområder og boligområder!

Kjære politikere i Lillehammer kommune

Jeg vil på det sterkeste oppfordre dere til nå å være vågale og framtidsretta. Ta ansvar for miljø og fremtidige generasjoner. Si nei til hele prosjektet med 4-felts E6 gjennom Lillehammer og Gudbrandsdalen, og vær heller en foregangskommune som kan bli husket for å være pådriver for økt satsning på kollektivtransport og tiltak for å bedre miljøet!
Selv om flere felts vei kan bidra til at man kommer seg raskere frem på noen strekninger, er det få som vil takke dere for å bidra til dette. Flere vil klage fordi dere på veien raserer både verneområder, matjord og boligområder, og flere vil oppleve mere støy og forurensning i nærmiljøet.
Bygges veien ut, vil man først få noen år med dårligere fremkommelighet og mere kø p.g.a anleggstrafikk, så vil det kanskje for noen oppleves som positivt i noen år, men så vil flere velge å kjøre bil, og om noen år er trafikken like ille, og en må bygge ut enda mer.

Bidra heller til økt satsing på miljøvennlig kollektivtransport! Bidra til minst dobbeltspor for jernbanen, og tenkt nytt slik at vi kan få flere ulike typer tog. Vær en foregangskommune som bidrar til å ta vare på økologisk mangfold og gode bomiljø! :)

Vi er selv nærmeste naboer til E6 på Fåberg, og har på ingen måte lyst til å bli tvunget til å flytte. Her vi bor har vi full oversikt over trafikken på E6, og det er ikke mange dager i året at trafikken står stille slik at behovet for bredere vei skulle være prekært. Ved å tilrettelegge slik at mer av trafikken kan overføres til jernbane, vil trafikken minimeres, og veien slik den er nå vil være god nok. Da kan også f.eks Fåberg bli mer attraktivt for nybygging og etablering.

Skal flere velge kollektivt framfor egen bil, må tilbudet bli bedre, mer fleksibelt og brukervennlig, så her er noen forslag til hva man kan bruke penger på istedetfor ny firefelts E6:

-Legg bedre til rette for godstog, slik at mye av tungtrafikken kan fjernes fra veien.
-Få lokaltog fra Otta til Hamar (eller gjerne lenger), som stopper på alle små stasjoner der det bor folk. Gjenopprett stasjonen på Fåberg, (og andre steder) og lag en ny stasjon på høgskolen. Sørg for shuttelbuss (eller gjerne eget spor) til Jørstadmoen leir, og legg gjerne ekstra spor til Gjøvik også. Hvis det så blir hyppige avganger, vil mange jobbreiser i området her kunne gjøres med tog. I Øyer kunne en hatt gondol eller shuttelbuss mellom Hunderfossen og boligområdene/ hytteområdene, slik at en enkelt kunne reise med toget dit også.

-Det må gjøres enklere å reise med tog med mye bagasje. Hva om man kunne låne elektriske bagasjetraller som er enkle å håndtere ved parkeringsplassene ved mange togstasjoner. Så kunne man laste opp ski, fjorten bager, og hele ungeflokken, og trilla rett inn på toget (adkomst til toget måtte da være enkel for både traller, vogner og rullestoler, og toget måtte vært tilrettelagt med plass til mange bagasjevogner). På toget kunne det så være ekstra gode seter, muligheter for å kjøpe god kaffe og aviser, og gjerne et lekerom med mulighet til å klatre og hoppe for ungene. Hvis det så også var enkelt å komme seg fra stasjonen og opp til hytta, (med gondol eller shuttelbuss e.l) ville en kunne la bilen stå for en helg på hytta, og heller nyte en behagelig reise.

-Hurtigtog mellom Oslo og Trondheim er fint det, men viktigere tror jeg er hyppigere avganger, så man faktisk kan ta toget når men trenger, og så kunne tilbudet ombord varieres mer. Hva med vogner med konferansebord og alt man trenger av nett, smartboard o.l, så kunne man tatt en arbeidsdag med gode kollegaer. Hadde man også hatt vogner med treningsstudio, spa-avdeling, kaffebar o.l, kunne jo mange behov blitt dekket mens man var på vei, og man kunne komme uthvilt fram til bestemmelsesstedet.

Nå er det vel ikke opptil dere å avgjøre hva slags togtilbud vi får i dette landet, men jeg vil gjerne oppfordre dere politikere i Lillehammer kommune til å tenke mer alternativt og kreativt. Prioriter folk og miljøhensyn. La det ikke gå i prestisje i å bygge mest mulig vei. Det er større grunn til å tro at folk i etterkant vil takke dere for at dere tar vare på miljøet og ivaretar gode bomiljø!

