



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER
Att. Marianne Bismo

Saksbehandler, innvalgstelefon
Solveig Rindhølen, 62 55 10 94

Samordning av statlige innsigelser - høring Lillehammer - reguleringsplan avlastet E6 Øyresvika-Storhove

Det vises til brev datert 18.6.21 med høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan avlastet E6 Øyresvika-Storhove.

Det er tre saker på høring nå; E6 i Lillehammer, E6 i Gjøvik og avlastet vei gjennom Lillehammer. Disse er behandlet som separate saker, men har også en gjensidig sammenheng som må sikres og ivaretas i planprosessen.

Det vises til eget samordningsbrev for E6 Roterud-Storhove i Lillehammer kommune.

Samordning av statlige innsigelser til kommunale planer er en fast ordning som innebærer at innsigelser fremmet av statlige myndigheter kommer samordnet fra Statsforvalteren til kommunen. Planfasen etter at innsigelse er fremmet påvirkes ikke av ordningen, men kommunen og innsigelsesmyndighetene oppfordres til å arbeide aktivt for å avklare innsigelser lokalt. Dersom partene ikke kommer til enighet legges saken fram for mekling.

Innsigelser til planen:

- **Forsvarsbygg** fremmer innsigelse med grunnlag i forsvarssektorens arealbruksinteresser når det gjelder kryssløsning Hovemoen og konsekvenser for Hovemoen leir.
- **NVE** fremmer innsigelse med grunnlag i manglende ivaretagelse av vesentlige regionale og nasjonale interesser innenfor eget myndighetsområde. Innsigelsen for reguleringsplan avlastet E6 Øyresvika-Storhove er knyttet til Eksisterende sentralnett.

Den helhetlige uttalelsen fra NVE er lagt ved samordningsbrevet som angår reguleringsplan E6 Roterud-Storhove i Lillehammer kommune.

- **Statsforvalteren i Innlandet** fremmer innsigelse til:
 - Manglende bestemmelser for å sikre naturreservatet. Følgende må sikres:



- en egen planbestemmelse for å ivareta hensyn til rødlistede arter og naturtyper
- en egen planbestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen
- støydemping på Lillehammer bru
- Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen:
 - krav om ytterligere avbøtende tiltak
 - krav om fartsreduserende tiltak
- Mangelfulle miljøtiltak for avlastet veg gjennom Vingnes
- Gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove:
 - Innsigelse til manglende gang- og sykkelvei over Lillehammer bru
- Vassdrag:
 - *Vi viser til vår uttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove*

Vurdering:

Statsforvalteren viser til innspill fra statlige myndigheter i regionalt planforum, ulike dialogmøter og gjennom skriftlige tilbakemeldinger på forhold det har blitt bedt om innspill på, gjennom prosessen.

Flere av innsigelsene skyldes manglende utredninger og/eller at plankart med bestemmelser ikke sikrer tilstrekkelig avklaring og oppfølging av nasjonale og viktige regionale hensyn. Dette er forhold som ikke er gjenstand for samordning. Noen av innsigelsene er også overlappende. Alle innsigelser er begrunnet og innsigelsesgrunnlag/hjemmel går fram av vedlagte høringsuttalelser.

Statsforvalteren oversender innsigelsene til kommunen for videre behandling, og oppfordrer til dialog med regionale myndigheter om hvordan innsigelsene kan imøtekommes/løses.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Solveig Rindhølen
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 Innsigelse Forsvarsbygg
- 2 Innsigelse Statsforvalteren i Innlandet

Kopi til:

Forsvarsbygg	Postboks 405 Sentrum	0103	OSLO
Direktoratet for mineralforvaltning	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Gjøvik kommune	Postboks 630	2810	GJØVIK
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR





Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Philip Mellison, 61 26 60 79

Lillehammer - reguleringsplan - avlastet E6 Øyresvika - Storhove - uttalelse

Vi viser til høring av reguleringsplan for avlastet E6 fra Øyresvika til Storhove i Lillehammer kommune. Vi viser også til vår uttalelse til forprosjektet av 20. mars 2020.

Oppsummering

Statsforvalteren forventer at de avbøtende tiltakene vedtatt i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby videreføres i reguleringsplan for avlastet E6. I hovedsak står vi fortsatt ved våre merknader i brev av 20. mars 2020 til forprosjektet for avlastet veg.

Innsigelser

- **Manglende bestemmelser for å sikre naturreservatet.** Følgende må sikres:
 - en egen planbestemmelse for å ivareta hensyn til rødlistede arter og naturtyper
 - en egen planbestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen
 - støydemping på Lillehammer bru
- **Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen:**
 - krav om ytterligere avbøtende tiltak
 - krav om fartsreducerende tiltak
- **Mangelfulle miljøtiltak for avlastet veg gjennom Vingnes**
- **Gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove:**
 - Innsigelse til manglende gang- og sykkelvei over Lillehammer bru
- **Vassdrag:**
 - *Vi viser til vår uttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove*

Faglige merknader

- Anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 2B for gang- og sykkelvei fra Øyresvika til Vingnes
- At føringer i arealdel og byplan innarbeides i planforslaget

Forhold til overordnet plan

I kommuneplanen for E6 Vingrom - Ensby ble følgende avbøtende/kompenserende tiltak i planen vedtatt etter mekling.



Tabell 1: Punkt 7.3 i planbeskrivelsen for Kdp med beskrivelse av endelig vedtatt løsning etter mekling.

a) Sykkelveg Vingnes- Hovemoen	Gang- og sykkelveg med løsning både over Vingnesbrua og Lillehammer bru.
b) Tursti langs Mjøsa fra Vingrom til Vingnes	Turstien er lagt inn på samme måte som i planforslaget til sluttbehandling.
c) Støyskjerming mot bebyggelse	Støyskjermingen omfatter etter meklingen eksisterende bebyggelse på hele strekningen fra Øyresvika til Lillehammer bru.
d) Støyskjerming mot friluftsområder	Det forutsettes etter meklingen støyskjerming av friluftsområdet ved Vingnesvika, i tillegg til friluftsområder på hele strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen.
e) Forbedret atkomst mellom bolig- og friluftsområder	Utbedring av eksisterende planskilte kryssinger langs dagens E6 mellom Mesna og Sannom er lagt inn på samme måte som i planforslaget til sluttbehandling. I tillegg er det lagt inn en ny bestemmelse for Vingnes, hvor det forutsettes at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.
f) Ombygging av Mesnakrysset og ny atkomst til byen	Det forutsettes flomsikker ombygging av Mesnakrysset. Ny atkomst til sentrum under bakken skal etter meklingen utredes og planlegges av Lillehammer kommune og Statens vegvesen parallelt med detaljreguleringsplan for dagens E6.
g) Kryss Hovemoen	Løsningen er lagt inn på samme måte som i planforslaget til sluttbehandling, med forslag til rundkjøring eller annen kryssløsning.
h) Regulering av dagens E6	Det forutsettes ny reguleringsplan for dagens E6 fra Øyresvika til Fåberg som inkluderer alle aktuelle tiltak for avlastet veg (pkt. a-g)

Det er utarbeidet et forprosjekt for å se på hvordan disse tiltakene kan løses. Statsforvalteren har tidligere uttalt seg til dette i brev av 20. mars 2020.

Generelt om de avbøtende tiltakene og forholdet til Lågendeltaet naturreservat

Statsforvalteren er positiv til at avbøtende tiltak i kommuneplanen føres videre i reguleringsplanen. Vi mener dette er av avgjørende betydning for å kompensere ulemper av ny veg og legge til rette for en bærekraftig byutvikling. Noen av tiltakene kommer imidlertid i berøring med Lågendeltaet naturreservat. Det må derfor gjøres gode avbøtende og kompenserende tiltak for å sikre naturverdiene som er til stede i og nært planområdet.

Sårbare arter og områder utenfor naturreservatet



Når det gjelder naturverdier utenfor naturreservatet er det registrert spredte forekomster av truede arter, og det sies at dette skal kartlegges nærmere før anleggsstart hvis de risikerer å bli berørt. Dette må konkretiseres i planbestemmelsene, pkt. 6.1 tilsvarende omtalen for fremmede arter, selv om det er tatt spesielt hensyn til ullurt. Miljøprogrammet beskriver at tiltaket skal tilpasses slik at forekomster av truede arter ikke blir berørt så langt det lar seg gjøre. Vi vil at det tas inn en generell planbestemmelse for å ivareta særlig verdifullt naturmangfold, forslagsvis slik:

- Det skal tas hensyn til rødlistede arter og naturtyper. Hvis slike forekomster blir eller kan bli berørt, skal Statsforvalteren konsulteres og mulige alternativer og avbøtende tiltak skal søkes gjennomført.

Bestemmelsen over er tenkt å også omfatte eventuelle (uventede) funn av prioriterte arter eller utvalgte naturtyper. Inntil en slik bestemmelse er innarbeidet i planen vi **innsigelse** til planforslaget, jamfør Klima- og miljødepartementets (KLD) rundskriv "Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet" (T-2/16 – rev. februar 2021) pkt. 3.6.

Videre er arbeid med både fremmede arter og løsmasser omtalt i miljøprogrammet. Vi forutsetter at arbeid med fremmede arter og revegetering følger samme prinsipper som for reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove (planbestemmelse pkt. 2.2.2, 2.5.9 og 6.1 og tilhørende planer), herunder bruk av stedeagne arter, og kommenterer ikke dette nærmere her.

Støy og lysforurensing som berører naturreservatet

For støyende aktiviteter vil vi at følgende planbestemmelsene tas inn:

- Støy fra masseknusing og annet støyende anleggsarbeid skal ikke gi støy over 50 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni.

Kravet har hjemmel i naturmangfoldloven § 49 som omhandler utenforliggende virksomhet som kan medføre skade inn i et verneområde. Kravet er et viktig avbøtende tiltak som skal sees i sammenheng med kompensasjonsplan utarbeidet for parallell reguleringsplan E6 Roterud-Storhove. Det samme kravet er stilt til reguleringsplan E6 Roterud-Storhove. Inntil en slik reguleringsbestemmelse er tatt med har vi **innsigelse** til planforslaget. Eventuelle, tilsvarende arbeider innenfor naturreservatet reguleres gjennom vilkår i dispensasjon fra verneforskriften.

Når det gjelder støyskjerming ser vi det som svært uheldig at det ikke er lagt inn støyskjerm også på Lillehammer bru av hensyn til særlig fugl i naturreservatet. Selv om den største, negative innvirkningen av den eksisterende brua på verneverdiene er selve barriere- og fragmenteringseffekten, antas det at særlig området rundt Leirvika kan få en positiv effekt av støyskjerming da det blir mye brukt av fugl, spesielt i trekkperioden om våren.

Trafikkanalysene for ny E6 gjennom Lillehammer sier at det blir mindre trafikk på avlastet E6, særlig de første årene. Vi er imidlertid gjort oppmerksom på fra Statens vegvesen at analysen er usikker. Dette fordi bompengoordningen på ny E6 vil kunne påvirke trafikkmønstret på avlastet E6. Når det bygges ny bru, vil støyeksponert areal i naturreservatet økes betydelig. Selv om trafikken skulle gå ned på avlastet E6, vil betydningen som barriere uansett ha økt da det blir etablert ytterligere en veg i reservatet lenger nord. Dette sett ut fra samlet belastning totalt på reservatet, jf. nml. § 10. Vi har derfor **innsigelse** hvis det ikke legges inn støyskjerming på Lillehammer bru. Innsigelsen er hjemlet i rundskriv T-2/16 punkt 3.6



Vi viser videre til Miljødirektoratets veileder M-128 til retningslinje T-1442 side 28, der naturvernområder bør inngå i grønn sone og følge anbefalte grenseverdier for rekreasjonsområder og stille områder. Dette gjelder kun dersom de per i dag har støynivåer under anbefalte grenser. Sistnevnte stemmer helt sikkert ikke rundt Lillehammer bru i dag, men ettersom vi ikke vet hva en mulig økning i støy kan få for konsekvenser på bruken av sentrale arealer for fugl i naturreservatet, mener vi at støydemping også på brua er et viktig avbøtende tiltak som må inngå i kompensasjonsplan for reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove. Dette i tråd med naturmangfoldloven § 9 (føre-var prinsippet). Ellers er de planlagte støydempende tiltakene for avlastet E6, som i utgangspunktet er beregnet for å beskytte boliger og friluftsområder, også positive for naturreservatet.

Statsforvalteren forutsetter at unødvendig lysforurensing unngås der det er mulig. Herunder ligger muligheter for å skjerme/rette lys, og å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs. Innspillet er også gitt i parallell reguleringsplan, men er særlig relevant for avlastet E6 der det etableres ny belysning. Dette er et forhold som må sikres i planbestemmelsene. Dette er et viktig avbøtende tiltak som sees i sammenheng med kompensasjonsplan. Forslag bestemmelse om lysforurensing:

- Justering av eksisterende og ny belysning skal utformes slik at lyssensitive naturverdier blir minst mulig påvirket. Kravet gjelder også utenfor Lågendeltaet naturreservat.

Avlastet E6, Lågendeltaet naturreservat og kompensasjonsplan

Planbestemmelsene i kommunedelplan pkt. 1.5.4 sier at det skal legges betydelig vekt på å redusere permanente og midlertidige økologiske skadevirkninger ved inngrep i Lågendeltaet naturreservat. Kompensasjonsplan omfatter i utgangspunktet kun E6 Roterud-Storhove og kryssing av Lågendeltaet naturreservat. Når kommunedelplanen E6 Vingrom-Ensby ble splittet i to reguleringsplaner har det vært tydeliggjort at Statsforvalteren forventer at samtlige tiltak, også knyttet til avlastet E6, som kan berøre naturreservatet må utredes ift. krav om avbøtende tiltak og kompensasjonsareal. For avlastet E6 gjelder dette følgende tiltak:

- Tursti langs Mjøsa fra Vingnes til Øyresvika
- Gang- og sykkelveg på Lillehammer bru
- Avbøtende tiltak for støy og lys i og inntil reservatet

Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.

Det har vært jobbet mye med mulig utforming av turstien. Stien vil gå mellom dagens E6 og Lågendeltaet naturreservat. Det er trangt å få fram stien på enkelte plasser. Statsforvalteren forventer at det fastsettes en minimumsbredde på stien og at denne ikke er smalere enn 1,5 meter, men at det skal tilstrebes å oppnå 3 meter bredde uten at dette gir permanente arealbeslag i naturreservatet. Det må tilrettelegges slik at mest mulig av turstien kan vedlikeholdes maskinelt. Dersom geotekniske undersøkelser viser at det er vanskelig å etablere tursti må dagens E6 vurderes å smalnes inn eller at den parallellforskyves innover for å få plass til turstien. På dette plannivået kan det ikke lenger være tvil om turveien kan bygges eller ikke. Dersom det er tvil om grunnforhold, må det gjøres ytterligere utredninger før planen vedtas.

Føringene for utforming er forankret i rekkefølgebestemmelsene for kommunedelplanen. I dagens situasjon er det ikke noe separat tilbud til gående og syklende fra Øyresvika og nordover til Vingnes.



Det forutsettes at tursti langs Mjøsa inntil naturreservatet ikke berører naturreservatet permanent. Dette er også stadfestet i planbestemmelsene i kommunedelplan, pkt. 1.3.1. Ferdsel helt inntil vernegrensa er ikke positivt for fuglelivet i reservatet, men ble akseptert av oss gjennom kommunedelplanprosessen. Dette som en del av en pakke med avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv, som tapte områder blant annet på Hovemoen og Vingrom.

Selv om det ikke tillates varige inngrep i naturreservatet, har Statsforvalteren fra før signalisert at vi kan gi dispensasjon til en midlertidig anleggsfase innenfor vernegrensa for å kunne bygge stien. En slik dispensasjon vil samordnes med tillatelse etter laks- og innlandsfiskeoven. En dispensasjon forutsetter at dette ikke gir varige, negative konsekvenser for naturreservatet som for eksempel at bunn blir varig påvirket (jamfør miljømål i miljøprogrammet pkt. 5.8.3 om at dette ikke skal skje). Det vil videre måtte stilles vilkår om hvilke perioder det vil bli lov å arbeide i reservatet ut fra hensyn til fugl og fisk, slik som nevnte miljømål skisserer. For fugl er april-mai den mest sårbare perioden.

Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes

Ifølge kommunedelplanen 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.

Vi tok ved høring av forprosjektet ikke stilling til hvilke av de skisserte løsningene som burde tas med videre inn i reguleringsplanfasen. Det ble derimot bemerket at det er et nasjonalt mål at flest mulig barn mellom 6 og 15 år skal gå eller sykle til skolen. En aktiv skolevei gir god trafikktraining, bedre forutsetninger for læring og viktige helsegevinster. Det ble påpekt at det er helt avgjørende at trafiksikkerhet for barn og unge blir ivarettatt.

På grunn av nye regler som begrenser sykling på fortau er det nå lagt inn gang- og sykkelveg i stedet for fortau. Nye veier sin anbefaling er å legge til rette for trafiksikkerhetstiltak med nedsatt hastighet og med innsnevring av vegbanen. Kommunedirektøren mener det er viktig å sikre myke trafikanter og anbefaler at det etableres gang- og sykkelveg langs deler av Vingromsvegen, noe som vi støtter. Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 2B.

Angående de vurderinger som er gjort for mulig sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 er Statsforvalteren ikke imot at det går videre med hovedalternativet som er på høring.

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

Det er laget støyfaglig utredning og mange gode avbøtende tiltak er foreslått. Statsforvalteren har likevel noen merknader både til utredning og foreslåtte avbøtende tiltak.

I kommuneplanen er det sagt at: «Grenseverdier i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 eller til enhver tid gjeldende retningslinjer skal legges til grunn for gjennomføring av støyrøduserende tiltak mot eksisterende bebyggelse, jf. Tabell 3.» Det samme er gjentatt i forslag til reguleringsbestemmelser at det er den til enhver tid gjeldende retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 som skal legges til grunn.



Støyretningslinjen ble i fjor sendt på høring og trådte i kraft tidligere i år. Statsforvalteren forventer derfor at støyutredning og avbøtende tiltak oppdateres etter ny retningslinje. Ved revisjonen av støyretningslinjen er det gjort endringer i inndelingen av kapitler. Henvisninger til kapitler og tabeller må derfor oppdateres så den stemmer overens med den nye retningslinjen.

Det er mellom 32 og 36 boliger som er vedtatt skjermet som fortsatt ligger i gul støysone etter at foreslåtte avbøtende tiltak er tatt høyde for. Statsforvalteren forventer at det gjøres en konkret vurdering av om det er mulig å oppfylle kvalitetskravene for støy som er gitt i T-1442/2021. Dersom dette ikke er mulig, må det vurderes å gi tilbud om innløsning av flere boliger evt. tas inn krav om ytterligere avbøtende tiltak.

I bestemmelse 2.10 er det sagt at det skal plasseres støyskjermer og støyvoller som vist i plankartet og som beskrevet i fagrapport støy, datert 19.03.21. Det er ikke samsvar mellom plankart og fagrapport støy for støyskjerming av Vingnesvika. Statsforvalteren forutsetter at støyskjermer som vist i plankart legges til grunn. Lengde som vist i støyrapport vil evt. innebære **innsigelse** fra Statsforvalterens side.

Det er beregnet støy for både 60 og 70km/t. Statsforvalteren forventer at det avklares om tiltakene på avlastet E6 innebærer et krav om å sette fartsgrensen ned til 60 km/t. Dersom dette ikke er tilfelle må det ses på ytterligere tiltak på avlastet veg som gir grunnlag for å sette ned fartsgrensen til 60 km/t.

Sumstøy for boliger i Øyresvika må også beregnes. Det er viktig at kvalitetskravene i retningslinjen overholdes.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til planforslaget fordi grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Innsigelsesgrunnlaget er Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (t-1442/2021).

Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes

Fra Vingnes til miljøtunnelen ved Mosodden er i dag fartsgrensen 70 km/t. I kommunedelplanen er det sagt at det skal gjøres fartsreducerende tiltak på denne strekningen. Dette er tiltak som skal skje på avlastet veg og ikke bare som sidevegtiltak. Vi viser her til vår uttalelse til forprosjektet for avlastet E6.

Støyutredningen viser at det fortsatt er over 30 boliger som blir liggende i gul støysone uten tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det er også en utfordring med støy inn mot Strandtorget hvor det i kommunens planer nå er åpnet for boligbygging og hvor det er viktige friluftsområder som det ikke er lagt opp til støyskjerming av.

Dagens kryss er svært arealkrevende, og Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 5B med rundkjøring på Vingnes. Det bør ses på om plasseringen av rundkjøringen kan optimaliseres. Dette vil frigjøre arealer til andre formål enn vei og legge til rette for muligheter til å utvikle Vingnes som et attraktivt bydelscenter. Dersom dette ikke gjøres må det dokumenteres at andre tiltak på vegen vil gi grunnlag for å sette ned farten på strekningen.

Planforslaget dokumenterer ikke at foreslåtte tiltak på Vingnes vil innfri miljømålene om utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.



Statsforvalteren fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til planforslaget fordi det avviker fra målene Statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging om:

- At utbyggingsmønstre og transportsystemer ikke fremmer kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.
- At det i by- og tettstedsområder ikke er lagt særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

Tiltak 6: Gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove

Ifølge kommunedelplanen skal det etableres en sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes og Storhove. I reguleringsplanen legges gang- og sykkelvegen fra Vingnes, over Lågen, fram i to alternativer:

1. Gang- og sykkelveg langs Lillehammer bru
2. Gang- og sykkelveg på Vingnesbrua og Strandpromenaden. Nye veier anbefaler denne løsningen.

Når det gjelder gang- og sykkelveg Vingnes – Lillehammer bru, mener vi dette er et viktig tiltak, særlig sett i lys av kommunens planlagte arealbruk for området vedtatt i kommunedelplan for Lillehammer by. Kommunen planlegger en utvidelse av byen i retning Strandtorget hvor blant annet boligformål igjen er tatt inn. Vingnes er også lagt innenfor byplanen og kommunen jobber med en mer urban utvikling av Vingnes som bydelssenter.

Gang- og sykkelveg over Lillehammer bru vil koble seg mer direkte på gang- og sykkelvegen videre nordover mot Storhove/Hovemoen, hvor det blant annet 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 enn alternativet via Vingnesbrua.

For at innbyggerne skal velge sykkel som transportform fremfor bil er det sentralt at de fysiske omgivelsene tilrettelegges på en attraktiv og sikker måte slik at det blir enkelt å velge sykkel som transportform og hverdagsaktivitet. Vi mener at det best oppnås med en gang- og sykkelveg over Lillehammer bru, og at dette alternativet også er mer fremtidsrettet. Tiltaket på Lillehammer bru vil bidra til en synlig og direkte forbindelse mellom Vingnes til Strandtorget og næringsområdene nordover, det tilrettelegges da for attraktive omgivelser slik at det blir enkelt å velge sykkel som transportform.

For transport blir det mer av det vi legger til rette for, og tilrettelegging for sykkel gir mer sykkeltrafikk. Å bygge ut god infrastruktur for sykkel og gange nå er viktig i et folkehelseperspektiv, og at flere sykler er også et viktig klimatiltak.

Alternativet gang- og sykkelveg på Vingnesbrua og Strandpromenaden vil etter vår vurdering ikke være en like hensiktsmessig løsning med tanke på å velge sykkel som transportform. Det stilles spørsmål til om trafikksikkerheten, spesielt i næringsområdet Strandtorget, er godt nok ivaretatt. Samt at det ikke er utredet hvilke konsekvenser denne løsningen vil gi for friluftsområdet øst for avlastet E6.



Videre er det ikke sikret en gjennomgående gang- og sykkeløsning på Vingnes. Hvordan Vingnesbrua og Vingromvegen skal fungere sammen som sykkelvei må vises i plankart og bestemmelser.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til at gang- og sykkelvei over Lillehammer bru ikke er med i planforslaget. Det avviker etter vårt syn fra Statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging, Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029 *Sammen om aktive liv* og Meld. St. 19 (2018–2019) Folkehelsemeldinga — *Gode liv i eit trygt samfunn*. Planleggingen bidrar ikke til å styrke sykkel og gange som transportform og utbyggingsmønstre og transportsystemer fremmer ikke kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.

Avbøtende og kompensierende tiltak for gang- og sykkelvei over Lillehammer bru

I brev av 19. mars i år tydeliggjorde vi til Nye Veier, med kopi til kommunen, noen premisser for gang- og sykkelveg på Lillehammer bru. Her fremgikk følgende:

«Ny gang- og sykkelveg krever en egen dispensasjon etter verneforskriften, og det er derfor viktig at tiltaket utredes nærmere både når det gjelder det fysiske avtrykket i form av breddeutvidelse av vegtraseen, og hvordan selve ferdselen med gående og syklende vil kunne påvirke særlig fuglelivet i naturreservatet. Breddeutvidelse av veien regnes som arealtap i naturreservatet. Selv om prosessen så langt har vist at denne gang- og sykkelvegen ikke lar seg realiseres uten å komme som et påheng på eksisterende bru, må det likevel søkes minimert og utover det inngå i regnskapet for direkte arealtap i kompensasjonsplan. Når det gjelder innvirkningen på verneverdier og verneformål, er vi imidlertid enda mer opptatt av den forstyrrelseseffekt en slik ny bruk av Lillehammer bru vil kunne gi for fuglelivet. Selv om biltrafikken skulle få lavere hastighet og mengde, tror vi at gang- og sykkelvegen vil kunne gi barriere- og fragmenteringseffekter. Tiltaket må derfor utredes og vurderes med i kompensasjonsplan.»

Det blir av stor betydning i den videre planleggingen å se på mulige avbøtende tiltak som skjerming av traseen for å minke forstyrrelseseffekten. Dette kan muligens sees på i sammenheng med støydempende tiltak på brua i sin helhet. Statsforvalteren som forvaltningsmyndighet i naturreservatet er opptatt av at gang- og sykkelvegen bygges slik at innvirkningene på verneverdiene ikke blir av nevneverdig betydning.»

Gang- og sykkelveien må prosjekteres i tråd med nevnte føringer fra oss. Premisset er at tiltaket må bygges slik at det ikke påvirker verneverdiene nevneverdig, jf. naturmangfoldloven § 48 første ledd, første alternativ. Videre må en dispensasjon foreligge før det fattes vedtak gjennom reguleringsplan om å bygge denne traseen. Hvis resten av reguleringsplan for avlastet E6 godkjennes som planlagt, må den delen som berører gang- og sykkelvegen på Lillehammer bru tas ut og godkjennes etter at dispensasjon fra verneforskriften foreligger.

Selv om den største negative virkningen av en gang- og sykkelveg på Lillehammer bru er den mulige forstyrrelseseffekten, vil et påheng på eksisterende bru gi et arealavtrykk i reservatet som krever kompensasjon som ikke kan unngås eller avbøtes.

Kompensasjonsplanen kommer frem til at Rykkhustjønnanaturreservat vil overkompensere med 85 – 210 daa, og hvis en regner nærmere på spesielt viktige naturtyper og økologiske funksjonsområder er tallene enda høyere. Hvis vi bruker den samme metoden for å beregne avtrykk i reservatet på mulig gang- og sykkelveg som for ny E6 bru, gir den et behov for 7,5 - 218,7 daa.

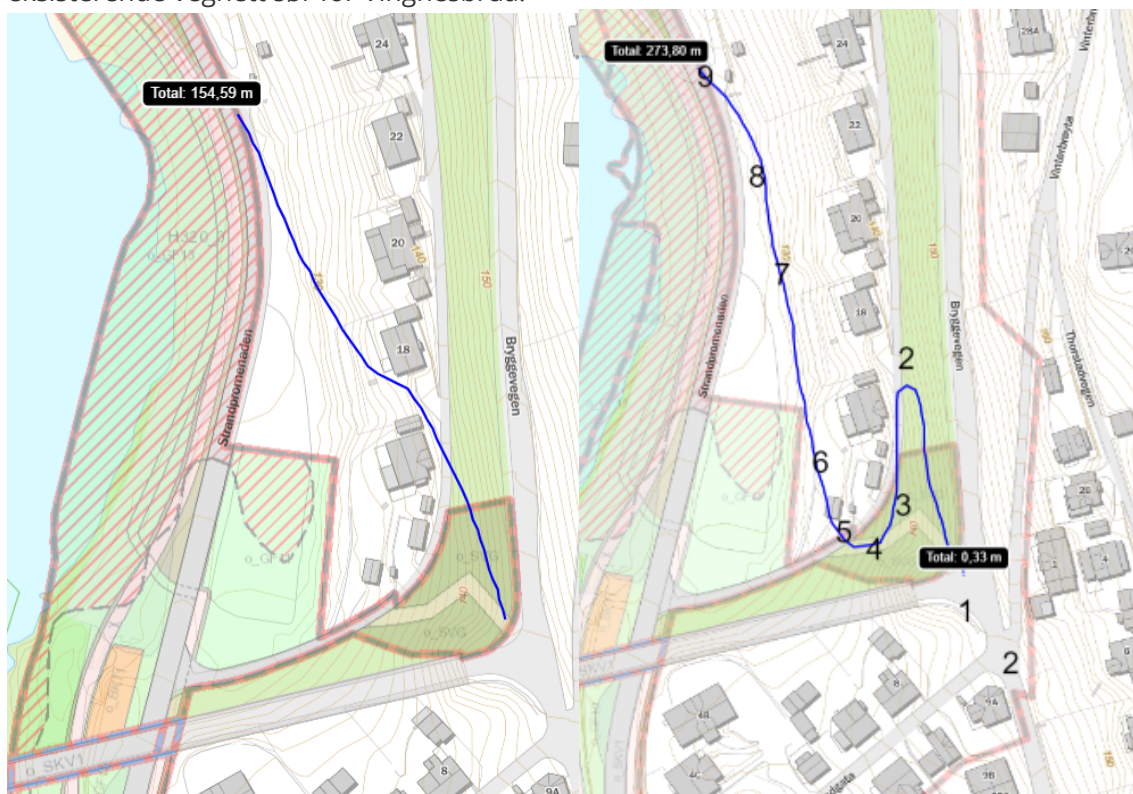


Ettersom en gang- og sykkelveg på Lillehammer bru ikke er et helt nytt avtrykk i reservatet, men en utvidelse av en eksisterende barriere, mener vi at kompensasjonsbehovet i denne saken vil ligge nærmere 7,5 enn 218,7 daa. Med dette vil vi derfor si oss enige i Nye Veiers vurdering sist i kompensasjonsplan om at Rykkhustjønnen naturreservat vil kunne dekke opp for mulig kompensasjonsbehov som kommer gjennom reguleringsplan for avlastet E6. Mulige innvirkninger på naturreservatet som kan komme i en anleggsfase av tursti langs Mjøsa, og som ikke kan dekkes med krav om å unngå sårbare tidsperioder og områder eller andre avbøtende tiltak, vil også inngå i vernet av Rykkhustjønnen naturreservat.

Et viktig prinsipp med økologisk kompensasjon er at den ikke regnes som reell hvis området allerede er vernet fra før når tiltaket skal skje. Det betyr at Nye Veier ikke kan bruke mulig overkompensasjon for Lågendeltaet for å dekke opp for andre, fremtidige tiltak. I denne saken er vi imidlertid innstilt på at et vedtak om Rykkhustjønnen naturreservat kan komme før en mulig dispensasjon til gang- og sykkelveg på Lillehammer bru, ettersom dette arealavtrykket avklares å kunne inngå i erstatningsarealet nå gjennom reguleringsplan, og utgjør kun en liten del.

Gang- og sykkelvei - kobling til Strandpromenaden

Statsforvalteren er klar over at det er sett på ulike rampeløsninger ned fra Vingnesbrua uten å finne en god løsning. Likevel mener vi dette er noe det må jobbes videre med for å optimalisere en løsning for syklister. En trase som går ned mot Strandpromenaden er betydelig kortere enn å bruke eksisterende vegnett sør for Vingnesbrua.



Figur 1: Det bør vurderes å se videre på muligheten for rampe ned fra Vingnesbrua.

