

NOTAT TIL SAKSFRAMLEGG E6 ROTERUD-STORHOVE

Datert 07.06.21

1	Kort om planforslaget.....	2
2	Planprosess.....	3
3	Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang	4
3.1	Kryss Storhove	4
3.2	Hovemoen	4
3.3	Bru over Lågen.....	6
3.4	Strandsone – inngrep, tursti og båt- og badeplasser.....	7
3.5	Kryss og tunnelpåhugg Øyresvika.....	8
3.6	Kryss Vingrom.....	9
3.7	Vingromdammen og Vingrom sentrum.....	10
3.8	Veglinje mellom nordre tunnelpåslag og Gjøvik grense.....	12
3.9	Anleggsperiode.....	12
3.10	Belastning av sidevegsnett	14
3.11	Estetikk	14
3.12	Støy.....	14
3.13	Andre tema.....	15

1 Kort om planforslaget

Formålet med reguleringsplanen er å detaljregulere firefelts motorveg for strekningen Roterud-Storhove. Sammen med reguleringsplan Storhove-Øyer, vil reguleringsplanen gi sammenhengende firefelts E6 gjennom Lillehammer kommune.

Planforslaget er omfattende, og inkluderer i tillegg til plankart, bestemmelser og planbeskrivelse en rekke konsekvensutredningsrapporter og temarapporter. Planbeskrivelsen gir en helhetlig beskrivelse av tiltaket, og en sammenfatting av konsekvensutredningene (KU) og andre utredninger. Det vises i hovedsak til denne for å få en oversikt over planforslaget.

Det er utarbeidet planforslag for to alternativer.

Planalternativ 1 inneholder justerte løsninger som har kommet frem under arbeidet med reguleringsplanen, og er Nye Veiers anbefalte løsning. De justerte løsningene er:

- Nytt kryss i Vingrom, nord for Vingrom sentrum.
- Justert veglinje, mellom Øyresvika og Storhove
- Betongkassebru over Lågen.

Planalternativ 2 inneholder kommunedelplanens løsninger med:

- Vingrom kryss midt, plassert ved dagens kryss
- KDP-linje fra Øyresvika til Storhove
- Fritt frembygg bru over Lågen

Plankart for planalternativ 1 tegner ut hele planområdet fra Gjøvik grense i sør til Storhove i nord, inkludert de justerte løsningene. Plankart for planalternativ 2 inneholder kun KDP-løsning for

Vingrom kryss midt og linjeføring mellom Øyresvika og Storhove, inkl. fritt frembygg bru over Lågen. Alternativene i planalternativ 2 kan velges uavhengig av hverandre.



Figur 1: Planalternativ 2 tilsvare kommunedelplanelinjens løsninger i sin helhet. Planalternativ 1 innebærer justerte løsninger for kryssplassering i Vingrom, linjeføring i tunnel mellom Øyresvika og Lågen, samt brukryssing og justert veglinje over Hovemoen.

2 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.

Planforslag for reguleringsplanen ble oversendt kommunen 26.03.21. Saken ble diskutert i regionalt planforum 20.04.21. Reguleringsplanen legges her fram for 1. gangs politisk behandling i planutvalg og kommunestyret, med hensikt om å sende planen på høring/offentlig ettersyn.

3 Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang

3.1 Kryss Storhove

3.1.1 Fakta

Det er konsekvensutredet to kryssløsninger ved Storhove:

1. Kryss midt (plassert omtrent som i KDP)
2. Kryss nord

Kryssløsningene vektet forholdsvis likt i konsekvensutredning. Reguleringsplanen legges fram kun med kryss midt, siden dette er et mer oversiktlig kryss, med bedre krysningspunkt for gående og syklende. Kryss midt får en enklere anleggsgjennomføring, men gjenbruker i liten grad dagens veganlegg, og vil derfor medføre høyere kostnader. De fleste aktører i næringsområdene på Hovemoen foretrekker ifølge NV kryss midt.

3.1.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Kryss Storhove blir ny hovedavkjøringen fra E6 til Lillehammer, og eneste fullverdige kryss til Lillehammer by. Kommunedirektøren er enig med NVs vurdering av kryssløsning, og har inntrykk av at NV har vektlagt tilbakemeldinger fra næringsaktører og grunneiere på Hovemoen. Plankartet sikrer at det senere kan kobles to nye avkjøringer fra vestre rundkjøring til næringsområdet.

3.2 Hovemoen

3.2.1 Fakta

Ny E6 går gjennom Hovemoen og deler området i to. Gjennom Hovemoen er det konsekvensutredet tre ulike veglinjer;

1. KDP-linje
2. Planprogramlinje
3. Justert linje

Linjeføringene må sees i sammenheng med linjeføring over Lågen bru, og det henvises her til kapittel 3.3 Bru over Lågen. I tråd med planprogrammet skal kommunedelplanens vedtatte løsninger reguleres, samt eventuelle andre anbefalte alternativ. Justert linje foreligger som planalternativ 1, og er NV anbefalte løsning. KDP linja foreligger som planalternativ 2.

Gjennom Hovemoen berører ny E6 flere tema. Omtalene av temaene er lik for de to planalternativene.

Grunnvannsressurser: E6 gjennom Hovemoen ligger over drikkevannsressursen for Korgen vannverk, og berører område for mulig fremtidig vannkilde. Hensynet til grunnvannsressursene er ivaretatt gjennom kart og bestemmelser.

Næringsområder: Fremtidig næringsareal er regulert inn på sidearealene til ny E6, inkl. på Vormstugujordet, i tråd med intensjonene i kommuneplanens arealdel. Det betyr næring på søndre del av Hovemoen og næring i kombinasjon med areal- og transportkrevende handel på nordre del av Hovemoen. Reguleringsplanen sikrer at grusressursene tas ut, i tråd med konsesjon for masseuttak, før området tas i bruk til annet næringsformål.