Mvh Møyfrid Brenn

Gudbrandsdalsvn. 755

Fra: Torgrim Dahl <torgrim.dahl@online.no>
Sendt: 11. april 2018 18:19
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Høringsuttalelse til E6 i tunnel ved Fåberg

Det må ikke tillates å bygge en mindreverdig veg bare for å gjøre det billig.

Alternativet med kort tunnel vil redusere kvalitetet på bomiljøet på Fåberg, et tettsted som er viktig for Lillehammer pga. nærhet til sentrum.

Tunnel forbi Fåberg må være den lange, fordi kort tunnel ikke oppfyller kravene som må stilles til en framtidsrettet løsning.

Med hilsen

Torgrim Dahl
Jørstadbakkene 73
2625 Fåberg

Fra: unaaboen@bbnett.no
Sendt: 11. april 2018 12:53
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Ja til lang tunnel forbi Fåborg

Vedr. ny firefelts motorvei gjennom Fåberg

Jeg sier nei til kort tunnel og rasering av Fåbergs tettsted med firefelts motorvei gjennom Fåberg. Det er nødvendig med lang tunnel for å bevare levelige boforhold. Ingen steder i Gudbrandsdalen er dalen så trang som her på Fåberg, og ingen steder bor det så mange innbyggere rett på nedsiden av den planlagte nye veien.

Nye vei kan ikke velges ut fra kortsiktig økonomisk gevinst. Det må tas hensyn til beboernes helse og trivsel i et langsiktig perspektiv.

Mvh Unni Aaboen
Brunlaugbakken 23
2625 Fåberg

LILLEHAMMER KOMMUNE
Ar/
Dokid: 18025862 (17/4185-82)
UTTALELSE - KOMMUNEDELPLAN E6
VINGROM - ENSBY
13 APR. 2018
Ark.kode P
Ark.kode S
Saksbeh.

Fåberg 11/4-2018.

Lillehammer kommune.

Angående E6 utbyggingen fakt Fåberg tettsted så vil vi si Ja til lang tunnel, da en kort tunnel vil medføre stor ulempe for oss som bor i Berserudgr. 59.

Med hilsen

Åse Grimm Engen

Kjell Odd Engen.

Berserudgr. 59,
2625 Fåberg.

Fra: Espen.Larsen@oppland.org
Sendt: 12. april 2018 11:27
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Kopi: mette@strai.no
Emne: Ny E6 firefelts motorvei gjennom Fåberg.

Kjære politikere!

Vil med denne mailen uttrykke min mening om lang eller kort tunell gjennom Fåberg tettsted.

Som innflytter til Fåberg i 1992 har jeg opplevd Fåberg som et meget trygt og godt sted å bo for min familie. Jeg har 3 barn som har vært så heldige å få sin oppvekst i et sundt og godt miljø.
Og som aktiv i velforeningen vår gjennom alle år til d.d., har jeg blitt veldig glad i denne trygge og gode grenda. Fåberg er for meg en plass det er viktig å verne om. Her finnes fortsatt den gode gamle dugnadskulturen,
hvor alle tar et ansvar for at alle skal ha et sted hvor det skal være godt og trygt å bo!

Jeg ønsker meg en **lang tunell** gjennom Fåberg, fordi en kort løsning vil føre til:

- Eksos, svevestøv og støy fra både trafikk og tunellvifter vil forurense nærmiljøet. Noe som kan føre til helseplager hos beboerne på Fåberg.
- Jeg synes det er tragisk, og det kan føre til store personlige konsekvenser, at mange må bryte med Fåberg pga riving av hus.
- Hva med kort tunell, og 150 meters grensen? Mange må bo innenfor denne grensen!
- Begrensninger ift utbygging av Lillehammer videre nordover fra Nordre ål, HIL og Jørstadmoen. Og et lite attraktivt område å bo i!

Så kjære politikere, ikke la dere skremme av Statens Vegvesen, som nærmet truer med at hvis det ikke velge kort tunell, så blir det ikke ny E6. Den kommer uansett!
Og det er verdt å merke seg at Statens Vegvesen, i notat av 01.02.18 til Lillehammer Kommune, skriver at *det er overordnet målsetting for strekningen E6 Biri - Otta, at*
E6 skal bli lagt utenom tettstedene for å skape triveligere lokalsamfunn

NEI TIL AT FåBERG TETTSTED BLIR øDELAGT AV EN KORT TUNELL LøSNING!!!!!!!!!!