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



Statsforvalteren støtter forslaget til kryssombygging og anser at dette er i tråd med de føringer som er gitt i kommunedelplanen. Dersom ombygging av kryss ikke blir vedtatt fremmer Statsforvalteren **innsigelse**. En nærmere begrunnelse for denne innsigelsen vil gis dersom kommunen velger å gå bort ifra en kryssombygging.

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

Statsforvalteren støtter i hovedsak kommunens vurdering i saken. Vi har tidligere sagt at selv om det ikke står at det skal vurderes nye underganger bør dette kunne vurderes som et generelt miljøtiltak, som det er krav om i kommunedelplanen. Vi har foreslått å se på en ny undergang som bedre binder området nedenfor Busmoen sammen med området som ligger på utsiden av avlastet E6.

Det bør også knyttes rekkefølgekrav til gjennomføring av disse tiltakene. For på den måten å kunne sikre at det gjennomføres innen rimelig tid.

Vassdrag

Avlastet veg vil komme i berøring med viktige vassdragsverdier. Vi viser her til vår uttalelse til reguleringsplanen for E6 fra Roterud til Storhove.

Kryssing av elver og bekker

Det er mange mindre bekker og elver som blir berørt av avlastet E6, og flere er fiskeførende. Det er viktig at disse ikke får dårligere gyte- og leveområder som følge av tiltakene på avlastet E6. Inngrep i disse er beskrevet i plandokumentene, men detaljene er ikke på et slikt nivå at det per i dag kan gis tillatelse til å gjennomføre planene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Dette forutsetter vi kommer på plass i den helhetlige planen for vannhåndtering.

Annet

Etter vedtak av kommunedelplan for E6 fra Vingrom til Ensby har både kommunedelplan for Lillehammer by og kommuneplanens arealdel blitt ferdigbehandlet. Her er det gitt relevante føringer som er av betydning for vegen som berører begge disse planene. Statsforvalteren forventer at dette innarbeides i planen.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f)
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:



Norges vassdrags- og energidirektorat Region
Øst

Statens vegvesen

Innlandet fylkeskommune

Postboks 4223

2307 HAMAR

Postboks 1010 Nordre
Ål

2605 LILLEHAMMER

Pb. 4404

2325 HAMAR

STATSFORVALTEREN I INNLANDET
Postboks 987
2604 LILLEHAMMER

Vår dato: 27.08.2021
Vår ref.: 201907287-31
Arkiv: 323
Deres dato: 18.06.2021
Deres ref.: 19/2388

Saksbehandler:
Kristin Hasle Haslestad

NVEs innsigelse - Høring - Detaljreguleringsplan for E6 strekningen Roterud i Gjøvik - til Lillehammer (Storhove) og detaljreguleringsplan for avlastet E6 - Gjøvik kommune og Lillehammer kommune - Innlandet

Vi viser til høringsdokument datert 18.06.2021.

NVE fremmer innsigelse til planen fordi vi mener den strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til våre ansvarsområder (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d), 12-6 og 28-1, vrl §§ 5, 7, 8, 20, 43a) og 45, samt energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1.)

Innsigelsen gjelder mangler knyttet til eksisterende og fremtidig ledningsnett, mangler i forbindelse med faglige utredninger for reetablering av strandsonen langs Mjøsa, mangler i bestemmelser for oppfølging av ev. hendelser i tilknytning til grunnvannsressursen i Hovemoen, samt mangler ved utrednings- og dokumentasjonskrav for naturfare for områdene LL1/LL2 og #200-#202 og tilstøtende areal.

NVE har i tillegg flere faglige råd som må ivaretas i den helhetlige vannhåndteringsplanen.

Bakgrunn

Nye Veier AS har utarbeidet reguleringsplan for ny firefelts motorvei fra Roterud til Storhove, i Gjøvik og Lillehammer kommuner. E6 er landets viktigste riksvei. E6 er også viktig for Mjøsregionen fordi den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked. Utbyggingen av hele E6 Innlandet skal sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold av E6. Ny E6 Roterud–Storhove ses som et helhetlig prosjekt på tvers av kommunegrensene.

Planen omfatter store areal og inngrep i Mjøsas strandlinje og inngrep i Lågendeltaet fuglefredningsområde og Gudbrandsdalslågen. Planen omfatter inngrep i områder med nasjonalt viktig grunnvannsressurs i Hovemoen, kryssing av mange større og mindre sidevassdrag til Gudbrandsdalslågen og Mjøsa, samt områder omfattet av potensiell skred- og flomfare og kartlagte fareområder for flom.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Planen bygger videre på vedtatt (felles) kommunedelplan, og fremmer derfor 2 alternative løsninger for brukryssing av Lågen. Alternativ 2 baserer seg på kommunedelplanlinjen og er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett, mens alternativ 1 ikke kommer i direkte konflikt med eksisterende sentralnett.

NVEs vurdering

Generelt

Planen skyver på lovavklaringer knyttet til NVEs ansvarsområder (jf. vannressursloven (vrl)) til etter planvedtak. NVE mener dette er en uheldig praksis og ødelegger mye av hensikten med en helhetlig plan på en lang vegstrekning. Mulighetene for sum-effektvurderinger etter vannressursloven blir vanskeligere uten en helhetlig plan for vassdragstiltak og vassdragsinngrep. Det skal imidlertid lages en helhetlig vannhåndteringsplan før gjennomføring, og denne skal høres og lovavklares. Dette kan medføre behov for ekstra undersøkelser og utredninger. Det kan også oppstå situasjoner der det ikke kan gis tillatelse etter særlover. Dette kan føre til forsinkelser i gjennomføring av planen. I ytterste konsekvens kan vedtatt og juridisk bindende plan ikke gjennomføres slik som vist og beskrevet i plankart og -bestemmelser. Vi beskriver i vår uttalelse derfor noen krav som må innarbeides i planbestemmelsene og innfris i vannhåndteringsplanen.

Vurdering av alternative løsninger for kryssing av Gudbrandsdalslågen med bru: Alt 1 og alt 2:

NVE fremmer ikke innsigelse til noen av alternativene for brukryssing av Gudbrandsdalslågen, men gjør oppmerksom på at alternativ 2 er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett og krever lovavklaring etter energiloven før bygging kan starte (konsesjonssøknad må ev. utarbeides av Statnett og sendes til NVE for konsesjonsbehandling). Dette vil forsinke oppstarten av arbeidene med ny E6 vesentlig, sammenlignet med alternativ 1. NVE mener en kassebruløsning trolig gir færrest negative konsekvenser for vassdraget.

Kryssingen av Gudbrandsdalslågen ligger innenfor Lågendeltaet fuglefredningsområde og tiltaket behandles derfor etter gjeldene fredningsforskrift og ikke etter vannressursloven (vrl).

Flom

Våre merknader er knyttet til 2 fagrapporter:

1. Fagrapport VA og hydrologi datert 12.03.2021 for avlastet E6
2. Fagrapport hydrologi (Nye Veger as, AF gruppen og Norconsult) datert 26.03.2021 for ny E6

1: Fagrapport - avlastet E6:

Det er utarbeidet et eget notat med flomfarevurderinger for avlastet E6, denne rapporten er faglig sett svært tynn og avklarer ikke flomfare for eksisterende bebyggelse eller tiltak innenfor arealformål som åpner for ny bebyggelse. Etter det vi kan se er det noen få areal med boligbebyggelse og aktsomhetsområder innenfor planområdet. Noen arealer er omfattet av flomfare fra Mjøsa og er vist med hensynssone flom (H320), mens de andre er vist med hensynssoner basert på aktsomhetsområder fra NVEs kartkatalog.

2: Fagrapport - ny E6:

Det er gjort beregninger av 200- årsflom med klima- og usikkerhetspåslag for nærmere 30 bekkekryssinger for ny E6 på strekningen Roterud- Storhove. Alle krysningene skal dimensjoneres for å kunne håndtere en dimensjonerende flom med delvis tilstopping. Fra Vingrom til Øyresvika er det vurdert at massetransport er en sannsynlig utfordring, og inntaksutforming skal ta hensyn til dette og



prinsipper for erosjonssikring på nedstrøms side av ny E6 ved bekkenedløp er vurdert. E6 Roterud-Storhove krysser Kalverudelva, Bjørnstadelva, Rinda og Gudbrandsdalslågen på bruer. For alle disse bruene er det gjort vannlinjeberegninger, og det er gjort beregninger av nødvendig erosjonssikring. Erosjonssikring av bru over Rinda vil kreve plastring av hele elveløpet, mens sikringen av de to andre bruene vil bli mindre omfattende. Kryssingen av Gudbrandsdalslågen er krevende, og her er det gjort flere beregninger av ulike alternativer. For Gudbrandsdalslågen er det utarbeidet et eget notat som omhandler vassdragsteknikk og miljøinteresser i vassdrag.

For vannstand i Mjøsa ved 200-årsflom er kote 127,2 inkludert en sikkerhetsmargin på 0,5 m benyttet. For fyllinger i Mjøsa er det gjort beregninger av nødvendig erosjonssikring mot bølgepåkjenning. Eksisterende flomsonekartet for Lillehammer og Gjøvik viser 200-års flom på kote 126.43 + 0.5 meter sikkerhetsmargin (126.93 moh). NVE gjør oppmerksom på at nye høyder basert på nye faglige vurderinger er under utarbeiding.

Ut fra det vi kan se er hensynssoner flom (H320) basert på aktsomhetskart for flom fra NVE. Vi gjør oppmerksom på at dette ikke fanger opp alle vassdrag. Flom skal, ifølge planbeskrivelsen, være en del av den kommende vannhåndteringsplanen. Det er dimensjoneringskrav for kryssinger i planbestemmelsene som etter vår vurdering er tilfredsstillende, men de gjelder kun for H320 (basert på aktsomhetsområder fra NVEs kartkatalog). Flomfarevurderinger for mindre vassdrag som ikke er omfattet av NVEs aktsomhetsområder må inn i vannhåndteringsplanen. Plankartet viser ikke flomveger eller areal for fordroyning av overvann, og det er heller ingen bestemmelser som ivaretar dette, ut over henvisning til overvannshåndtering i den felles vannhåndteringsplanen. NVE er i tvil om hvordan flomveger og annen overvannshåndtering blir ivarettatt, når det ikke er avklart /juridisk bindende i plankart eller bestemmelser.

Dimensjonerings- og utformingskrav må gjelde alle vassdrag, inkludert de som krysser gjennom LL1 og LL2 områder (se våre merknader under Vassdragsinngrep), og det bør tilsvarende være dimensjoneringskrav for LNFR-areal omfattet av #200-#202 i plankartet. Dette må, sammen med alle forhold knyttet til helhetlig vannhåndtering med flomveger, utforming og gjennomføring, løses i den helhetlige vannhåndteringsplanen. Vi viser i den sammenheng også til våre merknader under Vassdragsinngrep.

Skred

Slik vi forstår utredningene, plankart og planbestemmelser, så viser plankartet hensynssoner skred (H310) basert på aktsomhetsområder fra NVEs kartkatalog.

Skredfaren (reell fare) er utredet i to fagrapporter, og våre merknader er knyttet opp mot disse:

1. Fagrapport skredfarevurdering utarbeidet av Rambøll (datert 12.03.2021) for avlastet E6
2. Fagrapport (Nye Veger as, AF gruppen og Norconsult) datert 31.05.2021 for ny E6

Rapport 1: Avlastet E6

Rapporten utreder reell fare for tiltakene i forbindelse med avlastet E6 på strekningene ved Øyresvika – Vinges og ved Mosodden. Rambøll har vurdert skredfaren for tiltak 1, 2 (alt. 2A og 2B) og 6 (alt. 6A). Tiltak 1 er tursti langs Mjøsa, tiltak 2 er trafikale tiltak som fortau, møteplasser og rundkjøringer, og tiltak 6 er gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove. Ifølge Rambøll er ny metodikk for skredfarevurdering i bratt terreng benyttet (se: <https://veileder-skredfareutredning-bratt-terreng.nve.no/>) og utredningen svarer ut sikkerhetskrav i TEK17. Men rapporten har ikke utarbeidet farekart for strekningen, kun avklart om de omtalte tiltakene tilfredsstillt sikkerhetskravet i TEK17 med eller uten sikring, basert på dagens situasjon (for eksempel vegetasjon og terrengforhold).



Det er ikke tilfredsstillende sikkerhet for tiltak 2 mot steinsprang i henhold til krav for sikkerhetsklasse S2 gitt i TEK 17 (anbefalte tiltak for bergskjæringen er beskrevet i G-NOT-001). Tiltak 1 og 6 er vurdert å ha tilfredsstillende sikkerhet mot steinsprang i henhold til krav for sikkerhetsklasse S2. Med dagens terrengforhold vurderes det at tiltak 1, 2, og 6 har tilfredsstillende sikkerhet mot jord- og flomskred, samt at tiltak 1, 2 og 6 har tilfredsstillende sikkerhet mot snøskred. NVE bemerker at dette forutsetter at dagens vegetasjon opprettholdes, jf. kap. 7 i skredfarerapporten. **Vi kan ikke se at tiltak for å opprettholde denne funksjonen er omtalt, og anbefaler at dette tas inn i planen.**

Det er arealformål knyttet til bebyggelse innenfor planområdet, men disse omfattes ikke av aktsomhetsområder for skred.

Rapport 2: Ny E6

Sannsynlighet for at steinsprang, snøskred og jordskred fra sideterreng skal kunne treffe ny E6 er vurdert innenfor kravene som er angitt i håndbok N200 Vegbygging, og ikke i forhold til sikkerhetskrav gitt i byggeteknisk forskrift for byggetiltak etter pbl § 28-1. Det er vurdert at jord- og flomskred kan nå ny E6 og at det er behov for tiltak i tilknytning til vassdrag og Fv. **NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak, og det er naturlig at det tas videre i vannhånderingsplanen.** Det er i vurderingene også lagt inn forutsetninger om utforming av søndre tunellport for å unngå snøskred. Etter det NVE kan se, omfatter ikke aktsomhetsområder for skred (NVEs kartkatalog) veldig mange områder med eksisterende bebyggelse nedstrøms ny E6, og det ligger ikke inne areal som åpner for nye byggetiltak uten byggesøknad i det området som er regulert. Alle aktsomhetsområder for skred er vist som hensynssoner (H310) der det er relevant. NVE er tilfreds med at skredfaren fremstilles på denne måten for LNFR- og vegareal i planen. Bebygd areal som omfattes av aktsomhetsområder for eksempel ved søndre tunellport er tatt ut av planen. Oppstrøms ved tunellpåslag i sør derimot, dekkes store areal av LNFR og LL1/LL2 med terrenginngrep, samtidig som arealet omfattes av aktsomhetsområder for jord- og flomskred og flom. Skredfaren er ikke utredet og tiltak på LL1 er ikke utredet og vurdert med tanke på skredfare mot bebyggelse. Bebyggelse nedenfor/ved siden av (utenfor planområde) kan påvirkes negativt av tiltak i dette området. **NVE fremmer innsigelse til tiltak innenfor disse områdene inntil tiltaket er utredet eller at det er tatt inn konkrete bestemmelser som hindrer negativ påvirkning (overvann, flom og skred) for tredje part. Innsigelsen må også sees i sammenheng med håndtering av Bulungbekken (se kap. Vassdragsinngrep).**

Vassdragsinngrep

LL1 og LL2 (Landbruksformål med massedeponering og nydyrking) og #200-#202 (bestemmelsesområder Midlertidige bygge- og anleggsområder) omfatter vassdrag. Detaljer knyttet til utforming av disse tiltakene er ikke beskrevet. Oppfylling og nydyrking er en del av masseregnskapet for strekningen, men tiltakene er ikke konsekvensutredet. LL1 og LL2 krever, ifølge planbestemmelsene, lovavklaringer etter jord- og skogsbrukslovverket i etterkant av vedtatt reguleringsplan. Der disse tiltakene omfatter vassdrag, kan det også være nødvendig med lovavklaring etter vannressursloven. **NVE mener dette også er tiltak som må inn i den helhetlige vannhånderingsplanen og fremmer innsigelse til tiltakene inntil det i planbestemmelsene for LL1/LL2 og #200-#202 tas i inn at tiltakene også krever lovavklaring etter vannressursloven, dersom tiltakene kan påvirke vassdrag, flom, overvann og skred.**

Kryssing av Bulungbekken og hensynet til både vassdragsinteresser og naturfare virker utfordrende. Her er det eksisterende bebyggelse rett utenfor regulert areal, og det vil være viktig at både anleggs- og driftsfasen ikke øker farene eller ødelegger vassdragsinteresser. **NVE fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av tilfredsstillende sikkerhet for eksisterende bebyggelse ved**



Bulungbekken i tilknytning til massive tiltak både i anleggs- og driftsfase (se innsigelse under kap. Skred).

Inngrep og utfyllinger i Mjøsa er ikke tilstrekkelig opplyst til at vi kan vurdere om det er mulig å sette i stand strandsonen slik at funksjonsområder for blant annet krøkle og lågåsild, kan ivaretas. Krøkle er sentral for bestandsdynamikken i Mjøsa, og man ser at det er skjer endringer i negativ retning som man ikke kjenner årsakssammenhengene til. Derfor er det viktig at man ikke forringer strandområdene i Mjøsa, og tiltaket må ha et bedre faglig dokumentasjonsgrunnlag før planvedtak. **NVE mener planen som et minimum må utrede dybdeforhold, utfyllingsbehov og hvor/hvordan det er mulig å ivareta eller gjenskape gode biotoper i strandsonen til Mjøsa, og fremmer innsigelse til manglende dokumentasjonsgrunnlag (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). Derfor fremmer vi også innsigelse til gangvegen som planlegges på utsiden av E6, inntil det er dokumentert og faglig avklart at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsonen. De samme bestemmelsene må også inkludere reetablering av en funksjonell og naturlig kantsone (jf. vrl §§ 5, 11 og 8).**

Videre mener vi det strider mot nasjonalt viktige interesser knyttet til våre ansvarsområder at det ikke finnes planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag (hensynet til blant annet storørret) også i driftsfasen av anlegget og fremmer innsigelse til dette (jf. vrl §§ 5 og 8).

Grunnvann

Den nasjonalt viktige grunnvannsressursen ved Hovemoen er kartlagt og det er gitt bestemmelser som regulerer tiltak slik at de ikke skal påvirke ressursene negativt. Bestemmelsene sikrer også at det ikke skal gjøres inngrep i den 10 meter tykke metningssonen over ressursen. Det skal ikke gjøres tiltak som kan medføre forurensing av kilden. Men det viktigste er at det skal lages en overvåkings- og tiltaksplan (jf. planbestemmelse § 2.5.8). Tiltak innenfor klausuleringssoner for eksisterende og framtidig vannkilde, skal omsøkes kommunen.

Planen innebærer nye, store inngrep i grunnvannsressursen. Dersom bestemmelsene følges tett opp og ikke minst at overvåkingsprogrammet følges opp med strakstiltak ved ev. avvik og uønskede hendelser, mener NVE at tiltaket ikke trenger ytterligere behandling etter vannressursloven (jf. vrl § 8, 20, 43a) og 45). Slik planbestemmelse § 2.5.8 nå framstår, mangler det krav til at programmet for kartlegging og overvåking også skal inneholde strakstiltak ved uønskede avvik i målingene/oppfølgingsplanen. **NVE fremmer innsigelse inntil dette er ivaretatt i planbestemmelsene (jf. vrl § 8, 20, 43a) og 45).**

Ledningsnett – sentralnettet

Hovemoen er knutepunkt i sentralnettet som forbinder Midt-Norge og Sør-Norge. Temaer knyttet til ivaretagelse av disse interessene, både nåværende og framtidige, har vært sentrale i planprosessen.

Tidligere plankrav fra kommunedelplanen om økonomisk avklaringer knyttet til ev. framtidige omlegginger er nå ivaretatt gjennom juridisk bindende avtaler mellom Nye Veger as og Statnett. Ev. omlegginger av sentralnettet må avklares i egne søknadsprosesser etter energiloven, og er ikke en del av denne planprosessen etter plan- og bygningsloven (pbl).

Planalternativ 1 med justert veilinje krysser under Statnetts 300 kV ledninger over Lågen. I plandokumentene er det opplyst at det er 17 meter mellom ledning og veibane. Dette er ikke korrekt. I forbindelse med temperaturoppgradering av 300 kV-ledningen Røykås – Fåberg vil fri høyde bli cirka 12 meter. **NVE minner om at dette kan påvirke andre etaters vurdering av konsekvenser, og ber Nye Veger as og Lillehammer kommune avklare dette.**



Planen, inkludert planen for avlastet E6, ivaretar imidlertid ikke de innspill NVE og Statnett har kommet med i planprosessen knyttet til å ivareta framtidig arealbehov ved ev. omlegging av sentralnettet, og heller ikke ivaretagelse av framtidig arealbehov ved oppgradering av nettanlegget for ny trafo i Hovemoen. Planen er heller ikke tilfredsstillende med tanke på sikring av eksisterende ledningsnett i tråd med gjeldene lovverk. Man må skille på hensynssoner og bestemmelser (f.eks. H740_1, H740_2) for eksisterende ledningsnett basert på de som faktisk har et vedtak etter energiloven, og de som ikke har, se for eksempel eksisterende ledningsnett på Tråseth-siden. Det er svært vanskelig å lese plankartet med tanke på skille mellom status for ledningsnett med hensyn til vedtak etter energiloven, og slik vi leser kartet er ikke dette tilstrekkelig ivaretatt. **Det er mangler knyttet til hvordan eksisterende ledningsnett er vist i plankartet. Vi fremmer derfor innsigelse til planen inntil dette er ivaretatt i planen (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).**

Statnetts eksisterende ledninger er inntegnet i plankartet og gitt hensynssone H740 for båndlegging etter energiloven. Det samme er areal avsatt til framtidig transformatorstasjon på Hovemoen og tilhørende ledningstraseer, i den grad arealet omfattes av reguleringsplanen. Planområdet for reguleringsplanen er imidlertid mindre enn planavgrensingen for kommunedelplanen som regulerte deler av arealet Statnett trenger for oppgradering. **NVE forutsetter i vår planbehandling at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til elektriske anlegg videreføres utover reguleringsplanens plangrense. Dette for å sikre at kommunedelplanen fortsatt vil gjelde for arealet som blir liggende mellom areal Statnett trenger og som er regulert i kommuneplanen, og areal som nå reguleres i ny reguleringsplan (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).**

Videre spiser ny E6 i alternativ 1 av areal avsatt til framtidig ledningsnett og Statnett har dermed ikke lenger 170 daa sammenhengende totalareal til rådighet for nødvendig oppgradering av sentralnettet, slik tidligere planprosesser har avklart. Statnett har spilt dette inn i planprosessen både til Nye Veger as og Lillehammer kommune, uten at dette er forsøkt løst i forbindelse med planprosessen. **NVE fremmer derfor innsigelse til planen inntil man har avklart kompensasjon av areal, slik at Statnett har råderett gjennom båndlegging av 170 sammenhengende daa for framtidig oppgradering av sentralnettet i området (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).** Mulig løsning på dette er at hensynssonen utvides sørover og nordover (mot Statnetts ledninger mot Vinstra) innenfor denne reguleringsplanen. I tillegg vil det måtte avsettes nødvendig areal øst for kommunedelplanen i kommuneplanens arealdel for å hente inn tapt areal som har gått med til veg. NVE minner om at Statnetts arealbeslag i Hovemoen er reelt og at det vil komme en framtidig prosess etter energiloven som må finne dette sammenhengende arealet i Hovemoen gjennom en konsesjonsprosess innen noen få år.

På Tråseth-siden er hensynssonen (H740) som er satt av til eventuelt muffeanlegg og eventuelt kabel for liten. Vi ber om at kommunedelplanens hensynssoner for framtidige elektriske anlegg videreføres innenfor reguleringsplanens område, inkludert planområdet for broen over Lågen og til Hovemoen. **NVE har innsigelse til planen inntil dette er videreført og ivaretatt (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).**

For avlastet E6 er reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven ikke tilfredsstillende utformet eller innarbeidet i planen, og NVE har innsigelse til dette (jf. §§ 1-3, 11-8 d) og § 12-6.) Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6):



Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Konklusjon

NVE fremmer innsigelse til planen fordi vi mener den strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til våre ansvarsområder (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d), 12-6, 28-1, vrl §§ 5, 7, 8, 20, 43a) og 45, samt energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1):

- **LL1 og LL2, Lillehammer kommune:**
 - NVE fremmer innsigelse til tiltak innenfor disse områdene inntil tiltaket er utredet eller at det er tatt inn konkrete bestemmelser som hindrer negativ påvirkning (overvann, flom og skred) for tredje part. Innsigelsen må også sees i sammenheng med håndtering av Bulungbekken (jf. vrl §§ 5, 7 og 8, samt pbl § 28-1).
 - NVE fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av tilfredsstillende sikkerhet for eksisterende bebyggelse ved Bulungbekken i tilknytning til massive tiltak både i anleggs- og driftsfase (jf. vrl §§ 5, 7 og 8, samt pbl § 28-1).
- **LL1, LL2 og #200-#202, Lillehammer kommune:**
 - NVE fremmer innsigelse til tiltakene, inntil det tas inn i planbestemmelsene for LL1/LL2 og #200-#202 at tiltak også krever lovavklaring etter vannressursloven, dersom tiltakene kan påvirke vassdrag, flom, overvann og skred (jf. vrl §§ 5, 7 og 8, samt pbl § 28-1).
- **Strandsone langs Mjøsa og fiskeførende vassdrag, Lillehammer og Gjøvik kommune:**
 - NVE fremmer innsigelse til manglende faglig dokumentasjonsgrunnlag for hvordan miljøverdier i strandsonen langs Mjøsa skal ivaretas (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). Vi fremmer også innsigelse til gangvegen som planlegges på utsiden av E6, inntil det er dokumentert og faglig avklart at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsonen. De samme bestemmelsene må også inkludere reetablering av en funksjonell og naturlig kantsone (jf. vrl §§ 5, 8 og 11).
 - Videre må det inn en planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag (hensynet til blant annet størørret) også i driftsfasen av anlegget, og fremmer innsigelse inntil dette er ivaretatt (jf. vrl §§ 5 og 8).
- **Grunnvannsressurs, Lillehammer kommune:**
 - Planbestemmelse § 2.5.8 mangler krav til at programmet for kartlegging og overvåking av grunnvannsressursen også skal inneholde strakstiltak ved uønskede avvik i målingene/oppfølgingsplanen. NVE fremmer innsigelse inntil dette er ivaretatt i planbestemmelsene (jf. vrl § 8, 20, 43a) og 45).
- **Eksisterende ledningsnett, Lillehammer kommune:**



- Det er mangler knyttet til hvordan eksisterende ledningsnett er vist i plankartet. Vi fremmer derfor innsigelse til planen inntil dette er ivaretatt (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1).
- **Areal for fremtidig oppgradering av sentralnettet, Lillehammer kommune:**
 - NVE fremmer innsigelse til planen inntil man har avklart kompensasjon av areal, slik at Statnett er sikret tilgang gjennom båndlegging av 170 sammenhengende daa for fremtidig oppgradering av sentralnettet i området (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1).
- **Arealbehov ved omlegging av ledningsnettet – kabling, Lillehammer kommune:**
 - Hensynssonen (H740) ved Tråset (eventuelt framtidig muffeanlegg og kabel) er for liten. NVE har innsigelse til planen inntil dette er videreført fra kommunedelplanen og ivaretatt i reguleringsplanen (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1).
- **Eksisterende sentralnett, avlastet E6, Lillehammer kommune:**
 - For avlastet E6 er reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven ikke tilfredsstillende utformet eller innarbeidet i planen, og NVE har innsigelse til dette er tilfredsstillende ivaretatt (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d). 12-6 og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1.)

Faglige råd:

Mange av NVEs ansvarsområder er ikke faglig tilfredsstillende utredet og dokumentert i planen. Dette må gjøres i vannhåndteringsplanen, og vi minner spesielt om følgende forhold som vi ikke finner nevnt spesielt med tanke på fremtidig utredning og lovavklaring:

- Hele planområdet:
 - Dimensjonerings- og utformingskrav må gjelde alle vassdrag, inkludert de som krysser gjennom LL1 og LL2 områder (se våre merknader under Vassdragsinngrep), og det bør tilsvarende være dimensjoneringskrav for LNFR-areal omfattet av #200-#202 i plankartet. Dette må, sammen med alle forhold knyttet til helhetlig vannhåndtering med flomveger, utforming og gjennomføring, innarbeides i planbestemmelsene, og løses i den helhetlige vannhåndteringsplanen.
 - Flomfarevurderinger for mindre vassdrag som ikke er omfattet av NVEs aktsomhetsområder må inn i vannhåndteringsplanen.
 - Det er vurdert at jord- og flomskred kan nå ny E6 og at det er behov for tiltak i tilknytning til vassdrag og Fv. NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak, og det er naturlig at det tas videre i vannhåndteringsplanen.
 - NVE gjør oppmerksom på at nye flomhøyder for Mjøsa basert på nye faglige vurderinger er under utarbeiding.
- Avlastet E6, Lillehammer:
 - Dokumentasjon av sikkerhet mot skred forutsetter at dagens vegetasjons- og terrengforhold opprettholdes. Vi anbefaler at tiltak for å opprettholde denne funksjonen er omtalt i planen.



- LL1/LL2 og #200-#202, Lillehammer kommune:
 - Disse tiltakene må inn i den helhetlige vannhåndteringsplanen og utredes der.

Følgende forhold gjelder ikke den helhetlige vannhåndteringsplanen, men er generelle faglige forutsetninger i tilknytning til planen og planarbeidet:

- Eksisterende ledningsnett, kryssing Gudbrandsdalslågen, Lillehammer kommune:
 - Frihøyde vil etter temperaturoppgradering bli cirka 12 meter, og ikke 17 meter slik det står i planen. NVE minner om at dette kan påvirke andre etaters vurdering av konsekvenser, og ber Nye Veger as og Lillehammer kommune avklare dette.
- Båndleggingsareal for fremtidig lovavklaring etter annet lovverk, Lillehammer kommune:
 - NVE forutsetter i vår planbehandling at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til elektriske anlegg videreføres utover reguleringsplanens plangrense. Dette for å sikre at kommunedelplanen fortsatt vil gjelde for arealet som blir liggende mellom areal Statnett trenger og som er regulert i kommuneplanen, og areal som nå reguleres i ny reguleringsplan (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).

Dersom det er spørsmål i forbindelse med vår innsigelse og faglige råd, ber vi om at vi kontaktes.

Med hilsen

Ann-Kristin Larsen
fung. seksjonssjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

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

Mottakerliste:

Kopi til:

STATNETT SF
STATSFORVALTEREN I INNLANDET v/Statsforvalteren i Innlandet Innsigelser

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
STATSFORVALTEREN I INNLANDET	Solveig Jarstadmarken	11.08.2021	2019/2952-24/315
Postboks 987		Tidligere dato	Tidligere referanse
2604 LILLEHAMMER			

Reguleringsplan for avlastet E6 - offentlig ettersyn - innsigelse

Viser til mottatte varsel om detaljregulering for avlastet E6.

Forsvarsbygg uttaler seg i denne type saker med det utgangspunkt å skulle ivareta forsvarssektorens arealbruksinteresser. Forsvarsbygg er gitt innsigelsesmyndighet for å ivareta Forsvarets interesser.

Uttalelsen gjelder ny kryssløsning ved Hovemoen og konsekvenser for Hovemoen leir.

Forsvarsbygg har deltatt i flere regionale planforum hvor saken har vært tema og vi har ønsket en dialog som kunne komme frem til løsninger på Forsvarets behov knyttet til prosessen. Vi opplever at denne dialogen ikke har blitt slutført før saken ble sendt på offentlig ettersyn.

Hovemoen

Hovemoen er et viktig etablissement for Forsvaret. For Forsvaret er det avgjørende at dagens virksomhet kan fortsette og at det er mulig å videreutvikle leiren, jfr. vedtak i Prop 1S (2019-2020). På grunn av anleggets funksjon er det av avgjørende betydning at det er operativt og tilgjengelig til enhver tid.

