

NOTAT TIL SAKSFRAMLEGG AVLASTA E6

Datert 07.06.21

1	Kort om planforslaget.....	2
2	Planprosess.....	3
3	Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang	3
3.1	Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika	3
3.2	Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes	4
3.3	Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen.....	5
3.4	Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes	5
3.5	Tiltak 6: Gang- og sykkelveger fra Vingnes til Storhove.....	6
3.6	Tiltak 7: Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.....	7
3.7	Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.....	8
3.8	Tiltak 9: Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen	9
3.9	Annet	9

1 Kort om planforslaget

Formålet med reguleringsplanen er å detaljregulere tiltak på avlastet veg E6 på strekningen Øyresvika-Storhove i tråd med Kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby, vedtatt 21.06.18. Planen må ses i sammenheng med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove, som behandles parallelt.

Det reguleres tursti fra Vingnes til Øyresvika, denne fortsetter sørover i reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove. Det reguleres gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove. Reguleringsplanen legges fram med følgende tiltak på avlastet veg, som avklart gjennom forprosjektet:

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.
2. Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes. For dette tiltaket legges det fram flere alternativer.
3. Støyskjermer for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.
4. Støyskjerming for friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen.
5. Miljøtiltak på Vingnes. For dette tiltaket legges det fram to alternativer.
6. G/s-veg fra Vingnes til Storhove. For dette tiltaket legges det fram to alternativer.
7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.
8. Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.
9. Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen.

Planforslaget er omfattende, og inkluderer i tillegg til plankart, bestemmelser og planbeskrivelse en rekke utredninger. Tiltakene er beskrevet i planbeskrivelsens sammendrag, og det anbefales å lese dette for å få en kort innføring i tiltakene.

Det som i planens dokumenter omtales som hovedalternativ er NVs foretrukne alternativ. Hovedalternativ og andre alternativ utgjør til sammen de tiltak som det gjennom forprosjektet er besluttet å regulere. Unntaket er hovedalternativ for tiltak 2, som er NVs forslag, og som ble utarbeidet etter behandling av forprosjektet.

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.

Som grunnlag for reguleringsplanen ble det utarbeidet en forprosjektrapport. Denne var på høring og ble politisk behandlet i kommunestyret 27.08.20. Gjennom forprosjektet ble det avklart hvilke alternativer som skal sendes på høring.

Reguleringsplan for avlastet E6 fremmes for politisk behandling for utsending på høring og offentlig ettersyn samtidig med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.

3 Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang

3.1 Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika

Iht. KDP skal det opparbeides tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika. Turstien skal ikke berøre naturreservatet. Det ble jobbet med å få til en tursti i 3 m bredde hele vegen. Dette har ikke vært mulig uten å berøre naturreservatet. Statsforvalteren har vært tydelige på at det ikke vil gis dispensasjon for tursti som berører naturreservatet.

Turstien er tatt inn i plankartet.

3.1.1 Nye veiers anbefaling

Som foreslått i reguleringsplan.

3.1.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Det er jobbet med å sikre turstiens bredde så langt som mulig, uten at det går på bekostning av naturreservatet. Framlagte løsning ivaretar dette.

Det gjenstår å gjennomføre geotekniske undersøkelser for turstien, resultatet av disse kan ha innvirkning på gjennomførbarheten av tiltaket.

NV har lagt inn turstien i kart, og i bestemmelser er bredden angitt til maks. 3 m. De har ikke ønsket å legge inn en minimumsbredde på stien i bestemmelsene.

Kommunedirektøren er uenig med NVs tilgang her. Det er jobbet mye med bredden på stien, og det er mulig å detaljere hvor bred turstien skal være på de enkelte delstrekningene. For de delstrekker hvor kunnskapen ikke er tilstrekkelig til å sette krav til bredde er det mulig å formulere mindre stramme bestemmelser. Kommunedirektøren har løst dette ved å tilføye til bestemmelsen at turvegen skal være så bred som mulig, men ikke bredere enn 3 m.