Kulvert under E6: Det reguleres inn en kulvert like nord for dagens høyspentlinjer og vil knytte næringsområdene på begge sider av E6 sammen, samt fungere som adkomst til dagens boliger og næringsvirksomhet i området.

Høyspent: Hensynssoner for høyspent er tatt inn i plankart. Omlegging av høyspent håndteres i egen prosess etter energiloven. Avtale mellom NV og Statnett er tilgjengelig blant vedlegg som kan lastes ned via hjemmesiden.

Friluftsområder: Det er i dag flere turveger i området som blir berørt av utbyggingen. Langs Lågen vil turveg bli opprettholdt, og er lagt sammen med justert landbruksveg under Lågen bru.

Myke trafikanter: Myke trafikanter kan krysse E6 langs Gausdalsarmen nord for nytt kryss, via ny regulert kulvert sør for nytt kryss eller via landbruksveg under Lågen bru.

3.2.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Grunnvannsressurser: Å ivareta grunnvannsressursene på Hovemoen er svært viktig, og det er jobbet mye med bestemmelser for å sikre dette i reguleringsplanen. Kommunedirektøren mener grunnvannsressursene er ivaretatt i kart og bestemmelser, men ønsker at relevante myndigheter kvalitetssikrer dette.

Næringsområder: Kun sidearealer som er nødvendige for anleggsgjennomføringen for E6 inngår i plankartene. Gjennom Hovemoen er aktuelle sidearealer regulert som næringsområde, i tråd med intensjon i kommuneplanens arealdel. Sidearealene bør inngå i en senere helhetlig reguleringsplan for Hovemoen som også inkluderer øvrig næringsareal utenfor planområdet for E6. I planalternativ 1 er det tatt inn et større sammenhengende næringsområde vest for E6 som kan være mulig å bebygge uten at området inngår i en større helhetlig plan for området. Dette næringsområde er gitt adkomst gjennom kulvert og Y-kryss vest for E6. Kulverten og kryssløsning er videre omtalt nedenfor.

Vormstugu reguleres i tråd med intensjon i kommuneplanens arealdel. Området er ikke en del av E6-utbyggingen, men reguleres etter ønske fra kommunen. Adkomst til området reguleres via rundkjøring ved Gausdal Landhandleri. Rundkjøringen blir ikke bygget som en del av E6-utbyggingen.

Kulvert under E6: Vegsystem for de fremtidige næringsområdene på Hovemoen er ikke utredet. Dette bør etter kommunedirektørens vurdering gjøres som en del av en senere helhetlig plan for Hovemoen. Regulert kulvert under E6 vil imidlertid legge føringer for fremtidige vegsystem. Det har vært vurdert å plassere kulverten lenger sør, bl.a. etter innspill fra grunneiere. Ifølge NV er det flere utfordringer med å flytte kulverten sørover: den vil bli liggende for dypt ift. grunnvannsressursen, det vil være krevende å håndtere overvann, det er utfordringer med stigningsforhold, og den vil komme i konflikt med eksisterende høyspent. Kommunedirektøren mener avveiningene som er gjort for plassering av kulvert er fornuftige. Kommunedirektøren forutsetter videre at kulverten dimensjoneres for modulvogntog, men er usikker på om dette er tilstrekkelig ivaretatt i forslag til reguleringsplan.

Kommunedirektøren er usikker på om tilkomstvegene som er regulert er optimale for fremtidig utnyttelse av området, men mener dette kan justeres gjennom en helhetlig plan for Hovemoen på et senere tidspunkt. I planalternativ 1 deles tilkomstvegen til vestsiden av næringsområdet i et Y-kryss rett vest for kulvert under E6. Kommunedirektøren er usikker på om denne løsningen er optimal. Søndre del av Y-krysset ender i et større sammenhengende næringsområde, som nevnt ovenfor, som i henhold til planbestemmelsene kan tas i bruk uten ytterligere regulering. Her mener kommunedirektøren det hadde vært fordelaktig om kryssløsningen var nærmere vurdert, for å unngå utilsiktede løsninger som vil påvirke fremtidig utvikling negativt. Det har imidlertid ikke vært tid til å

vurdere denne kryssløsningen nærmere. Nevnte Y-kryss og næringsområde inngår ikke i planalternativ 2, som viser KDP-linje gjennom Hovemoen.

Høyspent: Kommunedirektøren har ingen vurderinger til dette.

Friluftsområder: Mulighetene for å drive friluftsliv på Hovemoen vil reduseres både med ny E6 og når området tas i bruk til næringsområde. Eneste krysningspunkt i friluftsområder vil være langs Lågen, under brua. Samme veg skal brukes som landbruksveg, og dette sikrer en viss størrelse på turvegen. Kommunedirektøren mener denne passasjen må utføres slik at den framstår som en naturlig del av turvegnettet på Hovemoen. Bestemmelsene har ingen krav til utforming ut over størrelse. Utforming av bru og landingsområder er omtalt i estetisk oppfølgingsplan. Kommunedirektøren er dog usikker på om passasjene og landingsområder er sikret tilfredsstillende i dokumentene, og mener dette bør vurderes i løpet av høringsperioden.