Forsvarsbygg innspill til planforslaget

Planforslaget viser etablering av nytt vegsystem på arealer tilhørende Forsvaret nord på Hovemoen leir. Konsekvensen av dette blir at dagens vaktbu, deler av perimetersikringen og infrastruktur må flyttes lenger sør.

Forsvarsbygg kan ikke se at den foreliggende planen viser noen løsning for plassering av vaktbu, perimetersikring og infrastruktur. Planforslaget sier heller ikke noe om rekkefølgen for etablering av infrastruktur i forhold til utbygging av det offentlige vegsystemet. De nevnte plasseringer av bygg og anlegg må gå fram av reguleringsplanen på en slik måte at det er entydig både for Forsvaret, utbygger, offentlige myndigheter og andre interessenter.

Forsvarsbygg forutsetter at tiltakshaver bekoster alle tiltak som planen åpner for og i tillegg alle nødvendige etableringer for å opprettholde Forsvarets virksomhet både under selve byggingen og når anlegget er ferdigstilt.

Som nevnt skal Hovemoen til enhver tid være operativ. Området må være sikret med vaktbu, perimetersikring og infrastruktur hele tiden. Det vil si at ny vaktbu, perimetersikring og infrastruktur må være oppført og funksjonell før det eksisterende kan flyttes. Dette må sikres i reguleringsplanen.

Deler av Forsvarsbyggs areal er i reguleringsplanen vist som midlertidig bygge- og anleggsområdet. Det vil ikke bli gitt tilgang til Forsvarsbygg sitt areal som midlertidig bygge- og anleggsvirksomhet innenfor perimetersikring utover den tilgang som vil være nødvendig for å etablere vaktbu, perimetersikring og infrastruktur.

Arealer som blir liggende nord for ny vakt skal fortsatt være i Forsvarets eie og kontroll og skal ikke tilplantes. Disse arealene må ha en tilfredsstillende grad av inngjerding/sikring.

Vi påpeker at det er uoverensstemmelse mellom reguleringsplankart og bestemmelser for den private vegen inn i området som på kartet er betegnet som o_SKV4 og i bestemmelsene f_SKV4. Denne vegen skal være felles for Forsvarets eiendommer.

Forutsetninger for plassering av ny vaktfunksjon

Ved etablering av ny vaktfunksjon har Forsvaret behov for å kunne håndtere innkommende kjøretøyer før de kommer innenfor sikret område. Dette for å kunne avvise uvedkommende.

Det må derfor etableres snuplass/rundkjøring dimensjonert for vogntog foran ny port.

Vi har vurdert muligheten for å etablere ny vakt på nordsiden av hensynssonen for høyspentlinjene. Dette har vi ikke funnet hensiktsmessig på grunn av krav til frisikt, avstand fra nytt vegsystem og trafiksikkerhet.

Vi har derfor kommet frem til at ny vakt må etableres sør for den nevnte hensynssonen. Denne bør plasseres på østre side av adkomstvegen og nord for trafoen i området av hensyn til frisikt og sikker kontroll. Som del av ny vaktfunksjon må det etableres en sluse inn i området. Utformingen av denne må gjennomføres i samarbeid med Forsvaret.

Adkomstvegen mellom rundkjøringen og ny vaktbu må være dimensjonert for modulvogntog og ha en bredde for å kunne passere med to vogntog. Krav til passering med to vogntog skal erstatte dagens vegsystem med to veger fra dagens vaktbu og inn til første vegkryss. Pr i dag er trafikkbelastningen på ca. 20 vogntog og 70 personbiler daglig, med en forventet svak økning.

Funksjonen som vegsystemet inne i Hovemoen har i dag må opprettholdes ved etablering av ny vakt/sikring.

Forsvarsbygg fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkt:

- Planforslaget, slik det er fremstilt, synliggjør ikke i tilstrekkelig grad hvordan plassering av vakt, sikring og tilfredsstillende vegsystem inn i området er løst.
- Planforslaget, slik det er fremstilt, synliggjør ikke i tilstrekkelig grad bestemmelser om rekkefølge mellom utbygging av det formål planen skal fremme, avlastet E6, og den infrastruktur som Forsvaret må ha operativt.
- Planforslaget foreslår «midlertidig bygge- og anleggsområde» innenfor eksisterende militær perimetersikring. Ettersom det ikke vil bli gitt tilgang til Forsvaret sitt areal innenfor perimetersikringen, utover den tilgang som vil være nødvendig for å etablere vaktbu, perimetersikring og infrastruktur, må planforslaget omarbeides på dette punktet.

Forsvarsbygg har innsigelse til planforslaget frem til disse utfordringene er løst.

Jan Erik Johansen
Direktør Eiendomsforvaltning

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:

Forsvarsstaben

Postboks 800, Postmottak

2617

LILLEHAMMER

Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

Lillehammer kommune
Postboks 986, NO

2626 Lillehammer

LILLEHAMMER KOMMUNE		
År/saksnr.	Dok.nr.	Lopenr.
21/4650	212	
30 SEPT. 2021		
Ark.l		Dokid: 21098068 (21/4650-212) FYLKESUTVALGETS VEDTAK - REGULERINGPLAN FOR E6 ROTERUD - STORHOVE (REGULERINGSP PLAN FOR AVLASTET E6)
Ark.l		

Deres ref:

Vår ref:
2020/12496-126

Dato:
27.09.2021



Vedtak Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og reguleringsplan for avlastet E6-offentlig høring - Lillehammer kommune

Vedlagt følger Fylkesutvalgets vedtak i saken.

Med vennlig hilsen

Kristin Ryen Reithaug
Seksjonssjef, plan

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.


Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Arkivreferanse: 2020/12496-96
Arkivkode: L12
Saksbehandler: Kristin Ryen Reithaug,
Annbjørg Backer, Torill
Nygård, Mari Olsen,
Øystein Andersen, Anne
Engesveen, Tuva M. Eiklid
Adm.enhet: Samfunnsutvikling -
Kommunal veiledning
plan
Dato: 06.08.2021



Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	15.09.2021	26/21
Fylkesutvalget	21.09.2021	105/21

Reguleringsplaner for E6 Roterud - Storhove og Avlastet E6 – Lillehammer kommune- Høringsbrev

Fylkesutvalgets behandling av sak 105/2021 i møte den 21.09.2021:

Vedtak:

1. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.
2. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskyss.
3. Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettets som mangelfullt utredet og fremmer innsigelse til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget for sidevegsnettets, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettets som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele

strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

4. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.

5. Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.

6. Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen fremmer innsigelse til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.

7. Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegerering av tunnellinislag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet.

8. Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å finansiere nødvendige faglige undersøkelser av krigsminner som går tapt som en følge av utbyggingen, slik at kunnskapen om disse sikres.

9. Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette fremmes det innsigelse til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

10. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

11. Fylkesutvalget forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

12. Fylkesutvalget ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.

13. Fylkesutvalget etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer

14. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafikksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebane i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.

15. Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikanntnyttens vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler



hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.

16. Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsettes i nord like før en rundkjøring. Fylkesutvalget vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og fremmer innsigelse til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikk tallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.

17. Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkesutvalget at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.

18. Fylkesutvalget mener at vegutbygging er mer enn å komme raskest mulig fra A til B. Innlandet og landet trenger en god og sikker E6. Utbygging av E6 skal ikke gå på bekostning av gode løsninger for av- og påkjøringer, gode tilførselsveger, for sidevegsnett, trafikk sikkerhet og påvirkning for omkringliggende lokalmiljø, klimautslipp og miljøpåvirkninger verken under anleggsperioden eller på grunn av valgte løsninger.

Samfunnsøkonomisk nytte handler ikke bare om høyest mulig fartsgrense, men bør handle mer om veg, gode lokale løsninger og mindre belastning for miljøet. Fylkesutvalget mener at man må se på handlingsrommet for planlegging, dimensjonering og hvordan vi skal ha trafikk sikre løsninger både langs hovedvegnett og sidevegsnett.

Behandling:

Truls Gihlemoen (FrP) fremmet forslag på vegne av H og FrP:

Fylkesutvalget understreker at avlastet E6 må oppleves som en effektiv transportåre inn til Lillehammer både i anleggsperioden og når ny E6 er ferdigstilt. Fylkesutvalget støtter derfor ikke tiltak som skaper unødige utfordringer ved at det blir dårligere flyt og samhandling.

Fylkesutvalget motsetter seg at det opprettes nye rundkjøringer, fartshumper, eller andre fartsdempende tiltak på denne strekningen. Gjennomgående fartsgrense på 70km/t legges til grunn på hele strekningen frem til avkjøringen ved Strandtorget.

Fylkesutvalget støtter ikke etablering av ny rundkjøring med sikring mot 200-års flom ved Strandtorget. Fremtidig flomfare må avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak og en bedre tilpassing til eksisterende infrastruktur.

Fylkesutvalget ber Nye Veier se på muligheten for å bidra til å realisere en gang - og sykkelveg sørover fra Vingrom sentrum langs Paul A. Owrens veg/Birstrandvegen.

Fylkesutvalget støtter ikke løsningen med halvkryss i Øyresvika og mener at fullverdig kryss er en bedre løsning.

Johannes Wahl Grand (MDG) fremmet forslag på vegne av SV og MDG

Nytt punkt 1:

Et revidert forslag til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove basert på nullalternativet er foreløpig ikke utarbeidet som et helhetlig planforslag, Lillehammer kommune kan i så fall be Nye Veier utarbeide et revidert forslag til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove basert på nullalternativet, uten økt vegkapasitet, med en tofelt-trefeltløsning mellom Vingrom og Øyresvika. Reguleringsplanen må da inneholde nødvendige utbedringer for å sikre trafiksikkerhet, landbruket herunder særlig matjord, bomiljø i nærliggende boliger, klimatilpasninger og klimasikrede kryss, tilstrekkelig gang- og sykkelveg, og hensiktsmessige overganger mellom denne vegstrekningen og tilgrensende reguleringsplaner. Kommunedelplanen må i så fall justeres tilsvarende.

Fylkesutvalget mener en slik løsning vil være mer hensiktsmessig for samfunnet vårt totalt sett, satt opp mot detaljreguleringsplan for avlastet E6, med planbeskrivelse datert 27.05.21, planbestemmelser datert 07.06.21 og plankart, alle alternativer, datert 12.05.21.

Aud Hove (Sp) fremmet forslag på vegne av Ap og Sp:

Tilleggsforslag - nytt punkt 18

Fylkesutvalget mener at vegutbygging er mer enn å komme raskest mulig fra A til B. Innlandet og landet trenger en god og sikker E6. Utbygging av E6 skal ikke gå på bekostning av gode løsninger for av- og påkjøringer, gode tilførselsveger, for sidevegsnettet, trafiksikkerhet og påvirkning for omkringliggende lokalmiljø, klimautslipp og miljøpåvirkninger verken under anleggsperioden eller på grunn av valgte løsninger.

Samfunnsøkonomisk nytte handler ikke bare om høyest mulig fartsgrense, men bør handle mer om veg, gode lokale løsninger og mindre belastning for miljøet. Fylkesutvalget mener at man må se på handlingsrommet for planlegging, dimensjonering og hvordan vi skal ha trafiksikre løsninger både langs hovedvegnettet og sidevegsnettet.

Votering:

Forslag fremmet av Gihlemoen (FrP) falt med to stemmer avgitt av Jønnes (H) og Gihlemoen (FrP).

Forslag fremmet av Gran (MDG) falt med to stemmer avgitt av Grand (MDG) og Jordet (SV). Innstillingen fra hovedutvalg for samferdsel, punkt 1: Vedtatt mot 4 stemmer, avgitt av Jønnes (H), Gihlemoen (FrP), Gran (MDG), Jordet (SV).

Innstillingen fra hovedutvalg for samferdsel, punkt 2 - 17: Vedtatt mot to stemmer, avgitt av Jønnes (H) og Gihlemoen (FrP).

Forslag til nytt punkt 18 fremmet av Hove (Sp): Vedtatt mot 3 stemmer, avgitt av Jønnes (H), Gihlemoen (FrP) og Thomassen (PP).

Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 26/2021 i møte den 15.09.2021:

Vedtak:

Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og Avlastet E6

1 Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.

2 Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskysst.

3 Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettet som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget for sidevegsnettet, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettet som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder

9 Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

10 Fylkesutvalget **fremmer innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

11 Fylkesutvalget forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

12 Fylkesutvalget ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.

13 Fylkesutvalget etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer

14 Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafikksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebanelen i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.

15 Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnytt

vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.

16 Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsettes i nord like før en rundkjøring. Fylkesutvalget vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikk tallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.

17 Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkesutvalget at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.

Behandling:

Lars Kristian Dahl orienterte om saken innledningsvis.

Lars Rem (FrP) hadde følgende forslag til alternativt punkt 14:

Fylkesutvalget understreker at avlastet E6 må oppleves som en effektiv transportåre inn til Lillehammer både i anleggsperioden og når ny E6 er ferdigstilt. Fylkesutvalget støtter derfor ikke tiltak som skaper unødige utfordringer ved at det blir dårligere flyt og samhandling.

Fylkesutvalget motsetter seg at det opprettes nye rundkjøringer, fartshumper, eller andre fartsdempende tiltak på denne strekningen. Gjennomgående fartsgrense på 70km/t legges til grunn på hele strekningen frem til avkjøringen ved Strandtorget.

Fylkesutvalget støtter ikke etablering av ny rundkjøring med sikring mot 200-års flom ved Strandtorget. Fremtidig flomfare må avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak og en bedre tilpassing til eksisterende infrastruktur.

Votering:

Det ble votert punktvis over fylkeskommunedirektørens innstillingspunkter:

Pkt.1: enstemmig vedtatt

- Pkt. 2: enstemmig vedtatt
- Pkt. 3: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 4: enstemmig vedtatt
- Pkt. 5: enstemmig vedtatt
- Pkt. 6: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 7: enstemmig vedtatt
- Pkt. 8: enstemmig vedtatt
- Pkt. 9: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 10: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 11: enstemmig vedtatt
- Pkt. 12: enstemmig vedtatt
- Pkt. 13: enstemmig vedtatt
- Pkt. 14: ved alternativ votering mellom fylkeskommunedirektørens innstilling og forslaget fra Lars Rem (FrP) ble det avgitt 9 stemmer for fylkeskommunedirektørens innstilling og 1 stemme for forslaget fra Rem.
- Pkt. 15: enstemmig vedtatt
- Pkt. 16: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 17: enstemmig vedtatt

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og Avlastet E6

- 1 Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.
- 2 Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskys.
- 3 Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettets som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget for sidevegsnettets, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettets som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i

plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

- 4 Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.
- 5 Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.
- 6 Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.
- 7 Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegerering av tunnellinislag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet.
- 8 Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å finansiere nødvendige faglige undersøkelser av krigsminner som går tapt som en følge av utbyggingen, slik at kunnskapen om disse sikres.
- 9 Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.
- 10 Fylkesutvalget **fremmer innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

- 11 Fylkesutvalget forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.
- 12 Fylkesutvalget ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.
- 13 Fylkesutvalget etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer

- 14 *Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafiksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebanelen i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.*
- 15 *Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnyttene vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.*
- 16 *Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsettes i nord like før en rundkjøring. Fylkesutvalget vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningpunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.*
- 17 *Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkesutvalget at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.*

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg:

Tilleggsnotater med utfyllende vurderinger fra administrasjon:

Kulturminnevernfaglige merknader

Viltfaglige merknader

Samferdselsfaglige merknader

Vassdragsfaglige merknader

Alle plandokumenter kan hentes her

Nye veiers prosjektportal

Utvalgte:

Planbeskrivelse

Plankart Gjøvik

Plankart Lillehammer alt 1

Plankart Lillehammer alt 2

Planbeskrivelse avlastet E6

Plankart avlastet E6

Plankart avlastet E6 reguleringsalternativ

Planbestemmelser

1. Saksutredning

Denne regulerings-saken er svært omfattende og fremlegges som to saker for strekninger i henholdsvis Gjøvik og Lillehammer kommuner. For Lillehammer kommune er det lagt frem en offentlig høring som omfatter både reguleringsplan E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for Avlastet E6. For å ivareta den helhetlige vurderingen fremmer fylkeskommunedirektøren også høringssaken til Lillehammer kommune som en samlet sak.

Fakta om strekningen E6 Roterud-Storhove (Avsnittet er det samme for sakene i både Gjøvik og Lillehammer)

Denne detaljreguleringsplanen omfatter forslag om utbygging av E6 Roterud til Storhove med en strekning på ca. 23 km. (8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer) Prosjektet skal utvide E6 til 4-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t.

Det er utarbeidet to alternative planforslag.

Alt1: *Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Gudbrandsdalslågen (Lågen) og kryss midt på Storhove.* **og Alt2:** *Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss midt på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt frembygg-bru over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er i sin helhet kommunedelplanens løsning.*

Tiltaket omfatter også areal til midlertidig lagring av masser og terrengarrondering knyttet til forbedring av jordbruksarealer, støyskjermingstiltak, nødvendig omlegging av lokalveier, atkomstveier og teknisk infrastruktur, midlertidige bygge- og anleggsområder m.m. Kryss midt på Vingrom og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru over Lågen reguleres slik at de kan velges uavhengig av hverandre.

- Mellom Roterud og Øyresvika vil eksisterende E6 utvides fra tofelts til firefelts motorvei.
- Fra Øyresvika skal E6 gå i tunnel nordover mot Trosset. Tunnelen får en lengde på ca. 4 250 m i planalternativ 1 og ca. 3 650 m i planalternativ 2.
- Fra Trosset krysser E6 Lågen med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. I planalternativ 1 foreslås en betongkassebru som er 540 m lang og 21 m bred, der veilinjen ligger ca. 15 m over høyeste regulerte vannstand. I planalternativ 2 foreslås en fritt frembygg-bru som er ca. 960 m lang og 23 m bred, der veilinjen ligger ca. 40 m over høyeste regulerte vannstand.
- Fra Hovemoen fortsetter veien nordover og kobles mot ny E6 på Storhove.

Særskilt til Lillehammer kommune:

Nye Veier AS har i tillegg til E6-planen utarbeidet reguleringsplan for avlastet E6 på Lillehammer. Reguleringsplanen er en oppfølging av tiltak som følger av kommunedelplan for Vingrom – Ensbj. Formålet med dette reguleringsplanarbeidet er å regulere 9 tiltak langs avlastet E6. Disse er som følger:

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.
2. Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.
3. Støyskjermer for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.
4. Støyskjerming for friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen.
5. Vingnes. 5A: Miljøtiltak, 5B: Rundkjøring.
6. G/s-veg fra Vingnes til Storhove, herunder trapp ved Vingnesbruas østside og sykkelveg

mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/Strandtorget.

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 nord for Mesnaelva.

9. Rundkjøring ved Hovemoen.

Proessen

Generelt om prosessen for begge kommuner Gjøvik og Lillehammer.

Reguleringsplanarbeidet ble igangsatt våren 2019. Planprogrammet ble sendt på offentlig høring sommeren 2019 og ble deretter fastsatt henholdsvis 21.11.2019 i Gjøvik kommune og 28.11.2019 i Lillehammer kommune. Plan og utredningsprosessen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen side 14. flg. Det samme gjelder gjennomføring av medvirkningen, jfr. planbeskrivelsen 15-16. Fylkeskommunens ulike fagavdelinger har deltatt i flere dialogmøter underveis i prosessen og planen har også vært drøftet i regionalt planforum. Innlandet fylkeskommune har høringsfrist som samsvarer med fylkesutvalgets behandling. Høringsuttalelsen oversendes partene i etterkant av behandlingen.

Overordnede planer med bestemmelser om hva som skal følges opp i den videre detaljreguleringen av E6.

For strekningen mellom Roterud og Vingrom gjelder kommunedelplan (kdp) for E6 Biri–Vingrom (22.11.2012).

- Målet for kdp. er bl.a. reduksjon av antall hardt skadde og drepte i trafikken, god landskapstilpasning og detaljutforming av veien, trafiksikker og effektiv ferdsel, miljøtilpasset veistrekning og kostnadseffektive løsninger.

For strekningen mellom Vingrom og Storhove gjelder kdp. for E6 Vingrom–Ensbj (21.06.2018).

- Målet for kommunedelplanen er blant annet at E6 skal få bedre transportkvalitet og regularitet, E6 skal inngå i et funksjonelt veisystem ved Lillehammer by samt at antall trafikkulykker og miljøulemper langs E6 skal reduseres. Videre står det at det skal tas hensyn til viktige friluft- og naturområder langs Mjøsa og Lågen og at det skal legges vekt på å bidra til å gi bedre gang- og sykkelveiforbindelser mellom boligområder og sentrum.

2. Vurderinger

Planarbeidet er svært omfattende, og Nye Veier har lagt til rette for aktiv deltakelse i prosessen. Innlandet fylkeskommunenenes merknader og vurderinger tar utgangspunkt i vårt regionale ansvar på ulike fagområder som omfatter myndighets- og forvaltningsoppgaver i tillegg til vårt ansvar for å ivareta sammenhenger, sett ut fra et helhetlig samfunnsutviklingsperspektiv. Vi har videre vurdert oppfølging av de overordnede planene som ligger til grunn for planarbeidet, og en generell vurdering er at disse er fulgt opp på en god måte. Når det gjelder utredningene som ligger til grunn for valg av løsninger, vil en generell vurdering her være at på noen områder fremstår denne som mangelfull. Dette vil bli kommentert til de ulike temaene.

Når det gjelder de samferdselsfaglige interessene, er de knyttet til rollen som vegeier av fylkesvegnettet og som antatt framtidig vegeier av dagens E6 gjennom Lillehammer (avlastet E6). I tillegg skal det sørges for at regionale føringer blir ivaretatt i planleggingen.

2.1 I det følgende gis et sammendrag av de samferdselsfaglige vurderingene. Det vises til vedlagt notat for en mer utdypende vurdering.

Kryssløsning Storhove

Vi støtter fremlagt forslag.

Bru over Lågen

Vi støtter planforslaget med justert linje og betongkassebru. Dette alternativet gir muligheter til å redusere utfylling i anleggsperioden i Lågen med 3 måneder, og gir også muligheter for å tilpasse anleggsaktivitet til sårbare tidspunkt i reservatet. Samlet sett gir dette alternativet mindre konsekvens både i anleggsfasen og driftsfasen. Planforslaget innebærer at det etableres ny kulvert for omlegging av Jørstadmovegen. Det er viktig at kulverten utformes slik at syklistene blir ivaretatt på en god måte, både når det gjelder tverrsnitt og belysning.

Kryss og tunnelpåhugg Øyresvika

Vi støtter vurderingen av at et halvkryss dekker behovet for trafikkavvikling på ny E6 sør for Lillehammer. Trafikkberegningen viser at det er ubetydelig med trafikk som kommer nordfra og som velger å kjøre av ved Øyresvika.

Kryss Vingrom

For kryssalternativ nord medfører gang og sykkelveg fra Vingrom/Burmavegen og fram til krysset at gående og syklende kan ferdes trygt. Videre mot Vignes vil trafikken på Vingromsvegen være lav, og det vil ikke være behov for gang- og sykkelveg her. Ut ifra trafikale hensyn fremstår kryssalternativ nord som den beste løsningen.

Kryssalternativ midt gir raskest adkomst til E6 for reisende til og fra Vingrom og Torpavegen, og har regulert inn bussholdeplasser på rampene, slik at reisende til og fra Vingrom kan benytte seg av ekspressbusstilbud på ny E6. Alternativet vil imidlertid gi mer trafikk på Vingromsvegen gjennom Vingnes, som ikke er ønskelig.

Kryssalternativ sør (som er forkastet) medfører en trafikkøkning i Paul A. Owrens veg (fv.2538) inn mot Vingrom sentrum og kryss mot Torpavegen (900 ÅDT, 13 %). Busstilbudet blir også negativt påvirket. Trafikalt sett vurderer vi dette som den minst gunstige kryssløsningen i Vingrom.

Veglinje mellom Øyresvika og Roterud

Vi støtter fremlagt forslag på denne strekningen, men det er viktig at hensynet til gående og syklende blir ivaretatt fullt ut i anleggsperioden, og da spesielt på de strekningene hvor fylkesvegen blir stengt for trafikk som en følge anlegget.

Målsettinger, behov og konsekvenser knyttet til sidevegsnettet

Ved utbygging av store vegprosjekter, tilsvarende som ny E6, skal helhetlig /sammenhengende tilbud til gående og syklende for et slikt veganlegg fremgå av overordnet plan. Enhetlige og sammenhengende nett er viktig for å kunne prioritere disse trafikantgruppene i henhold til nasjonale mål, som blant annet det nasjonale målet om å øke sykkelandelen med 8 % og at 80 % av skolebarn skal ha mulighet til å sykle og gå. Dette målet er knyttet til skoleveg definert og prioritert innenfor 2 km fra skole.

Lokalvegnettet langs E6 på strekningen Mjøsbrua – Lillehammer er avlastet veg for E6. Strekningen omfatter tettsteder og randbebyggelse. Det er grunnskoler i Biri, Biristrand og

Vingrom. I rutevise utredninger for rute 6A er tilbudet for gående og syklende definert til fylkesveg parallelt med E6. Nasjonal og regionale sykkelruter er lagt til både Fv. 213 og fylkesveg vest for Mjøsa.

Innlandet fylkeskommune har deltatt i planprosessen i tidlig fase, gjennom flere uformelle dialogmøter og formelt gjennom regionalt planforum, der vi har meldt tilbake behov for mer omfattende vurdering av trafikk tall og trafikale virkninger for sidevegnettet. Dette gjelder spesielt som følge av antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6 og for anleggsfasen. IFK har også bidratt med å fremskaffe oppdatert tallgrunnlag fra nylig utførte trafikk tellinger på noen av de berørte fylkesvegene. Nye tellinger indikerer at trafikkmengden på noen av fylkesvegene har økt betydelig siden trafikktallene som ligger i vegdatabanken (NVDB) ble registrert, der noen tall går tilbake til 2011. Det er imidlertid ikke mulig å sammenligne disse tallene direkte, men det er grunn til å stille spørsmål ved om tallgrunnlaget som ligger inne i vegdatabanken er representativt. I etterkant av våre tilbakemeldinger i regionalt planforum den 20.04.2021 har Nye Veier fått utarbeidet en ny fagrapport - *Trafikale forhold på fv. 2538/250/2540 Biri – Vingrom nord*.

Vi savner en helhetlig og metodisk tilnærming der konsekvenser for sidevegsnettet som følge av hele utbyggingsprosjektet Moelv-Øyer sees i sammenheng og vurderes for hver enkelt trafikantergruppe. En utfordring ved at prosjektet deles opp i delstrekninger er at trafikale virkninger blir vurdert for et mindre influensområde om gangen og vi stiller spørsmål ved om trafikkanalysene dekker et stort nok geografisk påvirkningsområde. Vi er spesielt opptatt av trafikale virkninger for følgende fylkesveger: fv. 213 øst for Mjøsa, fv. 253 Trossetstranda, fv. 2538 Biristrandvegen og fv. 2540 Vingromsvegen.

I rapporten «*Trafikale forhold på fv. 2538/250/2540 Biri – Vingrom nord*» legger forslagsstiller til grunn tallgrunnlag og premisser knyttet til bompengeproposisjonen og konkluderer med at det ikke er behov for tiltak på sidevegnettet ut over det som reguleres i plan for avlasta E6 og enkelte konkrete tiltak knyttet til Vingrom sentrum og kryssomlegging i Vingrom. Samtidig påpekes det at nye trafikk tellinger indikerer at det allerede i dag kan være behov for tiltak på enkelte strekninger, men som forslagsstiller mener er vegeier sitt ansvar og ikke har utredet nærmere.

Nye Veier viser til at kommunene og fylkeskommunen gjennom vedtak til bompengeproposisjonen har bundet seg til ikke å stille krav om tiltak på sidevegsnettet i forkant av utbygging. Eventuelle trafikale utfordringer skal løses i etterkant. Bompengeproposisjon ble lagt fram for Stortinget 24. mai 2019, som er før reguleringsarbeidet ble påbegynt. Det normale for statlige utbygginger er at kostnadsramme og finansieringsopplegg bestemmes etter at reguleringsplaner er vedtatt, herunder at større fravikssaker er avklart. Årsaken til dette er at mange viktige og potensielt kostnadsdrivende forhold først blir avklart i reguleringsprosessen.

En tilnærming som angitt i bompengeproposisjonen, der en eventuell trafikkøkning på sideveier som følge av utbyggingen skal møtes med trafikkreduserende tiltak, vil innebære en vente-og-se-holdning i stedet for en føre-var-holdning. Vår oppfatning er at en helhetlig og fullverdig trafikk løsning må planlegges i forkant, og ikke løses i etterkant.

Vår vurdering er at forslagsstiller misoppfatter ansvarsforholdet ved utarbeidelse av en reguleringsplan etter plan- og bygningslova. Når det gjelder vegnettet som Innlandet fylkeskommune har ansvar for, er det mange ønsker og behov for trafikksikkerhets-, og gang- og sykkelvegtiltak. IFK må derfor prioritere å gjøre tiltak på de strekningene i fylket hvor eksisterende situasjon er mest problematisk først. Dersom kommuner/utbyggere ønsker nyetableringer som betydelig forverrer en allerede problematisk situasjon, og man ikke kan vente på at vegeier kan prioritere tiltak i uvisse framtid, er det kommunen/utbygger som må

sørge for gjennomføring av tiltak. Det er nettopp derfor rekkefølgekrav stilles i reguleringsplansammenheng.

Fylkeskommunedirektøren anser de trafikale virkningene for sidevegsnettene som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikktallgrunnlaget for sidevegsnettene, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettene som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til relevante faser i utbyggingen (f.eks. før anleggsstart eller før ny veg tas i bruk).

Fylkeskommunedirektøren krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettene som følge av ny E6.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Fylkeskommunedirektøren har i møter påpekt at det er behov for en spesifikk ROS-vurdering av hvordan fylkesvegnettene kan bli påvirket som følge av anleggsarbeidet. Vi mener det er for dårlig utredet og synliggjort hvordan avvikssituasjoner skal håndteres i ROS-analysen. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting. Spesielt vil fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer kunne få økt trafikk, og der det er mange forhold som må vurderes nærmere.

Vegstøy

Vi forventer at gjeldende støyregler legges til grunn.

Dette gjelder både for anleggsperioden, som en del av prosjektet og driftsfasen.

Byggegrenser mot fylkesveg

Vi er tilfredse med at det vises til gjeldende vegnettsplan. Slik bestemmelsen er formulert, kan det tolkes til at det også gjelder for fylkesveger og kommunale veier. Det bør presiseres i bestemmelsen at dette kun gjelder for E6.

2.2 Kulturminnevernfaglige merknader

Under følger en kort oppsummering av de kulturminnevernfaglige merknadene til planforslaget. For grundigere beskrivelser og redegjørelse for innspill, se eget notat vedlagt.

Automatisk fredete kulturminner

Forelagte planforslag berører 27 registrerte lokaliteter med automatisk fredete kulturminner. De fleste kulturminnene utgjør bosetningsspor, fossile dyrkingsspor samt et overpløyd gravminne i dyrket mark. I en særstilling står ID170887 som utgjør en hustuft fra yngre jernalder som trolig har hatt en rituell funksjon i form av et hedensk gudshus. Denne type hustuffer er meget sjeldne i Norge. Ut over lokalitetene i dyrket mark vil 6 kullgroper og 2 gravhauger i skogsmark bli berørt.

I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal fylkeskommunen i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen, ta stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir berørt av planen. Høringsforslaget har, iht. forskrift, vært oversendt Kulturhistorisk Museum i Oslo for faglig tilrådning.

De fleste registrerte kulturminnene ligger innenfor arealer som er avsatt til veganlegg, annen veggrunn eller midlertidige deponi- og riggområder. Det er vanskelig å sikre kulturminnene et godt og varig vern innenfor disse arealformålene. Med bakgrunn i ovenstående vurdering gir Innlandet fylkeskommune med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning.