I planbeskrivelsen ser det ut til at turstien stort sett skal være 1,5-2 m bred. Arbeidskart fra NV viser en smalere bredde enn planbeskrivelsen på enkelte delstrekninger.

Kommunedirektøren mener dette må justeres i bestemmelser og planbeskrivelse etter høring, slik at detaljene er konsistente og riktige i planmaterialet. Kommunedirektøren mener dette er en såpass

detaljert justering, som uansett vil holde seg innenfor formål avsatt til tursti, og at det ikke vil utløse ny høring.

3.2 Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes

Iht. KDP skal det opparbeides fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika. En rekke alternativer ble utredet i forprosjektet, og det er jobbet videre med alternative løsninger etter behandling av forprosjektet. Det fremmes 4 alternativer for tiltak 2:

1. G/s-veg langs Vingromsvegen mellom Hovslivegen og Jørstadmovegen (alt. 2A)
2. G/s-veg langs Vingromsvegen mellom Øyresbekken og Jørstadmovegen (alt. 2B)
3. G/s-veg langs Vingromsvegen mellom Bulungbekken og Jørstadmovegen (alt. 2F)
4. Trafikksikkerhetstiltak, ingen fortau (hovedalt., alt. 2C i forprosjekt)

Videre er det fremmet 3 alternativer for sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6:

1. Rundkjøring (alt. 2D)
2. T-kryss (alt. 2C)
3. Ingen sammenkobling (hovedalt.)

3.2.1 Nye veiers anbefaling

For trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen: Trafikksikkerhetstiltak, ingen fortau (hovedalt., alt. 2C i forprosjekt).

For sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6: Ingen sammenkobling, uavhengig av kryssløsning Vingrom på E6 Roterud – Storhove.

3.2.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Fortau langs Vingromsvegen: Alternativ 2A, 2B og 2F er lagt inn med g/s-veg i stedet for fortau. Bakgrunnen er nye regler som begrenser sykling på fortau. Iht. vegnormalen skal g/s-veg være bredere og være adskilt fra bilveg med grøft. Det er ikke plass til dette langs Vingromsvegen. Endringen til g/s-veg er gjort i plankartet uten å justere bredder eller sidearealer, og er derfor en endring av ren formell karakter.

Kommunedirektøren mener det er viktig å sikre myke trafikanter langs Vingromsvegen. Mange boliger sogner til denne delen av Vingromsvegen, og vegen fører inn mot bydelssenteret. Noen har direkte adkomst til Vingromsvegen, mens de fleste kobler seg på via Risesvingen, Hovslivegen og Petterjordet. Myke trafikanter som beveger seg langs disse vegene har i dag ingen trafikksikre løsninger.

Kommunedirektøren anbefaler at det etableres g/s-veg langs Vingromsvegen, og vil bruke høringen til å vurdere hvor langt syd g/s-vegen bør gå.

Sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6: Behovet for sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 henger sammen med hva som skjer på E6 Roterud – Storhove. Ved kryss nord på Vingrom vil det bli begrenset med gjennomgangstrafikk på Vingromsvegen. Det vil da ikke være behov for sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6.

Ved kryss midt på Vingrom kan det være behov for sammenkobling. Kommunedirektøren mener T-kryss (alt. 2C) ikke gir god nok trafikksikkerhet, og anbefaler ikke denne løsningen. Rundkjøring (alt. 2D) vil kreve riving av 1 bolig, beslaglegge dyrka mark og vil være krevende å tilrettelegge for

syklende på en god måte. Kommunedirektøren mener de to planene må ses i sammenheng, og at ulemper ved sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 må legges til ved vurderingen av kryssløsning for Vingrom.

3.3 Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen

Iht. KDP skal eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru støyskjermes. Videre skal friluftsområdene ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen støyskjermes. Støyskjermene er tatt inn i plankart og bestemmelser.

