

Saksframlegg

Saksb: Kasia Szary-Skadell

Arkiv: PLAN 2019p244 19/7824-23

Dato:
07.07.2020

Saken behandles slik:

UTVALG	MØTEDATO	UTVALGSSAKNR
Planutvalg	20.08.2020	UPS-/
Kommunestyret	27.08.2020	KS-/

BEHANDLING AV FORPROSJEKT FOR TILTAK PÅ AVLASTET VEG - E6 LILLEHAMMER / ØYRESVIKA - STORHOVE

Kommunedirektørens innstilling:

1. Forprosjektrapport for avlastet E6 ved Lillehammer (strekning Øyresvika – Storhove), datert 27.01.2020, addendum til forprosjektet, datert 12.06.2020, tematiske fagrapporter og Kommunedirektørens anbefalinger av tiltak legges til grunn for regulering.
2. Følgende tiltak skal reguleres:
 - a. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika - alternativ 1.2
 - b. Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes - alternativ 2.a.5 og 2.b.5
 - c. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru - alternativ 3.2
 - d. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen - alternativ 4a.1 og 4b.1
 - e. Miljøtiltak på Vingnes - alternativ 5a.2 og 5b.2
 - f. Gang- og sykkelveger fra Vingnes til Storhove – alternativ 6a.4(B) i kombinasjon med 6a.1, alternativ 6b.1, 6c.1, 6d.1, 6e.1 og 6f.2
 - g. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6 – alternativ 7.1
 - h. Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 - alternativ 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5
 - i. Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen
3. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 1-1.

Vedlegg:

1. Forprosjektrapport, datert 27.01.2020
2. Addendum til forprosjektrapport, datert 12.06.2020
3. Oppsummering av merknader, datert 14.05.2020
4. Dimensjoneringsnotat N-0, datert 23.1.2020
5. Notat N-02 Hydrologi og VA, datert 05.12.2019
6. Notat N-03 Forurenset grunn, datert 03.12.2019
7. Notat N-04 Geologi, datert 4.12.2019
8. Notat N-05 Anleggsgjennomføring, datert 4.12.2019
9. Notat N-06 Miljøtiltak, datert 19.12.2019
10. Notat N-07 støy, datert 05.12.2019
11. Notat N-08 Vurdering av bestemmelser i KDP angående støy, datert 25.11.2019
12. Notat N-09 tursti, datert 05.12.2019
13. Notat N-10 Trafikk, datert 17.01.2020
14. Notat N-11 Brukonstruksjoner, datert 21.11.2019
15. Rapport grovsiling, datert 23.01.2020

Sammendrag:

Saken gjelder sluttbehandling av forprosjektrapport knyttet til reguleringsplan for avlastet E6 på strekningen Øyresvika – Storhove. Forprosjektet er første fase i reguleringsplanarbeidet for avlastet E6 og gir viktige premisser for videre planarbeid. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby gir rammer for hvordan dagens E6 skal reguleres. Det er, gjennom bestemmelser og kart, fastlagt hvor det skal legges til rette for og gjennomføres avbøtende tiltak for tilpasning av dagens E6 til lokalveg. Rapporten konkretiserer de ulike tiltakene med vurdering av alternative forslag til løsning.

Forprosjektet med vedlegg var på høring i perioden 23. mars – 29.april 2020. Vedlagt følger et notat som oppsummerer merknadene. Det har kommet en rekke innspill, som har bidratt til ny kunnskap og opplysning i saken. På bakgrunn av det er det utredet følgende nye alternativer innenfor fire av tiltakene:

- Alternativ 2b.5. – Møteplass ved fjellskjæringen.
- Alternativ 3.3 – Støyskjerming av bebyggelsen: Støyberegning med fartsgrense 80 km/t.
- Alternativ 5a.2 – Miljøtiltak: Kollektivløsning og hastighetsreducerende tiltak Vingnes.
- Alternativ 6a.4 - Sykkelveiløsning fra Vingnesbrua til Mesnaelva.

I tillegg er det utarbeidet noe tilleggsinformasjon under høringsperioden for følgende tema:

- Kryssombygging Strandtorget med tanke på flomfare.
- Trafikantnytte
- Reisetid Øyresvika – Lillehammer sentrum

Kommunedirektøren anbefaler på bakgrunn av forprosjektet at følgende tiltak reguleres:

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika
 - *3 m tursti (alternativ 1.2)*

2. Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes
 - *Delstrekning fra Øyresvika til fjellskjæringen ved Vingnes – toveis Vingromsvegen med møteplasser og fortau (alternativ 2a.5)*
 - *Delstrekning forbi fjellskjæringen - møteplass ved fjellskjæringen (alternativ 2b.5)*

Kommunedirektøren tar forbehold om endringer seinere i prosessen, dersom utforming av hovedkrysset på ny E6 i Øyresvika gir nye forutsetninger.

3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru
 - *Øyresvika/Riselandet - støyskjerming mot eksisterende bebyggelse og ved uteoppholdsareal og fartsgrense 70 km/t*
 - *Vingnes - støyskjerming mot eksisterende bebyggelse og ved uteoppholdsareal og fartsgrense 60 km/t*

4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen
 - *Vingnesvika – kort skjerm ved Vingnesvika (alternativ 4a.1) og fartsgrense 60 km/t*
 - *Mosodden – støyskjerm med 1,5 m høyde sør for tunnelen, støyskjerm med 1 m høyde nord for tunnelen og fartsgrense 70 km/t*

5. Miljøtiltak på Vingnes
 - *Miljøtiltak med kollektivløsning og hastighetsregulerende tiltak (alternativ 5a.2)*
 - *Kobling mellom avlastet E6 og lokalveg med tre-armet rundkjøring med avkjøring mot Vingnesgata (alternativ 5b.2)*

6. Gang- og sykkelveger fra Vingnes til Storhove
 - *Sykkelvegløsning fra Vingnesbrua til Mesnaelva (alternativ 6a.4(B) i kombinasjon med 6a.1)*
 - *Påhengt gang- og sykkelveg Lillehammer bru (alternativ 6b.1)*
 - *Delstrekning Strandtorget – Mosoddentunnelen – gang- og sykkelveg indre trasé (alternativ 6c.1)*
 - *Delstrekning Mosoddveien – Sandheimsbakken – gang- og sykkelveg (alternativ 6d.1)*
 - *Delstrekning langs Sandheimsbakken – fortau (alternativ 6e.1)*
 - *Delstrekning Sandheimsbakken – Storhove – gang- og sykkelveg indre trasé langs Hovejordet (alternativ 6f.2)*