Tillatelsen forutsetter at plankart og bestemmelser endres slik at kullgropene 145585, 146766, 146767 og 146768 på Elvestad, Gjøvik, samt gravfelt ID50305 på Trosset, Lillehammer, søkes dispensert heller enn regulert til bevaring i planen. Det forutsettes også at planområdet utvides til å omfatte hele bosetningsområde ID267061 slik at også denne dispenseres med vilkår om utgravning.

Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens bestemmelser:

«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 som er markert som bestemmelsesområde nr. 1, 2 osv. i plankartet. Det skal tas kontakt med Innlandet fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes. Kulturminnene ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 er dispensert for tillatelse til inngrep uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser»

Fylkeskommunedirektøren fremmer **innsigelse** til planen dersom ikke bestemmelsesteksten innarbeides i planen og plankartet justeres tilsvarende.

Vedtak om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt. Kulturhistorisk Museum har på grunn av krav til stram framdrift ikke rukket å utarbeide prosjektplan og budsjett for de vilkårsfestede, arkeologiske undersøkelsene.

Forholdet til pilegrimsleden

Pilegrimsleden ønskes flyttet ned på tursti langs Mjøsa nord for Vingrom kirke. Dette muligens en god løsning, men turstien må ha tilfredsstillende flomsikring. Fylkeskommunen ber derfor om at det før vedtak av planen, gjøres vurderinger av flomsikkerheten langs turstien, og at man ut ifra disse vurderingene tar stilling til det mest hensiktsmessige trasévalget.

Dersom fylkesvegene ved Vingromlandet og Biristrand skal benyttes som omkjøringsveg i forbindelse med anleggsperioden så må pilegrimsleden sikres åpen og trafiksikker ferdsel langs vegene. Dersom dette ikke lar seg gjøre, så må det sees på midlertidige eller permanente omlegginger av leden. Det samme gjelder dersom trafikkavvisning fra E6 fører til et endret trafikkbilde som ikke er forenlig med en trygg ferdsel langs fylkesvegene.

Alle omlegginger av pilegrimsleden må gjøres i tett dialog med pilegrimskontaktene i Lillehammer og Gjøvik kommuner samt de regionale pilegrimssenterne på henholdsvis Dale-Gudbrands gård og Granavollen.

Landskap

Utbyggingen vil generelt medføre store endringer i landskapsbildet langs hele strekningen. I tillegg til selve vegen, med de skjæringer og fyllinger dette medfører, foreslås det å bruke noe av massene til utslaking av jordbruksarealer rundt gårdene. Fylkeskommunen er særlig opptatt av at hensynet til landskapet rundt Vingrom kirke; Vingromlandet, må veie tungt.

Ut ifra hensynet til kulturlandskapet er kryssalternativ midt ved Vingrom være det beste, da alternativ nord går delvis inn i et landskap som vurderes som regionalt viktig. Dette hensynet må imidlertid sees opp mot andre trafikale hensyn. Desto viktigere blir det da at verdiene i landskapet lenger nord blir ivaretatt på en god måte.

Vi oppfordrer sterkt til at det settes krav om en naturlig arrondering av landskapet, slik at nytt oppfylt terreng ikke oppleves som unaturlig flatt og planert i et ellers småkupert og bølgende landskap. Særlig må det jobbes for å få en naturlig utforming av terrenget inn mot kirke og kirkegård, slik at denne ikke «omringes» av brutale skjæringer.

Videre må det jobbes grundig med å utforme gode løsninger for revegetering av skjæringene rundt selve tunnellini-slaget. Erfaringene fra revegetering av slike skjæringer under utbyggingen av E6 lenger nord har vist at dette er utfordrende, og det er viktig at erfaringene herfra tas med i det videre arbeidet med løsning for nye strekninger.

Krigsminner

I løpet av krigsårene bygde tyskerne flere bygg og anlegg i Lillehammer og Fåberg-området, som lå strategisk til med tanke på transport av mannskaper, mat og forpleiningsvarer, våpen, ammunisjon og byggevarer. På Hovemoen ble «Waldlager» etablert, og her lå forsyningsleir, ammunisjonslager, hovedbakeri for de tyske styrkene i Indre Østlandet og en russisk fangeleir.

Fylkeskommunen har i samarbeid med Nye veier og Forsvarsbygg gjennomført et innledende registreringsarbeid for å kartlegge hva som gjenstår av leiren. Arbeidet viser at det i dag er det kun tre av brakkene som ble bygd under 2. verdenskrig som står igjen, lengst sør i leiren. I tillegg ble det registrert 53 bevarte groper etter ammunisjonsbunkere, 6-8 mulig tufter, en skytestilling m.m.

De foreslåtte løsningene med bro over mot Hovemoen, samt planene for avlastet E6, vil berøre deler av dette området, og medføre at en rekke spor etter ammunisjonsbunkere, sprengningsgroper, tufter og deler av vegnettet går tapt. Gitt «Waldlager» Hovemoen sin sentrale og strategiske posisjon i den tyske krigsorganisasjonen, er restene etter denne vurdert å inneha regional verneverdi. Området vurderes som godt egnet for en god formidling og tilrettelegging av krigsminnene.

Fylkeskommunedirektøren vil sterkt oppfordre Nye veier til å ta sitt samfunnsansvar på alvor, og bidra til at de kulturminnene som går tapt som en følge av utbyggingen blir tilstrekkelig undersøkt før de forsvinner. Vi foreslår derfor at Nye veier som et avbøtende tiltak finansierer en ytterligere arkeologisk undersøkelse av de krigsminnene som vil bli direkte berørt. Vi ber Nye veier ta kontakt med fylkeskommunen for å utarbeide en avtale for et slikt arbeid.

2.3 Vassdrag

Kryssing av Lågendeltaet

Lågendeltaet er viktig som gyte- og oppvekstområde for mange fiskearter, og fungerer som vandringsvei for storørret, harr og lake til gyteplasser lenger opp i vassdraget. Når det gjelder valg av bruløsning er det særlig endringer i strømningsforhold og bunnforhold som kan få en betydning for i hvor stor grad fisk og andre ferskvannsorganismer blir berørt.

Fylkeskommunedirektøren er opptatt av at ny bru ikke skal ha en negativ påvirkning på funksjonsområder for fisk i deltaet. Ut fra et fiskefaglig ståsted mener vi derfor at justert linje med kassebru er et bedre alternativ enn fritt frambygg-bru, da denne i mindre grad vil påvirke strømningsforholdene både i anleggsfasen og i driftsfasen. Selv om kassebru har flere, smalere pilarer ute i elveløpet vil den i driftsfasen i mindre grad påvirke leveområder for fisk og andre ferskvannsorganismer negativt, og den har en mer akseptabel anleggsperiode både når det kommer til varighet, konsekvenser og fleksibilitet.

Inngrep i Mjøsa

Generelt om utfylling i Mjøsa

Mudring, utfylling knyttet til E6 og tursti og fjerning og reetablering av både kantvegetasjon og strandlinje er aktiviteter som vil påvirke strandsona til Mjøsa. På delstrekningene Vingrom kirke – Øyresvika og Stranda-Vingrom kirke er det planlagt for utfylling i Mjøsa. Utfyllingene er ikke sammenhengende på hele strekningen. Omfanget på permanent utfylling er anslått til å være totalt 36 000 m³, både for utfyllinger knyttet til selve E6 og til ny tursti.

Strandsona er viktig for flere av fiskeartene som lever i Mjøsa, og de ulike artene har ulike krav til leveområder. Variasjon med odder, nes, viker og gruntområder skaper ulike habitat og funksjonsområder som av de ulike artene brukes til både gyting, oppvekst og næringssøk. Det er eksempelvis bekreftet gjennom undersøkelser våren 2021 at krøkle gyter flere steder på strekningen som nå skal fylles ut. Krøkla velger ut gyteområder som ligger strandnært og på geografisk avgrensede arealer som innfrir rognas behov for oksygentilgang i inkubasjonsperioden i mai-juni. En interessant observasjon som ble gjort ved undersøkelsene i 2021 er at samtlige av de registrerte gyteområdene for krøkle var etablert på naturlige strandlinjer. Det ble ikke observert gyteaktivitet langs noen av de menneskeskapede fyllingene. Strandsona på strekningen har også tidligere vært mye benyttet av lagesild. Selv om det de senere årene har blitt fanget betydelig mindre lagesild og at det ser ut til at artens atferd og vandringsmønster i Mjøsa har endret seg, ble det registrert mye yngel av bl.a. lagesild langs land i flere av de grunne vikene på strekningen. Det er også verdt å nevne at strandsonen fungerer som oppvekstområde for flere andre arter som storørreten beiter på.

Fylkeskommunedirektøren er bekymret for omfanget av utfyllinger i Mjøsa og hvilken konsekvens dette kan få for de ulike fiskeartene. Både isolert for de fiskeartene det gjelder, men også fordi det finnes nøkkelarter her som har stor betydning for resten av økosystemet i innsjøen. Utfylling fører ofte til en homogenisering og en redusert verdi på strandsona for fisk, og å gjenskape variasjon i både utforming, substrat og strøm- og dybdeforhold er vesentlig for at områdene ikke skal bli ødelagt. I bestemmelsene står det at «strandsonen skal utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker iht. prinsipper i *Eстетisk oppfølgingsplan*». I denne planen står det lite konkret om hvordan utformingen skal være, og ingenting om hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres. Det står også at «reetablering av strandsonen kan stedvis være utfordrende på grunn av dybde og grunnforhold, og dette kan legge føringer på utforming av strandsonen». Siden utforming av ny strandsona ikke er planlagt i detalj, og dybdekart for de berørte områdene ikke er inkludert i plandokumentene/sett i sammenheng med planlagte utfyllinger, er det vanskelig for oss å vurdere om det er avsatt nok areal i reguleringsplanen til god utforming og om det i det hele tatt er gjennomførbart. Fylkeskommunedirektøren mener dette er en mangel i

dokumentasjonsgrunnlaget, da vi ikke kan se at det er gjort vurderinger knyttet til realiteten i å utforme en naturlig strandsone og innsjøbunn.

Spesifikt om ny tursti

Det planlegges ny tursti i strandsonen på strekningen fra Stranda til Øyresvika. Turstien skal anlegges med gruset dekke i en bredde på 1 - 3 m. Turstien ligger inne i kommunedelplanen, og det har i forkant av reguleringsplanen blitt gjort et arbeid med å finne forbedringsmuligheter for å bevare mer av dagens kantvegetasjon og strandlinje. Dette er bra, og fylkeskommunedirektøren ønsker å rose Lillehammer kommune og Nye Veier for å fremme et forslag der behovet for utfylling er redusert. Turstien vil likevel øke omfanget av utfylling i Mjøsa betydelig, og foreløpige estimater viser at turstiens fotavtrykk i Mjøsa blir på totalt 13 190 m². Turstien vil legge direkte arealbeslag på gyteområde for krøkle, og potensielt medføre endrede strømforhold som kan påvirke de gyteområdene som ikke blir direkte berørt. Krøkle er sentral for bestandsdynamikken i Mjøsa, og områdene er viktige funksjonsområder for flere fiskearter. I grunnlagsdokumentet «vurdering av tursti langs Mjøsa på strekningen Stranda-Øyresvika» blir anleggelse av tursti vurdert til å medføre vesentlige negative konsekvenser for naturmangfold. Fylkeskommunedirektøren stiller spørsmål ved om turstien slik den nå er planlagt vil ha samme verdi som opprinnelig tenkt i kommunedelplanen. Stien er stedvis for smal til at den får en god funksjon som sykkelsti, og bredden tilsier at stien ikke vil bli brøytet vinterstid. Ut fra et fiskefaglig ståsted mener fylkeskommunen at stiens verdi ikke veier opp for de negative konsekvensene den vil ha for naturmangfoldet i Mjøsa.

Oppsummering utfylling

Fylkeskommunedirektøren mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. Det er ikke utarbeidet konkrete planer for utforming av ny strandsone og innsjøbunn, og det er ikke vist hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres og om dette i det hele tatt er mulig.

På bakgrunn av dette fremmes det **innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

Samtidig fremmes det **innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

Vi viser til rundskriv T-2/16 om klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, der viktige økologiske funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsorganismer (jf. lakse- og innlandsfiskloven § 7, første ledd) er listet opp under nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet. Innsigelsene er hjemlet i plan- og bygningsloven § 5-4, med bakgrunn i fylkeskommunens ansvar for forvaltningen av høstbare, ikke-truede arter av innlandsfisk.

Innsigelsene kan imøtekommes ved å utarbeide et dokumentasjonsgrunnlag som viser realiteten i å oppfylle bestemmelsen om utforming av ny strandsone. Det må utarbeides en detaljert beskrivelse og et kartgrunnlag med nøyaktig avmerking som viser hvordan den nye strandsona skal utformes. Her må blant annet dybdeforhold ligge til grunn, og det må beskrives hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres.

Kryssing av sidevassdrag

Ny E6 kommer til å krysse flere større og mindre sidevassdrag til Mjøsa. Tre av disse er fiskeførende, dvs. det går opp storørret og harr fra Mjøsa for å gyte. Dette gjelder Rinna, Øyresbekken og Kollefallsbekken. Øyresbekken krysses ikke direkte av den nye E6-traséen ettersom veien i dette området går i tunell, men bekken vil kunne påvirkes under anleggsfasen av selve tunneldrivingen. For flere av elvene/bekkene er det også verdt å nevne at munningsområdene i Mjøsa har en funksjon for ulike fiskearter.

I bestemmelsene er det satt krav om at fiskens vandringsmuligheter skal ivaretas i anleggsfasen. Vi mener bestemmelsen også må fastsette at fiskevandring skal opprettholdes i driftsfasen. Vi er opptatt av at sidevassdragene ikke får dårligere gyte- og oppvekstforhold som følge av bygging av E6, og at de opprettholder den funksjonen de har i dag. En av de viktigste måtene å oppnå dette på er å ivareta fiskens vandringsmuligheter også i driftsfasen.

Vannforskriften og regional vannforvaltningsplan

Fylkeskommunedirektøren mener det har blitt gjort et godt arbeid med å innarbeide vannforskriften og regional vannforvaltningsplan i reguleringsplanen, og at dette må tas med videre inn i den helhetlige planen for vannhåndtering slik at miljøtilstanden og sårbarhetsgraden til vassdragene legges til grunn for detaljering av vassdragsinngrepene. Vi mener også at en konkret vurdering etter vannforskriften §§ 4-7 og § 12 må inkluderes for hver enkelt vannforekomst i den helhetlige planen for vannhåndtering. Gjøres dette med utgangspunkt i de tiltak som er planlagt i hver enkelt vannforekomst, vil det være mulig å vise påvirkning og at planbestemmelse 2.1.3 om ivaretagelse av økologisk tilstand oppfylles.

2.4 Vilt

På strekningen Stranda– Øyresvika er arealene mellom eksisterende E6 og Mjøsa smale og støyuutsatte, og har lite funksjonell grønnstruktur. Verdien er først og fremst for vannfugl, og særlig ved utløpet av Rinna. Utvidelse av vegen på strekningen vil medføre en betydelig forringelse av kantsonen langs Mjøsa.

Krysningen av Lågendeltaet naturreservat vil medføre både direkte arealbeslag og forringelse av områdene rundt pga. trafikkstøy, skyggeeffekter, lysforurensning og saltsprut fra veien. Videre vil etablering av brufundamentene kreve anleggsveier og riggområder inne i reservatet. Krysningspunktet blir liggende på tvers av viktige fugletrekk som går mellom kjerneområdene i reservatet nede ved Storsanden og beiteområder for fiskepisende fugl lengre oppe i Lågen. Området som helhet er i tillegg verdifullt som overvintringsområde og hekkeområde. De viktigste påvirkningsfaktorene for fugl i området vil være forstyrrelser i anleggs- og driftsfase, kollisjoner med bruinstallasjoner, tap av funksjonsområder og barriereeffekter. Planalternativ 1 med kassebru med 10 meters frihøyde vil medføre at det meste av fugl vil fly over brua, mens fugl som flyr lavt over vannflaten kan passere under. Brukonstruksjonen vil være utformet uten overlappende bæring, noe som minimerer faren for kollisjoner betydelig. Den største kollisjonsfaren vurderes derfor å være knyttet til kraftledningene som vil å bestå i en periode etter brua er på plass.

På Hovemoen vil det være mulig for viltet å passere under brua. Hovemoen har en tett rådyrbestand. Området er imidlertid i stor grad påvirket av menneskelige inngrep fra før med grustak, næringsarealer og dagens veisystemer. Ytterligere fragmenteringen av skogområdene på Hovemoen vil forringe leveområdene for dyrelivet der. Noe hjortevilt krysser Lågen ved Våløya når de flytter mellom sommer- og vinterbeiter, men de største villtrekkene ligger lengre mot Fåberg.

2.5 Friluftsliv

Deler av Vingrom statlige friluftslivsområde vil i forbindelse med etablering av ny E6 bli omdisponert til annet enn friluftslivsformål. Fylkeskommunedirektøren forutsetter at bygging



av Ny Vingrom bru ikke medfører at friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

Hovemoen friluftslivsområde er kartlagt og verdsatt som et svært viktig friluftslivsområde, og det er et mye brukt område av lokalbefolkningen i dag. Fagrapporten friluftsliv by- og bygdeliv gir en god beskrivelse av historien, aktiviteten og bruken av Hovemoen som et viktig nær-friluftslivsområde.

Fylkeskommunedirektøren ser at bestemmelsene datert 7.6.2021 ivaretar Hovemoen som friluftslivsområde i svært liten grad. Vi ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområdet på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas. Vi savner videre gode illustrasjoner over Hovemoen med landskapsvirkninger for å kunne ta stilling til virkningene.

Vi kan ikke se at det er lagt inn erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:

Begrunnelsen for prosjektet knyttes opp mot flere av FN bærekraftsmål som nr.3,8,9,11 og 17 som i hovedsak måles mot bedre framkommelighet for personer og gods, øke trafikksikkerheten og binde regionens bo og arbeidsmarked bedre sammen samtidig stimulere til utvikling.

Medvirkning fylkeskommunale råd:

Ikke behandlet i fylkeskommunale råd

Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.

Fylkeskommunedirektøren forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivarettatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskuss.

Fylkeskommunedirektøren anser de trafikale virkningene for sidevegsnettene som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikktallgrunnlaget for sidevegsnettene, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettene som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

Fylkeskommunedirektøren krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og

senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.

Fylkeskommunedirektøren forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.

Fylkeskommunedirektøren gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.

Fylkeskommunedirektøren oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegerering av tunnellinnslag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet.

Fylkeskommunedirektøren oppfordrer Nye veier til å finansiere nødvendige faglige undersøkelser av krigsminner som går tapt som en følge av utbyggingen, slik at kunnskapen om disse sikres.

Fylkeskommunedirektøren mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

Fylkeskommunedirektøren **fremmer innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

Fylkeskommunedirektøren forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

Fylkeskommunedirektøren ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.

Fylkeskommunedirektøren etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre.

Fylkeskommunedirektøren ber om at dette blir tatt inn i planen.

Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer

Fylkeskommunedirektøren støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafikksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebane i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnyttene vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.

Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsattes i nord like før en rundkjøring. Fylkeskommunedirektøren vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikk tallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.

Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkeskommunedirektøren at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.



Statens vegvesen

LILLEHAMMER KOMMUNE
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:
20/210893-29

Deres referanse:
19/2388-102

Vår dato:
06.09.2021

Høringsuttalelse til reguleringsplan for avlastet E6 mellom Øyresvika og Storhove i Lillehammer kommune

Vi viser til mottatt forslag til reguleringsplan for avlastet E6 mellom Øyresvika og Storhove i Lillehammer kommune. Hensikten med planarbeidet er å regulere tiltak på avlastet veg i tråd med kommunedelplan for E6 Vingrom Ensby der det er satt rekkefølgekrav til flere tiltak.

Bakgrunn

Nye Veier har utarbeidet forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Roterud – Storhove i Gjøvik og Lillehammer kommuner. Dette omfatter en delparsell på strekningen Moelv– Otta. Reguleringsplanarbeidet bygger på kommunedelplan for E6 Biri Vingrom (2012) og E6 Vingrom – Ensby (2018).

I kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby er det satt flere konkrete krav til tiltak på avlastet veg mellom Øyresvika og Storhove. På bakgrunn av dette utarbeides egen reguleringsplan for avlastet veg med samtidig høring og politisk behandling og vedtak i kommunestyret i Lillehammer.

Planen for E6 Roterud Storhove inneholder rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltakene. Selve gjennomføringen vil skjer etter at ny E6 er åpnet. Hensyn til lokalvegen sør for Øyresvika skal ivaretas gjennom reguleringsplan for E6 Roterud–Storhove.

Det foreligger alternative planer for tiltak langs Vingromsvegen inkludert forbindelse/ikke forbindelse mellom Vingromsvegen og dagens E6 nord for Øyresvika, miljøtiltak på Vingnes, sykkelforbindelse over Lillehammer bru. Tiltak som ombygging av kryss på Strandtorget, nytt kryss ved Hovemoen og støytiltak finnes i begge alternativer.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Alle tiltak skal gjennomføres med unntak av utbedring av krysningspunkter over eller under dagens E6 der Nye veier støtter seg på at bestemmelsens ordlyd bare krever utredning.

Gjennomføring av tiltak er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser både i forslag til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og dette planforslaget.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Våre merknader

Planforslaget er lagt ut i to alternativer der alternativ 1 er Nye Veiers forslag. Det har vært flere drøftingsmøter underveis og vi er gjennom dette godt kjent med løsningene som legges frem.

- **Dagens standard og trafikkmengde**

Det er foretatt en trafikal analyse av avlastet veg og effekten av de ulike alternativene. Her er det sett på prognoser for fordeling av trafikken mellom ny E6 og lokalvegen i 2022 og 2040. Effekten av bompenger er ikke medtatt.

Det at det ikke foreligger beregninger i bompengerperioden er en svakhet. Beregningene i planforslaget viser en fordeling med noe mer trafikk igjen på lokalvegen enn det som går på ny E6. Mange bilister vil ha målpunkt Lillehammer og med bomstasjon mellom Vingnes og Storhove og med god fremkommelighet på dagens E6/ny lokalveg vil denne kunne være et lettvent alternativ for mange, kanskje særlig for de som er kjent.

Det er vanlig å beregne en fordeling på ny veg og lokal veg med en omtrentlig 50/50 fordeling. All erfaring fra andre tilsvarende steder viser at flere biler vil velge lokalvegen, og særlig er det sannsynlig i bompengerperioden. Mellom Øyresvika og Storhove vil lokalvegen, som følger dagens E6, ha god fremkommelighet og dermed bety lite tidstap for å spare bompenger. Vi savner at konsekvensen av bompenger på hovedveg uten tilsvarende på sideveger beskrives bedre.

Det går ikke fram om lokalvegen vil bli benyttet som omkjøringsveg ved stengning av ett løp i tunell, eller om trafikken da vil bli ført i det andre tunnellopet. Vi har både ved varsel om oppstart og i høringsuttalelsen til E6 anbefalt at vegen bygges i beredskapsklasse 1 a slik at trafikken raskt kan overføres enten til omkjøringsveg eller det andre tunnellopet ved hendelser i tunell.

Vi går videre ut i fra at dagløsningen vil ivareta omkjøring i linja ved alle hendelser.

- **Ombygging til lokalveg**

Nå ny firefelts E6 realiseres, vil dagens E6 forbi Lillehammer bli omgjort til lokalveg og nedklassifisert til fylkesveg. Vegen vil fremdeles på mye trafikk, men det er viktig å ikke ha to parallelle hovedveger, men at dagens E6 fremstår mer som en lokalveg selv om den skal ha god fremkommelighet. De planlagte tiltakene er viktige for å oppnå dette.

- **Nedklassifisering av dagens E6**

Dagens E6 skal nedklassifiseres til fylkesveg og dette vil bli ivaretatt i egen prosess.

- **Fartsgrenser**

I planforslaget foreslås fartsgrenser langs dagens E6. Fastsetting av fartsgrenser vil bli en egen prosess, og dette presiseres også i planforslaget. Fartsgrenser kan derfor komme til å avvike noe fra det som kommer fram i planforslaget.

- **Skilting**

Vi anbefaler at skiltplaner utarbeides i god tid i videre arbeid i samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen.

De konkrete forslagene

Det reguleres 9 tiltak langs avlasta vegnett, og noen av dem legges ut i to alternativer.

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika

Turstien er planlagt med bredder for å unngå varige inngrep i naturreservatet, og den er forbundet med lokalvegen via kulverter.

Turstien vil kunne bli en fin forbindelse mellom boligene i området og bydelscenteret på Vingnes i barmarksesongen, men den smale bredden vil gjøre det vanskelig å brøyte stien om vinteren med maskinelt utstyr.

Turstien er ikke tenkt som en fullverdig gang- og sykkelveg. Vi har ikke merknader til bredde og utforming.

2. Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes

Langs Vingromsvegen på strekningen Vingnes – Øyresvika legges det til rette for trafiksikkerhetstiltak med nedsatt hastighet og med innsnevring av vegbanen. Det er lagt til grunn for tiltaket at gjennomgangstrafikken i Vingromsvegen reduseres, bl.a. ved at krysset ved Vingrom flyttes nordover.

Det har vært utredet en rekke alternativer for Vingromsvegen i løpet av prosessen med forprosjektet for tiltak på avlasta veg. Kravet til fortau i kommunedelplanens bestemmelser har vist seg vanskelig å kombinere med to felts kjøreveg uten uforholdsmessig store kostnader.

Løsningen som foreslås inneholder en løsning uten fortau, men med fartsreducerende elementer, som innsnevring av kjørebane på enkelte punkter.

Vingromsvegen er viktig for gående som skal til bydelssenteret. Den er også skoleveg, men skolebarn til Steinerskolen og Vingar skole har også mulighet til å bruke en gangveg som forbinder Risevegen med Vingarvegen og som gir en raskere forbindelse til skolene. Vi kjenner ikke standarden på denne og om den brøytes om vinteren.

Vingromsvegen er trase for sykkel som alternativ til E6 og Mjøstråkk går her. Et fortau med smal kjørebane vil ikke prioritere sykkel. Det er altså en viss konflikt mellom hensyntagen til gående og syklende.

Argumentasjonen for å anbefale løsningen uten fortau, men med fartsbegrensende tiltak er at det ikke er sannsynlig med trafikkøkning eller gjennomkjøringstrafikk langs Vingromsvegen. Planforslagets anbefaling inneholder ingen kryssforbindelse fra Vingromsvegen ned til dagens E6. Eventuell lekkasje av trafikk fra hovedvegen mellom Vingrom og Lillehammer vil derfor også gå i denne delen av Vingromsvegen hvor kommunedelplanen stiller krav til fortau.

Forventet trafikk er ikke beregnet til å overstige grensa for eget areal for gående der det er skoleveg. Innsnevring og lav hastighet vil bidra til at gjennomkjøringstrafikk vil velge hovedvegen, også mellom Vingrom og Lillehammer også fordi det ikke er bom på hovedvegen på strekningen.

Det legges til grunn at krysset på Vingrom vil bli alternativ nord, og dette er viktig argumentasjon for løsningen. Det forutsettes også lav hastighet, men fastsetting av fartsgrenser besluttes i egne prosesser med gitte kriterier.

Bompengeproposisjonen setter krav til at det skal gjøres trafiksikkerhetstiltak dersom trafikken på lokalvegen viser seg å bli større enn forventet. Vi forventer at en etter vegåpning vil følge med på trafikkmengden på denne strekningen og gjøre tiltak dersom det

viser seg at trafikken blir større enn forventet. Vi forventer også at løsningsforslaget revurderes dersom kryss midt i Vingrom blir valgt som løsning til slutt.

3. Støyskjermer for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru

Det skal bygges støyskjermer for boligbebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru. I tråd med bestemmelsene i kommunedelplanen for Vingrom – Ensby.

Ved Riselandet legges det en støyskjerm i skråningen mellom avlastet E6 og Vingromsvegen. Ved Vingnes er det tre nye skjermer, samt heving av en eksisterende støyvoll og en ny terrengforming/støyutforming. Det er satt krav til utforming i bestemmelsene som sikrer noe variasjon/rytme.

Bestemmelsene i KDP er kommet etter ønske fra Lillehammer kommune. Tiltaket vil være et gode for boliger i området som vil få vesentlig bedre støyforhold etter at ny E6 er bygget, både på grunn av mindre trafikk og redusert fart i tillegg til at støyskjerm settes opp.

4. Støyskjerming for friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva–Korgvegen

Ved Vingnesvika anlegges en støyskjerm på ca. 190 meter på utsiden av dagens E6. Sør for Mosoddtunellen legges det en støyskjerm som er ca. 470 meter lang, og nord for Mosoddtunellen legges det en støyskjerm som er ca. 580 meter.

Bestemmelsen er satt etter ønske fra Lillehammer kommune og vil bedre forholdene i friluftsområdene.

5. Miljøtiltak på Vingnes – legges fram i to alternativer

Miljøtiltakene på Vingnes legges fram i to alternativer. Bestemmelsen i kommunedelplanen setter krav til at det skal gjøres miljøtiltak på og langs E6, blant annet kollektivtiltak.

I løpet av prosessen med forprosjekt er det kommet fram et ønske om å bygge om krysset på Vingnes for å gå bort i fra et typisk motorvegkryss og erstatte den med en løsning som annonserer Vingnes bedre og får en fartsdempende virkning. Alternativet med rundkjøring er utarbeidet og legges fram som en alternativ løsning.

Hovedalternativet for Miljøtiltakene på Vingnes omfatter:

- Hastighetsreducerende tiltak der vegprofilen bygges med 2 meter midtrabatt. Midtrabatten kan beplantes med lave busker.
- Etablering av to kollektivholdeplasser for regionbusser, der det legges til grunn en nedsatt hastighet til 60 km/t.
- Ny kobling til eksisterende gang- og sykkelveger (g/s-veger) fra kollektivholdeplassene

- Sykkelparkering
- Beplantning og oppstramming av eksisterende kryss langs Vingnesgata.

Vi mener begge alternativer oppfyller bestemmelsen i kommunedelplanen. Vi vil anbefale alternativ 1 der kryssene beholdes som i dag og at det etableres en bred midtrabatt som beplantes med busker. Vi mener det som skal gjøres av beplantning bør sikres i bestemmelsene slik at anlegget fremstår fullverdig.

Busslommene må etableres slik at de tilfredsstillende universell utforming med ledelinjer og tilstrekkelig høyde på plattform.

Vi vil ikke anbefale alternativ 2 med rundkjøring. Vi kjenner ikke til om det hadde vært mulig å legge den mer sentralt i linja, men rundkjøringa vil være for omstendelig å forsere for trafikk langs dagens E6 der de fleste skal videre langs dagens E6. Vi anbefaler derfor alternativ 1 som vil gi god fremkommelighet samtidig som farten vil begrenses ved smalere veglinje med midtrabatt.

6. Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove

Langs riksveger skal det finnes muligheter for å sykle, på gang- og sykkelveger eller lokalveger med lite trafikk. Hovedtrase for sykkel forbi Lillehammer er definert gjennom Lillehammer sentrum. I kommunedelplanen ble det i tillegg foreslått og vedtatt en trase for sykkel nærmere E6 for å sikre god fremkommelighet for sykkel fra Vingnes til Storhove. Fra Storhove fortsetter mulighet for sykkel langs lokalveg nordover. Det er også gang-sykkelforbindelse til Gausdal, og høgskolen i Innlandet på Storhove er et viktig målpoint for syklister.

Planforslaget svarer på kravet i kommunedelplanen ved å legge opp til Vingnesbrua som sykkeltrase over Mjøsa, men sykkel over Lillehammer bru ligger som et alternativ som ikke anbefales. Det er satt krav til påhengt sykkelbru i kommuneplanens bestemmelser som resultat av mekling.

Fra Vingnesbruas østside kan en enten følge videre trase opp til og gjennom sentrum via skysstasjonen, eller følge eksisterende veger ned til strandpromenaden og videre bort til Strandtorget. Fra Strandtorget og videre nordover er det lagt til rette for sykkel ved delvis nye anlegg, delvis å benytte eksisterende anlegg. Løsningene som er foreslått er i tråd med kommuneplanens bestemmelser etter vår oppfatning.