3.3.1 Nye veiers anbefaling

Som foreslått i reguleringsplan.

3.3.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Støyskjermene er vist i plankart og omtalt i bestemmelser. Bestemmelsene sikrer høyden, og det vises til støyutredningen i bestemmelsene. Bestemmelsene tillater justering av støyskjerm så lenge justeringen gir et bedre resultat. For å ha et sammenligningsgrunnlag til å vurdere om justeringen gir et bedre resultat er det vist til støyrapport som følger planen. Intensjonen i dette er å sikre tiltak mot støy for boliger og friluftsområder, som avklart i KDP. Kommunedirektøren ber relevante høringsparter vurdere om bestemmelsen i tilstrekkelig grad ivaretar bestemmelsene i KDP og sikrer støyskjerming på en god nok måte.

Bebyggelsen ved Mosodden er ikke omtalt i KDP, og det er derfor ikke foreslått tilsvarende støyskjerming for disse boligene.

3.4 Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes

Iht. KDP skal 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. Reguleringsplan skal også vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem.

Foreslåtte miljøtiltak er:

- Hastighetsreducerende tiltak der vegprofilen bygges med 2 m midtrabatt. Midtrabatten kan beplantes med lave busker. Dette er sikret gjennom bestemmelser.
- Etablering av to kollektivholdeplasser for regionbusser, der det legges til grunn en nedsatt hastighet til 60 km/t. Bussholdeplassene er tatt inn i plankartet og opparbeidelse er sikret i bestemmelser.
- Ny kobling til eksisterende gang- og sykkelveger (g/s-veger) fra kollektivholdeplassene. Tiltaket er vist i plankart og opparbeidelse er sikret i bestemmelser.
- Sykkelparkering. I figur S6 i planbeskrivelsen er det vist en tredje sykkelparkering langs g/s-veg mot Jørstadvægen, denne er ikke vist i plankartet. Sykkelparkering ved bussholdeplassene er ivaretatt i plankart og opparbeidelse er sikret i bestemmelser.
- Beplantning og oppstramming av eksisterende kryss langs Vingnesgata. Dette er ikke ivaretatt i bestemmelser.

Det legges fram to alternativer for kryss på Vingnes:

1. Trearmet rundkjøring (alt. 5B)
2. Dagens kryss beholdes (hovedalt.)

Trearmet rundkjøring (alt. 5B) tilfører en ny rundkjøring på avlastet E6 mellom avkjøring Øyresvika og Lillehammer sentrum. Alternativet frigjør areal vest for vegen som i dag går med til vegareal. Det frigjorte arealet foreslås regulert til næringsformål.

3.4.1 Nye veiers anbefaling

Foreslått som punktene over. I oversendelsen fra NV var miljøtiltakene ikke sikret gjennom bestemmelser.

3.4.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Kommunedirektøren har gjennom kvalitetssikring justert bestemmelsene slik at miljøtiltakene er sikret gjennom kart og bestemmelser. Unntaket er tiltak om beplantning og tiltak for oppstramming av eksisterende kryss langs Vingnesgata. Det har ikke vært tid til å sikre dette. Kommunedirektøren mener dette vil være en mindre justering som kan gjøres etter høring.

To kryssløsninger skal sendes på høring, ny rundkjøring eller å opprettholde dagens kryss. kommunedirektørens foreløpige vurdering er å beholde dagens kryssløsning, men ønsker å få dette nærmere belyst gjennom høring. Kryssløsning på avlastet E6 bør sies i sammenheng med antall rundkjøringer på strekningen mellom avkjøring Øyresvika og Strandtorget, og hvordan krysset på avlastet E6 best kan tilpasses sin nye funksjon som fylkesveg. Dersom det blir etablert rundkjøring mener kommunedirektøren at restarealet vest for vegen bør utnyttes til næringsareal.

3.5 Tiltak 6: Gang- og sykkelveger fra Vingnes til Storhove

Iht. KDP skal det etableres en trafikk sikker gang- og sykkel forbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove, i praksis sammenhengende g/s-veg mellom Vingnes og Storhove.