7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6

- *Rundkjøring plassert over dagens veglinje (alternativ 7.1)*
8. Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6
- Skisserte forbedringer i utredete kryssinger reguleres:
- *Udergang under E6 ved Mesnaelva (alternativ 8.1)*
 - *Søndre overgang over Miljølokk ved Mosodden (alternativ 8.2)*
 - *Nordre overgang over miljølokk ved Mosodden (alternativ 8.3)*
 - *Udergang/vegkulvert ved Sannom Korgveien (alternativ 8.4)*
 - *Udergang/gangkulvert ved Byggmax/Hovemoegen 33 (alternativ 8.5)*
9. Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen

Endelig løsning avventes seinere prosess, da utforming av hovedkryss på ny E6 på Storhove vil påvirke hele transportsystemet i området.

Bakgrunn:

Planarbeidet omfatter tiltak på eksisterende E6 forbi Lillehammer på strekningen Øyresvika - Storhove, som skal gjennomføres i tilknytning til utbyggingen av ny E6. For denne strekningen er det kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP E6) og bestemmelser knyttet til denne som gjelder. I bestemmelser og plankart er det definert en rekke tiltak som skal gjennomføres på og ved avlastet E6. Forprosjektet konkretiserer og detaljerer alternativer og innhold i tiltakene og er brukt som grunnlag for anbefaling av hvilke tiltak som skal detaljreguleres.

Fakta:

Formål:

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere tiltak på avlastet veg E6 på strekningen Øyresvika – Storhove i tråd med Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, vedtatt 21.06.18.

Planprosess:

Oppstartsmøte ble avholdt 06.05.19. Det ble utarbeidet felles planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og reguleringsplan for avlastet E6 Øyresvika - Storhove, for å se helheten langs strekningen Gjøvik grense – Storhove. Det ble meldt oppstart av planarbeidet samtidig som planprogrammet ble sendt på høring, med frist for uttalelse 05.09.19. Det kom inn totalt 117 merknader. Størsteparten av merknadene gikk på forhold som skal innarbeides i selve reguleringsplanen. Planprogrammet ble fastsatt i kommunestyret 28.11.19.

Som grunnlag for reguleringsplan utarbeides en forprosjektrapport. Denne gis en særskilt behandling med høring og vedtak for å sikre åpenhet, forutsigbarhet og god medvirkning for alle berørte parter og myndigheter før premissene for videre planlegging blir fastsatt. Det ble opprettet en regional referansegruppe bestående av representanter fra Lillehammer kommune, Nye Veier og regionale- og statlige myndigheter. Forprosjektet har vært diskutert i gruppa flere ganger. I tillegg orienterte Nye Veier om forprosjektet i Planutvalget 06.02.2020. Forprosjektet med vedlegg var på høring i perioden 23. mars – 29.april 2020. I løpet av høringsperioden ble det også arrangert digitalt medvirkningsopplegg for å involvere

ungdommer. Under høringen har det kommet 8 merknader fra offentlige, 13 merknader fra næringsliv, lag og foreninger, samt 11 private innspill. I tillegg har det kommet 40 innspill gjennom ungdommens medvirkningsportal. Disse er omtalt i vedlegg 3.

Om forprosjektrapporten

Forprosjektet er omfattende, og omhandler beskrivelse av flere ulike alternativer innenfor hvert enkelt tiltak. Rapporten omfatter også drøfting av avbøtende tiltak på avlastet E6 med Nye Veiers anbefaling til videre reguleringsplanarbeid. I tillegg til hovedrapporten er det utarbeidet flere temarapporter. Det vises i hovedsak til forprosjektrapporten og addendum til forprosjektet for å få en oversikt over saken. Temarapportene (vedlegg 4-15) gir kort og utdypende informasjon om enkelttema.

Tiltakene på dagens E6 skal bidra til at: trafiksikkerheten bedres, miljølempene blir mindre, bydelene langs strekningen blir bedre knyttet sammen, og at E6 fremstår som en mindre barriere. Disse står i direkte sammenheng med utbygging av ny firefelts E6 gjennom Lillehammer, og var en forutsetning for vedtak av kommunedelplanen.

Følgende tiltak er utredet med flere alternativer:

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika
2. Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes
3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru
4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen
5. Miljøtiltak på Vingnes
6. G/s-vei fra Vingnes til Storhove, herunder gang- og sykkelvei på Lillehammer bru og forbedring av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden
7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6
8. Utrede forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6
9. Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen

Det er vurdert ca. 60 ulike alternativer innenfor de 9 tiltakene. I tillegg er muligheten for å endre veibredde og hastighet på avlastet veg analysert. Følgende kriterier ble lagt til grunn for en grovsiling for å avklare alternativer som ikke skulle utredes nærmere:

- ikke er mulig å få til en trafiksikker løsning.
- stort arealbeslag, f.eks. stort behov for erverv av privat eiendom eller konflikt med vernede eller veldig verdifulle områder.
- klart dårligere enn andre alternativer med tanke på målsetting til tiltakene.
- klart større kostnad enn andre tilsvarende alternativer.

Siling av alternativer foregikk i to steg. Det første, grovsilingen (vedlegg 13), var en innledende vurdering i forhold til overordnede kriterier. I neste steg (forprosjektrapporten) er det utført en nærmere analyse av tiltaksvariantene ut fra et utvidet kriteriesett - tekniske, økonomiske og planjuridiske forhold, samt en vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, og andre relevante temaer. Detaljert beskrivelse av vurderingskriterier finnes i kapittel 6 i forprosjektet.

Alternativet hvor det ikke gjennomføres noen tiltak på avlastet E6, er definert som null-alternativet. Dette såkalte null-alternativet er iht. bestemmelser fra kommunedelplanen for Vingrom-Ensby, ikke et reelt alternativ, men et referansegrunnlag for de andre alternativene.

På bakgrunn av utsiling i to steg, er det i forprosjektrapporten gitt en anbefaling fra Nye veier for hvilke tiltak de mener bør tas med videre til regulering. Gjennom høringen av forprosjektet kom det frem elementer som ga behov for å utrede enkelte tilleggsalternativer for noen tiltak. På bakgrunn av dette har Nye Veier endret sin anbefaling på to av tiltakene. Dette fremkommer av addendumet.