Vi ser at sykkelbru på Lillehammer bru vil gi syklister fra Mjøsas vestsida kort og funksjonelle forbindelse til Strandtorget og videre nordover. Det viser seg imidlertid at løsningen er komplisert og kostbar, og vi mener potensialet for syklister er såpass lite at det ikke vil forsvare kostnaden når det allerede finnes et tilbud over Vingnesbrua som samsvarer med hovedtrase, og som vil få flere brukere. Når sykkelbrua ble tatt ut av

kommunedelplanen ved annen gangs høring, var det for å gi plass til andre tiltak med antatt større nytte, spesielt ombygging av krysset ved Strandtorget av hensyn til flomsikring og trafiksikkerhet (få ned fart) og å annonsere byen.

Sykeltraseen er ført fram til rundkjøringen nederst i Storhovearmen. Her har Lillehammer kommune bedt om synspunkter på hvordan et krysningsspunkt bør utformes, særlig om det bør være en planfri kryssing.

Etter vår oppfatning vil det ikke være behov for en planfri kryssing, men dette bør begrunnes bedre. En undergang vil være svært plasskrevende og komme i konflikt med gang- og sykkelvegen langs Storhovearmen, der syklistene vil kunne komme i stor fart. Potensialet for mange syklistene langs dagens E6 vil sannsynligvis være begrenset, og det vil ikke være skoleveg.

Vi mener imidlertid at krysningsspunktet må løses i plan. Det er ikke vist hvilke tiltak som bør gjøres ved kryssingen av vegen for å sikre trafiksikkerhet og fremkommelighet og vi forventer at dette gjøres før vedtak av planen.

7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget

Ved Strandtorget reguleres det trearmet rundkjøring over dagens veglinje. Dette er en ombygging av dagens toplanskryss til en løsning i ett plan. I kryssløsningen ligger det en ny g/s-kulvert som forbinder det nye g/s-vegnettet nordover. Dagens ramper mot Lågen kan frigis til friluftsmål. Reguleringsplanen regulerer areal som muliggjør dimensjonering av rundkjøring for trafikk prognosert for 2040.

Forslaget tilfredsstillende bestemmelsen i kommunedelplanen om ombygging av kryss til flomsikker løsning. Den foreslåtte rundkjøringen er lagt i linje og gir etter vår oppfatning en enda bedre løsning enn den som er foreslått i kommunedelplanen. Forslaget ligger inne i begge alternativer. Nye Veier fraråder å bygge om krysset.

Vi mener at denne kryssombyggingen er et svært viktig tiltak i arbeidet med å bygge ned dagens E6 til lokalveg. Og at den må realiseres. Rundkjøringa vil annonsere byen og minske farten i området.

8. Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 nord for Mesnaelva

Kommunedelplanens bestemmelser stiller krav til at krysningsspunkter over eller under dagens E6 skal utredes. Når ny E6 legges i ny trase på vestsiden av Mjøsa og Lågen, vil dagens E6 bli lokalveg og selv om den fortsatt vil ha mye trafikk, er det et ønske om å redusere barriervirkningen av vegen og forbedre krysningssmulighetene for myke trafikanter.

I arbeidet med kommunedelplanen anså man at dagens krysningspunkter gir tilfredsstillende muligheter for kryssing, men at det er behov for utbedringer, som skilting, belysning, nytt dekke og bedre universell utforming.

Det foreslås enkle tiltak for kulvert ved Hovemovegen, kulvert ved Korgvegen og kryssning på tunnelokket over Mosoddentunellen. Det foreslås ingen tiltak i krysningspunktet ved Strandtorget.

Nye Veier mener at bestemmelsen er oppfylt ved at tiltakene er utredet og tenker ikke å gjennomføre tiltakene. Vi tar dette til etterretning, men vil likevel påpeke at hensikten med bestemmelsen var at tiltakene skal gjennomføres selv om bestemmelsen har fått en uheldig ordlyd.

9. Rundkjøring ved Hovemoen

Ved Hovemoen reguleres det en trearmet rundkjøring for å gi direkte adkomst til Hovemoen og tømmerterminalen fra avlastet E6. Armen til Hovemoen kobler seg sammen i eksisterende vegsystem. Reguleringsplanen regulerer areal som muliggjør dimensjonering av rundkjøring for trafikk prognosert for 2040. Forsvarets adkomstveg og vaktbu flyttes i forbindelse med ny adkomstveg.

Vi mener trearmet rundkjøring slik den er foreslått gir en god løsning og er mer hensiktsmessig enn alternativ med firearmer, fordi den trearmede ligger mest i linja på vegen og dermed gir bedre fremkommelighet langs dagens E6. Det vil fremdeles bli mye trafikk på dagens E6 fra Storhovekrysset og inn til sentrum, og det er ønskelig og sannsynlig at mer trafikken vil fordele seg mellom dagens E6 og Storhovearmen. God fremkommelighet sørover på dagens E6 blir derfor viktig.

Statens vegvesen i- Transport og samfunn
Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Randi Sira

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
Nye Veier AS – Hamar, Vangsvegen 73, 2317 HAMAR
STATSFORVALTEREN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER

LILLEHAMMER KOMMUNE

Storgata 51
2609 LILLEHAMMER

Saksbeh./tlf.nr.: Lars Erik Vindfallet
Lauritsen/95109418

Deres ref./Deres dato: MARBISMO 19/2388-102/
18.06.2021
Vår ref.: 21/00049-7
Vår dato: 03.09.2021

Høringsuttalelse - To reguleringsplaner for E6: Ny E6 Roterud-Storhove - og avlastet E6 - Lillehammer kommune

Innledning

Statnett viser til brev datert 18.6.2021 om høring av reguleringsplaner for firefelts E6 Roterud – Storhove og avlastet E6 i Lillehammer kommune.

Etter innledningen kommer merknadene til planforslag ny E6 under punkt 1, merknader til planforslag avlastet E6 under punkt 2, og felles merknader under punkt 3.

For veikryssingen over Lågen er det utarbeidet planforslag for to alternativer hvor alternativ 1 er Nye Veiers foretrukne alternativ:

- Planalternativ 1: justert veilinje (i forhold til kommunedelplanen) over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette alternativet kommer ikke i fysisk konflikt med transmisjonsnettledningene over Lågen, men kommer i konflikt med arealet som Statnett har fått båndlagt i kommuneplanens arealdel (bestemmelse 3.25.1 og 3.25.2) og kommunedelplan (bestemmelse 3.5) til fremtidige elektriske anlegg.
- Planalternativ 2: Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt-frem-bygd bro over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er kommunedelplanens løsning. Dette alternativet kommer i fysisk konflikt med begge Statnetts 300 kV-ledninger over Lågen. Men veianlegget er plassert utenfor området som er båndlagt til fremtidig transformatorstasjon.

Statnett foretrekker alternativ 1 forutsatt kompensasjon av areal som går tapt til veg fra båndlagt areal til transformatorstasjon på Hovemoen.

Alternativ 2 er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett og krever lovavklaring etter energiloven før bygging kan starte. Dette vil forsinke oppstarten av arbeidene med ny E6, sammenlignet med alternativ 1.

Plandokumentene omtaler at perioden med ny bro over Lågen sammen med Statnetts to 300 kV luftledninger forhåpentligvis vil være kort. Til dette vil Statnett innledningsvis bemerke at våre anlegg er underlagt anleggskonsesjon etter energiloven. Endringer og fornyelse av disse anleggene gjøres i henhold til konsesjonsprosess etter energiloven med offentlige høringer mv.

Endelig løsningsvalg med vedtak om konsesjon fattes av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og/eller Olje- og energidepartementet (OED).

Statnetts transmisjonsnettanlegg i planområdene

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnett – hovednettet i strømforsyningen. Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i planområdene – se kartvedlegg figur 1:

- Fåberg transformatorstasjon
- 300 kV - ledning Ulven – Fåberg
- 300 kV - ledning Røykås – Fåberg
- 300 kV - ledning Øvre Vinstra – Fåberg
- 300 kV - ledning Nedre Vinstra – Fåberg

Vedlagt er et oversiktskart over anleggene, se kartvedlegg figur 1.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av de elektriske anleggene. Statnetts merknader følger under.

1 – merknader til reguleringsplan ny E6 Roterud – Storhove

Planalternativene og eksisterende 300 kV ledninger over Lågen

Planalternativ 1 med justert veilinje over Lågen krysser under Statnetts 300 kV-ledning Røykås - Fåberg. I plandokumentene er det opplyst at det er 17 meter mellom ledning og veibane. Dette er ikke korrekt. I forbindelse med temperaturoppgradering av 300 kV-ledningen Røykås – Fåberg vil fri høyde bli cirka 12 meter.

Planalternativ 2 med kommunedelplanlinjen over Lågen er i direkte fysisk konflikt med Statnetts 300 kV luftledninger mellom Fåberg og Ulven transformatorstasjoner, og mellom Fåberg og Røykås transformatorstasjoner. Dette planalternativet vil måtte medføre ombygging av begge de nevnte luftledningene over Lågen med tilhørende konsesjonsbehandling hos Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Statnetts planer i området

Statnett er i gang med kapasitetsøkende tiltak (temperaturoppgradering) av 300 kV-ledningen mellom Røykås og Fåberg transformatorstasjoner. Dette vil medføre at ledningen på stor last vil senkes noe mer mot terreng i forhold til i dag. Vi viser til forrige avsnitt om at avstand mellom ledning og topp på veidekke for planalternativ 1 vil bli redusert.

Forbindelsen mellom Fåberg og Ulven skal reinvesteres (fornyas), men tidspunktet og valg av trasè er ikke avklart. Statnett har satt i gang en temperaturoppgradering av ledningen, slik at den

skal få noe større kapasitet frem til reinvestering. I forbindelse med reinvestering av Statnetts ledning vil det være nødvendig å vurdere plassering av ny 420 kV transformatorstasjon ved Lillehammer. Reinvestering i Statnetts anlegg krever konsesjon etter energiloven. Løsningsvalg etter konsesjonsprosess med offentlige høringer ligger frem i tid.

Inntegning av nåværende og fremtidige elektriske anlegg i reguleringsplankartet

Det er mange hensynssoner i reguleringsplankartet slik at disse er vanskelig å lese. Statnett fikk imidlertid oversendt kart med hensynssone H740 per epost fra Norconsult datert 15.4.2021. Statnett legger til grunn at dette fortsatt samsvarer med reguleringsplankartet som er til høring.

Statnetts eksisterende ledninger er inntegnet i plankartet og gitt hensynssone H740 for båndlegging etter energiloven. Det samme er areal avsatt til fremtidig transformatorstasjon på Hovemoen og ledningstraseer så langt det er innenfor reguleringsplanen for ny E6. Statnett ber om at det skilles på hensynssonene for eksisterende ledningsnett som er båndlagt etter energiloven og arealer som er båndlagt for fremtidige ombygginger av ledningsnett og transformatorstasjon i kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen for ny E6 (påvente av vedtak etter energiloven).

På Hovemoen er planområdet for reguleringsplanen mindre enn plangrensen for kommunedelplanen. Statnett krever at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til fremtidige elektriske anlegg videreføres utenfor reguleringsplanens plangrense slik at dette hensyntar mulig ombygging av transmisjonsnettet og etablering av ny transformatorstasjon på Hovemoen.

Siden justert veitrasé i planalternativ 1 beslaglegger areal av hensynssone avsatt til fremtidig transformatorstasjon må hensynssonen utvides sørover og nordover (mot Statnetts ledninger mot Vinstra) for å avbøte på dette. I tillegg vil det måtte avsettes nødvendig areal øst for kommunedelplanen i kommuneplanens arealdel for å hente inn tapt areal som har gått med til veg.

På Trossetsiden registrerer Statnett at hensynssone som er satt av til ombygging av ledninger og eventuelt kabelanlegg er for lite. Vi krever at kommunedelplanens hensynssoner for fremtidige elektriske anlegg videreføres innenfor reguleringsplanens område, inkludert planområdet for broen over Lågen og til Hovemoen.

Transformatortransport og Nasjonal tungtransportberedskap

Statnett SF er gjennom energilovens forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen (kraftberedskapsforskriften) regulert til å inneha en nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap. Det vises i denne sammenheng til beredskapsforskriftens § 4-6. Nasjonal tungtransportberedskap. Her går det frem at denne type transport er knyttet til nasjonal sikkerhet.

Ny rundkjøring på Hovemoen – etter nordgående avkjøring fra ny E6 og inn mot avstet E6 på Hovemoen – må utformes slik at den legger til rette for nevnte transport. Svingradius må hensyntas i tillegg til at det ikke må etableres skilt, lys og rekkverk i innersvinger som hindrer en slik transport. Dette må ivaretas i den videre detaljprosjekteringen, se vedlegg 2.

2 – Merknader til reguleringsplan avlastet E6

Merknader til inntegning i plankartet og bestemmelser

Statnett bemerker at reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven ikke er tilfredsstillende utformet eller tilfredsstillende innarbeidet i reguleringsplanen for avlastet E6.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Transformatortransport og Nasjonal tungtransportberedskap

Som nevnt under merknadene til ny E6 innehar Statnett SF ansvar for nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap.

Reguleringsplanen for avlastet E6 omfatter også Hovemoen som er dagens adkomst til Fåberg transformatorstasjon. Statnett er tilfreds med at Hovemoen ikke stenges slik at transformatortransport kan gå fra avlastet E6, via krysset i Sannom og nordover på Hovemoen. Statnett ber om at kryssløsninger utformes slik at kurvatur, skilt, lys og rekkverk ikke hindrer transformatortransport.

Avlastet E6 via ny rundkjøring (sør for bro over dagens E6) vil bli adkomst til fremtidig transformatorstasjon på Hovemoen. Rundkjøringen på avlastet E6 må utformes slik at kurvatur, skilt, lys og rekkverk ikke hindrer transformatortransport inn mot Hovemoen i fremtiden. Dette må ivaretas i den videre detaljprosjekteringen, se vedlegg 2.

3 – Felles merknader til begge reguleringsplanene

Anleggsgjennomføring

Planene legger opp til omfattende anleggsarbeid under og nære ved Statnetts transmisjonsnettanlegg. Alt anleggsarbeid og alle tiltak som kan nå innenfor 30 meter fra ytterste strømførende line skal avklares med Statnett som ledningseier. Se siste avsnitt i dette brevet. Statnett ber om at Nye Veier tar kontakt for en detaljert gjennomgang av anleggsgjennomføringen slik at eventuelle problemstillinger kan avklares så tidlig som mulig.

Vi ønsker å trekke frem noen særskilte punkter:

- Trosset: anleggsveier, massehåndtering og deponering i byggeforbudsbelte nært ved 300 kV ledning og mastepunkt (Ulven - Fåberg). Figur 2 på vedlegg 1.
- Bygging av bro og vei over Lågen, under 300 kV ledning mellom Fåberg og Røykås transformatorstasjoner, samt anleggsarbeid innenfor 30 meter fra 300 kV ledningen Ulven – Fåberg på Hovemoen.
- Bygging av veg under Statnetts to 300 kV ledninger mellom Fåberg og Vinstra transformatorstasjoner. Nærføring med mastepunkt. Se figur 3 vedlegg 1.
- Rundkjøring på avlastet E6 ved Hovemoen. Anleggsarbeid nært transmisjonsnettledningene og mastepunkt må gjennomgås og avklares med Statnett i den videre prosjekteringen. Se figur 4 vedlegg 1. Reguleringsbestemmelsene er ikke tilfredsstillende, jf tidligere merknad om dette. Rundkjøring må tilfredsstillende krav til transformatortransport.

Geologiske undersøkelser:

For å sikre stabilitet på mastefundament må tiltakshaver iverksette geologiske undersøkelser. Disse skal utføres av kvalifisert fagpersonell. Undersøkelsene skal legges til grunn for en geologisk rapport som dokumenterer stabilitet på fjellet/grunn, videre at stabiliteten kan opprettholdes både gjennom driftsfasen og videre ut ledningens levetid. Kostnader til undersøkelser og utarbeidelse av rapport dekkes av tiltakshaver. Gjennomførte undersøkelser og dokumentasjon fritar likevel ikke tiltakshaver fra ansvar for en eventuell skade som påføres transmisjonsnettanlegget som følge av tiltaket.

Adkomst:

Statnett skal ha uhindret adkomst til mastepunkt og ledningstrasè. Videre skal det omkring masten være tilstrekkelig med plass til utførelse av nødvendig drift og vedlikehold, herunder bruk av anleggsmaskiner.

Rystelser:

Sprengningsarbeider og virksomhet i massetaket må ikke påføre ledningsanlegget skade. Transmisjonsnettet er ømfintlig for vibrasjoner, og har derfor fastsatt grenseverdier for vibrasjoner på konstruksjoner som kan påvirkes. Grenseverdien for transmisjonsnettanlegg er satt til 20 mm/sek på mastevanger og 30 mm/sek på fundament. Tiltakshaver er ansvarlig for at

grenseverdiene overholdes, og må sørge for at det monteres rystelsesmålere som overvåker transmisjonsnettanlegget. Resultatene må kunne dokumenteres og kontrolleres og kostnadene forbundet med målingene må dekket av tiltakshaver.

Støv

Støv på transmisjonsnettanlegg kan medføre kortslutning og utfall. Det må derfor iverksettes tiltak når virksomheten medfører støv med vindretning mot transmisjonsnettanlegg.

Jording:

Ut ifra alle fire betongfundamenter er det jordinger som går fra masten og ut i terrenget. Lengden på jordingene varierer fra 30 til 50 meter. Jordinger må ikke skades og evt. arbeid på jordinger skal utføres av Statnett-personell (eks. omlegging, skjøting etc.). Kostnader til slikt arbeid må dekket av tiltakshaver.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Arbeid nært spenningsnett anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås. Imidlertid er omfanget her så stort at Nye Veier bes om å ta snarlig kontakt for en detaljert gjennomgang av anleggsgjennomføringen slik at eventuelle problemstillinger kan avklares så tidlig som mulig.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningsnett.

Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

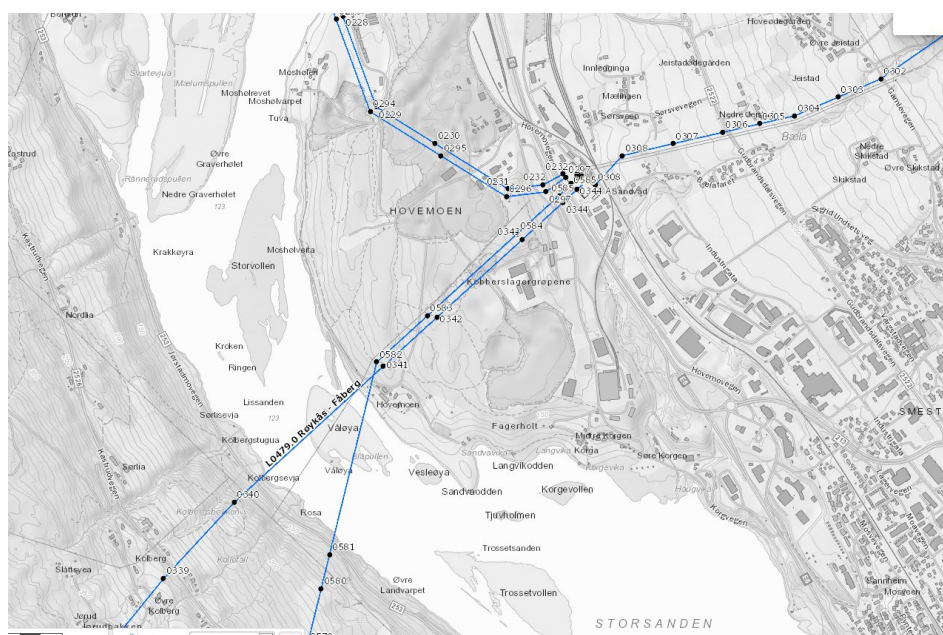
Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad
Avdelingsleder

Lars Erik Vindfallet Lauritsen
Senioringeniør

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE

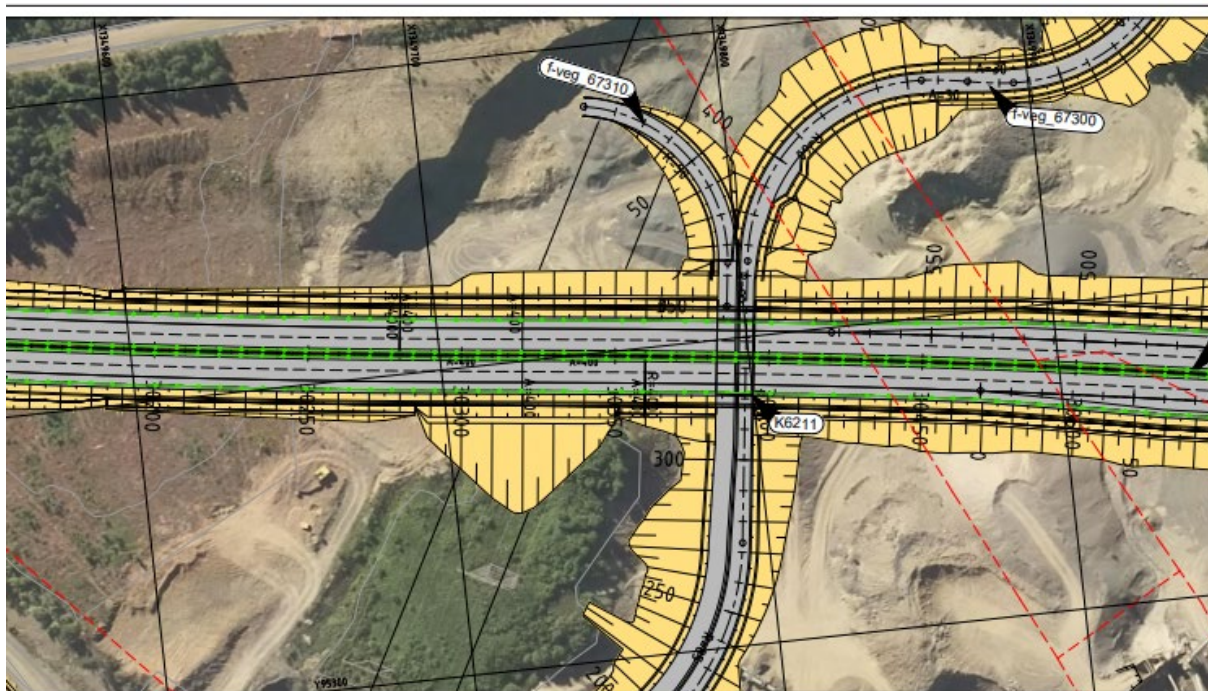
Kartvedlegg



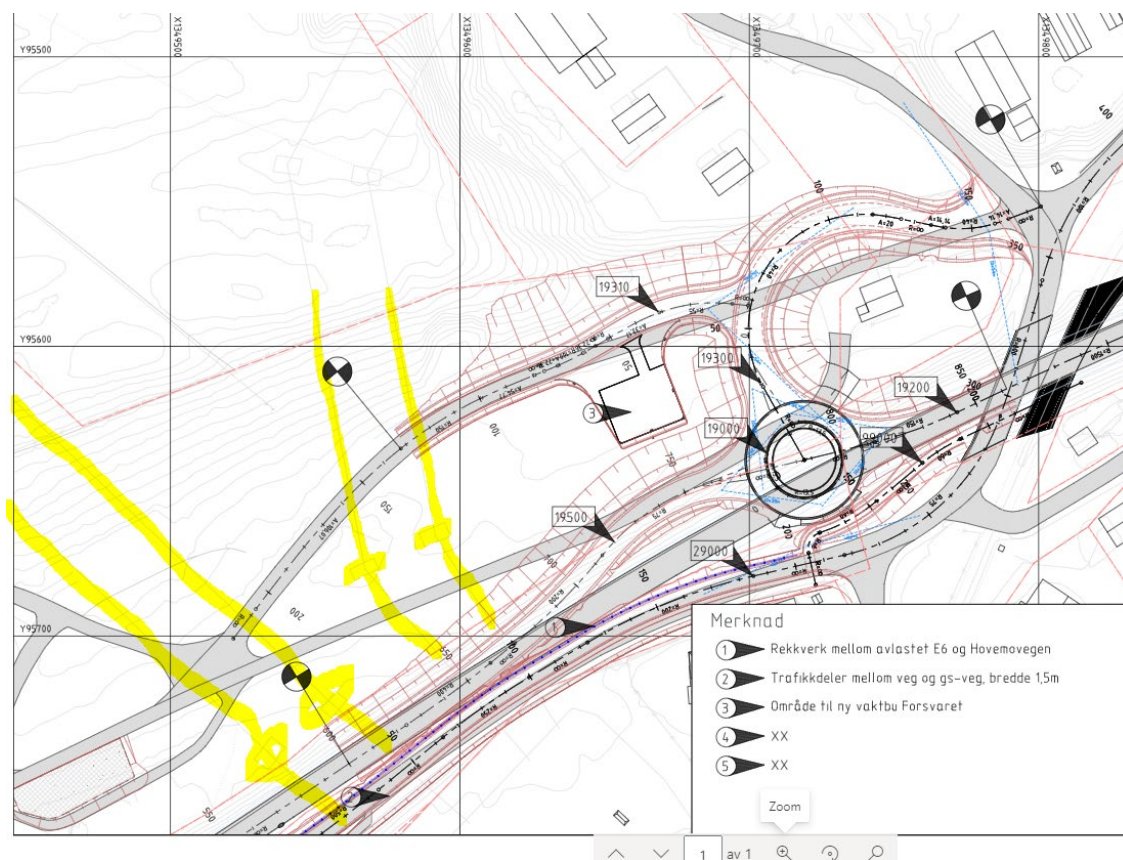
Figur 1 - Statnetts transmisijsnettanlegg innenfor planområdene. Fåberg transformatorstasjon ligger øst for dagens E6.



Figur 2 - Trosset - deponier og anleggsarbeid i byggeforbudsbelte og nært ved Statnetts 300 kV luftledning. Må avklares mellom tiltakshaver og Statnett



Figur 3 - Arbeid under og nære ved Statnetts 300 kV ledninger mellom Fåberg og Vinstra. Nærføring og skråningsutslag mot Statnetts mast 230 og 295 må avklares.



Figur 4 - Avlastet E6 - rundkjøring - anleggsarbeid under og nært Statnetts fire 300 kV-ledninger og mastepunkt (markert gult) må avklares. Rundkjøringen må tilpasses krav til transformatortransport. Reguleringsbestemmelsene må endres.

Vedlegg 2 - Krav til transportvei for transformatortransport

Statnett er pålagt å ha nasjonal tungtransportberedskap for hele kraftforsyningen.

Stigning

Stigning på veg skal være maksimalt 10 %. Veg med kurver bør ha mindre stigning enn 10 %, og jo skarper kurve jo mindre stigning. I en skarp kurve skal stigningen være maksimalt 5 %.

Vegbredde

Bredde på veg skal være 5 meter ekskl. vegskulder ved rett veg. Ved kurver må bredden utvides til 6 meter. Ved skarpe kurver på 90 grader sving og når ytteradius nærmer seg minimum ($r = 30$ meter) må et område tilsvarende 15 meter vegbredde (radius i innersving $r = 15$ meter) være fritt for hindringer for at vangene ikke skal støte bort i noe. Svingradius Minimum radius i innersving: $r = 15$ meter Minimum radius i yttersving: $r = 30$ meter

Tunneler og tilsvarende hindringer

Transportkjøretøyets høyde er 4,2 meter. Total høyde er avhengig av eventuell tilleggshøyde fra transformator-kassen. Kassens høyde er normalt begrenset til 4,5 meter

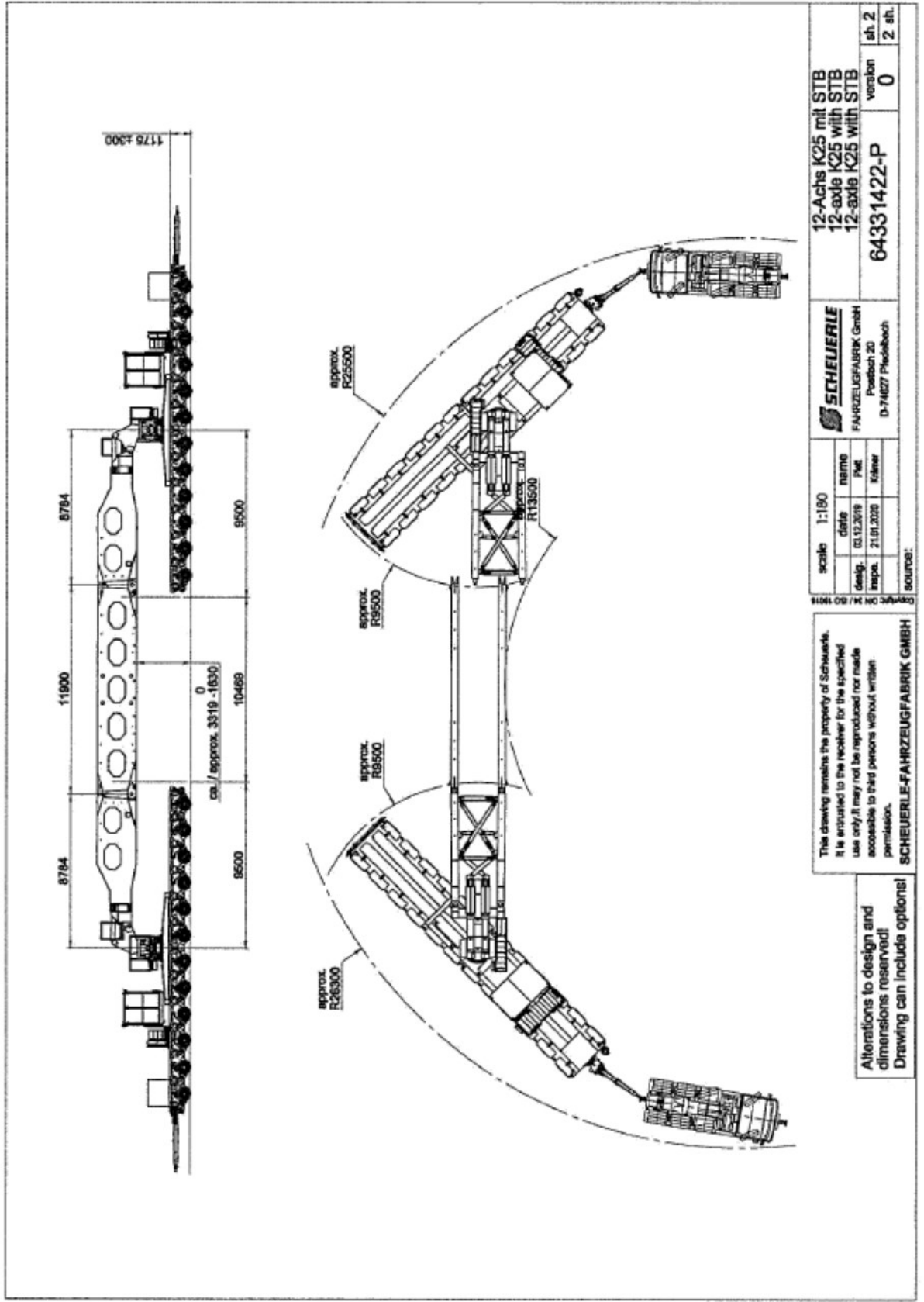
Bruer

Største bredde ved ytterkant til ytterkant vanger under transport er 5,2 meter. Vangene kan heises opp til 1,0 meter over vegdekket. Dersom ei bru har rekkverk over $h = 1,0$ meter betyr dette at kjørebanelen må være minst 5,2 meter bred fra innerkant til innerkant rekkverk. Dette gjelder når man har 30 meter rett vegstrekning ved inngang og utgang av brua.

Oppbygging av veg

Prosjektering av ny transportveg/utbedring av eksisterende veg må tilpasses størrelsen på transporten. Her må også vurderes evt. senere behov for transport. Maksimale krav til vegen er 16 tonn akseltrykk over 12 aksler over 15,4 meter lengde.