Hvordan er dette tatt inn i reguleringsplanen?

Fra Vingnes, over Lågen, legges gang- og sykkelvegen fram i to alternativer:

1. Gang- og sykkelveg langs Lillehammer bru (alt. 6C)
2. Gang- og sykkelveg på Vingnesbrua og Strandpromenaden (hovedalt.).

Videre nordover fremmes et alternativ for gang- og sykkelvegen. Forbi de vestligste boligene i Mosoddvegen blir gang- og sykkelvegen kombinert med adkomstveg til boligene. 16 boliger har adkomst via denne. Gang- og sykkelvegen fortsetter nordover, krysser fv. 2522 i plan og kobler seg deretter på eksisterende gang- og sykkelveg.

3.5.1 Nye veiers anbefaling

NV anbefaler gang- og sykkelveg via Vingnesbrua og Strandpromenaden.

3.5.2 Kommunedirektørens vurdering

Gang- og sykkelveg via Vingnesbrua og Strandpromenaden vil tilrettelegge for gående og syklende nærme boliger og nærme viktige målpunkter som Strandtorget og sentrum. Det vil gi et forbedret tilbud for gående og syklende, spesielt forbi Strandtorget, hvor tilretteleggingen er dårlig i dag. Det er stor høydeforskjell fra Vingnesbrua og ned til Strandpromenaden. Dette gjør det utfordrende å få til

en god sammenkobling, og særlig utfordrende med universell utforming på en god måte. Sammenkoblingen vil skje på 3 måter:

1. Ny trapp like nord for brua.
2. Via Sundgata. Sundgata er bratt, og har ikke tilfredsstillende helningsgrad for universell utforming. Det er ikke behov for tiltak i Sundgata.
3. Bryggevegen sørover. Denne har tilfredsstillende helningsgrad for universell utforming. Det vil imidlertid være en omveg for dem som skal mot Strandtorget. Det er ikke behov for tiltak i Bryggevegen.

Gang- og sykkelveg over Lillehammer bru vil koble seg mer direkte på gang- og sykkelvegen videre nordover mot Storhove/Hovemoen. Her ligger mange arbeidsplasser. Kryssing via Lillehammer bru gir kortere gang- og sykkelveg til Strandtorget og Storhove/Hovemoen, og vil kunne oppleves mer som en ekspress-sykkelveg. Gang- og sykkelveg via Lillehammer bru vil antagelig kreve tiltak ut over dagens brukonstruksjon, dette vil kreve dispensasjon for kryssing av Lågen naturreservat. Løsningen antas å være uforholdsmessig mye dyrere enn via Vingnesbrua.

Kommunedirektørens foreløpige vurdering er at gang- og sykkelveg via Vingnesbrua og Strandpromenaden er å foretrekke framfor via Lillehammer bru, siden dette gir en bedre kobling til sentrum, vil bedre tilgjengeligheten til Strandtorget og Strandparken, ligger nærmere boliger og samtidig opprettholder en gjennomgående gang- og sykkelveg til Storhove/Hovemoen.

Kommunedirektøren har vært opptatt av at gang- og sykkelveg kobles sammen med eksisterende gang- og sykkelvegnett på Storhove og på Vingnes. Kommunedirektøren har skissert en løsning som ville koble gang- og sykkelveg over Vingnesbrua sammen med eksisterende gang- og sykkelveg langs Vingnesgata ved avlastet E6. En slik sammenkobling kan også ses som en del av KDP bestemmelse 1.6.4. NV har ikke ønsket å tegne ut dette. Kommunedirektøren ber relevante høringsparter være oppmerksomme på dette.