Vurdering

Forprosjektet, addendum til forprosjektet samt høringsinnspill gir hovedsakelig grunnlag for tilstrekkelige og utfyllende vurderinger av de ulike avbøtende tiltak med alternativer.

I forprosjektrapporten er det tydeliggjort at selv om det bygges ny firefelts veg, vil det bli vanskelig å definere avlastet E6 som lokalveg. Dette først og fremst på grunn av de store trafikkmengdene som fortsatt vil prege dagens vegnett. Trafikkbelastningen på dagens E6 er anslått til å bli høyere enn på ny E6 på strekningen forbi Lillehammer.

Avlastet E6 skal ikke være en gjennomfartsåre, men en veg som betjener lokaltrafikk, hvor trafikantene kjører av og på i de ulike avkjøringene. Hastighet vil ha mindre betydning når vegen skal betjene regional- og lokaltrafikk på korte strekninger. Målet er at gjennomgangstrafikk benytter seg av ny E6.

Kommunedirektøren mener at tiltak på avlastet veg må ses i et byutviklingsperspektiv. Det er flere tiltak som kan bidra til å tilpasse avlastet E6 ny funksjon. Dette handler blant annet om å gi vegen et mer bymessig uttrykk og utforming, legge til rette for bedre trafikksikkerhet og redusere støy. Det er særlig trafikksikkerhet som bør være i fokus, siden det fortsatt skjer ulykker med drepte og hardt skadde på strekningen.

Nye Veier sitt mandat og oppdrag er «mer vei for pengene og størst mulig nytte for samfunnet». De påpeker at midler spart i et prosjekt, vil brukes et annet sted. Det bemerkes at kostnad i stor grad er utslagsgivende for Nye Veiers anbefaling av tiltak, også når tiltaket vurderes som positivt ut ifra andre vurderingskriterier.

Kommunedirektøren har forståelse for NVs samfunnsoppdrag og det er viktig å bygge nye veger på en kostnadseffektiv og kvalitativt god måte. Lillehammer kommune som planmyndighet har også et bredere samfunnsansvar. Det handler om å finne gode, helhetlig og langsiktige løsninger for Lillehammersamfunnet.

Kommunedirektøren er opptatt av å vurdere alternativene i et bredt samfunnsperspektiv, slik at vi får de beste løsningene basert på måloppnåelse, prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Samtidig må valgte tiltak følge opp bestemmelser fra kommunedelplanen.

I forprosjektet har Nye Veier vurdert netto nytte av tiltakene. Trafikkmengder og reisetid gir stort utslag i resultatet, men denne vurderingen legger i liten grad vekt på det nye trafikkmønstre for avlastet veg. Dette vil bli en veg uten gjennomgangstrafikk, men med mange av- og påkjøringer. For denne type trafikk har hastighet mindre betydning. Tiltakene skal bli vurdert ut ifra hensyn til samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men også andre hensyn

som samfunnsøkonomisk analyse ikke fanger opp. Slik analyse tar i liten grad hensyn til en målsetting om å endre transporten i en mer bærekraftig retning hvor kollektiv, gange og sykkel i større grad skal ta en del av transportarbeidet. Kommunedirektøren vurderer gevinstene ved redusert støy, økt trafikksikkerhet og bedre tilknytning til bydelene som viktige på denne strekningen. Kommunedirektøren er opptatt av at tiltak som skal gjennomføres gir fremtidsrettede løsninger som tjener Lillehammer-samfunnet og hensyntar vegens nye funksjon.

Det er positivt at Nye Veier i forprosjektet har utredet flere alternativer som kan gi bedre løsninger. I denne prosessen skulle null-alternativet være et sammenligningsgrunnlag, ikke et reelt alternativ. Nye Veier har likevel anbefalt null-alternativet som løsning for noen tiltak. Kommunedirektøren presiserer at tiltak langs avlastet veg er avbøtende, og står i direkte sammenheng med løsninger som er valgt på ny trasé for firefelts E6 i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. De avbøtende tiltakene skal gjennomføres som en del av E6-prosjektet.

Innspill gitt i høringsperioden er hensyntatt i Kommunedirektørens anbefaling. I tillegg til innspill fra regionale myndigheter, organisasjoner og private personer, har Fylkesmannen varslet innsigelse dersom sykkelveg på Lillehammer bru og kryssombygging på Strandtorget ikke reguleres.

Forprosjektet omhandler også juridiske vurderinger knyttet til bl.a. rekkefølgekrav. Dette er Nye Veiers vurderinger som Kommunedirektøren vil ta stilling til i neste fase, reguleringsplanen.

Under følger en kort beskrivelse av Nye veiers anbefalinger, Kommunedirektørens vurderinger og anbefalinger.

Veibredder og hastighet

Hva sier KDP

Bestemmelse 1.3.5 fra kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at i reguleringsplanfasen skal det detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. I tillegg forutsettes det i bestemmelse 1.6.4 at miljøtiltak som bl.a. utforming og hastighetsregulerende tiltak på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes etableres.

Hva er utredet

Bakgrunnen for behovet av hastighetsregulerende tiltak er å tilpasse dagens E6 til ny funksjon som lokal veg og for å bedre trafikksikkerhetssituasjonen. Som Nye Veier påpeker, vil veien fortsatt ha betydelige trafikkmengder og dagens situasjon er at det foregår ulykker med personskader på strekningen. Redusert vegbredde er et hastighetsreduserende tiltak.

Følgende scenarier med forslag er analysert:

	Riselandet	Vingnes	Strandtorget	Mosodden – Hovemoen
Redusert hastighet	70	70	70	70

Redusert hastighet	70	60	60	70
Redusert bredde	Fra 10 m til 8,5 m			
Redusert hastighet og støytiltak	70	70	70	70
Redusert hastighet og støytiltak	70	60	60	70

For å vurdere effekten av redusert hastighet har det vært gjennomført en forenklet nytte-/kostnadsanalyse. Her er det vurdert endringer i trafikksikkerhet, vedlikehold og klimagassutslipp i tillegg til endret reisekostnader og reisetid.