Myke trafikanter: NV ønsker ikke å legge inn gang- og sykkelveg som formål i kulvert på Hovemoen. Vegen er regulert som kjøreveg. NV sier at kulverten er bred nok for gående og syklende. Mulig gjennomgang for gående og syklende er imidlertid ikke sikret i kart eller bestemmelser. Selv om Hovemoen i fremtiden vil være et næringsområde er det viktig å sikre tilgjengelighet for alle, også de som går og sykler. Kommunedirektøren mener dette ikke er sikret i kart og bestemmelser og ønsker at relevante høringsparter er oppmerksomme på dette. I planalternativ 1 er det, som tidligere nevnt, regulert inn et Y-kryss vest for kulvert. Kommunedirektøren mener denne kryssløsningen må vurderes med hensyn til myke trafikanter.

3.3 Bru over Lågen

3.3.1 Fakta

For kryssing av Lågen er det vurdert tre ulike veglinjer, og tre ulike brukonstruksjoner. Veglinjene og brukonstruksjonene er kombinert på følgende måter i konsekvensutredningene:

	Betongkassebru	Fritt frambygg bru	Trebru
KDP – linje		X	
Planprogramlinjen	X	X	
Justert linje	X	X	X

Nærmere beskrivelse av brukonstruksjonene kan leses i *silingsnotat* datert 31.05.21, s. 31-34, og *konsekvensutredning justert linje trebru*.

I tråd med planprogrammet skal kommunedelplanens vedtatte løsninger reguleres, samt eventuelle andre anbefalte alternativ. NV har regulert justert linje med betongkassebru som sitt anbefalte alternativ (planalternativ 1) og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru (planalternativ 2).

3.3.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Kryssing av Lågen har negative konsekvenser for alle tema i KU. Kommunedirektøren forholder seg til de fagrapporter som foreligger, hvor justert linje med betongkassebru kommer best ut, og har ikke ytterligere kommentarer til dette.

Kryssing av Lågen er et komplisert område hvor mange ulike fagområder blir berørt, spesielt hensyn knyttet til naturmangfold og naturreservatet. Kommunedirektøren mener disse hensynene veier spesielt tungt i vurderingen av planalternativene, og støtter seg til andre instansers vurderinger av kryssing Lågen.

I henhold til bestemmelsene i KDP skal det i reguleringsplanprosessen utredes muligheter for å bygge ny bru i tre. Utredningen skal «minimum omhandle: estetisk utforming, tilpasning av fundament, lengde på bruspenn, bruas total lengde og miljøvurdering ved valg av tre som byggemateriale, samt bruas påvirkning på friluftsområdet. Det skal i utredningen benyttes tverrfaglig kompetanse.» Kommunedelplanen har videre gitt bestemmelser til hvilke hensyn som skal være førende premiss i utredningen (KDP, bestemmelse 2.2). NV har utredet et trebrualternativ, men anbefaler ikke dette alternativet. Dette er begrunnet i konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser for Lågendeltaet naturreservat, høyere kostnader og utfordringer ved anleggsgjennomføring, drift og vedlikehold. Kommunedirektøren mener kravet i KDP er oppfylt gjennom at alternativet er vurdert, og forholder seg til de konklusjonene som er gjort i vurderingen. Kommunedirektøren registrerer allikevel at det fra enkelte hold er et ønske om bru i tre, og har muntlig diskutert med NV om muligheten for å etablere brua i en kombinasjon med betong og tre, eksempelvis ved at støyskjerm etableres med bruk av tre. Det må også vurderes bruk av miljøbetong. Dette er ikke sikret i planbestemmelsene. Kommunedirektøren mener også at slike justeringer bør vurderes ytterligere med tanke på estetikk og landskapsvirkninger.

Kryssing av Lågen forutsetter dispensasjon fra verneforskriften. Dette er omtalt senere i notatet, kapittel 3.13.4.

3.4 Strandsone – inngrep, tursti og båt- og badeplasser

3.4.1 Fakta

Utfylling og inngrep i strandsonen: Anleggsarbeid for bygging av ny E6 vil medføre inngrep i strandsona. Hele planområdet, inkludert strandsonen mellom Gjøvik grense og Øyresvika (med unntak av mindre arealer lengst sør i planområdet og deler av Vingromdammen), er avsatt til midlertidig bygge og anleggsområde.

Innenfor arealformålene *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V)* og *friluftsmål (LF)* er det åpnet for utfylling i Mjøsa i forbindelse med reetablering av strandsonen. I henhold til bestemmelsene skal strandsonen gis variasjon i form av odder og vik, iht. prinsipper i estetisk oppfølgingsplan. Det er også åpnet for utfylling i Mjøsa i områder regulert til *annen veggrunn – grøntareal kombinert med friluftsmål (SAA)*. For dette arealformålet er det ikke stilt samme krav til odder, vik, eller gitt henvisning til estetisk oppfølgingsplan. Til sammen dekker formålene LF og SAA det meste av strandsonearealer mellom Gjøvik grense og Øyresvika.

Tursti: Forslag til reguleringsplan sikrer tursti langs Mjøsa i 1-3 m bredde fra kommunegrense mot Gjøvik til Rinna, og fra Vingromdammen til Øyresvika. Forslag til reguleringsplan for avlastet E6 regulerer turstien videre fra Øyresvika til Vingnes. Kommunedelplanen for Vingrom-Ensby har avsatt turstien, og gitt føringer om 3 m bredde på turstien langs hele strekningen. I forslag til reguleringsplan har turstien varierende bredde langs strekningen på grunn av E6s nærføring til Mjøsa og varierende bredde på gjenstående strandsone, samt hvor bratt det er mot Mjøsa.

NV har ikke funnet noen løsning for å føre stien over Rinna. Brukere av turstien må passere næringsområde langs begge side av Rinna, og krysse Rinna via bru langs P.A. Owrens veg.

Båt- og badeplasser: Bygging av ny E6 berører flere båt- og badeplasser. NV har registrert båt- og badeplasser ved Bø, Borudodden og Midtre/Søre Hov som blir direkte berørt, men tar høyde for at det finnes flere båt- og badeplasser langs strekningen som også blir berørt.