Mvh. Espen Larsen, Carl Haugensvei 10b, FåBERG

Til den det måtte angå **Fåberg 12 April 2018**

Høringsuttalelse angående trase for ny E6 forbi Fåberg:

Fåberg er ett utrolig fint sted å bo og et godt sted å vokse opp, og vårt ønske er at det fortsatt vil være det også etter etablering av firefelts motorvei forbi bygda vår.
Diskusjonen har pågått en stund spesielt om det bør være lang eller kort tunell forbi Fåberg, og jeg støtter Fåberg Grendeutvalg, Brunlaug Vel og Lågen Bygdekvinnelag sin uttalelse og begrunnelse for lang tunell.
Vi på Fåberg er allerede utsatt for noe støy fordi vi har jernbanen som går rett gjennom tettstedet vårt og susen fra trafikken på E6 høres også. På Fåberg er dalen trang, og vi er vel de eneste i Lillehammer kommune som har både jernbane og E6 så tett på.
Det er mange argumenter for lang tunell;

- For det første viser forskning at det i forbindelse med tunnelåpninger foreligger en økt forekomst av helseskadelig svevestøv, noe som kan påvirke sårbare grupper i samfunnet som eldre, barn og syke spesielt hardt.
- Lyd forurensingen vil øke sammenlignet med i dag da ny E6 skal bygges for nettopp økt trafikk i fremtiden og den økte støyen dette medfører, noe som vil gjøre utemiljøet for oss som bor her på Fåberg dårligere.
- Det vil ved en kort tunell også måtte rives mange boliger langs traseen sammenlignet med hvis tunellutgangen er lenger nord. Dette er problematisk av flere grunner.
    - For det første vil det være til stor byrde for de som mister hjemmet sitt.
    - Videre er det i dag få områder igjen på Fåberg hvor det kan bygges nye boliger.
- Økt støy og ødelagt vegetasjon vil også redusere Fåberg sin attraktivitet som bosted og kan komme til å redusere tilflytningen, og da spesielt barnefamilier.
    - Dagens E6 ligger relativt skjermet i terrenget, mens en ny E6 skal legges i to høyder, noe som ikke bare tar opp mye areal, men også blir veldig synlig i landskapet.
- Statens veivesen skriver i notat 01.02.18 til Lillehammer kommune, at målsetting ved ny E6 er at den skal gå utenfor tettstedene langs traseen for å skape trivelige lokalsamfunn. Fåberg kan bevares som det ved lang tunell.

Jeg forventer at politikerne i Lillehammer kommune tar hensyn til oss som bor på Fåberg og vektlegger mulighet for fortsatt trivsel og gode boforhold her, og ikke bare tar økonomiske hensyn.
Lang tunell må gjennomføres!

Med vennlig hilsen
Kari Brevik, Elvefaret 44, Fåberg

Fra: Kari Tvedt <k.tvedt@hotmail.com>
Sendt: 12. april 2018 09:58
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Ang. Ny E6 med firefelts motorvei gjennom Fåberg: JA TIL LANG TUNNEL!!

Kjære politikere!
Vær fornuftige og satse på lang tunnel slik at vi fortsatt kan ha et trivelig bomiljø på Fåberg!

Min datter og hennes lille familie ønsker å flytte fra Oslo og overta besteforeldrenes hus dersom ikke Fåberg blir ødelagt av støy, støv og eksos. Flere ønsker det samme, og vi står sammen her på Fåberg om dette ønsket: Ja til lang tunnel og et trivelig bomiljø på Fåberg og i dalsidene rundt. Ja til fortsatt boligbygging på Fåberg!!

Med vennlig hilsen
Kari Tvedt, - nyinnflyttet fra Oslo og medlem av Lågen Bygdekvinnelag
Smerudstuguvegen 8
2625 Fåberg

Mobil: 975 388 62

Til den det måtte angå **Fåberg 12 April 2018**

Høringsuttalelse angående trase for ny E6 forbi Fåberg:

Diskusjonen har nå pågått en stund om hvor en eventuelt ny trase for ny E6 skal gå. Slik saken ligger nå er det diskusjonen om kort eller lang tunnel som gjelder. Jeg har levd på Fåberg i 29 år, jeg har vokst opp her og er veldig glad i bygda mi og menneskene som kaller Fåberg hjemme. Fåberg er ett utrolig fint sted å bo og det er relativt stille og rolig i nabolaget selv om vi per i dag også har jernbanen som går rett gjennom tettstedet vårt og at vi også i dag hører den jevne susen fra trafikken på E6. Det er mange argumenter for lang tunell;