Nye Veier anbefaler

I utgangspunktet anbefalte Nye Veier ikke å redusere fartsgrenser, utenom 60 sone ved nytt t-kryss i Øyresvika og 60 sone ved nytt kryss i Hovemoen. Dette hovedsakelig på grunn av negativ trafikantnytte beregnet ut fra prissatte konsekvenser. Fartsreduksjon ellers på strekningen vil gi positiv effekt for støybelastning og trafikksikkerhet, men det veier ikke opp for negativ trafikantnytte. Den negative trafikantnytten får store utslag når store trafikkmengder får hastighetsreduksjon.

Som følge av høringsinnspill endrer Nye Veier sin anbefaling og foreslår tiltak som vil redusere hastigheten på Vingnes til 60 km/t.

Nye Veier vurderer at reduksjon av vegbredde ikke vil gi nevneverdige negative konsekvenser når det gjelder trafikksikkerhet, så lenge dobbel midtmarkering opprettholdes (inntil 8,5 m). Tiltaket er likevel ikke anbefalt, utenom Vingnes.

Kommunedirektørens kommentar

Trafikkantnyttene er beregnet for all trafikk og for reisetid på hele strekningen fra Øyresvika til Storhove. Dersom hastigheten reduseres i tråd med intensjonene i kommunedelplanen (70 km/t Øyresvika-Vingnesvika og 60 km/t Vingnesvika-Strandtorget), vil reisetiden ifølge addendumet øke med eksempelvis 17 sekunder fra Øyresvika til Bankenkrysset.

Kommunedirektøren legger til grunn at samfunnsøkonomisk lønnsomhet fortsatt skal være en del av grunnlaget for vurdering, men ikke det eneste. Trafikkantnytte er en viktigere indikator i vurderingen av hovedveger enn lokalveger, hvor de ikke-prissatte konsekvensene er minst like viktige. Lavere fartsgrenser gir positivt utslag på støysituasjon, både eksisterende bebyggelse og friluftsområder, og ulykkesrisiko. De vil også bidra til at dagens E6 tilpasses sin nye funksjon som nettopp lokalveg. I tillegg vil lavere fart og eventuelt noe dårligere fremkommelighet bidra til å hindre trafikklekkasje fra hovedvegen. Det er i alles interesser at dagens E6 ikke skal ha gjennomkjøringstrafikk, men trafikk som har Lillehammer som start- eller målpunkt.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren mener at det skal reguleres hastighetsregulerende tiltak som vil sikre at følgende hastigheter overholdes:

- 70 km/t Øyresvika-Vingnesvika
- 60 km/t Vingnesvika-Strandtorget
- 70 km/t Strandtorget-Storhove (utenom nytt kryss på Hovemoen)

Tiltak 1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelsen 1.3.1 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby sier at det skal opparbeides tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika og at tiltaket ikke skal berøre naturreservatet.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- Tursti langs Mjøsa - 3 m bredde på hele strekningen
- Tursti langs Mjøsa, 2 m bredde

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler å etablere en 2 meter bred tursti, hvor det på flere strekninger legges opp til en bryggeløsning.

Kommunedirektørens kommentar

Kommunedirektøren mener at 3 meters tursti er nødvendig for å sikre drift og vedlikehold både sommer og vinter. Allmenhetens tilgang til friluftsområdet året rundt vil være et positivt folkehelseiltak. Utformingsprinsippet bør være å trekke turstien bort fra strandsona og tilpasse terrenget på en bedre måte enn det som foreslås i rapporten. Hovedgrunnen er at man må ta vare på naturkvalitetene og rekreasjonsverdier som finnes her, og ikke forhindre bruk av eksisterende badeplasser. Turstien må plasseres og utformes slik at den tåler lokale hydrologiske forhold, som vannstansvariasjoner i Mjøsa. Bruk av materialer vil også påvirke muligheter for å drifte og vedlikeholde turstien.

I Vingnesvika er det viktig at turvegen får god kobling til badeplassen, som en naturlig forlengelse.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at tursti/turveg etableres med 3 meters bredde. Konkrete løsninger for dette må vurderes i videre reguleringsarbeid.

Tiltak 2. Fortau langs Vingromsvegen

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelsen 1.3.1 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at det skal opparbeides fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika.

Hva er utredet

Strekningen er delt i to parseller – Øyresvika til fjellskjæringen (2a) og forbi fjellskjæringen ved Vingnesvika (2b). Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 2a.1 Vingromsvegen uten fortau, men med begrenset trafikk. Alternativet må kombineres med fartsreducerende tiltak og nye koblinger mellom Vingromsvegen og avlastet E6.
- 2a.2 Enveiskjøring på Vingromsvegen m/fortau. Enveiskjørt busstilbud.
- 2a.3 Fortau langs vestsiden av Vingromsvegen.
- 2a.4 Fortau langs østsiden av Vingromsvegen.
- 2a.5 Toveiskjøring på Vingromsvegen m/ møteplasser og fortau.

- 2b.1 Delstrekning ved fjellskjæring, fortau på vest- eller østsiden, justert bredde på Vingromsvegen
- 2b.2 Delstrekning ved fjellskjæring - Gangbru over E6 ved Vingnesvika.
- 2b.3 Koble Vingromsvegen med avlastet E6 med nytt kryss sør for fjellskjæringen. Stenge veien ved fjellskjæringen for biltrafikk (kun for gående og syklende)
- 2b.4 Ett-felts kjøreveg på Vingromsvegen med fortau og lysregulering for trafikk ved fjellskjæringen.
- 2b.5 Møteplass ved fjellskjæringen (utredet i etterkant av høringen).

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler løsning med ett gjennomgående kjørefelt med langsgående fortau på vestsiden langs hele Vingromsvegen, møteplasser sør for fjellskjæringen og med lysregulering forbi fjellskjæringen (2a.5 og 2b.4). Alternativer bør kombindes med ny kryssløsning i Øyresvika for å stenge for gjennomkjøring. Tiltaket vil også medføre at eksisterende skoleskysstordning kan utgå.

På bakgrunn av merknadene i høringsrunden vedrørende anbefalt løsning med lysregulering forbi fjellskjæringen er det utarbeidet og utredet et nytt alternativ med ett felts kjøreveg med fortau og møteplass for biltrafikk. Nye Veier anbefaler ikke å gå videre med løsningen pga. høye kostnader.

Nye Veier mener også at det alternativt kan velges en løsning med nytt kryss i Øyresvika, Vingromsvegen stengt for gjennomkjøring med unntak av buss, fartsdempende tiltak samt redusert fartsgrense til 30 km/t. Fortau inngår ikke. I denne løsningen kan det vurderes å opprettholde skoleskysstordningen.