I bestemmelsene til arealformålene *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner (V)* og *friluftsmål (LF)* var det i forslaget til planbestemmelser fra NV sikret at båt- og badeplasser som blir direkte berørt av tiltaket skal reetableres eller erstattes på annen måte. Det samme gjelder adkomsten til disse områdene ifølge planbeskrivelsen.

3.4.2 *Kommunedirektørens foreløpige vurdering*

Utfylling og inngrep i strandsonen: Det fremstår for kommunedirektøren noe usikkert hvordan strandsonen vil bli etter endt utbygging; hvilke typer masser som er brukt i utfyllingene og hvordan strandsonen og vegetasjonen vil reetableres. Estetisk oppfølgingsplan, som blant annet gir føringer for reetablering av strandsonen, er et av dokumentene som etter kommunedirektørens vurdering burde vært kvalitetssikret bedre. Kommunedirektøren ønsker spesielt at høringspartene er oppmerksomme på dette under høringen.

Tursti: Kommunedirektøren er enig i NV vurderinger av turstiens bredde, og har ikke kommentarer til fremlagt forslag til breddene slik de ligger i temakart tursti.

Kommunedirektøren bemerker at turstien ikke er løst over Rinna. Det er ingen fullgod løsning at turstien ledes inn gjennom næringsområde på begge sider av Rinna slik det nå er lagt opp til. Uten tilstrekkelige løsninger kan dette være uheldig både for næringsvirksomhetene i området og for kvaliteten på turstien.

Kommunedirektøren har registrert at enkelte er negative til turstien, men anbefaler at løsningen legges ut på høring.

Båt- og badeplasser: NV har identifisert tre båt- og badeplasser som bli direkte berørt (planbeskrivelsen, s. 155), men påpeker samtidig at det må tas høyde for at det finnes andre som ikke er registrert. NV sitt forslag til bestemmelsene skulle sikre at båt- og badeplasser, og adkomst til disse, som blir direkte berørt reetableres eller erstattes på andre måter. Kommunedirektøren er usikker på om det er tilfredsstillende at det åpnes for at plassene og adkomsten til disse kan erstattes på annen måte enn ved reetablering. For å sikre at båt- og badeplasser og adkomster ivaretas mener kommunedirektøren at disse skal reetableres og har endret forslag til bestemmelse.

3.5 *Kryss og tunnelpåhugg Øyresvika*

3.5.1 *Fakta*

Det er konsekvensutredet to kryssløsninger ved Øyresvika:

1. ½-kryss, som er kommunedelplanens vedtatte kryssløsning.
2. ¾-kryss, som er omtalt i omtales i bestemmelser til KDP)

Kommunedelplan for Vingrom-Ensby har følgende bestemmelse for kryssløsning i Øyresvika:

«Kryssløsning i Øyresvika skal være mest mulig arealeffektiv i forhold til jordvern. Dersom det innenfor areal avsatt til halvkryss kan etableres et ¾-kryss, bør denne løsningen velges. Endelig løsning skal detaljeres og avklares i reguleringsplanen.»

Begge kryssløsninger er utredet, og det er ikke mulig å etablere ¾-kryss uten å beslaglegge mer areal, sammenlignet med ½-kryss. Merbeslaget vil i hovedsak gå ut over areal til dyrka mark. NV har i tråd med KDP-bestemmelsen gått videre med ½-kryss i forslag til reguleringsplan for Roterud-Storhove.

3.5.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Kommunedirektøren mener valg av ½-kryss er i tråd med bestemmelsen i KDP.

Mellom Vingrom kryss nord (planalternativ 1) og kryss Øyresvika er det ca. 4 km. Med fartsgrense på 110 km/t vil det ta ca. 2 minutter ekstra å kjøre til Vingrom, hvor det er mulig å snu og kjøre tilbake til Lillehammer. Ved Vingrom kryss midt (planalternativ 2) er tiden 2,5 minutter. Kommunedirektøren mener dette ivaretar snu-muligheten.

Eksisterende boligområde ved Øyresvika ligger tett på tunnelpåhugget. Kommunedirektøren er usikker på om boligene er tilstrekkelig ivaretatt og sikret med avbøtende tiltak, se også kapittel 3.12.

Tunnelpåhugget medfører innløsning og riving av enkelte hus som blir direkte berørt. Adkomstvegen til disse boligene, som også kobler Vingromsvegen med Hovslivegen, er i forslag til reguleringsplan omregulert til turveg. Denne turvegen vil koble boligområde ved Vingromsvegen med Hovslivegen, og gir en viktig forbindelse for gående. Opparbeidelsen av denne turvegen er imidlertid ikke sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

3.6 Kryss Vingrom

3.6.1 Fakta

NV har konsekvensutredet tre løsninger for kryssplassering i tilknytning til Vingrom sentrum;

- Kryss midt, som er kommunedelplanens vedtatte kryssløsning.
- Kryss sør, som er alternativ kryssplassering foreslått i planprogrammet til reguleringsplanen.
- Kryss nord, som er alternativt forslag arbeidet frem etter vedtak av planprogrammet.

I tråd med planprogrammet skal KDPs vedtatte løsninger reguleres, samt eventuelt andre anbefalte alternativ. NV har tegnet ut reguleringsplanforslag for kryss nord som sitt anbefalte alternativ (planalternativ 1) og kryss midt som er vedtatt løsning i KDP (planalternativ 2).

Kryss sør og kryss nord ble forholdsvis likt vurdert i konsekvensutredningsfasen, men nord ble av NV vurdert til å være et bedre alternativ med hensyn til trafikkfordeling på fylkes- og lokalveger gjennom Vingrom sentrum.