- For det første viser forskning at det i forbindelse med tunnelåpninger foreligger en økt forekomst av helseskadelig svevestøv, noe som kan påvirke sårbare grupper i samfunnet som eldre, barn og syke spesielt hardt.
- Lyd forurensingen vil øke sammenlignet med i dag da ny E6 skal bygges for nettopp økt trafikk i fremtiden og den økte støyen dette medfører, noe som vil gjøre utemiljøet for oss som bor her på Fåberg dårligere.
- Det vil ved en kort tunell også måtte rives mange boliger langs traseen sammenlignet med hvis tunellutgangen er lenger nord. Dette er problematisk av flere grunner.
    - For det første vil det være til stor byrde for de som mister hjemmet sitt.
    - Videre er det i dag få områder igjen på Fåberg hvor det kan bygges nye boliger, Fåberg ligger i en trang dal hvor mye flate områder, for eksempel områdene sør for Tunesvingen er særs flomutsatt.
- Økt støy og ødelagt vegetasjon vil også redusere Fåberg sin attraktivitet som bosted og kan komme til å redusere tilflytningen, og da spesielt barnefamilier.
    - Dagens E6 ligger relativt skjermet i terrenget, mens en ny E6 skal legges i to høyder, noe som ikke bare tar opp mye areal, men også blir veldig synlig i landskapet.
- Det er også ett uttalt mål at ny E6 skal gå utenfor tettstedene langs traseen for å bevare livskvaliteten for oss som bor her på Fåberg, kort tunell er ikke forenlig med dette.

Alt i alt så håper jeg politikerne i Lillehammer Kommune tar hensyn til oss som bor på Fåberg, det er vi som vil bli påvirket av de negative konsekvensene av ny E6 og jeg håper inderlig at ikke bare økonomiske hensyn avgjør spørsmålet om lang eller kort tunell.

Med vennlig hilsen

Karoline Brevik

p.s. Jeg håper også at det finner mer skånsomme løsninger for strekningene forbi Øyresvika på Vingnes og at fire felts motorvei gjennom naturreservatet i Hovemoen revurderes.

Fra: Mette Fjeldstad Larsen <mette@strai.no>
Sendt: 12. april 2018 11:38
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: VS: Ny E6 firefelts motorvei gjennom Fåberg.

Kjære politikere!

Vil med denne mailen uttrykke min mening om lang eller kort tunell gjennom Fåberg tettsted.

Jeg er oppvokst på Fåberg og etter noen år med skole, flyttet jeg tilbake i 1992 .Fåberg er et meget trygt og godt sted å bo for min familie.
Jeg har 3 barn som har vært så heldige å få sin oppvekst i et sundt og godt miljø.
Jeg er glad i denne trygge og gode grenda ! Fåberg er for meg en plass det er viktig å verne om. Her finnes fortsatt den gode gamle dugnadskulturen,
hvor alle tar et ansvar for at alle skal ha et sted hvor det skal være godt og trygt å bo!

Jeg ønsker meg en **lang tunell** gjennom Fåberg, fordi en kort løsning vil føre til:

- Eksos, svevestøv og støy fra både trafikk og tunellvifter vil forurense nærmiljøet. Noe som kan føre til helseplager hos beboerne på Fåberg.
- Jeg synes det er tragisk, og det kan føre til store personlige konsekvenser, at mange må bryte med Fåberg pga riving av hus.
- Hva med kort tunell, og 150 meters grensen? Mange må bo innenfor denne grensen!
- Begrensninger ift utbygging av Lillehammer videre nordover fra Nordre ål, HIL og Jørstadmoen. Og et lite attraktivt område å bo i!

Så kjære politikere, ikke la dere skremme av Statens Vegvesen, som nærmet truer med at hvis det ikke velge kort tunell, så blir det ikke ny E6. Den kommer uansett!
Og det er verdt å merke seg at Statens Vegvesen, i notat av 01.02.18 til Lillehammer Kommune, skriver at *det er overordnet målsetting for strekningen E6 Biri - Otta, at*
E6 skal bli lagt utenom tettstedene for å skape triveligere lokalsamfunn

NEI TIL AT FåBERG TETTSTED BLIR øDELAGT AV EN KORT TUNELL LøSNING!!!!!!!!!!

Mvh. Mette Fjeldstad Larsen, Carl Haugensvei 10b, FåBERG

Fra: Pascal Mvita-Mande <pasmvita@yahoo.no>
Sendt: 12. april 2018 18:57
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Emne: Ny E6 firefelts motorvei gjennom Fåberg

Hei,

Jeg en av de som sier:

Nei til kort tunnel og rasering av Fåberg tettsted med firefelts motorvei rett over hodene våre.

Ja til lang tunnel og et trivelig bomiljø på Fåberg og i dalsidene rundt.
Ja til fortsatt bolibygging på Fåberg.

Mvh Pascal Mvita-Mande, Thomas Jørstadsvei 14/ Fåberg

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 Lillehammer

Høringsuttalelse kommunedelplan E-6 Vingrom – Ensby
Motorvei gjennom Fåberg – lang eller kort tunnel?