På Storhove har planfri kryssing av fv. 2522 (opptreksarm) vært et tema. Trafikkberegninger viser at det ikke er behov for planfri kryssing. Denne vegen kommer til å være en av hovedinnsfartsårene til Lillehammer, og kommunedirektøren er opptatt av at det tilrettelegges for en trafiksikker kryssing i plan, når planfri kryssing ikke er relevant. Det er gitt tilbakemeldinger til NV om at det må sikres at det er mulig å stoppe halvveis over vegen, og da være plass til å vente eksempelvis med sykkel med sykkelvogn eller barnevogn. Kommunedirektøren er usikker på om dette er tilstrekkelig godt ivarettatt i kart og bestemmelser, og ber relevante høringsparter være oppmerksomme på dette.

3.6 Tiltak 7: Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6

Iht. KDP skal dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. Som del av dette forutsettes at det bygges flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av dagens E6. Dagens avkjøring fra E6 til Mesnadalsvegen bygges som tre-armet rundkjøring. Rundkjøringen skal ligge over nivå for 200 års flom, Mesnadalsvegen videre ned til eksisterende rundkjøring går fra nivå tilsvarende 200-årsflom til 100-årsflom. Gang- og sykkelveg legges i kulvert under Mesnadalsvegen, over nivå for 50 års flom.

3.6.1 Nye veiers anbefaling

Ombyggingen vil ha høye kostnader og rundkjøringen vil ha dårligere kapasitet enn dagens kryss. NV anbefaler at krysset ikke blir bygd om.

3.6.2 Kommunedirektørens foreløpige vurdering

Deler av dagens kryss er flomutsatt og kan bli stengt allerede ved en 10 års flom. Krysset må være dimensjonert for 200 års flom, pluss 0,5 m sikkerhetsmargin. 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.

Ombygging vil gi midlertidige ulemper for trafikkflyten i anleggsfasen. Dette vil være planlagte ulemper, som kan avbøtes ved god informasjon. Flomhendelser kan ikke planlegges på samme måten, og en løsning med tilfredsstillende flomsikkerhet i permanent fase veier etter kommunedirektørens syn tyngre enn de midlertidige ulempene ved ombygging.

Rundkjøringen skal ha god nok kapasitet til å håndtere fremtidige trafikkmengder og vil utgjøre minimal reisetidsendring. Rundkjøring vil friggi arealer mot Mjøsa, som vil kunne tilbakeføres til friluftsområder.

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.

3.7 Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6

Iht. KDP skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen, herunder tilrettelegging etter prinsippene om universell utforming. Gjennom behandling av forprosjektet vedtok kommunestyret at det skal reguleres forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.

Iht. planbeskrivelsen er tiltakene som følger:

- Mosoddtunnelen og sør for Mosoddtunnelen
 - Skifte ut stengsler på sti over Mosoddtunnelen med nye funksjonelle porter.
 - Stien gjøres noe slakere ved at turvegen heves over en kort strekning.
 - Legge om turstien og bygge støyvoll mellom E6 og turområde på en ca. 80 meter lang strekning.
 - Skilting i stikryss/veg.
- Kulvert Korgvegen
 - Ny belysning i kulvert.
 - Maling av kulvertvegger og tak.
 - Vannrenner på kulverttaket som leder vannet bort fra vegbanen.
 - Oppmerking av gangbane gjennom kulvert.
 - Bedre utforming av grønne skråninger med gras/busker.
 - Retningsveiledning med skilting.
- Kulvert ved Hovemovegen 33
 - Grusdekke utenfor kulvertåpningene, som går i flukt med kulvertgulv, forsterkes.
 - Vegger og tak males.
 - Ny belysning i kulvert
 - Skilting (jf. kommunens turstimerking) utenfor på begge sider av kulvert, alternativ som maling på veggene i kulverten.

3.7.1 Nye veiers anbefaling

NV anser bestemmelsen i KDP som oppfylt gjennom de utredninger som er gjort i forbindelse med forprosjekt og arbeid med reguleringsplan. NV mener ikke det er juridisk grunnlag for å knytte rekkefølgekrav til gjennomføring av disse tiltakene.