Kryss nord: Kryss nord er vist i planalternativ 1, og er NV anbefalte løsning. Geografisk er krysset plassert ved Ullhammeren, en odde ut i Mjøsa, ca. 7-800 m nord for dagens kryss. Av- og påkjøring fra E6 skjer via rampe og to rundkjøringer, der vestligste rundkjøring er koblet på Vingromsvegen. Kryss nord medfører omlegging av Burmavegen og Døsvegen, slik at disse får felles adkomst til Vingromsvegen. Kryssplasseringen medfører økt trafikk langs Vingromsvegen mellom Vingrom og kryss nord. På grunn av dette har NV regulert inn gang og sykkelveg fra P.A. Owrens veg i Vingrom og frem til kryss nord.

Dagens E6-kryss i Vingrom vil saneres.

Kryss midt: Kryss midt er vist i planalternativ 2 og er ikke anbefalt av NV. Kryss midt ligger ved dagens kryss, med noe justering av veglinje og avkjøring med to rundkjøringer. Ny veg vil være bredere og ha justert linjeføring mot øst. Krysset vil totalt sett beslaglegge mer areal enn dagens kryss. Arealbeslaget vil skje på arealene ut mot Vingromdammen, og på vestsiden av E6 nord for krysset. Kryssløsningen medfører omlegging av Burmavegen og Døsvegen, tilsvarende planalternativ 1.

3.6.2 *Kommunedirektørens foreløpige vurdering*

Kryss midt har større negative konsekvenser for Vingromdammen og Vingrom sentrum enn kryss nord, dette er ytterligere omtalt i kapittel 3.7.

Trafikkberegninger viser at Vingrom kryss sør ville ha redusert trafikken langs P. A. Owrens veg nord for Torpavegen med 63 %. Sør for Torpavegen ville alternativet ha økt trafikken med 288 %. Kommunedirektøren er enig med NV i at kryss nord er å foretrekke foran kryss sør, men mener det bør gjøres avbøtende tiltak for å sikre trygge forbindelser mellom skolen, bydelssenteret og Vingromdammen, som følge av trafikkmengden i dette området sammenlignet med kryss sør. Foreslåtte avbøtende tiltak for dette er omlegging av gang og sykkelveg forbi snuplass for buss ved skolen, samt oppstramming av avkjøring inn til snuplass. Kommunedirektøren er usikker på om trafiksikkerheten er ivaretatt på en god måte her.

Begge kryssalternativene vil medføre beslag av dyrka mark. Kryss midt berører ikke dyrka mark direkte, men ser man på nødvendig sideareal, veglinje nord og sør for kryss, omlegging av lokalveger med mer vil også kryss midt medføre beslag av dyrka mark. I planbeskrivelsen s. 108 er det vist til følgende beslag av dyrka mark:

- Kryss nord (planalternativ 1): 35,9 daa
- Kryss midt (planalternativ 2): 29,5 daa

Kryss nord medfører et økt beslag på 6,4 daa dyrka mark sammenlignet med kryss midt. Kryssløsning i Vingrom bør imidlertid også sees i sammenheng med reguleringsplan for avlastet E6. Ved Vingrom kryss nord frafaller behovet for sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 nord for Øyresvika, som er vurdert i reguleringsplan for avlastet E6. Dermed medfører Vingrom kryss nord at det går med mindre dyrka mark på avlastet E6. Ved kryss midt er kommunedirektøren av den oppfatning at det er behov for sammenkobling. Det er vurdert to løsninger for dette: rundkjøring medfører beslag av 2,3 daa dyrka mark, mens T-kryss medfører 0,8 daa dyrka mark.

Vingrom kryss nord, dersom mindre beslag av dyrka mark på avlastet E6 tas med i regnskapet, medfører et samlet merbeslag på 2,1 daa dyrka mark, sammenlignet med Vingrom kryss midt og rundkjøring i Vingromsvegen. Tilsvarende blir merbeslaget 5,6 daa, sammenlignet med kryss midt og sammenkobling med T-kryss.

Kommunedirektørens foreløpige vurdering er at Vingrom kryss nord (planalternativ 1) er å foretrekke framfor Vingrom kryss midt (planalternativ 2).

3.7 Vingromdammen og Vingrom sentrum

3.7.1 *Fakta*

Vingromdammen er statlig sikra friluftsområde, og er et mye brukt friluft- og rekreasjonsområde. På grunn av kurvatur og breddeutvidelse vil ny E6 beslaglegge områder som i dag brukes som friluftsmål og som inngår i det statlige sikra friluftsområde. Dette skjer uavhengig av kryssløsning, men kryss midt (planalternativ 2) medfører et klart større inngrep i friluftsområdet enn kryss nord (planalternativ 1). Kryss nord vil beslaglegge mindre areal som følge av at løsningen også frigjør noe areal der det i dag er av-/påkjøringsrampe til E6, samt noen arealer vest for E6 sammenlignet med dagens situasjon. Kryss midt vil ikke frigjøre areal tilsvarende som kryss nord, samt at alternativet også beslaglegger nye arealer vest for vegen mot Vingrom sentrum.

Løsning for Vingromdammen og Vingrom sentrum med kryss nord: Adkomst fra skolen til Vingromdammen går via gang- og sykkelveg forbi bydelssenteret. Det etableres kulvert under ny E6 omtrent der dagens kulvert ligger. I tillegg vil det være adkomst under bru, langs Rinna. Øst for E6 reguleres adkomstveg til kommunalteknisk anlegg, ny parkeringsplass og båtslipp, inkl. snuplass.