Ingen steder i Gudbrandsdalen ligger samferdselsårene mer konsentrert enn på Fåberg. Her ligger alt fra Kongeveien, gamle E-6 (Gudbrandsdalsveien), nye E-6 og jernbane nært inntil hverandre. Lokalveien Jørstadmoen - Fåberg passerer Fåberg på andre siden av elva før den går opp gjennom Fåberg tettsted før den møter gamle E-6. Vegen til Hunderfossen stiger oppover på andre siden av Lågen. Alt dette (med unntak av Kongevegen) genererer støy. Støyen kommer fra alle retninger. I tillegg kommer støyen fra lokaltrafikken gjennom boligområdene hvor det gamle veinettet overhodet ikke er dimensjonert eller egnet for den økte trafikken med økt boligutbygging. Støyen fra E-6 ved en eventuell kort tunnel vil komme i tillegg til all den andre støyen. Støybelastningen fra ny E-6 utbygging bør derfor vurderes ut i fra den samlede støybelastningen på Fåberg og ikke som en støykilde isolert sett. Støy på Fåberg er et problem i dag og problemet vil bare øke i tida framover. Støy går ut over trivsel og helse. Nyere kannadisk forskning setter støy i sammenheng med demens. Svenske undersøkelser viser at det å høre fuglesang bidrar til øket trivsel.

Miljømessig er en E-6 utbygging ikke bærekraftig og store negative utslag for miljøet er ikke til å unngå. Med lang tunnel vil i hvert fall de miljømessige konsekvensene kunne reduseres noe. Viltlokket (med lang tunnel) vil bli større. Ny E-6 med 110 km/t vil kreve at veien sperres av for viltet. Dette vil medføre store konsekvenser for de større viltartene som får avgrenset sine områder og sperret vandringsveier. Litt forskning er utført på disse forholdene og viser store negative følger for viltet. De langsiktige følgene vet man lite om. Også på fuglefronten er det forsket lite på hvilke langsiktige konsekvenser støy har. Åpenbart vil fuglelivet avta innover mot sterkt trafikkerte veier. I Europa er det kjent av antall fugl har hatt en dramatisk tilbakegang de siste tiårene. Lokalt vil E-6 utbyggingen medføre ytterligere tap egnete habitater for fugl. Også her har forskningen så vidt kommet i gang med hensyn til langsiktige effekter. Fuglenes sang blir påvirket av støyen ved at fuglene synger med en høyere frekvens. Mye tyder på at støy har større negative konsekvenser både for miljøet og helse enn det vi er klar over i dag.

Med tanke på hvor lang tid det tok for konsensus i vitenskapen med henblikk på tobakkens skadevirkninger, vil det ikke være overraskende om skadevirkningene av støy vil bli dokumentert på område etter område i tiden framover. Derfor vil det også være et føre-var tiltak å gå inn for en lang tunnel løsning forbi Fåberg. En løsning som vil ble samfunnsøkonomisk lønnsomt etter hvert som også de miljømessige fordelene blir verdsatt til hva de i virkeligheten er verdt.

Fåberg 13.04.2018
Britt og Helge Grønlien

Cecilie Margrethe Nygren

Hunderfossveien 124

2625 Fåberg

Stig Ove Gjelseth

Anders Bjørnsgårdsvei 5

2625 Fåberg

Lillehammer kommune,

Postboks 986

2626 Lillehammer

Fåberg, 13.04.2018

JA TIL LANG TUNELL FORBI FÅBERG!

- JA til lang tunell for ett trivelig og sunt bomiljø på Fåberg og i dalsidene rundt
- JA til satsning på Fåberg som et trygt og familievennlig sted å vokse opp

Her er det barneskole under utbygging og barnehager, HIL, mange barnefamilier, gode fritidstilbud, god infrastruktur, Jørstadmoen leir, og ikke minst Jorekstad idrettshall og bad. Fåberg ligger tett på store arbeidsplasser og i umiddelbar nærhet til Helsehuset, Fakkelgården, Gausdal landhandleri, og Hunderfossen m.fl.

Sykkel og gangveier er alt på plass i området, og med disse enorme investeringene for å REDUSERE BILTRAFIKKEN til fordel for gående syklende blir det absurd og helt uakseptabelt å velge noe annet enn lang tunell.

- NEI til rasering av Fåberg tettsted og Lågen med forurensende bru og 4 felts motorvei over hodene våre, og gjør dette til Lillehammer kommunes «bakgård» der ingen ønsker å bo.
- NEI til rasering av bomiljø med svevestøv og eksospartikler som spys ut av tunnelåpningene med enorme vifter.
- NEI til dagens politikk med «billige og raske løsninger» som en kort tunell er. VI henstiller til våre folkevalgte politikere å tenke langsiktig og følge sin egen visjon om en kommune som satser på helse for alle innbyggerne.