I de anbefalte løsningene kan kollektivrutene gå som i dag, men fremkommelighet for buss vil reduseres.

Kommunedirektørens kommentar

Kommunedirektøren stiller seg positivt til at fortauet legges på samme side som bebyggelsen. Det er også positivt at man ønsker å minimere, eller fjerne gjennomgangstrafikken fra Vingromsvegen.

I høringsrunden kom det fram at signalregulering er en dårlig løsning. Slikt anlegg brukes ved midlertidige anlegg eller for eksempel ved smale bruer. Det er ikke vanlig å sette opp som et permanent tiltak langs veg, og det kan også bli problematisk å få godkjent et slikt anlegg som en permanent løsning. Kommunedirektøren kan ikke anbefale å regulere en løsning som muligens ikke lar seg gjennomføre. Det er viktig å etablere trygg forbindelse for gående og syklende fra et forholdsvis stort boligområde til bydelssenteret og langs skoleveg. Det er derfor ønskelig å regulere løsning tilsvarende den som er anbefalt på strekningen fra Øyresvika til fjellskjæringen.

Kommunedirektøren savner vurdering av konsekvensene ved å etablere T-kryss med avlastet E6 på denne parsellen. T-kryss løsning er vurdert som alternativ på Hovemoen, men ikke anbefalt på grunn av trafikksikkerhet. Det er kjent at T-kryss løsning kan gi ulykker med alvorlige konsekvenser, avhengig av hastighet. Det forutsettes at fartsgrensa på avlastet E6 ved dette krysset i Øyresvika blir 60 km/t, mens andre deler av strekningen forbi Øyresvika/Riselandet skal ha 80 km/t. Fartsreducerende tiltak er ikke anbefalt, og det er

derfor stor usikkerhet knyttet til hvordan man oppnår trafikk sikker kryssløsning og en slik fartsreduksjon i en 80-sone. Trafikkmengder for avlastet E6, på denne strekningen, er beregnet til nesten 10.000 kjøretøy daglig, noe som vil kunne medføre stor fare for ulykker. Kommunedirektøren mener at man bør unngå å etablere løsninger som er ulykkesutsatt og savner vurdering av dette.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektør anbefaler at det reguleres ett gjennomgående kjørefelt med langsgående fortau på vestsiden langs hele Vingromsvegen, også forbi fjellskjæringen, alternativ 2.a.5 og 2.b.5.

Kommunedirektøren påpeker at anbefalingen kan endre seg senere i prosessen dersom utforming av hovedkrysset på ny E6 i Øyresvika gir nye forutsetninger for vurderingen. En slik forutsetning kan være at lokalvegen fra Vingrom ledes inn på dagens E6 i området ved Øyresvika slik at den ikke er koblet til Vingromsvegen helt fram til Vingnes. Dette vil redusere trafikken langs Vingromsvegen på Riselandet og Vingnes vesentlig.

Tiltak 3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelse 1.6.1 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at kompensere støyrøduerende tiltak langs eksisterende E6 skal være ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk. Det forutsettes støyskjerming mot eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru med verdier tilsvarende tabell 3 i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016, eller til enhver tid gjeldende retningslinjer.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- Støyskjerming for bebyggelsen og fartsgrense 70 km/t
- Støyskjerming og fartsgrense 60 km/t

Nye Veier anbefaler

Nye Veier vurderer at støygrensene gjelder på uteoppholdsareal og utenfor vindu i rom til støyfølsom bruk. Der hvor beregningene viser overskridelse av aktuell grenseverdi er det skissert skjermingstiltak, eller avbøtende tiltak. Anbefalingen er at støyskjermene for bebyggelsen er plassert på ulike høyder som er tilpasset terrenget, og hvor topp skjerm ligger 5,0 m over avlastet E6. Gjennomsnittlig høyde på skjerm vil være ca. 3 m på Riselandet. På Vingnes vil skjermens høyde variere med plassering.

Beregninger og det anbefalte alternativet for støyskjerming tar utgangspunkt i fartsgrense på 70 km/t på hele strekningen fra Øyresvika til Lillehammer bru. Nye Veier anbefaler at fartsgrense forbi Riselandet skal være 80 km/t, med 60 km/t forbi et nytt t-kryss. Som påpekt i rapporten påvirker oppbremsing og akselerasjon støybildet, i tillegg til hastighetsnivå.

Kommunedirektørens kommentar og anbefaling

Kommunedirektøren forutsetter at støyreducerende tiltak mot eksisterende bebyggelse og ved uteoppholdsareal etableres slik at de tilfredsstillende grenseverdier gitt i tabell 3 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2016, eller til enhver tid gjeldende retningslinjer. Det presiseres at intensjonen bak T-1442/2016 er at boliger skal ha tilfredsstillende grenseverdier for innendørs støynivå, samt en definert uteplass. Det er viktig å ivareta de estetiske og funksjonelle hensyn til stedets karakter ved utforming av skjermene.

Tiltak 4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelser 1.3.4 og 1.6.2 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgveien, innenfor gul sone, med verdier tilsvarende tabell 2 for friområder i tettbebygd strøk i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealbehandling T-1442/2016, eller enhver tid gjeldende retningslinjer etableres. Dersom dette kravet medfører negative konsekvenser med inngrep i friluftsområdet skal dette avklares med Lillehammer kommune.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 4a.1 – kort skjerm ved Vingnesvika
- 4a.2 – Lang støyskjerm ved Vingnesvika, 1,1 m over veibane
- 4b.1 – Støyskjerm Mosodden sør
- 4b.2 – Støyskjerm Mosodden nord

Nye Veier anbefaler

For Vingnesvika er det utarbeidet to skjermingsalternativer, et med kort støyskjerm og et med lang støyskjerm. Den lange skjermen vil støyskjerm større områder av Mjøsa og skøytebanen. Beregninger viser at kort støyskjerm med høyde 1,2 m også vil ha god virkning for friluftsområdet. Denne har en langt lavere kostnad enn en lang støyskjerm. I Vingnesvika er det anbefalt kort skjerm.

For Mosodden, sør for tunnelen er det anbefalt støyskjerm med 1,5 m høyde, og nord for tunnelen med en skjermingshøyde på 1,0 m. Høyre støyskjerm nord for tunnelen vil gi refleksjon og slå tilbake på boligområdene på østsiden av dagens E6.