Dagens parkeringsplass vest for E6, nord for Rinna, er i planalternativ 1 omgjort til næringsareal, og parkeringsplassen er erstattet av ny parkeringsplass øst for E6, som nevnt ovenfor. Adkomstvegen til dagens parkeringsplass, langs vestsiden av E6 foreslås omgjort til gang- og sykkelveg.

Løsning for Vingromdammen og Vingrom sentrum med kryss midt: Ved kryss midt er det ikke tilrettelagt adkomst til Vingromdammen for myke trafikanter. Fra skolen er det gang- og sykkelveg forbi bydelssenteret. Herfra kan myke trafikanter benytte kjøreveg sørover og krysse under E6 under bru, langs Rinna. Samme veg brukes for adkomst til båtslipp. Kommunalteknisk anlegg fjernes med dette alternativet. Parkering for Vingromdammen er ikke løst i dette alternativet.

Det er tilrettelagt for adkomst for myke trafikanter til bussholdeplass på påkjøringsrampe mot nord og sør. Mellom skolen og bussholdeplass i nordgående retning må det krysses 5 veger i plan. Det er ingen direkte forbindelse mellom gang- og sykkelveg til bussholdeplass og adkomst til Vingromdammen.

3.7.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at kryss nord (planalternativ 1) er mer gjennomarbeidet fra NVs side enn kryss midt (planalternativ 2). Det kan derfor være muligheter for enkelte justeringer av løsninger for sidearealer ved kryss midt, samt muligheter for avbøtende tiltak.

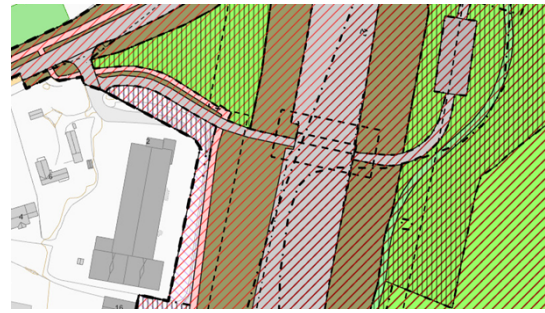
Kryss nord gir minst arealbeslag ved Vingromdammen og Vingrom sentrum. Kommunedirektøren er opptatt av at området i størst mulig grad bevares, og at de deler som brukes til midlertidig bygge- og anleggsområde istandsettes når vegen er ferdig. Viktige funksjoner i Vingromdammen, som parkering og båtslipp, er etter kommunedirektørens vurdering ivaretatt ved kryss nord, mens det ved kryss midt er mer usikkert om disse funksjonene kan opprettholdes.

Kryss midt medfører at kommunalteknisk anlegg nord i Vingromdammen må fjernes. Anlegget inneholder viktig infrastruktur for vann og avløp til Vingrom, og må erstattes dersom kryss midt blir valgt løsning. Erstatning for dette anlegget er ikke vurdert, og det vil derfor være behov for å gjøre vurderinger av dette før vedtak av reguleringsplan, dersom det viser seg at kryss midt er foretrukket som alternativ.

Gjennom arbeid med kvalitetssikring har administrasjonen sett på hvordan adkomsten til Vingromdammen for myke trafikanter kan optimaliseres. Skissen under viser en alternativ løsning, hvor myke trafikanter krysser bilveg færre ganger enn NVs forslag. Det er gjennomført trafiksikkerhetsvurderinger av NVs forslag men det har ikke vært tid til å gjøre trafiksikkerhetsvurderinger av det alternative forslaget, og NV har ikke tegnet ut plankart for dette alternativet. Kommunedirektøren ber relevante høringsparter være oppmerksomme på adkomst til Vingromdammen for myke trafikanter



Figur 2: Skisse - alternativ løsning kjøreveg og gang- og sykkelveg.



Figur 3: Plankart ved Vingrom, kryss nord

Samlet sett, for Vingromdammen og Vingrom sentrum, mener kommunedirektøren at Vingrom kryss nord (planalternativ 1) er å foretrekke framfor Vingrom kryss midt (planalternativ 2).

3.8 Veglinje mellom nordre tunnelpåslag og Gjøvik grense

3.8.1 Fakta

Tunneltraseen gjennom Vingnes reguleres i to alternativer:

- Justert linje (planalternativ 1) og NV anbefalte alternativ.
- KDP-linjen (planalternativ 2), ligger noe lengre øst enn justert linje.

Mellom Øyresvika og Vingrom følger ny E6 KDP-linjen, eller er noe sideforskjøvet bort fra vannet. Vegens sidearealer mot Mjøsa er minimert, mens det blir tatt noe mer areal i bruk til sideareal mot vest, sammenlignet med KDP.

Sør for Vingrom reguleres ny E6 innenfor område avsatt til veg i KDP. Fylkesvegen blir liggende som i dag. Ny E6 er bredere enn dagens E6, og den økte bredden blir på denne traseen mot Mjøsa.

3.8.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Kommunedirektøren har ingen vurderinger til denne linjetraseen på strekningen.

3.9 Anleggsperiode

3.9.1 Fakta

Anleggsgjennomføringen er beskrevet i anleggsgjennomføringsplanen, datert 31.05.21. Arealer som skal benyttes i anleggsperioden er avsatt som *midlertidig bygge- og anleggsområder* i plankartet og gitt tilhørende bestemmelser. Dette utgjør at aller meste av planområdet. Områder som skal benyttes til knusing er begrenset til bestemmelsesområder #201, og omfatter følgende eiendommer:

- Hovemoen på eiendom 184/1, 187/1 og 186/1
- Trosset nordre 115/2
- Ullhammeren Vingrom Nord 11/1, 11/21, 11/22, 11/40, 309/1 og 305/1
- Vingrom syd på eiendom 5/1 og 5/12

Tunnelutdrivingen vil skje fra både nord- og sørsiden av tunnelen, hvor ca. halvparten av massene tas ut på hver side. På nordsiden er det foreslått større områder for midlertidig bygge- og

anleggsvirksomhet, med blant annet knusing av tunnelmasser. Massene vil fraktes sørover langs Jørstadvovegen til Vingnes, og hovedsakelig videre området mellom Roterud og Vingrom, hvor de vil brukes i veganlegget. NV anslår den økte trafikken på Jørstadvovegen til å bli ca. 120 lass per arbeidsdag. Dette betyr 240 lastebiler pr. dag hvis også tomme lastebiler regnes med. For å redusere belastningen på Jørstadvovegen vil trafikken ut av området gå via Nordre Trosset, mens trafikken inn i anleggsområdet vil gå opp bakken til søndre Trosset.