Det er verd å merke seg at Statens Vegvesen i notat av 01.02.2018 til Lillehammer Kommune skriver at det er en overordnet målsetting for strekningen E6 Biri-Otta at E6 skal bli lagt utenom tettstedene for å skape triveligere lokalsamfunn.

Med hilsen,

Mari Torbjørnsdatter Nygren (17 år), Ingvild T. Nygren (15 år), Julie Aulstad Gjelseth (18 år),

Cecilie M. Nygren og Stig Ove Gjelseth

Fra: Henning Sveum [Henning.Sveum@ntg.no]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:

Sendt: 13.04.2018 22:27:18
Emne: Høringsuttalelse i forbindelse med ny E6 forbi Fåberg tettsted.
Vedlegg:

Slik jeg har forstått det anbefaler Statens Vegvesen kort tunnel forbi Fåberg. Allerede her er det en selvmotsigelse. En kort tunnel vil ikke gå forbi Fåberg, den vil munne ut på Fåberg.

- Det høres meningsløst ut å lage en tunnel som munner ut i et boligstrøk. Både pga støy- og forurensingsplager med dertil følgende helseplager, samt at et stort antall bolighus må rives.
- Sannheten er at med en kort tunnel vil Fåberg tettsted opphøre å eksistere slik vi kjenner det i dag. Det vil bli nærmest bli ei bakevje med et skjemmende og dominerende veganlegg i lia rett ovenfor tettstedet.
- Hvis det finnes et tettsted i Gudbrandsdalen der det bør bli tunnel så må det være forbi hele Fåberg tettsted her Gudbrandsdalen er på det trangeste!
- Jeg vil på det sterkeste henstille politikerne om å være framtidsrettet og tenke på lokalmiljøet vårt, og stemme for lang tunnel forbi Fåberg! La dere ikke skremme av Statens Vegvesens trusler om at det ikke blir noen ny veg dersom de ikke får det som de vil.
- Med en lang tunnel så åpner det for fortsatt utvikling at et godt og trygt bomiljø på Fåberg. Med en kort tunnel vil dette være ødelagt for alltid.

Med hilsen

Henning Sveum
Brunlaugbakken 3
2525 Fåberg

Til den det måtte angå

Fåberg 13 April 2018

Høringsuttalelse angående trase for ny E6 forbi Fåberg:

Fåberg er ett utrolig fint sted å bo og et godt sted å vokse opp, og vårt ønske er at det fortsatt vil være det også etter etablering av firefelts motorvei forbi bygda vår.
Diskusjonen har pågått en stund spesielt om det bør være lang eller kort tunell forbi Fåberg, og jeg støtter Fåberg Grendeutvalg, Brunlaug Vel og Lågen Bygdekvinnelag sin uttalelse og begrunnelse for lang tunell.
Vi på Fåberg er allerede utsatt for noe støy fordi vi har jernbanen som går rett gjennom tettstedet vårt og susen fra trafikken på E6 høres også. På Fåberg er dalen trang, og vi er vel de eneste i Lillehammer kommune som har både jernbane og E6 så tett på.
Det er mange argumenter for lang tunell;

- For det første viser forskning at det i forbindelse med tunnelåpninger foreligger en økt forekomst av helseskadelig svevestøv, noe som kan påvirke sårbare grupper i samfunnet som eldre, barn og syke spesielt hardt.
- Lyd forurensingen vil øke sammenlignet med i dag da ny E6 skal bygges for nettopp økt trafikk i fremtiden og den økte støyen dette medfører, noe som vil gjøre utemiljøet for oss som bor her på Fåberg dårligere.
- Det vil ved en kort tunell også måtte rives mange boliger langs traseen sammenlignet med hvis tunellutgangen er lenger nord. Dette er problematisk av flere grunner.
    - For det første vil det være til stor byrde for de som mister hjemmet sitt.
    - Videre er det i dag få områder igjen på Fåberg hvor det kan bygges nye boliger.
- Økt støy og ødelagt vegetasjon vil også redusere Fåberg sin attraktivitet som bosted og kan komme til å redusere tilflytningen, og da spesielt barnefamilier.
    - Dagens E6 ligger relativt skjermet i terrenget, mens en ny E6 skal legges i to høyder, noe som ikke bare tar opp mye areal, men også blir veldig synlig i landskapet.
- Statens veivesen skriver i notat 01.02.18 til Lillehammer kommune, at målsetting ved ny E6 er at den skal gå utenfor tettstedene langs traseen for å skape trivelige lokalsamfunn. Fåberg kan bevares som det ved lang tunell.