Informasjon om kjøretøy



scale 1:180		name		12-Achs K25 mit STB	
date	03.12.2019	Plat		12-axle K25 with STB	
desig.	21.01.2020	Kilmer		12-axle K25 with STB	
insp.				version	0
				variation	0
				sh. 2	2 sh.

This drawing remains the property of Scheuerle. It is entrusted to the receiver for the specified use only. It may not be reproduced nor made accessible to third persons without written permission.

SCHUELERLE-FAHRZEUGFABRIK GMBH

Alterations to design and dimensions reserved!
Drawing can include options!

SCHUELERLE
FAHRZEUGFABRIK GmbH
Postfach 20
D-74627 Fleckelbach

64331422-P

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Dato: 02.09.2021
Saksref: 201910560-12
Deres ref.: 19/2388-102
Side: 1 / 2

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

Lillehammer kommune - Reguleringsplaner for E6 - E6 Roterud - Storhove og avlastet E6 - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 18.06.2021.

Det meste av veganleggene berører ikke jernbanens interesser. Det er nærføring mellom veg og bane kun i nordenden av planområdet. Vår uttalelse er avgrenset til de deler av planen som kan ha betydning for eksisterende og planlagt jernbane.

Merknader til planen for E6

Vegtraseen ligger tett på eksisterende tømmerterminal. Det er avgjørende at tømmerterminalen er operativ i hele vegens byggefase, og at det ikke oppstår fare for setningsskader i forbindelse med anleggsarbeidene eller i vegens driftsfase. Vi ber om å få oversendt aktuelle deler av fagrapporter som beskriver forhold og tiltak som kan ha betydning for jernbanen i god tid. Jernbanens infrastruktur er særlig sårbar for setningsskader, og stabiliteten må ivaretas til en hver tid. Om nødvendig bør bestemmelsene om flom og skred klargjøres ytterligere, med et supplement om at overvanns- og flomsituasjonen og stabiliteten for jernbanen ikke må forverres.

Anleggsarbeid som på noen måte kan påvirke driften av jernbanen, må ikke igangsettes uten etter avtale med Bane NOR.

Vi ber om at inngrepet på jernbanens arealer begrenses til det som er nødvendig, omfanget av annen vegggrunn bør kunne reduseres noe rundt tømmerterminalen.

Merknader til planen for avlastet E6

Gang- og sykkelvegen gjennom Storhove er forutsatt lagt under jernbanebru mot tømmerterminalen. I følge de foreliggende rapportene vil tiltakene kunne gjennomføres uten å skade eller svekke jernbaneanlegget. Dersom det i prosjekteringsfasen avdekkes behov for korte perioder uten togbevegelser over jernbanebrua, må opphold i togtrafikken avtales nærmere med Bane NOR i forkant.

Bane NOR har behov for å kunne videreføre atkomst til eksisterende jernbanearealer som vist på plankart R08. Plankart R07 viser gang- og sykkelveg lagt over vegarealet. Vi går ut fra at dette skyldes en feil, og legger løsningen vist på plankart R08 til grunn for vår uttalelse. Dette er også i samsvar med omtalen i planbeskrivelsen. Også andre aktører har behov for å benytte den samme atkomsten til sine arealer, fram til hensettingsanlegget for tog er bygget. Jernbanens behov er

knyttet til sporadisk transport av tyngre kjøretøy, lettere arbeidsbiler daglig og ansattes bruk av privatbil til og fra jobb.

Planovergangen over sporet til tømmerterminalen kan kun i begrenset grad benyttes i anleggsfasen, og forutsetter nærmere avtale med Bane NOR.

Felles merknader til begge planer

Driften ved tømmerterminalen må ikke begrenses i anleggsperioden uten at dette er avtalt med Bane NOR. Gjennomføring av anleggstiltak som innebærer bruk av jernbanens arealer må avtales særskilt, slik at ikke drift av jernbanens anlegg hindres.

Vi minner om at anleggs- og byggetiltak nærmere jernbanen enn 30 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje er søknadspliktige etter jernbaneloven § 10. Uavhengig av søknadsplikt oppfordrer vi til dialog underveis i prosjekteringen, og i anleggsfasen, slik at begge parter interesser kan ivaretas på en god måte.

T-1442/2021 har erstattet T-1442/2016. Nummerering av tabeller er endret fra den opphevede utgaven.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Gudrun C Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 Lillehammer

Deres ref:
Vår ref: 2021/128082
Dato: 03.09.2021
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL REGULERINGSPLANER FOR E6: E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6 - HØRINGSBREV

Vi viser til oversendte høring av reguleringsplaner for E6, med uttalelsesfrist 05.09.2021.

Mattilsynet er sektormyndighet for drikkevann og plantehelse, og vi har vurdert planene opp mot disse fagfeltene. Reguleringsplanene fremstår på dette tidspunktet som tilfredsstillende på overordnet plan, men det gjenstår detaljplanlegging før de kan vurderes som gode nok.

Tiltak som sikrer mot forurensning av eksisterende og mulige fremtidige drikkevannskilder er det som er det mest essensielle for disse planene. Tiltakene må ta hensyn til både anleggsfasen og driftsfasen.

Drikkevannsforskriften § 4 Forurensning sier følgende:

Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Der det er fastsatt beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter §26, gjelder forbudet brudd på disse. (...)

Avlastet E6

Det er beskrevet i planene at det skal tas hensyn til sikringssoner, og gjøres tiltak videre i detaljprosjekteringen. Det skal utarbeides en tiltaksplan, og det skal settes i gang overvåkingsprogram av kildene. Dette er viktige momenter som må på plass for at drikkevannskildene skal bli tilstrekkelig beskyttet mot forurensning.

Det er gjennomført ROS-samling med partene, inkludert Lillehammer kommune som er vannverkseiere. Det står også at videre planer bør godkjennes av vannverkseier, og at det er behov for mer detaljert risikovurdering innenfor klausuleringsområdet, og utarbeidelse av tiltaksplan. Vi mener at tiltaksplanen skal godkjennes av vannverkseier for å sikre vannforsyningen.

Det er viktig at planene har rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, og at det er sikre rutiner for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i området. Det må sikres at planene gjøres tilstrekkelig kjent for sjåfører og maskinførere. Disse må være kjent med bestemmelsene i sonene, og de tiltakene og varslingene som skal utføres ved en eventuell hendelse.

Det skal kartlegges om det er private drikkevannsbrønner i området som kan påvirkes. Disse bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien har vært i drift.

Roterud – Storhove

Det er vurdert at private brønner i tunellområdet kan få redusert kapasitet. Det tilrådes prøvetaking av private brønner før arbeidene starter, og det foreslås tetthetskrav i hele Vingnestunellen for å begrense generell grunnvannssenkning. Det planlegges farekartlegging av brønner som anses som mest utsatte, og prøvetaking av utsatte brønner nedstrøms den nye veien.

Sedimentasjonsbasseng med tett bunn er planlagt, for rensing av partikler i anleggsvannet før utslipp. Veivann i nærheten av brua over Gudbrandsdalslågen skal også ledes til tette rensedammer. Det er også positivt at det legges opp til en «føre var» tankegang med tanke på Balbergøya og Sandvaodden. Dette er områder som er regulert som nye vannkilder med tilhørende sikringssoner. Tykkelsen på umettet sone ivaretas for å sikre tilstrekkelig beskyttelse av drikkevannsressursen.

Det er beskrevet en tenkt uønsket hendelse (Hendelse 2), med ulykke i driftsfasen. Det er beskrevet med moderat sannsynlighet, men med stort potensial for forurensning. Forurensning av drikkevannsressursen vurderes ikke å kunne gi spesielt store konsekvenser for liv/helse gitt hygieniske barrierer. Avhengig av hendelsens omfang kan det bli behov for nødvannsforsyning. Selv om konsekvensene ikke vil være akutte, så vil vi gjøre oppmerksom på at et stort utslipp i området kan føre til at drikkevannskilden kan være ødelagt for lang tid.

Se også kommentarene våre under overskriften «Avlastet E6,» da de samme prinsippene rundt for eksempel ROS-analyse vil gjelde for «Roterud – Storhove.»

Med hilsen

Stig Risbergsæter

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Lillehammer kommune
postmottak@lillehammer.kommune.no

Deres ref

Saksbehandler
Bjørn Åmdal

Arkiv
2020/96-21

Dato
03.09.2021

Reguleringsplan avlastet E6 Lillehammer. Plan ID 2019p244. Høringsuttalelse fra Nye Veier

A. Innledning

Nye Veier AS (heretter Nye Veier) utarbeidet forslag til reguleringsplan for avlastet E6 og sendte 26. mars 2021 sitt planforslag til Lillehammer kommune for videre behandling.

Lillehammer kommune sendte planforslaget på høring 18. juni 2021. I høringsutgaven har Lillehammer kommune endret en rekke av planbestemmelsene, som Nye Veier kommenterer i dette brevet.

Vi har ved oversendelse av forprosjekt til kommunen 14. februar 2020, samt oversendelse av planforslag for avlastet E6 26. mars 2021, bedt Lillehammer kommune vurdere alle de juridiske sidene ved rekkefølgebestemmelsene før høring. I vårt brev 26. mars 2021 skriver vi:

«I planbestemmelsene vi sender til kommunen inngår utkast til rekkefølgebestemmelser i § 7. Før kommunen eventuelt innarbeider disse i høringsutgaven, ber vi om at kommunen vurderer alle de juridiske sidene ved rekkefølgebestemmelsene.»

Vi kan ikke se at Lillehammer kommune har gjort dette. I våre brev skriver vi også:

«Det følger av plan- og bygningsloven at rekkefølgetiltak som er angitt i kommunedelplanen for avlastet E6 skal ha en direkte planfaglig sammenheng med utbyggingen av ny E6. Det innebærer at behovet for rekkefølgetiltakene må være direkte utløst av den utbyggingen av ny E6 som kommunedelplanen åpner for, og ikke begrunnet f.eks. i et ønske om finansiering.»

I denne høringsuttalelsen utdyper vi vår vurdering av de juridiske forholdene knyttet til rekkefølgebestemmelsene for konkrete tiltak, som nå er innarbeidet både i plan for avlastet E6 og E6 Roterud - Storhove. Vår uttalelse bygger på eksterne, juridiske vurderinger som støtter innholdet i dette brevet. Nye Veiers overordnede syn er at tiltakene foreslått som rekkefølgebestemmelser i forbindelse med utbyggingen av nye E6 gjennom Lillehammer kommune går utover de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav. Dette gjelder særlig rekkefølgekravene som knytter seg til ulike tiltak langs avlastet E6. Videre påpeker Nye Veier i denne høringsuttalelsen at det fremstår som uklart hva som ligger i planforslagets krav om at tiltak skal

være «sikret» opparbeidet, før anleggsarbeidene med ny E6 kan starte opp. Dette er omtalt i kap B.4 senere i brevet.

I høringsuttalelsen kommenterer vi også øvrige bestemmelser, i tillegg til rekkefølgebestemmelsene.

I planforslaget er det regulert alternative løsninger for flere av tiltakene, og vi har kommet med faglige anbefalinger knyttet til disse alternativene. Vi har også gjort vurderinger av om det er tiltak som ikke bør gjennomføres. Våre faglige anbefalinger og vurderinger er ikke endret.

Våre kommentarer er gitt med bakgrunn i reguleringsbestemmelser datert 7. juni 2021.

Vi viser også til vår høringsuttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

B. Rekkefølgebestemmelser – konkrete tiltak på avlastet E6

B.1 Om de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav

Det rettslige grunnlaget for kommunens kompetanse til å oppstille rekkefølgekrav i reguleringsplan er bestemmelsen i plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«I reguleringsplan kan det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser til arealformål og hensynssoner om følgende forhold:

(...)

10. krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen, og at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og vegnett, sosiale tjenester, helse- og omsorgstjenester, barnehager, friområder, skoler mv. er tilstrekkelig etablert (...).».

Bestemmelsen slår fast at kommunen «i nødvendig utstrekning» «kan» stille rekkefølgekrav. Dersom vilkårene bestemmelsen gir anvisning på er oppfylte, åpner bestemmelsen for at det stilles krav om at tiltak etter reguleringsplanen det er tale om må skje i en bestemt rekkefølge, eller at et område ikke kan påbegynnes utbygd før bestemte infrastrukturtiltak er etablert, slik som tekniske anlegg og samfunnstjenester, herunder vegtiltak, opparbeidelse av friområder mv. Er vilkårene for å gi slike rekkefølgekrav oppfylte, hører det under kommunens frie skjønn å bestemme om denne kompetansen skal benyttes.

Høyesteretts avgjørelse i HR-2021-953-A gjaldt et rekkefølgekrav oppstilt av Oslo kommune i forbindelse med at et areal på ca. 22 dekar ved Mortensrud ble omregulert fra skole- og barnehageformål til bolig. I forbindelse med planbehandlingen vedtok kommunen å stille krav om at det måtte opparbeides en turvei øst for planområdet, før de nye boligene kunne tas i bruk. Turveien hadde ingen direkte forbindelse til planområdet, men var tilgjengelig via hovedveien nord for planområdet – en avstand på ca. 360 meter.

Utbygger klaget rekkefølgekravet inn for (daværende) Fylkesmannen, og gjorde gjeldende at det ikke hadde tilstrekkelig sammenheng med den konkrete utbyggingen, og derfor var ugyldig. Fylkesmannen tok imidlertid ikke klagen til følge og saken ble derfor bragt inn for domstolene. Høyesterett la i sin avgjørelse til grunn at fylkesmannens vedtak bygget på en uriktig forståelse av pbl. § 12-7 nr. 10, ettersom fylkesmannen hadde lagt til grunn en for vid tolkning av bestemmelsen.

I avsnitt 58 i avgjørelsen fremkommer det at bestemmelsen må forstås slik:

«Oppsummert mener jeg at adgangen til å vedta rekkefølgebestemmelser ikke bare begrenses av læren om myndighetsmisbruk. Plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10 inneholder visse skranker for forvaltningens adgang til å ta slike bestemmelser inn i reguleringsplaner. I tilfeller hvor kommunen ikke selv har til hensikt å utføre tiltaket, må § 12-7 nr. 10 forstås slik: Kommunen kan bare oppstille rekkefølgebestemmelser for å dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen, eller for å avhjelpe ulemper denne fører til. I dette ligger at det må være en slik relevant og nær sammenheng mellom tiltaket og utbyggingsprosjektet at det er berettiget å kreve at utbyggingen gjennomføres i en bestemt rekkefølge. Det er ikke i seg selv tilstrekkelig at infrastrukturtiltaket anses formålstjenlig eller ønskelig hvis tiltaket ikke står i en slik sammenheng med det nye prosjektet. Rent fiskale hensyn kan ikke begrunne vedtak etter § 12-7 nr. 10».

Og videre (avs. 59):

«Dette innebærer ikke at det enkelte utbyggingsprosjekt må vurderes isolert. Det må tvert om ses i sammenheng med eksisterende bebyggelse og infrastruktur i området, og det avgjørende er hvilke tiltak som samlet sett er nødvendige i nærmiljøet hvis utbyggingen gjennomføres. De såkalte 'sumvirkningen' kan med andre ord tas i betraktning, slik at helheten ivaretas. Rekkefølgebestemmelser kan også gjelde tiltak utenfor selve planområdet».

Som det fremgår er kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav i utgangspunktet begrenset til tilfeller hvor den aktuelle utbyggingen enten *utløser* eller *forsterker* et behov for slike tiltak som bestemmelsen i pbl. § 12-7 nr. 10 nevner, i tilfeller hvor kommunen ikke har til hensikt å sørge for opparbeidelse av de aktuelle tiltakene selv.

De rettslige rammene Høyesterett her gir uttrykk for er generelle og vil også gjelde for Lillehammer kommunes adgang til å oppstille rekkefølgekrav i forbindelse med reguleringsplanprosessene for nye E6 og avlastet E6 gjennom kommunen. En forutsetning for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav i reguleringsplanene er med andre ord at det kan påvises en tilstrekkelig tilknytning mellom tiltakene Lillehammer kommune ønsker å oppstille som rekkefølgekrav, og det konkrete vegtiltaket.

Lillehammer kommune vil kun ha adgang til å oppstille rekkefølgekrav om slike tiltak som bestemmelsen i pbl. § 12-7 nr. 10 nevner, når tiltakene det gjelder har en tilstrekkelig relevant og nær sammenheng med E6-utbyggingen. Dette kravet forutsetter at E6-utbyggingen enten *utløser*

eller *forsterker* behovet for det aktuelle tiltaket. Kan ikke en slik sammenheng påvises, vil det ikke være anledning til å oppstille rekkefølgekrav om opparbeidelse av tiltaket det er tale om. Rekkefølgekravene vil i tilfelle være ugyldig dersom de vedtas.

B.2 Nærmere om rekkefølgebestemmelser oppstilt i de to planforslagene

Som nevnt i det foregående inneholder planforslagene rekkefølgekrav vedrørende tiltak på eller ved *dagens* E6-trasé. Det gjelder følgende konkrete tiltak:

- Opparbeidelse av ny tursti i strandsonen mellom Vingrom og Vingnesvika jf. pkt. 6.12 i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.7 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Opparbeidelse fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika, jf. pkt. 6.13 b i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.8 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Opparbeidelse av sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522, jf. pkt. 6.13 d i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.10 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Opparbeidelse av støyreducerende tiltak mv. på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder, jf. pkt. 6.13 c i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.9 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Ulike vegtiltak / miljøtiltak på avlastet E6 ved Vingnes, jf. pkt. 6.13 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Flomsikker kryssombygging Strandtorget, jf. pkt. 6.13 e i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.11 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Nytt kryss ved Hovemoen, jf. pkt. 6.13 f i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.12 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.

Vegtraseen disse tiltakene i all hovedsak knytter seg til, vil imidlertid bli betydelig avlastet som følge av utbyggingen av nye E6, blant annet fordi gjennomgangstrafikken forbi Lillehammer er forutsatt ledet i ny tunnel mellom Øyresvika og Trosset, for så å krysse Lågen via ny bro over til Hovemoen. Dette medfører at trafikkgrunnlaget på avlastet E6 vil bli betydelig redusert etter ferdigstillingen av nye E6.

Etter Nye Veiers oppfatning er det ikke mulig å påvise en tilstrekkelig klar sammenheng mellom utbyggingen av nye E6 og de foreslåtte rekkefølgekravene vedrørende tiltak på og langs den avlastede E6-traseen.

Som nevnt i det foregående følger det av Høyesteretts praksis at påvisning av en slik sammenheng er en helt nødvendig forutsetning for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav om opparbeidelse av disse tiltakene.

De nevnte rekkefølgekravene må derfor tas ut av planforslaget all den tid kommunen ikke har til hensikt å gjennomføre dem selv.

En utdypende vurdering er gjort i pkt B.3 nedenfor.

B.3 Utdypende vurdering av de konkrete tiltakene

Opparbeidelse av tursti strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika

Reguleringsbestemmelsene i de to planforslagene inneholder krav om opparbeidelse av tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika. Iht. de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene skal strekningen være «sikret opparbeidet» slik at turstien står ferdig senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk. Betydningen av formuleringen «sikret» vil i komme nærmere inn på senere i brevet.

Ved Øyresvika forutsetter kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby at E6 legges i ny trasé med tunnel mellom Øyresvika og Trosset, i stedet for den nåværende dagtraseen langs vestbredden av Mjøsa. Som følge av dette vil områder mellom Øyresvika og Vingnes bare berøres av E6-utbyggingen i svært begrenset grad. Det omfatter blant annet den eksisterende vegetasjonssonen mellom dagens E6-trasé ved Vingromsvegen og Mjøsa.

Av Høyesteretts praksis følger det som kjent at rekkefølgekrav kun kan oppstilles der dette har en tilstrekkelig og relevant sammenheng med utbyggingen den aktuelle arealplanen åpner for. Dette kravet vil normalt være oppfylt der det aktuelle tiltaket er ment å avhjelpe en ulempe som enten skapes eller forsterkes av utbyggingen.

Økte trafikkulempes, redusert fremkommelighet for forgjengere og tap av arealer til utfoldelse i friluft er her eksempler på aktuelle ulemper på strekningen, og som kunne tenkes skapt eller forsterket gjennom E6-utbyggingen. I og med at E6 vil gå i tunnel forbi den aktuelle strekningen, er det imidlertid vanskelig å se at utbyggingen enten skaper eller forsterker nevneverdige ulemper av slik art som tidligere nevnt. Slike ulemper er heller ikke anført å foreligge i plandokumentene.

Oppsummert er vår vurdering derfor at opparbeidelse av tursti mellom Øyresvika er et tiltak som ikke står i tilstrekkelig nær sammenheng med E6-utbyggingen, med den konsekvens at tiltaket ikke kan oppstilles som rekkefølgekrav.

Opparbeidelse av fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika

I tillegg til krav om opparbeidelse av tursti, oppstiller de to planforslagene rekkefølgekrav om opparbeidelse av fortau og ulike tiltak for gående og syklende mv. langs Vingromsvegen, mellom Øyresvika og Vingnesvika. Iht. til de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene skal tiltakene være «sikret

opparbeidet (...)» før anleggsarbeidene for nye E6 igangsettes, slik at tiltakene er «ferdigstilt senest 2 år etter åpning av nye E6».

Etter Nye Veiers oppfatning synes ikke plandokumentene som ligger til grunn for rekkefølgekravet å inneholde noen utfyllende begrunnelse for behovet for å sikre opparbeidelse av fortau langs Vingromvegen før anleggsarbeidene for nye E6 kan startes opp, utover at tiltakene vil ha positive virkninger for lokalmiljøet, generell trafikksikkerhet o.l. Etter vår oppfatning er det imidlertid uklart hvorvidt utbyggingen av nye E6 som sådan enten forsterker eller utløser et eksisterende behov for disse tiltakene, slik rettspraksis forutsetter.

Iht. foreliggende planer vil atkomsten til Lillehammer sentrum fortsatt følge dagens trasé fra Øyresvika og i retning av Lillehammer sentrum. Slik utbyggingen er planlagt, vil imidlertid gjennomgangstrafikken forbi Lillehammer bli ledet i tunnel mellom Øyresvika og Trosset, for så å krysse Lågen via ny bro over til Hovemoen. Dette i motsetning til i dag, hvor også gjennomgangstrafikk ledes fra Øyresvika til Vingnes, via Riselandet. Utbyggingen av nye E6 vil med andre ord trolig lede til en reduksjon i opplevde ulemper som følge av trafikken langs dagens vegtrasé, heller enn noen økning.

Etter vår oppfatning innebærer disse forholdene at utbyggingen av nye E6 ikke skaper eller forsterker et behov for opparbeidelse av fortau mv. mellom Øyresvika og Vingnes, som et avbøtende tiltak. Nye Veiers syn er derfor at det ikke er anledning til å oppstille rekkefølgekrav om dette.

Opparbeidelse av gang/sykkelvei mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522

Av de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastede E6, pkt. 6.10, fremgår det at

«[f]ør anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522, jf. plankart datert 12.05.21, være sikret opparbeidet som vist i plankartet, slik at gang- og sykkelvegen er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 d i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (...)».

En tilsvarende bestemmelse er tatt inn forslaget til bestemmelser til reguleringsplanen for E6 Roterud – Storhove (punkt 6.13 d).

I likhet med rekkefølgekravene om opparbeidelse av fortau mellom Øyresvika og Vingnesvika, samt tursti på samme strekning, er det etter vår vurdering vanskelig å se at det foreligger tilstrekkelig sammenheng mellom E6-utbyggingen og behovet for opparbeidelse av gang- og sykkelveien. Det er så langt vi kan se av plandokumentasjonen ikke opplyst om forhold ved utbyggingen av nye E6 som skulle tilsi at utbyggingen medfører behov for økt fremkommelighet, eller økt kapasitet på gang- og sykkelveinettet mellom Vingnes og Hovemoen.

På bakgrunn av forholdene nevnt i det foregående er vår vurdering derfor at rekkefølgekravet knyttet til opparbeidelse av ny og sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Vingnes og

Hovemoen ikke har tilstrekkelig sammenheng med E6-utbyggingen. Det er derfor ikke anledning til å oppstille et slikt krav.

Støyreducerende tiltak på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder

Av punkt 6.9 i de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastede E6, fremgår at

«[f]ør anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal permanente støyreducerende tiltak, jf. bestemmelse 2.10, være sikret opparbeidet, slik at de støyreducerende tiltakene er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 c i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (...).».

Iht. planbestemmelsene punkt 2.10 flg. omfatter de støyreducerende tiltakene utplassering av «støyskjermer og støyvoller som vist i plankartet og som beskrevet i fagrapport støy, datert 19.03.21». Av plankartet fremgår det at det er lagt opp til ulike støyskjermingstiltak både ved eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru, samt støyskjerming ved friluftsområdene i Vingnesvika, samt friluftsområdene på strekningen mellom Mesnaelva og Korgvegen.

En tilsvarende bestemmelse er også tatt i forslaget til reguleringsbestemmelser for ny E6 Roterud – Storhove pkt. 6.13 c.

Som vi har vært inne på i det foregående, har kommunen kun anledning til å oppstille rekkefølgekrav om tiltak som er ment å dekke et behov som enten skapes eller forsterkes av en gitt utbygging, eventuelt tiltak hvis funksjon er å avbøte negative virkninger utbyggingen fører med seg.

I tilknytning til de øvrige rekkefølgekravene behandlet ovenfor, har vi også påpekt at den valgte løsningen for nye E6 gjennom Lillehammer innebærer at den eksisterende bebyggelsen mellom Øyresvika og Vingnes (Riselandet) vil få vesentlig redusert støyesponering. Dette blant annet av Nye Veiers fagrapport om trafikksituasjonen på avlastet E6, datert 12. mai 2021.

Dette har sammenheng med Nye Veiers estimerer viser at trafikkmengden langs dagens E6 mellom Øyresvika og Vingnes vil betydelig redusert, ettersom dagens gjennomgangstrafikk vil bli ledet i tunnel fra Øyresvika og til Trosset. På bakgrunn av dette er vår oppfatning at etableringen av nye E6 neppe vil medføre noen forverret støysituasjon for eksisterende bebyggelse langs dagens vegtrasé mellom Øyresvika og Vingnes.

Imidlertid har vi dokumentert at den vesentlige reduksjonen i trafikkmengde og planlagt nedsatt fartsgrense på strekningen føre til en betydelig bedring i støysituasjonen, med den konsekvens av E6-utbyggingen hverken skaper eller forsterker et behov for støyskjermingstiltak på strekningen, eller på annen måte foranlediger avbøtende støytiltak. På bakgrunn av dette er vår vurdering at rekkefølgekravet om støyskjerming mot eksisterende bebyggelse langs dagens E6 går utover rammene for kommunens kompetanse til å oppstille rekkefølgekrav. Vi gjør også oppmerksom på at retningslinje T1442 gjelder for ny støyende virksomhet.

Som nevnt innebærer rekkefølgekravet ikke bare krav om støyskjerming ved eksisterende bebyggelse langs dagens E6, men også krav om støyskjerming ved de etablerte friluftsområdene i hhv. Vingnesvika og på strekningen mellom Mesnaelva og Korgvegen. Etter Nye Veiers syn kommer friluftsområdene i prinsippet i samme støymessige stilling som den eksisterende bebyggelsen langs dagens E6-trasé. Vi ser samtidig at disse støyskjermerne også kan ha effekt for Lågendeltaet naturreservat.

Oppsummert er vår vurdering derfor at det ikke er anledning til å oppstille rekkefølgekrav om støyskjermingstiltak hverken langs dagens E6-trasé eller de etablerte friluftsområdene.

Ulike vegtiltak / miljøtiltak på avlastet E6 ved Vingnes

Foruten støyskjerming og ulike gang- og sykkeltiltak på avlastede E6, er det i de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastet E6 tatt inn følgende rekkefølgebestemmelse:

«6.13 Tiltak Vingnes

Før anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal følgende være sikret opparbeidet, slik at tiltakene er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 g i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405_2019p242):

a. Midtrabatt mellom Vingnesgata bru over avlastet E6 og kulvert som knyter sammen o_SGS5 og o_SGS6, jf. bestemmelse 3.2.1,

b. o_SKH_1 og o_SKH2, jf. bestemmelse 3.2.10,

c. o_SGS2, jf. bestemmelse 3.2.8,

d. Sykkelparkering med tak innenfor o_SVT2 og o_SVT3, jf. bestemmelse 3.2.4».

Rekkefølgetiltakene omfatter blant annet trafikksikkerhetstiltak med nedsatt hastighet og innsnevring av vegbanen langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes, etablering av midtrabatt og kollektivholdeplasser og sykkelparkering mv. på Vingnes.

I planbeskrivelsen i forslaget til reguleringsplan for avlastet E6 er de ulike tiltakene beskrevet, samt virkningene av disse, i tillegg til at det er vist til kommunedelplanens forutsetning om at eksisterende E6 skal omgjøres til lokalveg. Det er imidlertid ikke gitt noen nærmere begrunnelse for behovet for å innta rekkefølgekrav om de ulike miljøtiltakene omfattet av rekkefølgebestemmelsen oppstilt i forslaget til planbestemmelser.

Etter vår oppfatning kan de aktuelle tiltakene fremstå som hensiktsmessige, i lys av at omleggingen av E6-traseen vil medføre redusert trafikkgrunnlag for den eksisterende vegtraseen, slik at det i større grad er anledning til å prioritere fremkommelighet for myke trafikanter og kollektiv. Vi har imidlertid vanskelig for å se at utbyggingen av nye E6 som *sådan* enten utløser eller forsterker et

allerede eksisterende behov for økt tilrettelegging for myke trafikanter og kollektiv på vegstrekningen det gjelder. Det er etter det vi kan se heller ikke holdepunkter for dette i plandokumentene. Tvert imot er det nærliggende å anta at situasjonen for disse vil bli vesentlig forbedret i kjølvannet av den ventede trafikkreduksjonen.

Videre er det neppe grunn til å tro at utbyggingen av nye E6 for øvrig vil føre til noen vesentlig økning i antall gående eller syklende, som tilsier at det foreligger et reelt behov for å sikre økt tilrettelegging for denne gruppen samtidig med utbyggingen av nye E6 gjennom rekkefølgekrav. At vegstandarden for avlastede E6 etter opparbeidelsen av den nye vegen kan fremstå som overdimensjonert for det reduserte trafikkgrunnet er, etter vår oppfatning, uten betydning i denne sammenheng.

Oppsummert er vår vurdering derfor at det ikke er anledning til å oppstille rekkefølgekravene om opparbeidelse av ulike tiltak / miljøtiltak på avlastede E6 ved Vingnes.

Flomsikker kryssombygging Strandtorget

Av punkt 6.11 i de foreslåtte bestemmelsene i reguleringsplan for avlastede E6 følger det at

«[f]ør anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, jf. plankart datert 12.05.21 og bestemmelse 5.1.1, være sikret opparbeidet, slik at krysset er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk».

En tilsvarende bestemmelse er også tatt inn i de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for nye E6, jf. pkt. 6.13 e.

Som tidligere nevnt innebærer den valgte traseen for nye E6 at adkomst til Lillehammer sentrum fortsatt skal skje via dagens E6-trasé mellom Øyresvika og Vingnes, samt via Lillehammer bru og avkjøringsrampe fra Mesnakrysset til Mesnadalsvegen. Etableringen av nye E6 innebærer slik sett ingen endret situasjon mht. den etablerte adkomstløsning for Lillehammer sentrum via Mesnakrysset og Strandtorget, eller risikoen for flom her. Etter vårt syn er det derfor vanskelig å påvise noe særlig sammenheng mellom behovet for flomsikring av Mesnakrysset og utbyggingen av nye E6. Vi gjør også oppmerksom på at tilstøtende veinett ikke er dimensjonert for 200-års flom.

Som påpekt en rekke ganger er kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav begrenset til tiltak som står i tilstrekkelig sammenheng mellom tiltaket som kreves opparbeidet og den forstående utbyggingen. I lys av at det her ikke synes å foreligge noen nevneverdig sammenheng mellom utbyggingen og tiltaket som kreves opparbeidet, er vår vurdering at kravet går utover det kommunen har anledning til å oppstille iht. bestemmelsen i pbl. § 12-7 nr. 10, slik bestemmelsen er tolket i nyere høyesterettspraksis.