3.9.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

NV har foreslått å separere inn- og utkjøring til anleggsområdene for å redusere belastningen på Jørstadvovegen, se Figur 2. Dette vil føre til en redusert belastning på ca. 1 km av strekningen, sammenlignet med en situasjon uten separering av inn- og utkjøring. På denne delen av Jørstadvovegen vil det kun gå lastebiler med last, og ikke tomme lastebiler på vei inn i anleggsområdet. Ut over dette er det foreløpig ikke foreslått avbøtende tiltak, men NV har muntlig påpekt at det kan sees på tiltak som ikke krever regulering (eksempel nedsatt fartsgrense, fartshumper mm.). Omtrent halvparten av boligene på Trosset ligger sør for søndre avkjøring til anleggsområde, og det ligger flere boliger langs Jørstadvovegen ved Vingnes. Flere boliger har direkte adkomst til fylkesvegen, det er ingen gang- og sykkelveg langs strekningen. På Tråsethstranda er det ingen busslommer, men kantstoppløsning langs veien.

Kommunedirektøren er usikker på om det er tilstrekkelig tilrettelagt for avbøtende tiltak langs Jørstadvovegen som følge av planlagt anleggstrafikk. Anleggsgjennomføring, og konsekvenser av dette for Vingnes, er ikke omtalt i reguleringsplan for avlastet E6.



Figur 2: Illustrasjon over anleggsområder og anleggsveger på Trosset. Hentet fra anleggsgjennomføringsplan datert 31.05.21.

Med unntak av nordre tunnelpåhugg har kommunedirektøren hatt begrenset muligheter for å ettergå anleggsgjennomføringsplanen og massedeponeringsplanen, og ønsker at relevante høringsparter er oppmerksomme på dette under høringen.

3.10 Belastning av sidevegsnett

3.10.1 Fakta

Belastning på sidevegsnett som del av bygge- og anleggsfase er omtalt i anleggsgjennomføringsplan, datert 31.05.21. Eventuell avvisning (kjøretøy velger alternativ veg på grunn av nedsatt framkommelighet) som følge av anleggsfase er ikke omtalt. Avvisning i bompengerperioden er håndtert gjennom bompengeproposisjon, som ble behandlet i kommunestyret den 29.11.18 og godkjent i statsråd den 24.05.19. Trafikkberegninger finnes i rapporten trafikale og prissatte konsekvenser, datert 26.03.21.

3.10.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Eventuelle konsekvenser av bompengeavvisning skal håndteres gjennom egen prosess avklart i bompengeproposisjonen.

3.11 Estetikk

3.11.1 Fakta

Med planen følger en estetisk oppfølgingsplan. Estetisk oppfølgingsplan er gjort juridisk bindende gjennom bestemmelsene.

3.11.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Det er behov for bredere faglig gjennomgang av estetisk oppfølgingsplan i høringsperioden. Saken legges frem uten at dette dokumentet er tilstrekkelig kvalitetssikret.

Estetisk oppfølgingsplan inneholder omtale av flere forhold, og kommunedirektøren ønsker å trekke frem spesielt støyskjermer, strandområder og reetablering av disse og kryssing/bru over Lågen, som man bør være spesielt oppmerksom på i estetisk oppfølgingsplan.

3.12 Støy

3.12.1 Fakta

Informasjon om støysituasjonen langs vegtraseen ligger i dokumentene fagrapport støy, datert 31.05.21, støysonekart, datert 20.01.21 og liste støytsatte boliger, datert 31.05.21.

I plankartet for både planalternativ 1 og 2 er det regulert inn følgende støyskjermer/støyvoller:

- Ca. 620 meter lang støyskjerm mot Mjøsa fra Lillehammer grense og nordover (østsiden av veglinje). Støyskjermen skjermer eksisterende bolig ved Lillehammer grense og Bakke camping.
- Ca. 250 meter lang støyvoll i Øyresvika, nordøst for E6. Støyvollen skjermer eksisterende boliger mellom ny E6 og avlastet E6.

Støyskjermer/voller kun i planalternativ 1:

- Ca. 600 meter lang støyskjerm langs E6 fra Vingrom sør og nord til kulvert til Vingromdammen (vestsiden av veglinja). Støyskjermen skjermer eksisterende bebyggelse i Vingrom.
- Ca. 140 meter lang støyskjerm fra Rinna bru og sørover. Støyskjermen skjermer Mjøsa og Vingromdammen

- Ca. 560 meter lang støyvoll fra Rinna bru og nordover. Støyvollen ligger øst for veglinja og skjermer Vingromdammen. Støyvollen er langsgående, med avbrudd for adkomstvegen gjennom kulvert til Vingromdammen.
- Ca. 170 meter lang støyskjerm rundt Vingrom kirke
- Støyskjerm på begge sider langs Lågen bru.