Kommunedirektørens kommentar og anbefaling

Kommunedirektøren vurderer den anbefalte løsningen som tilfredsstillende, men forutsetter at fartsgrense forbi Vingnesvika vil bli redusert til 60 km/t, som vil påvirke støysituasjonen i positiv retning.

I videre detaljplanlegging er det viktig å ivareta de estetiske og funksjonelle hensyn til stedets karakter ved utforming av skjermene.

Tiltak 5. Miljøtiltak Vingnes

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelsene 1.6.4 og 1.7.18 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby forutsetter at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.

Detaljer skal avklares i reguleringsplanen. Reguleringsplan skal også vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 5a.1 Oppstramming av kryss, forbedring av overganger og gangbaner.
- 5a.2 Kollektivløsning og hastighetsregulerende tiltak (utredet i etterkant av høringen).
- 5b.1 Kobling mellom avlastet E6 og lokalveg med tre-armet rundkjøring med avkjøring mot Jørstadmoeveien.
- 5b.2 - Kobling mellom avlastet E6 og lokalveg med tre-armet rundkjøring med avkjøring mot Vingnesgata.

Nye Veier anbefaler

I forprosjektet er det vurdert to varianter av rundkjøring, som vil kunne erstatte dagens planskilte kryss. Begge alternativene bidrar til at avlastet E6 fremstår som en lokalveg og på den måten bidra til å utvikle bydelssenteret Vingnes, men en rundkjøringsløsning med arm mot Vingnesgata vurderes som det beste alternativet. Tiltaket vil være positivt for nærmiljø, kollektiv og arealbruk. Dette alternativet åpner muligheten for etablering av bussholdeplasser for regionbussene. I tillegg er det vurdert et enklere alternativ med tiltak på sidevegnettet for bedret trafikksikkerhet og støysituasjon.

I etterkant av høringen har Nye Veier utarbeidet en ny løsning på Vingnes (alternativet 5a.2), som er nå det anbefalte alternativet. Miljøtiltakene innebærer etablering av nye bussholdeplasser langs avlastet E6, en i hver kjøreretning, med nye gangforbindelser fra henholdsvis Jørstadmoeveien i sørvest og Stavnesvegen i nordøst, samt midtrabatt med busker. I tillegg foreslås det beplantning mot bydelssentre, fortausløsning og sykkelparkering.

Nye Veier mener kryssombygging ikke er en del av de fremforhandlende tiltakene i kommunedelplanen. Tiltaket kan videreføres dersom fordelene er vurdert å være større enn ulempene og det sikres finansiering.

Kommunedirektørens kommentar

Intensjonen i planbestemmelsene fra kommunedelplanen er å gjennomføre tiltak på dagens E6 som begrenser miljøulempene ved å ha en trafikkert veg gjennom Vingnes. Det er ikke presisert i bestemmelser hvor omfattende tiltak som kreves for å bedre kollektivtilgjengelighet og utforme dagens veg slik at den bidrar til utvikling av bydelssenteret på en positiv måte. I forslag til ny byplan legges det til rette for utvikling av bydelssenteret blant annet med flere boliger (bl.a. Lillehammer Brygge). Tiltakene som er

forankret i kommunedelplanens bestemmelser er premissgivende for et attraktivt og levende bydelssenter med gode løsninger for sykkel, gange og bruk av kollektiv.

Kommunedirektøren mener de anbefalte miljøtiltakene (5a.2) vil heve kvaliteter på Vingnes, gi bedre kollektivtilgjengelighet og vil trolig bidra til å redusere fart på dagens E6. Det er positivt at vegen og holdeplasser er koblet på gangveger både sørover og nordover ved kulvert, men de bør også kobles med direkte gangforbindelse til parkeringsplassen til dagligvare og apotek, da det i dag er en høy voll mellom denne og Stavnesvegen.

Fylkeskommunen, som mulig fremtidig vegeier, har gitt administrativ tilbakemelding på det nye alternativet i etterkant av høringen. De ser positive virkninger av tiltakene, men mener at det mest effektive fartsdempende tiltaket vil være å etablere en rundkjøring som kryssløsning. Dette vil tvinge bilistene til å redusere farten betydelig inn mot rundkjøringen. I tillegg til å redusere bilenes hastighet har rundkjøring en rekke andre fordeler på Vingnes:

- På- og avkjøringsfelt kan fjernes slik at holdeplassene kan lokaliseres mer sentralt
- Drift og vedlikehold vil være enklere
- Bedre arealutnyttelse i bydelssenteret og på vestsiden av dagens E6.

Arealene som frigjøres på vestsiden av dagens E6 i alternativet med rundkjøring vil kunne brukes til andre formål, f.eks. næring.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at det reguleres to fullverdige alternativer på Vingnes – miljøtiltak anbefalt av Nye Veier og en tre-armet rundkjøring med avkjøring mot Vingnesgata anbefalt av Fylkeskommunen.

Tiltak 6 Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove

Hva sier KDP

Bestemmelsene 1.3.2 og 1.3.5 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby og plankart sier at det skal etableres en trafikk sikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove og at alle gang- og sykkelveger skal være ferdigstilt innen to år etter at ny E6 er tatt i bruk.

Hva er utredet

Tiltaket er delt i ulike analyseområder og utredet med følgende alternativer:

- 6a: Gang- og sykkelvei Vingnesbrua – Strandpromenaden. Trafikk sikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbrua sin østside og Strandpromenaden.
 - 6a.1 Benytte dagens veger. Trapp i terrenget tilknyttet Vingnesbrua/Voldsløkka, samt innarbeide bedre krysningspunkt.
 - 6a.2 - Benytte dagens veger, kombinert med trapp og heis tilknyttet Vingnesbrua
 - 6a.3 - Kombinasjon av separert gang- og sykkelbru langs nordsiden av Vingnesbrua, samt ombygging av Voldsløkka.
 - 6a.4 – Sykkelvegløsning fra Vingnesbrua til Mesnaelva (utredet i etterkant av høringen).