Jeg forventer at politikerne i Lillehammer kommune tar hensyn til oss som bor på Fåberg og vektlegger mulighet for fortsatt trivsel og gode boforhold her, og ikke bare tar økonomiske hensyn. Lang tunell må gjennomføres!

Med vennlig hilsen
Magne Furulund, Elvefaret 44, Fåberg

Fra: Rakel Irene Berg <rakel.irene.berg@gmail.com>
Sendt: 13. april 2018 08:13
Til: Lillehammer Kommune Postmottak
Kopi: tormod berg
Emne: Ja til lang tunnel

Vi ønsker å komme med innspill angående ny E6 forbi Fåberg.

Da vil vi henstille til våre politikere om å være framtidsrettet og se betydningen av Fåberg som et viktig lokalsamfunn med nær tilknytning til Hil,
Fakkelgården,Jørstadmoen, Nordre Ål og Lillehammer sentrum. Sykkel og gangveier er allerede på plass.

Dagens politikk med "raske og rimelige" løsninger for bygging av firefelts motorvei må ikke få ødelegge bokvaliteten på Fåberg og gjøre boligområdet til en "bakgård" der ingen ønsker å bo!

Vi ønsker LANG tunnel!

Vi håper at dere politikere tar deres ansvar og lytter til oss "Fåberginger"!!

Hilsen Rakel Berg

Fra: tore jacobsen [torejac@gmail.com]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:

Sendt: 13.04.2018 13:14:30
Emne: Nye E6
Vedlegg:

Dette gjelder ny E6 firefelts motorvei gjennom Fåberg.

Som beboere i Fåberg har vi med spenning fulgt med på prosessen rundt ny firefelts E6 forbi Lillehammer. Når vi nå leser at Statens Vegvesen anbefaler kort tunnel, som vil komme ut rett ovenfor Fårberg sentrum, ber vi kommunen instendig om å tenke seg fryktelig godt om.

Fårberg er ett tettsted med yrende liv. Faktisk trives folk så godt her at det nærmest ikke finnes boliger ute for salg på finn.no en gang. Dette fordi det ligger såpass sentralt til, men likevel ikke i bykjernen, som naturligvis gjør at Lillehammer kommune tilbyr folk som ikke ønsker å bo i sentrum et tilbud. Dette er et gode som kan forsvinne. Fåberg har tilrettelagt alt i umiddelbar nærhet. Og når Statens Vegvesen skriver at en overordnet målsetting for strekningen E6 Biri-Otta at E6 skal bli lagt utenom tettstedene for å skape triveligere lokalsamfunn, sier det seg selv; dette er det ingen fornuft i. Håper og tror politikerne sier nei til forslaget.

Når en ser på lokalmiljøet, vil en slik veg føre til mye støy. De som bor det vil trolig få relativt store verditap på bolig, noe kommunen også må ta innover seg etter nylig å ha økt boligskatten. Dette vil det bli en kamp om.

Støv, eksos, Co2, NoX vil med sikkerhet føre til betydelig dårligere luftkvalitet, da det beviselig fra andre tunnelåpninger viser store konsentrasjoner av svevestøv og eksospratikler som blir blåst ut over nærliggende områder. Når vi i dag vet at konsentrasjonen av svevestøv allerede er høy ved bankkrysset i sentrum, tør jeg ikke tenke på hva en firefelts med tunnelåpning rett over Fåberg vil føre til. På kort sikt vil trolig en slik tunnel spare inn litt penger i kassen, men i det store bildet, hvor også folkehelse, trivsel og utvikling av lokalsamfunn hører til, kan dette bli en svært dyr affære.

Dersom alternativet er ingen ny E6 forbi Fåberg er dette et langt bedre løsning enn det Statens Vegvesen nå går inn for. Politikerne i Lillehammer har et stort ansvar på sine skuldre nå, derfor må de også se på hva de som bor ved den mulig tunnelen mener. Det er vi som må leve med støy og støv. Ja, enkelte må til om med rive husene sine for galskapen.

Vi sier nei til kort tunnel og ødeleggelse av Fåberg.

Ja til lang tunnel.