Nytt kryss ved Hovemoen

Av de reguleringsbestemmelsene i planforslaget til reguleringsplan for avlastet E6, er det tatt inn følgende bestemmelse:

«6.12 Kryss Hovemoen

Før anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal nytt kryss på Hovemoen, jf. plankart datert 12.05.21 og bestemmelse 5.1.2, være sikret opparbeidet, slik at krysset er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 f i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405_2019p242)».

En tilsvarende bestemmelse er også tatt inn i bestemmelsene til den foreslåtte reguleringsplanen for nye E6, jf. pkt. 6.13 f. Den regulerte løsningen innebærer blant annet etablering av ny rundkjøring ved Hovemoen, til erstatning for dagens løsning på- og avkjøringsramper.

Etter Nye Veiers oppfatning synes hovedhensikten med den regulerte kryssløsningen ved Hovemoen å være opparbeidelse av en effektiv adkomstløsning til nåværende og fremtidige næringsområder i tilknytning til krysset, herunder tømmerterminalen. Dette er imidlertid ikke et behov som kan sies å være foranlediget eller i nevneverdig grad forsterkes av utbyggingen av nye E6. Tiltaket synes derfor å mangle tilstrekkelig planfaglig sammenheng med E6-utbyggingen til at det kan lovlig oppstilles som rekkefølgekrav.

B.4 Om rekkefølgebestemmelser som knytter seg til «sikring» av ulike tiltak

Rekkefølgebestemmelsene i de to planforslagene inneholder videre krav om at ulike tiltak skal være «sikret» opparbeidet, før anleggsarbeidene med nye E6 kan starte opp. For Nye Veier er det uklart hva som ligger i dette kravet.

Nye Veier er kjent med at rekkefølgekrav, som knytter seg til at ulike tiltak må være «sikret» opparbeidet, benyttes i en del kommunale arealplaner, men da primært i tilknytning til arealer avsatt til bebyggelse. Etter det vi forstår vil et slikt krav normalt være oppfylt når forutsetningene for å oppfylle kravet er til stede. Ofte knytter dette seg særlig til finansieringen av tiltaket.

Ettersom de foreslåtte rekkefølgekravene som knytter seg til *sikring* av ulike tiltak primært gjelder tiltak som ligger utenfor de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav (jf. ovenfor), mener Nye Veier at de aktuelle rekkefølgebestemmelsene må tas ut av planforslagene.

For rekkefølgekrav som kommunen har hjemmel til å vedta og som inneholder begrepet «sikret», må bestemmelsene presiseres, slik at klart fremgår hva som skal til for å oppfylle det enkelte krav.

Reguleringsbestemmelser skal være konkrete, avklarende og gi forutsigbarhet for alle parter. Begrepet «sikret» er upresist, tolkbart og skaper stor usikkerhet.

B.5 Om endring av rekkefølgebestemmelser – knyttet til oppstart av anleggsarbeider

Vi bemerker også at rekkefølgebestemmelsene nå er vesentlig endret, sammenlignet med det som lå til grunn i vårt forslag oversendt 26.mars 2021 og i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby, som ble vedtatt i 2019 etter to høringsrunder og mekling. I kommunedelplanens bestemmelser er rekkefølgen for tiltak på avlastet E6 knyttet til ferdigstilling av ny E6; I de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene til foreliggende reguleringsplan er rekkefølgen nå knyttet til oppstart av anleggsarbeider for ny E6; Det er disse endringene i ordlyden i rekkefølgebestemmelsene som medfører at kommunen utpeker veiutbygger som ansvarlig for å utføre tiltakene.

C. Øvrige planbestemmelser

Etter Nye Veiers oversendelse av plandokumenter er bestemmelsene endret til første gangs behandling/høring av planforslaget. Vi har følgende kommentarer til endringene som er foretatt på «Øvrige bestemmelser».

Pkt. 2.1 Arkitektur og estetikk

Tillegg: «Støyskjermer skal utformes med lommer, som dekker minst 1/6 av den totale lengden pr. skjerm, hvor det er plass for trær og busker. Dette gjelder ikke støyskjerm på bru. Overganger til konstruksjoner og avslutninger skal vies ekstra oppmerksomhet i utformingen. Støyskjermer vest for Lågen/Mjøsa som er høyere enn 1,5 m være transparent på min. 50 % av skjermene. Transparente deler skal bedre kontakt mellom boliger og Mjøsa. Støyskjerm mot Vingnesvika skal ikke være transparent.»

Kommentar: Ved en slik endring av bestemmelsene blir løsningen for støyskjermingen lite fleksibelt med tanke på stedstilpasning, både med tanke på andelen lommer og transparent del av skjermene. Bestemmelsene bør ikke være så absolutte med andel som angitt i bestemmelsen. Videre lurer vi på om lommene også gjelder for de lave støyskjerming av friluftsområdene? Det synes ikke hensiktsmessig/mulig med busker og trær på disse strekningene, og det er derfor ikke vurdert/prosjektert. Hva legges i «støyskjermer vest for Lågen/Mjøsa», er det skjermene fra Vingnes og sørover, mens det ikke gjelder skjermene av friluftsområdene ved Mosodden og Vingnesvika?

Forslag: For at bestemmelsene skal være mere tilpasningsfokuset bør de endres til: «Støyskjermene for boligbebyggelsen på Vingnes skal utformes med lommer, hvor det er plass for trær og busker. Dette gjelder ikke støyskjerm på bru og langs friluftsområdene ved Mosodden og Vingnesvika. Overganger til konstruksjoner og avslutninger skal vies ekstra oppmerksomhet i utformingen. Støyskjermer vest for Lågen/Mjøsa som er høyere enn 1,5 m kan ha transparente partier for å bedre kontakt mellom boliger og Mjøsa. Støyskjerm mot Vingnesvika skal ikke være transparent.»

Pkt. 2.2 Tilgjengelighet og universell utforming

Endret: «Unntatt fra kravet er deler av GT5, SGS2 og SGS19 som ligger i bratt terreng.»

Kommentar: Kommunen har tatt ut SF16 ved Vingnesbrua, dette er trappa fra bryggevegen og ned til Voldsvegen. Trappa som er planlagt her, kan ikke tilfredsstillere alle krav til universell utforming. Ved universell utforming er det f.eks. krav til belysning.

Forslag: Vi ber om at kommunen tar SF16 inn igjen som et unntak til kravet om universell utforming.

Pkt. 2.3 Overvannshåndtering

Tillegg: «Overvann fra veganlegget skal inngå i helhetlig plan for vannhåndtering. Overvannshåndteringen skal sikre at overflatevann fra alle nye/omlagte veger renses før det slippes ut i resipient. Økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart.»

Kommentar: Her ber vi om at kommunen definerer hva som legges i overvann fra veganlegget. Det er i all hovedsak eksisterende veganlegg med eksisterende overvannshåndtering som er innenfor det store planområdet. Mener kommunen at det skal utarbeides en helhetlig overvannsplan for hele veganlegget/avlastet E6 fra Øyresvika til Hovemoen, eller på de strekningene der det gjøres tiltak på avlastet E6 som kan medføre endringer av overvannshåndteringen? Dette vil ikke være aktuelt å utarbeide for hele strekningen, da dette vil være svært kostnadskreven og lite hensiktsmessig. Nye Veier mener at dette avsnittet bør endres/tilføres slik at det ikke er krav til en helhetlig overvannsplan for strekninger der det ikke gjøres tiltak. Foreslått endring må også følges opp i rekkefølgebestemmelsene 6.16. Se for øvrig også til kommentaren til punkt 2.14.

Forslag: Bestemmelsen endres til: «Overvann fra veganlegget skal inngå i helhetlig plan for vannhåndtering på de strekningene der det gjøres tiltak.»

Pkt. 2.7 Byggegrenser

Tillegg: «..., er byggegrense mot E6 50 meter fra senterlinje ytterste kjørefelt, mot kommunal veg 15 meter fra senterlinje, mot fylkesveg henvises det til Innlandet fylkeskommunes gjeldende vegnettsplan.»

Kommentar: Denne bestemmelsen bør endres. For det første bør det ikke henvises til en plan på denne måten, uten dato eller status. For det andre er det den generelle bestemmelsen om byggegrense 50 meter. På plankartet der byggegrensene er inntegnet er byggegrensen mot avlastet E6 på 30 meter. Den generelle bestemmelsen bør følge den samme avstanden. Når dagens E6 skal nedgraderes er det naturlig at byggegrensen justeres i tråd med dette. Ved omklassifiseringen av avlastet E6 vil denne bli en fylkesveg og ingen regional hovedveg. Med byggegrenser på 30 meter vil dette gi et mer lokalveg-preg på den nedgraderte veien. I tillegg vil en 50 meters byggegrense langs Forsvarets arealer i Hovemoen medføre at vaktbua ikke kan flyttes i tråd med skisserte tegninger i forbindelse med ny rundkjøring ved Hovemoen.

Forslag: Bestemmelse nå endres til f.eks.: «..., er byggegrense mot E6 30 meter fra senterlinje ytterste kjørefelt, mot kommunal veg 15 meter fra senterlinje, mot fylkesveg henvises det til Innlandet fylkeskommunes gjeldende vegnettsplan.»

Pkt. 2.9 Luftkvalitet

Tillegg: «Dersom grenseverdiene i tabell 1 i retningslinje T-1520 overskrides skal det gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak. Tiltak for anleggsfasen skal inngå i miljøprogram og forholde seg til enhver tid gjeldende retningslinjer, krav og normer.»

Kommentar: I henhold til T-1520 er det ikke krav til gjennomføring av tiltak for luftkvalitet når trafikken er redusert i fremtiden. Et generelt krav som kommunen foreslår, er ikke i tråd med dette. Se Miljøprogrammet, datert 18.3.2021. Tiltak med hensyn på luftkvalitet vurderes for utbygging av den nye E6 strekningen, Roterud-Storhove. For anleggsfasen vil det være aktuelt å lage en plan for håndtering av eventuell støvproblematikk, i henhold til T-1520.

Forslag: Det foreslås at følgende setning strykes: «Dersom grenseverdiene i tabell 1 i retningslinje T-1520 overskrides skal det gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak.»

Pkt. 2.12 Grunnvannsbrønner

Nytt punkt: «Det skal etableres et overvåkningsprogram for eksisterende grunnvannsbrønner før, under og etter at tiltak på avlastet E6 er bygget, for å ivareta aktsomhetsplikten og dokumentere eventuell effekt vegtiltaket har på grunnvannsforholdene. Både vannstand og vannkjemi skal overvåkes. Eksisterende drikkevannsbrønner som ikke kan opprettholde samme kvalitet eller som ikke opprettholdes som en konsekvens av anleggsgjennomføringen, skal erstattes. Alle tiltak som berører offentlige grunnvannsbrønner, skal godkjennes av Lillehammer kommune.»

Kommentar: Dette punktet ser ut til å være hentet fra E6 Roterud – Storhove. Vi forstår dette punktet slik at dette gjelder private grunnvannsbrønner og energibrønner, men også en generell overordnet aktsomhetsplikt for grunnvannet. Punkt 2.13 gjelder kun den offentlige grunnvanskilden i Hovemoen.

Det er gjort en faglig vurdering av krav om overvåkningsprogram for grunnvannsbrønner som tilsier at dette gir liten nytte. Mengden vann i brønnene vil endre seg mye over tid og i forhold til bruk gjennom året. Det er lagt opp til undersøkelser av vannkvalitet i brønnene som kan bli påvirket av nye tiltak på avlastet E6, men vi mener det ikke er hensiktsmessig med et undersøkelsesprogram i tre faser.

Vi viser også til vår uttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

Pkt. 2.13 Forurensing, sikring av drikkevann

Tillegg: «Det skal sikres permanent beskyttelse fra vegavrenning. I anleggsfase skal det sikres midlertidige løsninger inntil permanent løsning er etablert. Midlertidige og permanente løsninger skal godkjennes av Lillehammer kommune.»

Kommentar: Når det gjelder det nye punktet i bestemmelsen, skal Lillehammer kommune godkjenne alt, også tiltak langs fylkesvegen?

Forslag: Dette må kommunen sjekke opp og evt. endre i tråd med hvem som skal godkjenne løsninger langs fylkesvegene.

Pkt. 2.14 Flom

Nytt punkt: «Det skal utarbeides en helhetlig plan for vannhåndteringen innenfor planområdet, inkl. overvann, flom- og dreneringsveger fram til vassdrag mm. Planen skal inneholde krav til dimensjonering, utforming og fordrøyning for å sikre at endrede avrenningsforhold som følge av tiltaket ikke gir økt fare for flom eller skred for tredjepart. Alle permanente vassdragskryssinger, flomveger og ev. bekkelukkinger dimensjoneres for 200 årsflom + klimapåslag 40 %. Vassdragskryssingene og kryssing av flomveger skal utformes slik at de hindrer økt flomfare og hensyntar erosjon og massetransport på en måte som ikke medfører økt fare for flom».

Kommentar: Dette henger sammen med pkt. 2.3. Det kan bli mye unødvendig overlapp. Det må presiseres at bestemmelsen gjelder der det gjøres nye tiltak.

Forslag: Punkt 2.3, 2.11 og 2.14 kan være samlet og komprimert. Det må presiseres at bestemmelsen gjelder nye tiltak, og ikke eksisterende vei.

Pkt. 3.1.1 og 4.1.9

Endring: Henvisning til kommunedelplan Lillehammer by, er endret ved at planID er tatt ut.
Kommentar:

Forslag: Henvisningen bør være mere presis og det bør oppgis hvilken plan henvises det til.

Pkt. 3.13. Øvrige kommunaltekniske anlegg, BKT1

Tillegg: «Det skal sikres adkomst til kommunaltekniske anlegg for større kjøretøy.»

Kommentar: Dette gjelder etter vår formening adkomst til pumpestasjonen ved Vingnesbrua. Tillegget er ikke presist nok. Hva mener kommunen med dette?

Pkt. 3.1.4 Næring BN4-5

Kommentar: Det er feil benevnelse på område (benevnt BN4-5) både på kart og bestemmelser. Det er ingen områder som er benevnt BN1-3 i plankartet, disse ble tatt ut/endret formål rett før offentlig ettersyn. Nye Veier anbefaler ikke løsningen med rundkjøring på Vingnes.

Forslag: Dersom dette arealet skal være med videre, bør det endres til BN1-2. Reguleringsplankartet må også endres.

Pkt. 3.2.3 Annen veggrunn

Tillegg: «Arealene skal tilpasses eksisterende terreng og tilsås/beplantes med stedeegne arter eller følge prinsippet om naturlig revegetering.»

Kommentar: Prinsippet med naturlig revegetering er ikke naturlig i prosjektområdet, videre ønsker vi at det presiserer at det er sidearealer.

Forslag: «Sidearealene skal tilpasses eksisterende terreng og tilsås/beplantes med stedeegne arter.»

Pkt. 3.3.1 Turveg

Endret: Endret fra: «På strekningene GT1, GT3, GT4 og GT6 skal turvegen opparbeides med en bredde på inntil 3 meter. På strekningene GT2 og GT5 skal turvegen opparbeides med bredde på inntil på 1,5 meter.» Endret til: «Turvegen skal være så bred som mulig, men ikke bredere enn 3 m.»

Kommentar: Turvegen er på deler av strekningen kun regulert med en bredde på 1,5 meter, men mulighet for å justere plasseringen. Dette kan skape usikkerhet for grunneierne om hva som kommer på deres eiendom. Ved tidligere tilbakemeldinger ønsket kommunen å legge inn differensierte bredder få en bedre styring på hvordan turstien skulle opparbeides. Hva er bakgrunnen for at kommunen har gått tilbake på dette?

Pkt. 4.1.7 Friluftsliv

Tillegg: «Ved omlegging, midlertidig eller permanent, skal ansvarlige for pilegrimsleden i Lillehammer kommune og Innlandet fylkeskommunen kontaktes slik at ny trasé kan avklares. Endelig omlegging av Pilegrimsleden må godkjennes av Nasjonalt Pilegrimssenter i Trondheim.»

Kommentar: Vi ser at denne bestemmelsen er hentet fra reguleringsplanen for Storhove-Øyer. Det er ikke aktuelt for Nye Veier å flytte Pilegrimsleden fra Vingromsvegen på denne strekningen. F.eks. er ikke turvegen langs Mjøsa et fullverdig alternativ som pilegrimsleden hverken midlertidig eller permanent.

Forslag: Nye Veier mener tillegget kan tas ut fra bestemmelsene, alternativet kan permanent omlegging tas ut.

Tidligere punkt: 5.2.7

Utgår: «Reguleringsformålet «midlertidig anleggsområde» opphører når kommunen har fått skriftlig melding om at anlegget eller deler av dette er ferdigstilt, og at det er truffet vedtak om opphør av den midlertidige reguleringen.»

Forslag: Vi foreslår at denne bestemmelsen skal tas inn igjen for å ha et formelt grunnlag for opphøring av midlertidig regulering.

Pkt. 6.1 Miljøprogram

Tillegg/ending: «Før anleggsarbeidene igangsettes, skal det utarbeides en helhetlig tiltaksplan for inngrep i vassdrag og vannforekomster, jf. bestemmelse 2.11, som godkjennes av forvaltningsmyndighetene. Alle midlertidige og permanente inngrep i vassdrag og vannforekomster skal godkjennes av forvaltningsmyndighetene.»

Kommentar: Siste setning, gjentar setningen over. Bestemmelsen henger også sammen med 2.3 og 2.14.

Forslag: Kommunen bør vurdere om disse bestemmelsene skal samles om komprimeres under felles bestemmelser eller rekkefølgebestemmelser.

Pkt. 6.16 Helhetlig vannhåndtering

Nytt punkt som rekkefølgekrav. Bestemmelsen må endres dersom det gjøres endringer i pkt. 2.3, som får betydning for denne.

D. Oppsummering

Som det er redegjort for over, er Nye Veier av den oppfatning at rekkefølgebestemmelsene for de konkrete tiltakene oppstilt i de to planforslagene går utover rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav i arealplaner, slik disse fremgår av Høyesteretts avgjørelse i HR-2021-953-A. Etter Nye Veiers syn innebærer dette at de aktuelle rekkefølgekravene må tas ut av planforslagene. Dersom planene vedtas uten at de aktuelle rekkefølgebestemmelsene tas ut eller endres, er vår vurdering at rekkefølgekravene vil være ugyldige.

Vi ber også om at våre innspill til øvrige planbestemmelser hensyntas.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS

Marius Duedahl
Konstituert utbyggingsdirektør

Steinar Fretheim
Prosjektsjef

Dokumentet er signert elektronisk.

Lillehammer Kommune
Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

MELDING OM VEDTAK

Ungdomsrådet den 18.08.2021, saksnr 14/21.

INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD - STORHOVE OG AVLASTET E6 I HØRINGSPERIODEN

De underrettes herved om at det er fattet følgende vedtak:

Ungdomsrådet vedtak:

Med hensyn til økonomi, miljø og befolkningen rundt e6 går Ungdomsrådet inn for løsningen som ligger i alternativ 1 spesielt med hensyn til Vingrom og Vignes samt bruløsningen over Mjøsdeltaet. Den korte og laveste brua er den beste løsningen hva angår Co2utslipp og er mest skånsom for dyrevelferden.

E6 skal bygges for framtiden og ikke legge opp til endringer framover, det må bli en bærekraftig utbygging.

Med hilsen

Barbro Skåden Fossbakken

Kopi til:

Dato	Navn	Merknad
01.09.2021	Mass Haugen- leder i Øyresvika Dreggeklubb	<p>Øyresvika Dreggeklubb ønsker ikke kryss eller rundkjøring i Øyresvika. Det må være helt unødvendig bruk av penger og misbruk av privatpersoners areal. Toveis trafikk med møtelommer på Vingromsvegen er greit, trafikken vil tross alt være begrenset. Tilgangen til stranda er svært viktig for oss da det bedrives et tradisjonsrikt kulturelt ørretfiske med Øyresvika som base. Vi er selvsagt for en tursti fra Vingnes til Vingrom, men i Øyresvika må det fortsatt være slik at vi kommer til stranda med bil og båthenger. Uten den muligheten frarøves vi muligheten til dette fisket. Turstien må ikke legges helt i strandsonen slik at gyteplasser og oppvekstområder for fisk blir skadelidende. Verdt å merke seg er at vi også forventer å ha adkomst til fiskeplassene i Øyresvika under hele anleggsperioden. Støy og nattesøvn er noe alle berørte beboere tenker på. Det bør ikke jobbes på natterstid nær Øyresvika og vegen opp i Øyresvika må ikke bli brukt som anleggsveg. Her snakker vi støy-støv-ødelagt veg og potensielle farlige situasjoner.</p>
01.09.2021	Mass Haugen- leder i Lågåsildhaugen-Øyresvika	<p>Lågåsildhaugen-Øyresvika ønsker ikke kryss eller rundkjøring i Øyresvika. Det må være helt unødvendig bruk av penger og misbruk av privatpersoners areal. Toveis trafikk med møtelommer på Vingromsvegen er greit, trafikken vil tross alt være begrenset. Tilgangen til stranda er svært viktig for oss da det bedrives et tradisjonsrikt kulturelt lågåsildfiske med Øyresvika som base. Vi er selvsagt for en tursti fra Vingnes til Vingrom, men i Øyresvika må det fortsatt være slik at vi kommer til stranda med bil og båthenger og alt utstyr som brukes. Uten den muligheten frarøves vi muligheten til dette fisket som vi bedriver. At dette fisket kan opprettholdes ved hjelp av god adkomst er viktig da lågåsildfisket på Mjøsa er nesten utradert. Turstien må ikke legges helt i strandsonen slik at gyteplasser og oppvekstområder for fisk blir skadelidende. Verdt å merke seg er at vi også forventer å ha adkomst til fiskeplassene i Øyresvika under hele anleggsperioden. Støy og nattesøvn er noe alle berørte beboere tenker på. Det bør ikke jobbes på natterstid nær Øyresvika og vegen opp i Øyresvika må ikke bli brukt som anleggsveg. Her snakker vi støy-støv-ødelagt veg og potensielle farlige situasjoner.</p>

Lågendeltaets Venner
Org.nr: 924 895 039
Hunderfossvegen 28
2625 Fåberg

Lillehammer 30.08.21

Lillehammer kommune
2626 Lillehammer

Høringsuttalelse reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (1.) og reguleringsplan for avlastet E6 (2.)

1. Høringsuttalelse reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.

Lågendeltaets venner kan ikke akseptere E6 i ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat. I forskriften står det tydelig at ny veier ikke tillates jmf. Kap.IV punkt 3.

Ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat, krever dispensasjon fra vernebestemmelsene. I Miljødirektoratets veileder (M47-2013)¹ om dispensasjon i vernede våtmarksområder står det følgende om rekkefølgen i saksbehandlingen:

Fylkesmannen skal oppfordre tiltakshaver til å søke dispensasjon fra verneforskriften på et så tidlig tidspunkt som mulig etter at de ulike alternativene er utredet. Dispensasjon skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.

Dispensasjon skal altså avgjøres på *så tidlig tidspunkt som mulig* i planprosessen. Poenget er at dispensasjon i vernede våtmarksområder må avklares før alternativer «lukkes» i planprosessen. Det er derfor ikke tilstrekkelig at dispensasjonssaken behandles som en formalitet «i siste sving», rett før det endelige reguleringsplanvedtaket, dersom traséen i realiteten allerede er bestemt og det ikke lengre foreligger alternativer i planforslaget.

Det påpekes at i denne saken har statsforvalteren allerede i meklingsmøtet 18. juni 2018 godtatt traseen gjennom naturreservatet, uten at en dispensasjonssøknad var behandlet i henhold til de vilkår og saksbehandlingsregler som gjelder for dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48. I tillegg har kommunestyret 21. juni 2018 vedtatt trasé for veien gjennom naturreservatet i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Vi mener dispensasjon etter naturmangfoldloven skulle vært søkt og avgjort før traséalternativet med dette ble realitetsbestemt, slik at vurderingene av hensynene etter naturmangfoldloven hadde blitt reelle. Nå kan det se ut til at avgjørelsen om trasé gjennom naturreservatet i realiteten tatt, uten at naturmangfoldlovens vilkår er vurdert og uten at denne beslutningen har vært gjenstand for klage.

Når realiteten i dispensasjonssaken er avgjort utenfor dispensasjonsinstituttet, mener vi dette må være en grov saksbehandlingsfeil.

At dispensasjon fra vernevedtaket i realiteten er avgjort før den er behandlet, tydeliggjøres av at forslaget til reguleringsplan heller ikke tar høyde for at dispensasjon kan bli avslått. Alt tyder på at man nå ser på den etterfølgende dispensasjonssaken som en ren formalitet, og at Nye Veier AS tar det for gitt at dispensasjon gis. Skal verneområdet ha et visst vern og behandlingen av dispensasjonssøknaden en viss troverdighet, må i det minste reguleringsplanen ta høyde for at dispensasjonen kan bli avslått. Et avslag om dispensasjon må derfor omtales i reguleringsplanen, og den må peke på alternative løsninger ved et evt. avslag.

Reguleringsplanen legger opp til en vei med hastighet 110km/t. Dette har vært et av argumentene for ny trasé gjennom Lågendeltaet. Lågendeltaets Venner mener det er på sin plass å se til IEAs siste rapport² fra mai i år, hvor det trekkes opp milepæler for å nå 1,5-gradersmålet i Parisavtalen. Et av de viktige tiltakene IEA anbefaler medlemslandene er å redusere hastigheten på motorveiene til under 100 km/t innen 2030. Dette for å spare energi og redusere klimagassutslippene fra transport. Det er oppsiktsvekkende når norske myndigheter velger å gå motsatt vei av internasjonale anbefalinger, og øker hastighetene til over 100 km/t. Å ødelegge verdifulle naturområder for å øke hastighetene er i strid med hensynene til både naturmangfold og klima.

1. [Microsoft Word - Veileder Ramsarområder endelig versjon.docx \(miljodirektoratet.no\)](#)

2. International Energy Agency (IEA): Net Zero by 2050 A Roadmap for the Global Energy Sector (mai 2021): [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector \(windows.net\)](#)

2. Høringsuttalelse reguleringsplan for avlastet E6

Reguleringsplanen bør også omtale muligheten for at eksisterende E6 fortsatt forblir hovedtrasé hvis dispensasjon ikke blir gitt for ny trasé gjennom naturreservatet over Våløya.

Vennlig hilsen
For Lågendeltaets Venner
Torbjørn Dahl, leder

Kopi sendes: Nye Veier AS, Statsforvalteren i Innlandet, Naturvernforbundet, (nasjonalt, regionalt og lokalt) Norsk Ornitologisk Forening, Lillehammer sportsfiskerforening og Lågen Fiskeelv

HØRINGSUTTALELSE OM AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER

Denne høringsuttalelsen fremmes på vegne av

- Velforeninger og sameier på strekningen Øyresvika til Sannom
- Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland v/Jon Opheim
- Ferskvannsbiolog Morten Kraabøl,

Høringsuttalelsen er basert på tidligere innspill til kommunedelplanen for E6 fra velforeninger samt innspill som har kommet fram under de befaringer, strandvandringer og diskusjoner vi har hatt i perioden mars 2021 til august 2021.

Innledningsvis vil vi på vegne av ca. 5000 naboer til Lågendeltaet uttrykke lettelse over at vi endelig skal få lagt E6, Norges mest trafikkerte vei, i tunnel utenom våre boområder. Det gleder oss også at Lågendeltaet naturreservat ser ut til å dra store fordeler av å få lagt E6 utenom reservatets kjerneområde.

Vår ambisjon er å fremme et forslag som øker kvaliteten på naturreservatets økologiske funksjonalitet og samtidig bedrer bomiljøet og muligheter for friluftsliv for Lillehammers beboere og besøkende.

Historikk bak ny E6:

I 2009 vedtok Stoltenberg-regjeringen en utbedring av E6 fra Kollomoen til Otta, Samferdselsdepartementet og vegdirektoratet anbefalte da at vegen fra Biri til Lillehammer skulle planlegges som firefelts veg. Utbedringer ble vedtatt Stortinget mot slutten av NTP 2014-2017. I NTP 2018 - 2023 vedtatt Stortinget prioritert gjennom Nye veger portefølje. Finansiering og utbygging av E6 Moelven - Øyer ble vedtatt av Stortinget 2019, mot 8 stemmer.

Stortingets bestilling var:

Bakgrunn for planarbeidet er behovet for å bedre forholdene på E6 forbi Lillehammer. Dagens situasjon langs E6 er ikke tilfredsstillende med hensyn til sikkerhet og framkommelighet for trafikanter. Periodevis er det stor trafikk med begrensende framkommelighet. Trafikken er til hinder for reisende og utviklingen av næringslivet både i og utenfor regionen. På strekningen har det skjedd svært mange alvorlige trafikkulykker. For nærliggende boligområder gir stor trafikk på E6 betydelige miljøproblemer, hovedsakelig i form av støy.

Statens vegvesen utarbeidet kommunedelplanen for ny trase i perioden 2013-2018, en rekke alternativer ble vurdert, både utvidelse av dagens trase med redusert hastighet og ulike tunneller og kryssninger av Lågen.

Følgende målsetning ble lagt til grunn for planleggingen;

- *Bedre transportkvalitet og regularitet: Ingen kapasitetsproblemer i høgtrafikkperioder.*
- *E6 skal inngå i et funksjonelt vegsystem ved Lillehammer by.*
- *Reduksjon i antall trafikkulykker: Ingen møteulykker.*
- *Planlegging av ny E6 samordnes med ATP-prosessen og bør være tilpasset en ønsket byutvikling for Lillehammer.*
 - *Redusere miljøulemper langs E6: - Støysituasjonen ved boligbebyggelse langs E6 skal ikke overskride grenseverdier i henhold til T-1442.*
 - *Grunnvannsreservoar som drikkevannskilde skal ikke ha tilførsel av forurensing fra veg.*

- Inngrep i naturreservatet skal gjøres mest mulig skånsomt og oppveies ved kompenserende og avbøtende tiltak.

- Det skal tas hensyn til viktige friluftslivs- og naturområder langs Mjøsa og Lågen slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder.

- Ved utbygging av E6 skal det også legges vekt på å bidra til forbedret g/s-forbindelser mellom boligområder og sentrum.

Felles uttalelse fra Vel og Sameiere av 13.4.2018 til kommunedelplanen for E6 ligger vedlagt. Vedtatt kommunedelplan for E6 var i stor grad i samsvar med vår uttalelse, og har blant annet følgende krav;

- Det skal opparbeides tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika, samt fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika.
- Det forutsettes støyskjerming mot eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru.
- Det forutsettes støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen.
- Det forutsettes at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.
- I reguleringsplanen skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen.
- Det skal i reguleringsplanfasen detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove.
- Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.
- En trafikksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove.

Naturperspektivet;

Dagens E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat har siden den ble anlagt i 1981 vært en belastning både for fuglelivet og naturmiljøet generelt. Historisk var det fra naturvernhold et bredt engasjement over flere år mot dette veg-alternativet og et uttalt ønske å legge vegen utenfor reservatet. Planlagt ny E6 i en ca. 4 km lang tunnel forbi den mest fuglerike delen av deltaet innfrir langt på vei dette. Selv om en ny bruforbindelse gjennom reservatet i nord bryter med verneforskriften, er konsekvensen for det biologiske mangfold - og fuglelivet spesielt - likevel langt mindre ved den nye E6 traseen samlet sett. Registreringer har vist at 85 – 90 % av rastende trekkfugl (vannfugl) bruker nærområdet til dagens E6 trase på strekningen Vingnes – Mosodden, mot 1 – 3% ved Våløya hvor ny bru er planlagt.

Basert på systematiske fugletellinger i over 50 år foreligger det god dokumentasjon på fuglenes bruk av Lågendeltaet naturreservat – både geografisk og til ulike tider på året. Dette er kunnskap som skal brukes når det legges planer om tiltak i og nær inntil naturreservatet, slik det er nedfelt i formålet med fredningen som er «å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl.»