- 6b: Gang- og sykkelvei Vingnes - Lillehammer bru
 - Alt 0 (dersom tiltak på Vingnesbrua gjennomføres)
 - 6b.1 - Lillehammer bru. Påhengt gang- og sykkelvei. Vegbredde 8,5 m, Bredde på g/s-vei er 3,0 m
 - 6b.2 - Lillehammer bru. Påhengt gang- og sykkelvei. Redusert vegbredde til 7,50 m på veien. Bredde gang- og sykkelvei er 3 m.
- 6c: Gang- og sykkelvei Strandtorget – Mosoddentunnelen
 - 6c.1 - Gang- og sykkelvei over friluftsområde på innsiden av eksisterende E6 og frem til Mosoddentunnelen.
 - 6c.2 - Gang- og sykkelvei langs avlastet E6 på innsiden/østsiden frem til Mosoddentunnelen.
- 6d: Gang- og sykkelvei Mosoddvegen – Sandheimsbakken
 - 6d.1 Gang- og sykkelvei 3 m bredde
- 6e: Gang- og sykkelvei langs Sandheimsbakken, mot Sannom
 - 6e.1 – fortau
 - 6f: Gang- og sykkelvei langs Hovemoen - Storhove
 - 6f.1 og 6f.2 - gang- og sykkelvei mellom fundamenter under vei- og jernbanebru, bredde 3 m

Nye Veier anbefaler

Ved Vingnesbruas østside har Nye Veier utarbeidet en ny løsning i etterkant av høringen, hvor man hovedsakelig benytter seg av eksisterende gater, med en helhetlig forbindelse for syklister videre mot Strandtorget og Mesnaelva. Sykkelvegen vil bli etablert langs bilvegen (Strandpromenaden) med en bredde på 3m helt til bensinstasjon på Strandtorget. Forbi Strandtorget foreligger det to forslag til løsning – en som kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveg som går under Mesnadalssvegen og over Mesnaelva og andre som vil danne en helhetlig løsning med ny rundkjøring på dagens E6. Dagens Strandpromenade langs Mjøskanten (turveg) vil fortsatt være tilbud for gående. Nye Veier anser at denne løsningen tilfredsstiller kommunedelplanen.

Nye Veier mener at gang- og sykkelveg på Lillehammer bru har svært lav trafikanntytte, og forslår at tiltaket utgår. Tiltak på Lillehammer bru og Vingnes bru vil mest sannsynlig konkurrere om de samme brukere. Det trekkes også i negativ retning at sykkelbanen er svært kostbar og vil ligge i rød støysone.

Nord for Strandtorget vurderer Nye Veier at det kan etableres gang- og sykkelveg primært frem til Korgveien/Sandheimsbakken og en fortauløsning forbi Sandheimsbakken, hvor det vil være krevende både teknisk og økonomisk å etablere en gang- og sykkelløsning. På strekningen fra Strandtorget til Mosoddentunnelen foreligger det to alternativer, én som går på innsiden av dagens E6 og én som går langs E6. Det samme gjelder strekning forbi Hovejordet.

Nye Veier mener at etablering av gang- og sykkeløsninger på strekningen Hovemoen – Storhove er mulig å gjennomføre, men stiller spørsmål om samfunnsnyttens forsvarer kostnaden.

Kommunedirektørens kommentar

Det er svært viktig å oppfylle intensjonene i kommunedelplanen og etablere tilbud for gående og syklende på hele strekningen fra Vingnes til Storhove. Det er fremtidsrettet løsning, som vil gi et tilfredsstillende tilbud både til dagens etableringer og områder som er under utvikling.

Det anbefales å regulere begge gang- og sykkelvegforbindelsene over Lågen, både over Vingnesbrua og Lillehammer bru, inkludert løsning forbi Strandtorget. Det tas ikke stilling til om det er behov for bare én eller begge traséer på nåværende tidspunkt. Nye Veiers anbefaling om at gang- og sykkelveg på Lillehammer bru utgår er i strid med gjeldende kommunedelplan.

Kommunaldirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler å regulere begge gang- og sykkelvegforbindelsene over Lågen. Videre anbefales det å regulere sammenhengende løsning fra Strandtorget til Storhove, med indre trasé fram til Mosoddtunnelen (alt. 6c.1) og trasé langs Hovejordet i nord (alt. 6f.2).

Tiltak 7 Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget

Hva sier KDP

Bestemmelsene 1.3.5 og 1.7.10 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby sikrer at reguleringsplanfasen skal detaljere hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. Det forutsettes at det bygges en flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6. Tiltaket skal ses i sammenheng med ny adkomst til sentrum under bakken.

Det skal vurderes nødvendige tilpasninger i form av belysning, beplantning, veiutstyr m.m. som følge av veiens nye funksjon som lokalvei. Tiltakene skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 7.1 – rundkjøring plassert over dagens veglinje
- 7.2 – rundkjøring plassert vest for dagens veglinje

Nye Veier anbefaler

Nye Veier vurderer at kryssombygging, med bakgrunn i betydelige kostnader, stor kostnadsusikkerhet og store negative konsekvenser i anleggsperioden, ikke har tilstrekkelig positive effekter til å kunne forsvares. I tillegg er de trafikale konsekvensene ved en flomsituasjon akseptabel da stengning oppstår sjeldent og det er flere gode omkjøringsmuligheter. Denne anbefalingen er i strid med bestemmelsene fra overnevnt kommunedelplan.

Kommunedirektørens kommentar

Det primære, sett fra Kommunedirektørens ståsted, er at Lillehammer får en tilfredsstillende, permanent løsning for sin hovedinnsfartsåre til byen. De negative, midlertidige

konsekvensene av anleggsfasen skal ikke vektlegges høyre enn en flomsikker permanent løsning.

Deler av dagens kryss er flomutsatt og kan bli stengt allerede ved en 10 års flom. Nye Veier mener at tiltak gjennomført i 2019 sikrer flomsikker adkomst ved 50 års flom. I sin høringsuttalelse betegner Statens vegvesen derimot flom som stadig større problem og mener at krysset bør bygges om. Krav til sikkerhet mot økte nedbørsmengder og flom gjelder for alle tiltak og er regulert i lovverket. Dagens E6 vil ha en viktig funksjon med store trafikkmengder, det er også påpekt i forprosjektet. Vegen havner i sikkerhetsklasse med en returperiode for flomhendelse på 200 år, pluss 0,5 m sikkerhetsmargin. Dette skal være dimensjonerende for krysset. Ytterligere flomsikring (uten ombygging) av dagens kryss er vurdert, men det er mer kostbart enn å bygge om hele krysset til flomsikker løsning.