Støyskjermer/voller kun i planalternativ 2:

- Sør for Rinna er det lagt inn to delvis parallelle støyskjermer vest og øst for veglinja. Støyskjermene er mellom henholdsvis ca. 60 og 100 meter lange.
- Fra Rinna og nordover er det lagt inn to-fire parallelle støyskjermer; det er støyskjermer langs av- og påkjøringsrampene, samt langs veglinja til E6
- Ca. 80 meter lang støyskjerm langs gang- og sykkelveg forbi Vingrom skole

3.12.2 *Kommunedirektørens foreløpige vurdering*

Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at det er grunnet det store omfanget av saksdokumenter har vært begrenset muligheter for å ettergå alle støydokumentene, og ønsker at høringspartene er oppmerksomme på dette.

Kommunedirektøren har imidlertid blitt oppmerksom på følgende forhold:

I støysonkartene er det vist støyskjerm langs E6 forbi Vingrom skole. I plankartet er støyskjermen kun regulert frem til kulvert til Vingromdammen. Det vil si at regulert støyskjerm er noe kortere enn støyskjermen som ligger inne i støysonkartene. I planbeskrivelsen figur 6-9, s. 46, er det også vist til en forlenget støyskjerm (tilsvarende som i støysonkartene), samtidig som det i figurteksten står at støyskjermen skal gå frem til kulvert til Vingromdammen. Kommunedirektøren er usikker på lengden på støyskjermen som ligger inne i plankartet, og mener at støyskjerm som ligger til grunn for støysonkart og støyutredning bør legges til grunn i reguleringsplankartet. Kommunedirektøren ber relevante høringsparter være oppmerksomme på dette.

Reguleringsplan for avlastet E6 og E6 møtes i Øyresvika, og begge planer har nærføring til eksisterende boliger som blir liggende mellom de to planområdene. I forslag til reguleringsplanen for E6 er det lagt inn støyvoll mot boligene, hvor det også er gitt tilhørende bestemmelser. I avlastet E6 er det regulert inn langsgående støyskjerm mot boligene. Kommunedirektøren mener tiltakene hver for seg er tilfredsstillende for boligene, men er usikker på om tiltakene er sett i sammenheng og vurdert opp mot sumstøyeffekt. Dette er et resultat av at vegtraseene blir håndtert i to separate planforslag. Kommunedirektøren forutsetter at Nye Veier følger opp dette og ønsker at relevante høringsparter er oppmerksomme på denne problemstillingen.

3.13 Andre tema

3.13.1 *Støy og dyrevelferd*

Iht. politisk vedtak av planprogram skal det innhentes uttalelse fra Mattilsynet, som fagmyndighet på dyrevelferd, om støyens påvirkning på husdyrhold i landbruket, både i anleggsperioden og etter ferdigbygget veg. Temaet er omtalt i støyrapporten, s. 60. Kort oppsummert finnes det lite dokumentasjon rundt påvirkning av vegstøy på beitedyr. Det finnes utenlandske publikasjoner som viser ubehag for storfe ved støy fra anleggsarbeider når nivåene var 90-100 dB. Erfaringsmessig vil støynivåene i hovedsak være lavere enn dette forutsatt at avstand mellom anleggsmaskin og beitedyr er mer enn 100 m.

3.13.2 Ekspressbuss

Innlandstrafikk har tatt opp spørsmålet om det burde tilrettelegges for ekspressbusstopp på Storhove/Hovemoen i forbindelse med ny E6. Kommunedirektørens holdning er at knutepunktet for kollektivtransport i Lillehammer er Lillehammer skystasjon. Det er derfor ikke tilrettelagt for ekspressbusstopp ved Storhove/Hovemoen.

I planalternativ 2 er det lagt til rette for busstopp ved Vingrom kryss midt, dette kan også brukes av ekspressbuss. Her gjør imidlertid kommunedirektøren oppmerksom på at Vingrom kryss midt ikke er tilstrekkelig bearbeidet, og tar forbehold om eventuelle endringer i dette kryss alternativet etter høring.

3.13.3 Rasteplass, fotopunkt og bru ved Vingrom kirke

Ved Vingrom kirke er det i KDP lagt inn ei bru fra kirka, over E6, til området ved Mjøsa som i dag er rasteplass. Med økt fartsgrense på ny E6 vil det være for kort avstand til kryss Øyresvika og Vingrom til at det kan videreføres rasteplass ved Vingrom kirke. Bru over E6 vil være kostbart, bli synlig i landskapet og vil ha begrenset bruk. Denne er derfor ikke tatt inn i reguleringsplanen.

Noe av intensjonen med brua var å knytte Vingrom kirke til Mjøsa, en kobling som har kulturhistorisk verdi. Denne koblingen vil ivaretas ved bruk av undergang ca. 600 m nord for kirka og ca. 400 m sør for kirka. Odden ved kirka skal brukes til midlertidig bygge- og anleggsområde. Det er sikret i bestemmelser at odden istandsettes og tilrettelegges for opphold og rast for turgåere, slik at dette kan utgjøre en runde mellom Vingrom kirke og Mjøsa ved bruk av undergangene. Dette vil være en rimeligere løsning enn bru, og vil etter Kommunedirektørens vurdering ivareta noe av intensjonen bak brua over E6.

Fotopunkt mot Lillehammer by var et tema ved behandling av kommunedelplanen, men er ikke sikret gjennom krav. Når det ikke blir rasteplass, faller poenget med et fotopunkt bort. Fotopunkt er derfor ikke tatt inn i reguleringsplanen.

3.13.4 Dispensasjon Lågendeltaet naturreservat

Kryssing av Lågen medfører behov for dispensasjon fra forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat. Tiltakshaver vil måtte søke om slik dispensasjon. Det er en forutsetning at vedtak foreligger før reguleringsplanen blir sluttbehandlet.