3.7.2 Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener at KDP ikke er slik å forstå at bestemmelsen kun krever en utredning av forbedringer for gående og syklende, men at de også ble gjennomført dersom det gjennom utredningen ble funnet behov for forbedringer. Kommunestyrets behandling av forprosjektet forsterker dette, ved at det ble presisert at tiltakene skulle reguleres. Imidlertid går mange av tiltakene på maling, belysning, skilting ol. Dette er forhold som normalt ikke håndteres gjennom en reguleringsplan. Unntaket er støyvullen, men denne ligger også inne i tiltak 4.

Kommunedirektøren ønsker høringspartenes merknader til denne vurderingen.

3.8 Tiltak 9: Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen

Det skal reguleres ny atkomstløsning fra avlastet E6 til industriområdene i Hovemoen. Dette løses ved å regulere en trearmet rundkjøring like sør for jernbane-/vegbro over avlastet E6 til tømmerterminalen/Hovemoen. To av armene kobler avlastet E6, den tredje armen går mot vest og fremtidige næringsarealer på Hovemoen, via denne armen kan man også kjøre videre til Hovemovegen.

3.8.1 Nye veiers anbefaling

Som foreslått i reguleringsplan.

3.8.2 Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener rundkjøringen, slik den foreslås i reguleringsplanen, svarer opp kravet i KDP på en tilfredsstillende måte.

3.9 Annet

3.9.1 Adkomst til byen

Fra kryss Øyresvika vil adkomst til Lillehammer by gå via avlastet E6. Antall rundkjøringer på strekningen har vært et tema, og representanter fra næringslivet har i prosessen gitt uttrykk for at enkel og rask biladkomst til byen er viktig for næringslivet. Reguleringsplanen med alle alternativer legger til rette for min. 1 og maks. 3 nye rundkjøringer/kryss mellom kryss Øyresvika og Strandtorget:

1. Rundkjøring/kryss som kobler Vingromsvegen og avlastet E6. Denne rundkjøringen/krysset er kun aktuell ved kryss midt Vingrom (se reguleringsplan for E6, som har parallell saksbehandling). Ved kryss midt Vingrom må fordelene av rundkjøringen likevel vurderes opp mot ulempene den medfører, herunder beslag av dyrka mark.
2. Rundkjøring ved bydelscenter Vingnes. Alternativt beholdes dagens vegsystem her.
3. Rundkjøring for avkjøring mot Mesnadalsarmen. Her legges planen fram i ett alternativ.

Fra kryss Storhove vil adkomst til Lillehammer by gå via avlastet E6 og via Gudbrandsdalsvegen. På avlastet E6 planlegges 1 rundkjøring. Denne har til formål å koble næringsområder sammen på en mer funksjonell måte.

Kommunedirektøren mener nytt flomsikkert kryss ved Strandtorget vil være positivt for samfunnssikkerhet og beredskap, og vil gi en flomsikker hovedadkomst til Lillehammer som regionsenter og gi økt trafiksikkerhet. Argumenter for dette kan finnes i behandling av forprosjektet. Kommunedirektøren ønsker høringspartenes vurdering av den enkelte rundkjøring/kryss og av sammenhengen og sumvirkningene av dem.

3.9.2 Overordna grønnstruktur-byromsnettverket

Det sammenhengende nettverket av blå, grønne og grå strukturer som binder byen sammen og som knytter byen til landskapet og naturen rundt ble tatt inn i kommuneplanens arealdel og byplanen. Byromsnettverket var ikke tatt inn i KDP E6 siden den ble vedtatt før kommuneplanens arealdel og byplanen. Byromsnettverket bør vises i reguleringsplan for avlastet E6, slik at dette knyttes sammen på tvers av avlastet E6. Det ble ikke tid til å innarbeide dette i kart og bestemmelser før høring. Kommunedirektøren mener at byromsnettverket skal innarbeides før reguleringsplanen vedtas.