Alternativet med rundkjøring plassert i dagens veglinje (alt.7.1) har best måloppnåelse samlet sett. Denne ombyggingen vil føre til at hele krysset er dimensjonert for 200 års flom og adkomstvegen til Lillehammer (Mesnadalsarmen) for 100 års flom i en permanent situasjon. Dette er viktig med tanke på samfunnssikkerhet og beredskap og vil hindre at f. eks. utrykningskjøretøy får en omveg dersom de skal sørover. En slik ombygging vil bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene.

Ved gjennomføring av dette tiltaket vil man måtte stenge vegen i en periode for all trafikk til/fra nord. Krysset vil være tilgjengelig for trafikk til/fra sør gjennom hele anleggsperioden. I tillegg kan det være mulig å opprettholde trafikk også til/fra nord, men det vil kreve betydelige trafikkreguleringer og betydelige merarbeid (se vedlegg 6). Kryssombygging er en hendelse som kan planlegges og varsles i god tid for å minimere ulempene, i motsetning til flom.

Alternativet med rundkjøring over dagens linje skal ha god nok kapasitet til å håndtere fremtidige trafikkmengder og vil utgjøre minimal reisetidsendring. Det frigir arealer mot Mjøsa som vil kunne tilbakeføres til friluftsområder. Drift- og vedlikehold av en rundkjøring vurderes som vesentlig enklere og rimeligere enn dagens planskilte kryss. Blant annet kan dagens undergang med pumpeutstyr trolig fjernes. Kommunedirektørens vurdering er at dette er den mest trafikksikre løsningen for alle trafikantene. I rapporten påpekes det at rundkjøring har en lavere ulykkesfrekvens enn planskilte kryss.

Kommunedirektøren er opptatt av at den viktige innfartsåren til Lillehammer by, som også er hovedinnfartsåre til regionalt kollektivknutepunkt, skal være flomsikker og utformet i henhold til nye krav om flomsikkerhet.

I ny Byplan er Strandtorget-området definert som transformasjonsområde med høy arealutnytting og fortetting. Her åpnes det for en flerfunksjonell bystruktur med blanding av kontor/forretning/tjenesteyting og bolig. Dette må hensyntas i utforming av dagens E6 og kryssløsning ved Strandtorget.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler å regulere alternativet 7.1 ut ifra hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap, flomsikker hovedadkomst til regionsenteret og trafikksikkerhet.

Tiltak 8. Utredning av overganger og gangkulverter

Hva sier KDP

Bestemmelsen 1.7.16 i kommunedelplan for Vingrom-Ensby sikrer at i reguleringsplanarbeidet skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen. Herunder tilrettelegging etter prinsippene om universell utforming.

Hva er utredet

Det er følgende kryssingsmuligheter som er utredet:

- 8.1 – undergang under E6 ved Mesnaelva
- 8.2 – søndre overgang over Miljølokk ved Mosodden
- 8.3 – Nordre overgang over miljølokk ved Mosodden
- 8.4 - Undergang/vegkulvert ved Sannom Korgvegen
- 8.5 - undergang/gangkulvert ved Byggmax/Hovemovegen 33

Nye Veier anbefaler

Nye Veier legger til grunn at utredningskravet er tilfredsstillt med de utredninger/vurderinger som er gjort i forprosjektet og at det ikke er stilt krav om gjennomføring av tiltakene i kommunedelplanen.

Kommunedirektørens kommentar

Kommunedirektøren mener at intensjonen i kommunedelplanens bestemmelser var å oppnå gode kryssingspunkter og minske barrieren av dagens E6 mellom byen og strandområdene til Mjøsa/Lågen. Bestemmelsene må derfor forstås dithen at tiltak som avdekkes i utredningen skal både planlegges og gjennomføres.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at skisserte forbedringer i utredete kryssinger reguleres.

Tiltak 9. Nytt kryss Hovemoen

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelser 1.3.5 og 1.7.17 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at det i reguleringsplanfasen skal detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalvei fra Øyresvika til Storhove. Det forutsettes at ny atkomstløsning til industriområdene i Hovemoen med rundkjøring eller kryss skal bygges.

Det skal vurderes nødvendige tilpasninger i form av belysning, beplantning, veiutstyr m.m. som følge av veiens nye funksjon som lokalvei. Tiltakene skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- Tre-armet rundkjøring
- Fire-armet rundkjøring
- T-kryss

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler trearmet rundkjøring, og mener dette alternativet kommer best ut av de tre alternativene som er vurdert. Nye Veier mener at behovet for et kryss, samt utforming og plassering må ses i en enhetlig sammenheng med infrastrukturplanleggingen i området, der også ny E6 og arealbruken på Hovemoen inngår.

Kommunedirektørens kommentar

Kommunedirektøren er enig i at utforming og plassering må ses i en enhetlig sammenheng med infrastrukturplanlegging i området, der også ny E6 inngår.

Hovemoen er Lillehammers viktigste næringsområde. Det blir viktig å utforme en sammenhengende og funksjonell veginfrastruktur som betjener næringsområdet på Hovemoen på best mulig måte.

Dette er blant annet bakgrunnen for kravet om at reguleringsplaner for ny E6 og avlastet E6 skal utarbeides parallelt. I forprosjektet er ikke helhetlig løsning for området presentert. Kommunedirektøren ser at dette vil være tema senere i reguleringsplanarbeidet. Et hovedspørsmål som må besvares er om den anbefalte løsningen som innebærer at Hovemoveien stenges for kjørende mot nord er akseptabel og gir tilfredsstillende adkomst til industriområdet i Hovemoen.

Kommunedirektørens anbefaling

Endelig løsning avventes til seinere prosess, da utforming av hovedkryss på ny E6 på Storhove vil påvirke hele transportsystemet i området.

Konklusjon

Forprosjektet gir et godt plangrunnlag for videre arbeid med reguleringsplanen for avlasta veg gjennom Lillehammer. Avbøtende tiltak som Kommunedirektøren anbefaler er å regulere dagens E6 gjennom Lillehammer i tråd med vedtatt kommunedelplan og planprogram. Tiltakene sikrer god tilgjengelighet mellom sentrum og E6 og sentrum og avlasta veg. Videre ivaretas tilgjengeligheten for myke trafikanter og støyutsatt bebyggelse og friområder innenfor planområdet.

Lillehammer, 12.08.2020

Tord Buer Olsen
Kommunedirektør

Geir Fevang
Kommunalsjef