Mvh

Tore Jacobsen og Siren Hjertenes

Brunlaugbakken 7, 2625 Fåberg

Fra: Harald [harsveum@bbnett.no]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:

Sendt: 14.04.2018 00:21:14
Emne: Høringsuttalelse i forbindelse med ny E 6 forbi Fåberg tettsted
Vedlegg:

Slik jeg har forstått det anbefaler Statens Vegvesen kort tunnel forbi Fåberg.En kort tunnel vil ikke gå forbi Fåberg den vil munne ut på Fåberg. Det høres meningsløst ut å lage en tunnel som munner ut i et boligstrøk.Både pga støy og forurensingsplager med dertil følgende helseplager,samt et stort antall bolighus må rives.Sannheten er at med en kort tunnel vil Fåberg opphøre å eksistere slik vi kjenner det i dag.Det vil bli nærmest ei bakevje med et skjemmende og dominerende veganlegg i lia rett ovenfor tettstedet. Hvis det finnes et tettsted i Gudbrandsdalen der det bør bli tunnel så må det være forbi hele Fåberg tettsted her dalen er på det trangeste! Jeg vil på det sterkeste henstille politikerne om å være fremtidsrettet og tenke på lokalmiljøet vårt,og stemme for lang tunell forbi Fåberg! La dere ikke skremme av Statens Vegvesens trusler om at det ikke blir noen ny veg dersom de ikke får det som de vil. Med lang tunnel så åpner det for fortsatt utvikling av et godt og trygt bomiljø på Fåberg.Med en kort tunnel vil dette være ødelagt for alltid.

Med hilsen

Harald Sveum

Smerudstuguvegen 36

2625 Fåberg

Fra: Ingerid Lyngnes Dahl [ingerid@lyngnes.no]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:

Sendt: 14.04.2018 00:11:37
Emne: Høringsuttalese vedr ny E6 trase
Vedlegg:

Til Lillehammer kommune!

I forbindelse med at kommunen har bedt om synspunkt på de planer som foreligger i forb med bygging av 4-felts veg mellom Vingrom og Ensby, så vil jeg gjerne gi følgende innspill:

Vegvesenet har gått inn for kort tunnell ved Fåberg. Dersom denne plan gjennomføres, vil det få store konsekvenser for Fåberg tettsted. Dette med tanke på både betydelig støyplage, luftforurensning og ikke minst at mange hjem må rives. Nærmiljø og sosial tilhørighet kan ikke måles i penger. Det vi vet, er at det tar lang tid å bygge opp gode og stabile nabolag. Om ikke lang tunnell prioriteres, vil nærmiljø med generasjoners varighet, ødelegges og få konsekvenser både for de som må flytte og de som blir igjen.
Kort tunnell vil også stenge for at området kan forbli et hyggelig tettsted og bygges ut til boligformål. Ut fra min mening så trengs Fåberg som lokalsamfunn og ekspansjonsområde pga både HINN, Fakkelgården, Jørstadmoen med økende antall arbeidsplasser.
I overordnede målsettinger for utbyggingen har en tatt til orde for at tettsteder skal skånes. Fåberg tettsted bør derfor skånes.
Ved Fåberg er Gudbrandsdalen på sitt smaleste, og om det bygges 4 felts veg her,så kan en se for seg ekstra kostnader med tanke på å bygge en ny bygdeveg. Dette er ikke tatt med i de planer jeg har sett foreløpig.

Ja til lang tunnell forbi Fåberg!

Hilsen

Ingerid Lyngnes Dahl

Fra: Jon Museth [jonmuseth@hotmail.com]
Til: Lillehammer Kommune Postmottak [/O=OFFSAM/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Lillehammer Kommune Postmottak1ff]
Kopi:

Sendt: 15.04.2018 20:07:56
Emne: Høringsuttalelse "Kommunedelplan for firefelts E6 mellom Vingrom og Ensby"
Vedlegg:

Til Lillehammer kommune

Vi viser til dokumentene som er offentliggjort i forbindelse med at k

Ny E6 gjennom Lillehammer berører både viktige naturverdier og bokvaliteten til folk som bor i området i all uoverskuelig framtid. Det bør derfor være en forutsetning at de mest framtidsrettede og miljøvennlige løsningene velges. Hvis det ikke finnes penger til å velge de beste løsningene for folk og miljø anbefaler vi at prosjektet utsettes eller skrinlegges.

Som beboere i Fåberg stiller vi oss svært undrende til de forelagte planene om kort tunnel gjennom Fåberg. Vi er tidligere blitt forelagt støymålinger som viser at områdene i de nordlige delene av Fåberg er mest utsatt. årsaken til dette er bl.a. at lyden av E6 slår tilbake fra åssiden på vestsiden av Lågen. Her er for øvrig Gudbrandsdalen på sitt trangeste. En ny E6 med kort tunnel gjennom Fåberg vil forringe bokvaliteten til innbyggerne i dette området.

Vi sier **NEI** til kort tunnel og rasering av Fåberg tettsted med firefelts motorvei, og vi håper Lillehammer kommune sier JA til å bevare bokvaliteten for innbyggerne på Fåberg.

Med hilsen

Nina Opstad og Jon Museth m/ fem høner, hund og to unger i ryggen.
Anders Bjørnsgårds veg 1,
2625 Fåberg

Sendt frå Outlook