Omlagging av dagens E6 vil naturlig nok bety en annen hverdag for alle som sokner til denne delen av Lågendeltaet, men også byens beboere og besøkende forøvrig. Bruksverdien av området vil øke og dermed blir det større ferdsel i strandsonen, dvs. i de delene av deltaet som har størst biologisk produksjon. De utgjør «nøkkelområder» for både fisk og fugl. Dette byr på utfordringer som må løses i fellesskap, slik at menneskers bruk av området i minst mulig grad går ut over dyrelivet i videste

forstand. Gjennom samarbeid kan vi her legge til rette for en kunnskapsbasert forvaltning, samtidig som vi flere steder også kan forbedre og gjenskape viktige naturområder.

Merknad til de ulike delstrekninger.

Øyresvika - Vingnes

Vingromsvegen:

På vegen er det viktigst med en løsning som ivaretar trygg skoleveg og legger til rette for kollektivtrafikk.

Løsninger med et-felts veg i 2,5 km. vil ha stor negativ innvirkning for kollektivtilbudet i området, og ikke bli et funksjonelt veisystem for verken buss, bil eller sykkel.

Vi er skuffet over at et alternativ som følger opp betingelsene i kommunedelplanen med fortau på en side av vegen ikke er utredet.

Vi mener en løsning med ensidig fortau på 2 meter og hovedsykkelrute i vegbanen i samsvar med Statensvegvesens vegnormal for denne type vei og burde være godt nok. Vi kan ikke se at begrunnelsen for løsningen samsvarer med noen vegnormer og kravet i kommunedelplanen.

Den beste minimumsløsningen for brukerne av vegen ville være to-felt med fortau fra Hovslivegen til Vingnes, hastighetsreducerende tiltak med innsnevring til Øyresvika. En slik løsning vil ivareta fremkommeligheten for buss, redusere trafikken, og gi en trafiksikker løsning for syklende og gående på den mest trafikkerte delen.

Av Nye veiers foreslåtte alternativer anser vi den anbefalte løsningen 2C som det som best kan ivareta Vingromsvegen som en funksjonell lokalveg med et kollektivtilbud.

Målet om trygg skoleveg for ungene på Riiselandet blir likevel ikke oppfylt da den ikke bygges med fortau.

Med kravet om at Vingromsvegen skal oppgraderes til å bli trafiksikker senest 2 år etter vegåpning, må det også sikres at den ikke blir benyttet i anleggsfasen gjennom bestemmelser

Dagens E6:

Målet om at dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika er ikke oppnådd på denne strekningen da det er ingen kobling mot lokalvegnettet. Dette virker som dårlig utnyttelse av denne vegstrekningen.

Dersom denne strekningen blir definert som lokalveg vil den kunne brukes av syklende frem til Øyresvika i henhold til veglova, det må være avkjørsel for syklende i Øyresvika.

Nye veiers foreslåtte løsning med sammenkobling og rundkjøring midt i boligområdet i Øyresvika vil ha store negative konsekvenser. Tilrettelegging for bussholdeplass lang dagens E6 på Vingnes er svært positivt for kollektivtilbudet, men det må også lages bussholdeplass ved Øyresvika både i nord og sørgående retning for å ivareta kollektivtilbudet for området.

Støyskjerming:

Støyskjerming av bebyggelsen fra Øyresvika til Vingnes er etterlenget siden åpning av dagens veg i 1984. Utførelsen må være slik at den ikke blir en barriere mellom Vingromsvegen og Mjøså og berørte beboere får anledning til å gi innspill ved prosjektering.

Anleggsfasen vil medføre økt belastning av tungtrafikk og støyskjerming bør gjennomføres før oppstart av tunnelarbeidene.

Tursti:

Vi har tidligere gitt mange innspill som angår strandsonen og tursti. Den bevarte naturlige strandsonen langs Mjøsa er en av de store kvalitetene på Riislandet. Det er i dag enkel tilkomst og bruken til fiske og rekreasjon har lange tradisjoner lokalt. Det er i dag god tilkomst til strandteigen, men det er noen få områder som er til hinder for en sammenhengende tilgjengelighet fra Vingnes.

For å i størst mulig grad bevare strandmiljøet og unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet bør turstien, der det er mulig legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskvegetasjon mellom stien og vannet.

Det er viktig at turstien ikke fortrenger den lokalebruken av friluftsområdet til fiske og rekreasjon, lågåsild fiske og dreggefiske har lange tradisjoner og er en viktig friluftaktivitet for mange beboere i området. Vi har tidligere påpekt at det er et område som i dag er utilgjengelig og det er vegskråningen i Brettengsvika, i tidligere innspill har vi påpekt at i dette området burde strandsonen reetableres. Dette ville vesentlig forbedret forhold for fugl og fisk, samt opplevelsen av turstien.

I Vingnesvika bør turstien i større grad tilpasses landskapet og bli en viderførelse av stranden, fyllingsfoten må utformes slaker. Vi ser ingen grunn til å lage enda en fyllingsfot mot strandsonen og ødelegge mer naturlig strandsone.

Restaurering av strandsonen:

Det er områder i Øyresvika, Brettengsvika og Vingnesvika som i dag består av utfylling i strandsonen. Av hensynet til kvaliteten til naturreservatet burde anlegningen av tursti bli sett i sammenheng med restaurering og tilbakeføring av naturlig strandsone.

Det bør være de samme bestemmelsene for restaurering og reetablering av strandsone langs avlastet E6, som for strandsonen langs Vingromlandet.

Delstrekning Vingnes

For de foreslåtte miljøtiltakene på Vingnes er vi enige med vurderingen om bruk av dagens kryssløsning, Området ved Vingnesgata og mot Kiwi er tett på boligområdet og brukes av mange myke trafikanter, økt trafikk i dette området er ikke ønskelig slik rundkjøringsforslaget ville medføre. Vi er forundret over at det ikke er utarbeidet et forslag med rundkjøring på opptreksarmen lengst nord, det ville frigjort mye areal til forbedring av vegsystemet ved Vingnesgata .

Det er viktig med gode løsninger for fotgjengere i området, det er mange barn som går til butikken, skole og bussholdeplasser her. En utbedring med fortau på begge sider av Vingnesgata ved butikken og til Vingnesbrua et viktig tiltak. Kommunen påpeker i sitt notat at sammenhengende gang og sykkelveg ikke er ivarettatt, vi forventer at dette blir ivarettatt fra Vingromsvegen til Storhove.

Vi kan ikke se at de tiltakene som er skissert i planbeskrivelsen er innarbeidet i reguleringsplankartet, vi forventer at tiltakene blir gjennomført slik det er beskrevet.

Vi forventer at tiltakene gir sammenhengende gang og sykkelveier med opphøyde fotgjengeroverganger fra Vingnesbrua til Jørstadvægen

Støyskjerming mot friluftsområder er det viktigste miljøtiltaket på Vingnes, og må gjennomføres slik skissert.

Delstrekning Vingnes – Sannom

Lillehammer bru:

Vingnesbrua ligger høyere i terrenget og er en enklere adkomstvei mellom Vingnes og byen. Tilkomst mellom Strandpromenaden og Bryggeveien (brua) må tilrettelegges best mulig for gående og syklende. Det vil uansett i fremtiden bli tillatt å sykle over Lillehammer bru i vegbanen når denne blir del av lokalveinettet.

Områdene ved Lillehammerbru er nært de viktigste områdene for fugl i reservatet og i tillegg viktige gyteområder for fisk. Det bør derfor fokuseres på tiltak som lavere fart, skjerming av støy og lysforurensing mot Lågen fra Lillehammer bru. En fartsgrense på 40 – 50 km / time vil være et godt kompromiss mellom trafikkflyt og kjøreopplevelse. Det er ca. 40 sekunder å spare på avstanden Øyresvika til Strandtorget om man kjører i 70 fremfor 50 km.

I perioden 15. april til 14. mai bør vi alle ta ekstra hensyn til de hekkende og fredede fuglene i reservatet. Det bør vurderes om den fartsgrensen som gjelder resten av året bør senkes ytterligere (miljøfartsgrense) i denne perioden- f. eks til 30 km/t. Det muliggjør også for de tilreisende å få med seg det spennende fuglelivet som utspiller seg i luft og vann rett ved siden av broa.

Rundkjøring ved Strandtorget:

Ombygging av dagens av- og påkjøringsramper ved Strandtorget til rundkjøring vil frigjøre arealer mot strandkanten og bidra til utvikling og standardheving av området Strandtorget/Strandpromenaden innen næring/bolig/rekreasjon. Farten på avlastet E6 dempes naturlig og trafikksikkerheten bedres betraktelig ved et slikt tiltak. Av- og påkjøringsrampen i Sannom legger beslag på store arealer og bør vurderes ombygget til rundkjøring av samme årsak. Med dagens E6 som framtidig lokalvei blir farten lavere og eksisterende trafikkmaskiner ved Strandtorget og i Sannom blir unødvendig plasskrevende.

Strandpromenaden/Mosodden:

Store deler av strandsonen er i dag bygget opp av sprengstein / fyllinger. Dette er meget ugunstig i forhold til gyte- og oppvekstområder for fisk. Vi mener at store deler av disse sprengsteinområdene bør skiftes ut med mest mulig naturlig strand/ steinmasser. Tilløpsbekkene Bæla og Skurva og omkringliggende landskap bør restaureres, selve strandkanten kan også på noen steder endres noe med små vikere/evjer for å optimalisere oppvekstbetingelsene for et bredt spekter fisk og insektarter. For å unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet bør turstien, der det er mulig legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskvegetasjon mellom stien og vannet.

Naturresevatet og Lillehammers industri- og tømmerfløtningshistorie bør presenteres bedre enn i dag på ulike opplevelsespunkter langs strandsonen.

Busmoen:

Med redusert trafikkbelastning på dagens E6 vil gresslettene utenfor Busmoen bli langt mer anvendelige til flere type fritidsaktiviteter (som strandvolley, små fotballbaner, aking etc.) Utløpet av Mesnaelva bør utredes som mulig badeplass da vannet i Mesnaelva alltid er varmere enn Lågenvannet.

Med hilsen

Asle Birkeland
Vingar Grendeutvalg

Helge Gjerde og Stian Berge
Busmoen Vel

Jon Opheim
Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Morten Kraabøl
Ferskvannsbiolog

v/ Henriette Klougart Jevnesveen

B. Lundgaards gate 9

2608 Lillehammer

Lillehammer Kommune

Postmottak

Nye Veier

Innspillportal

Høringssvar fra Vingnes Vel, angående reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og avlastet E6

Vingnes Vel viser til dokumenter lagt ut på offentlig høring med frist 05.09.21 og vil med bakgrunn i disse anføre noen synspunkter drøftet i Vingnes Vels styre, og på årsmøtet 31.08.21. Vi er i vårt høringssvar spesielt opptatt av støyproblematikken. Støyproblemet har vært kraftig økende de siste årene, og en stadig større belastning for kulturmiljøet på Vingnes. Vi ber også om at det levende kulturmiljøet i strandsonen hensyntas ved etablering av ny tursti mellom Vingnes og Øyresvika.

Tunnel viktig for Vingnes

Støyen fra E6 har økt betydelig de siste årene, og er i dag langt fra akseptabel. Trafikkstøyen, spesielt fra tungtransporten, har vært en tiltagende belastning for oss som bor på Vingnes. Vingnes Vel vil derfor sterkt anbefale tunnel, slik at beboerne på Vingnes skjermes. Velforeningen har stor forståelse for at dette er en komplisert sak, med flere hensyn som må vektas. Vi ber likevel om at støyvernet prioriteres tungt i denne saken.

Støyskjerming avkjøringsvei

I dag er støyskjermingen på E6 mot Vingnes svært mangelfull, slik også målingene i dokumentene viser. Dette har vært et stadig større problem over tid, som ikke alene løses med tunnel. Det er derfor avgjørende at den planlagte avkjøringsveien til Lillehammer sørfra skjermes med en tilstrekkelig høy, og kraftig lydabsorberende, støyskjerming.

Vingnes Vel vil også anføre viktigheten av at støyskjermingen følger avkjøringsveien hele veien gjennom dagens E6-trase. Det ville vært optimalt om den kunne strekke seg fra Vingrom kirke i sør, og minimum frem til det som blir den nye bybrua. Optimalt hadde vært om også denne brua kunne få støyskjerm. I dag er også støyen fra E6-brua over til østsiden en utfordring for beboerne i området.

Tursti

I forslag til reguleringsplan for avlastet E6 legges det opp til tursti fra Øyresvika til Vingnes. Vingnes Vel minner om at det langs Mjøsa i dag er en aktiv praksis med fisketradisjoner og bruk av båt, som er en viktig del av kulturmiljøet, som må hensyntas i arbeidet, Vi ber derfor om at en slik tursti hensyntar det levende maritime kulturen i området, og at hensynet til et levende kulturmiljø med bading og tradisjonsfiske hensyntas.

For øvrig stiller Vingnes Vel seg positive til tiltakene som gjør det tryggere for myke trafikanter i området samt miljøtiltak som forbedrer kontakten mellom kulturmiljøer og gjør det attraktivt for beboere og tilreisende å benytte seg av området.

Om det skulle være spørsmål ber vi om å bli kontaktet.

Vingnes 03.09.21

Vingnes Vel

Styret

v/ Henriette Klougart Jevnesveen og Eivind Falk

Fra: noreply@norconsult.com [noreply@norconsult.com]

Til: innspill-e6rs@afgruppen.no [innspill-e6rs@afgruppen.no]

Kopi:

Sendt: 31.08.2021 23:21:28

Emne: Kvittering for din melding til prosjektet E6 Roterud - Storhove

Vedlegg:

Hei, og takk for din melding til prosjektet E6 Roterud - Storhove!

Din henvendelse er registrert, og vil bli vurdert inn mot pågående prosesser i prosjektet. Henvendelser vil normalt ikke bli besvart enkeltvis, men dersom din henvendelse er av en slik art at vi har behov for mer informasjon vil vi ta kontakt med deg.

Med vennlig hilsen

AF Gruppen Norge AS

Din melding:

DNT Lillehammer har medlemsområde som omfatter Øyer, Gausdal, Lillehammer og deler av Nordre Ringsaker. Foreningen er opptatt av at hensynet til friluftsliv blir godt ivaretatt i arealplanlegging i de kommunene der vi har vårt virke.

DNT Lillehammer vil bevare mest mulig av turmulighetene i Hovemoen, som er et svært viktig nærturområde for befolkningen i Lillehammer kommune. Planforslaget for E6-utbyggingen reduserer turterrenget i Hovemoen. Derfor er det desto viktigere at den gjenværende stripa med natur langs Lågen skånes, slik at det fortsatt skal være mulig å gå tur og oppleve naturens kvaliteter på strekningen.

Der den nye E6-brua treffer land på østsida av Lågen må det legges til rette for en god sti-passering. Vi er kjent med at det her også er planlagt en landbruksveg under brua. Det er viktig at den estetiske og praktiske tilretteleggingen av stien blir best mulig, og adskilt fra landbruksvegen.

DNT Lillehammer arbeider for en sammenhengende sti-trasé i natur mellom Fåberg tettsted og Strandtorget. Passasjen under E6-brua må utformes slik at ulempene med nærhet til motorvegen reduseres så mye som mulig. Friluftslivsområdene i Hovemoen må skjermes for støy fra E6.

Ideelt sett bør Nye Veger bidra til flere avbøtende tiltak for å sikre den gjennomgående stien i Hovemoen i natur også utenfor planområdet, siden ny E6 vil innebære en forringelse av turterrenget.

Avsender:

DNT Lillehammer v/Ragnvald Jevne

lillehammer@dnt.no

992 19 455

Eventuelle vedlegg er registrert sammen med din melding:

Dette er en automatisk utsendelse som det ikke kan svares på.



Lillehammer kommune / Nye Veier AS
Kirkegata 72
2609 Lillehammer

Innspill reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for avlastet E6

Fåberg bondelag, heretter kaldt laget, ønsker og ytre sine synspunkter for Reguleringsplan for E6 og berørte veier i planområdet. Fokusområdet vårt i innspillet vil være tilknyttet Lillehammer kommune, men punktene anser vi også viktig i de andre områdene hvor planen måtte gjelde.

Hensyn til dyrka jord

Det er viktig og vise hensyn til dyrka jord under hele byggeprosessen av E6. Jordene som blir berørt av prosessen vil kunne miste mye av sin laglighet som er blitt opparbeidet gjennom mange år med plantedyrking. Jorda er en dyrebar ressurs i Norge og Lillehammer, med begrensede muligheter for nydyrking. Planen berører noen av de beste jordbruksarealene som kommunen har. Større deler av de berørte arealene er egnet til korndyrking og har også tidligere vist seg å være egnet til andre grøntproduksjoner.

Arbeidet med ny E6 må derfor ha en matjordsplan, som beskriver hvordan de skal håndtere ressursen som dyrkajord er. Denne må ha søkelys på å bevare mest mulig av arealene i anleggsperioden og områdene som veitraséen permanent vil erverve. Områder med dyrkajord som må vike for veibyggingen, må tas vare på i sjikt for å bevare «topplaget» på jordet. Matjordmassene kan da gjenbrukes til å kompensere berørte grunneiere med oppdyrking av nye erstatningsarealer og forbedring av skinnere arealer. E6 planlegges ved Mjøsas bredde, og i all hovedsak ligger alle jordbruksarealene med helling mot veibanen. Jord som har blitt bearbeidet gjennom tiden er da blitt dratt nedover i terrenget og gjør at jorden på øver del av tilstøtende arealer ikke er like produktive. Masene er derfor godt egnet med minimal bruk av ressurser til å forberede eksisterende arealer i drift for hver enkelt berørt grunneier. Landbruksjord som flyttes pga utbygging skal brukes til landbruks-formål. Dette er forankret i Lillehammer kommunes Arealplan.

Planen viser at det er planlagt å rute dagens trafikk igjennom samme trase som den nye vegen er planlagt bygd. Dette vil medføre behov for midlertidige anleggsveier, som båndlegger arealer i byggeperioden. Her er det viktig å bevare matjorda og tilbakeføre arealene til jordet etter endte arbeider. Massene må tas av i lag og legges på plass igjen med matjordlaget på toppen for å ikke forringe bruksmulighetene. Det gjentas og utheves at **matjordlaget, ikke kan blandes med andre masser eller på andre måter forringes i massehåndteringsprosessen. Steinmaser må sorteres ut og fjernes før tilbakeføring.**

Gårdsbruk og næringsvirksomhet i landbruket

Gårdsbruk er en arbeidsplass med næringsvirksomhet, derfor er det viktig at det også hensyntas i utbyggingen av vegen. Fire felts motorvei, med tilstøtende installasjoner vil gi store ringvirkninger på områder i nærheten. Både med utseende, plassbeslag, tilkomst, trafikk og støy. 110 km/t veitrase vil bære støyen lengere en dagnes vei og det må derfor gjøres nødvendige tiltak. Berørte eiendommer må derfor sikres og det må etableres tiltak så muligheten for dagnes og mulige fremtidige tiltak ikke begrenses. Av aktiviteter menes for eksempel:

- Kunne føre samtaler rundt viktige steder på gårdsbruk som driftsbygninger. Dette er den daglige arbeidsplassen for bonden. Gjeting av dyr, samarbeid om arbeidsoppgaver mellom personer etc. Dette er også viktig med tanke på HMS, tydelige beskjeder må kunne forstås.
- Kunne drive næringsvirksomhet ut fra området. Salg av varer og aktiviteter fra gårdsbrukene.
- Inn på tunet aktiviteter meg grunnlag i drift og dyrehold.

Hovemoen gård, som blir berørt hvor brua skal krysse Lågen er et godt eksempel på nevnte punkter. Det samme potensiale kan gjelde for flere eiendommer som er berørt langs strekningen og det bør rettes stort fokus begrensingene og mulighetene på omgivelsene en firefelts motorvei påfører.

Gårdsbruk er både en plass hvor folk bor, jobber og har sine fritidsaktiviteter. Og er et sted med konstant liv og muligheter for fremtiden.

Tilrettelegging for tilkomst og driftsmuligheter

Moderne jordbruksbedrifter må ha god tilkomst for å sikre rasjonell tilkomst med driftsmidler. Gårdsveier og andre berørte arealer må derfor dimensjoneres for kjøretøy som er å forvente brukt i dages landbruk. Driftsmidler blir ofte levert med vogntog, så hovedadkomst må derfor dimensjoneres for disse forhold. Jorder må også ha rasjonell tilkomst med moderne landbruksutstyr som traktorer med redskap og treskere.

Mange av eiendommene har også i dag vanningsanlegg med Mjøsa som vannkilde. Dette er viktig for å sikre gode avlinger og muligheter til et bredt utvalg dyrkningsmuligheter.

Vanningsanleggene langs trasen er i bruk hvert år, og anses som en viktig del av driften på gårdene. Anleggene må derfor beholdes eller reetableres i forbindelse med veiprosjektet. Her er også tilkomst til anleggene viktig, både med tanke på drift og vedlikehold. Store pumper krever ofte hjelp av f.eks en traktor ved skifte/ service. Veinett og underganger må derfor dimensjoneres der etter. Med dagens E6 er dette lagt til rette for, med dagnes underganger og vei ved Mjøsa. Men vi registrerer at det adkomstveien langs Mjøsa ikke bygges i full bredde, noe som den må gjøre for å sikre tilkomst med nødvendig utstyr. Trasen må bygges med 3 meters bredde i hele sin lengde.

Ervervelse av Landbrukseiendommer

Mange grunneiere blir sterkt berørt av utbyggingen av ny fire felts motorvei. Grunneiere mister betydelige arealer som er viktig for næringsgrunnlaget for den enkelte eiendommen. Beslag legger også begrensninger på utviklingsmuligheter i fremtiden for de berørte gårdsbrukene. Arealer for jordbruksvirksomhet som påvirkes i og etter veibyggingen må sette i drivverdig stand etter endte arbeider. Jorder må ha en tilfredsstillende arrondering og driftsmuligheter for landbruksmaskiner. Arealene er også avhengig av å ha tilfredsstillende avrenning for vann, også muligheter for fremtidig drenering

Bondelaget har registret at Nye Veier AS, har ervervet på vegne av Statens vegvesen flere landbrukseiendommer i Lillehammer kommune. Selv om disse eiendommen kan fungere som erstatningsarealer mener vi at det er viktig at det nydyrking vurderes først hos de berørte grunneierne. Det er viktig å holde størrelsen på arealer i drift og unngå å bygge ned dyrkamarka. Hvor dette ikke lykkes mener vi ervervede arealene gjennom oppkjøp tilfarer de parter som er berørte i prosessen. Erstatningsarealer vil være med på å styrke og holde flere jordbruksforetak i drift som for sitt ressursgrunnlag svekket. Avstandene er ikke større en at noen av eiendommen enkelt kan fungere godt for noen av de sterkest berørte eiendommene. Eksempler på dette er Bolung gård, ved tunnelinnslag sør og Hovemoen gård ved brukrysningen i Lågen. Lillehammer kommune sin plan for Arealbruk, krever at det utredes alternativer for å unngå nedbygging og det ses på muligheter for etablering av nye arealer for jordbruksarealer.

Avlastet E6

Vingromsvegen som går parallelt med E6 og fremtidig innkjøring til Lillehammer sør beskrives i planen for avlastet E6. Her kommer det frem løsninger for å gjøre vegen samlere i form av bruk av timeglass for å gi vegen et preg av byggefelt. Valg av kryssløsning i Øyresvika vil påvirke hvor landbruksmaskiner kan kjøre for å komme til jorder på vestsiden av Mjøsa. Vegen må derfor utformes så ikke saktegående maskiner og utstyr med større bredde kan få problemer med å passere. Landbruket har ihnt vegtrafikkloven mulighet til å transportere utstyr mellom jorder med dispensasjon. Landbruket har selv med følgebil lov å kjøre utstyr inntil 3,55 meter. Bredere ved dispensasjon fra statens vegvesen. Det er viktig å hensyn ta dette, spesielt da verksted for maskiner er plassert i Lillehammer og Gausdal.



Styret Fåberg bondelag



Gjøvik kommune
Lillehammer kommune
Nye Veier AS
Norconsult
AF-Gruppen

Vingrom 01.09.2021

INNSIGELSER TIL REGULERINGSPLAN E6 Roterud – Storhove

Mjøsa Strandeierforening ønsker å fremme følgende innsigelser i forbindelse med høringsperioden for reguleringsplan E6 Roterud-Storhove:

- **Etablering av ny tursti fra Vingnes til Stranda Camping – levetid, brukstid og vedlikehold**
 - Som strandeierforening er vi positive til økt tilgang og bruk av strandsonen. Deler av turstien ligger under flomnivåer slik at turstien vil trolig bli berørt av flom regelmessig. For oss som er grunneiere så langt nord i Mjøsa er også godt kjent med avfall og rekved som kommer med flom. Hvordan skal traseen vedlikeholdes og hvem bekoster dette? Ut ifra dokumentet fremgår det ikke hvem som har ansvar for drift og vedlikehold etter endt anleggsperiode. Foreningen er også kjent med arbeidet Vingrom Grendeutvalg rundt trafiksikkerhetsstiltak og gang- og sykkelvei. Foreningen støtter heller at midler planlagt bruk til etablering av tursti omdisponeres til etablering av gang- og sykkelvei.
- **Bortfall av strandsoner, yngleplasser og kulturminner i forbindelse med etablering av tursti**
 - Flere av våre medlemmer har påpekt at fiskeplasser og mulighet for å fiske med landnot langs Risselandet og Vingromlandet nå går inn i historien. I forbindelse med etablering av tursti vil notvarp ryddet til bruk bli ødelagt.
 - Etablering av turstien vil ødelegge yngleplasser, noe som også presiseres i Norconsults eget notat om stien.
- **Turisme og næringsliv - valg av plassering av trasé**
 - Mjøsa Strandeierforenings engasjement startet i forbindelse med endring av foreslått trase. I tidligere dialog med Nye Veier var en annen trase planlagt. Dokumentasjonen som nå er forelagt sier at det kun utredes et forslag. Dette forslaget har vi vært, og er fortsatt negative til. Det med å legge ny trase på Mjøsiden av eksisterende trasé. Vi har hatt mye og tidvis god dialog med Nye Veier, AF gruppen og Norconsult, men etterlatt inntrykk er at det har vært liten forståelse for næringslivet/campingplassene på strekningen. Forslaget som nå foreligger legger beslag på områder på både Bakke og Birstrand Camping som forringer campingplassenes kvalitet og tjenestetilbud. Forslagene som nå er fremlagt innebærer riving av utleiehytter, oppbygging av omfattende støttemurer og reduksjon av areal til næringsbruk. I den senere tid ser vi med forundring som forening på Nye Veiers håndtering av campingplassdriverne som nå resulterer i nedleggelse av populært



reisemål og flere sesongarbeidsplasser. Vingrom har en campingplass, Bakke camping, og som forening håper vi ikke den skal møte samme skjebne som Biristrand/Stranda Camping. Vår høringsinnsigelse går på å finne omforente løsninger for felles beste. Vi legger vår lit til at de folkevalgte bidrar til at vi fremdeles kan ha arbeidsplasser og turistdestinasjoner rundt Mjøsa, og ikke bygger ned strandsonen for kortsiktig økonomisk gevinst.

Om Mjøsa Strandeierforening

Foreningen som er frivillig, ideell, demokratisk og ikke fortjenestebasert skal ivareta strandeierinteressene omkring Mjøsa og samtidig arbeide for en god samfunnsmessig og bærekraftig utnyttelse av Mjøsa og Mjøsstrendene. Medlemmene er eiere av eiendom som grenser til Mjøsa.

Med vennlig hilsen

Mjøsa Strandeierforening

Kristian Owren
Styreleder



NY E6 LILLEHAMMER KOMMUNE

MERKNAD TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD – STORHOVE, LILLEHAMMER KOMMUNE

Innledning

Pilegrimsleden – St. Olavsvegene til Trondheim, er et nettverk av autentiske, historiske veier gjennom vakker natur, kulturlandskap og historiske steder. Veien kommer fra alle himmelretninger til Olav den Helliges gravkirke, Nidarosdomen, som var det nordligste pilegrimsmål for kristenheten gjennom hele middelalderen.

I dag vokser igjen betydningen av dette målet for de mange som følger pilegrimsleden helt fram til det vakre høyalteret i Europas nordligste gotiske katedral. Stadig flere går denne kulturveien til Trondheim og siden 2010 har antallet økt med 23 % i snitt hvert år og i 2019 passerte vel 1000 langvandrere gjennom Lillehammer kommune. Dette i tillegg til lokal bruk som ikke er tallfestet. Sesongen for pilegrimsvandring strekker seg fra Mai til Oktober, med hovedtrykk i Juni, Juli og August.

Pilegrimsleden er en viktig formidler av kulturminnene og kulturhistorien langs leden.

Pilegrimsleden Oslo til Trondheim er en del av Europeiske kulturveier

Det er derfor viktig at Pilegrimsleden ivaretas som natur- og kulturopplevelse i f m ny E6 gjennom Lillehammer kommune.

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand har det regionale ansvaret for Pilegrimsleden gjennom Gudbrandsdalen og ber om at merknader til reguleringsplan for ny E6 Roterud – Storhove i Lillehammer kommune blir hensyntatt.

Merknader.

Planbestemmelser av 7 juni 2021 pkt 4.2.1.2

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand er glad for at Pilegrimsleden er ivaretatt i planbestemmelsene

Det er særdeles viktig er at hensynet til Pilegrimsleden blir ivaretatt i anleggsperioden slik at ulempene for brukere av leden blir minst mulig.

Senteret ber også om at det vurderes å ta inn Pilegrimsleden i rekkefølgebestemmelsene.

Reguleringsplan

Furuodden – Vingrom kirke

Her krysser pilegrimsleden under nåværende E6 og opp på FV før den forlater FV og går opp i lia. Furuodden Camping er et viktig overnattingssted for pilegrimer og adkomst fra pilegrimsleden til Furuodden må ivaretas.

Pilegrimsleden fra Furuodden til Vingrom Kirke går i dalsiden over Audenhus og Rinna til Røyne og Vingrom kirke.. Dermed berører ikke ny E6 Roterud – Storhove pilegrimsleden før Røyne/ Vingrom kirke med unntak av i Vingrom sentrum.

Vingrom kirke

Her kommer Pilegrimsleden ned fra Røyne via Vingrom kirke til FV og går videre på FV mot Vingnes og Lillehammer. Her vil ny E6 berøre Pilegrimsleden i vesentlig grad. Her er det muligheter for å koble seg på turstien som er planlagt i strandsonen ref E6 Roterud - Storhove vurdering av tursti langs Mjøsa fra Norconsult av 26 mars 2021. En omlegging fra fylkesveien ned på turstien fra Vingrom kirke til Vingnes er Pilegrimssenter Dale-Gudbrand positiv til.

En forutsetning for å legge pilegrimsleden i strandsonen er å sikre den mot årlig flom.

Pilegrimssenteret ser det som en forutsetning at leden ivaretas under anleggsperioden og etter ferdigstilling av E6 Roterud – Storhove samt at midlertidig trase og ny permanent trase blir opparbeidet og skiltet i h t merkeveileder og merkehåndbok for Pilegrimsleden av Nye Veier AS. Senteret ønsker også at dette skjer i tett dialog med leder av Pilegrimssenter Dale-Gudbrand.

Det vises også til uttale fra Innlandet Fylke v/ kulturarv

Per Gunnar Hagelien
Daglig leder
Pilegrimssenter Dale-Gudbrand

HØRINGSMERKNADER TIL REGULERINGSPLAN STORHOVE-ROTTERUD

Vi viser til tidligere kommentarer der vi understreker at et østsidealternativ burde vært valgt. Det er spesielt to forhold som veier tungt i dette der vi mener nasjonale hensyn burde styrt valget. Omfattende inngrep i en uberørt del av Lågendeltaet naturreservat. Kraftig økt press på nedbygging av dyrket mark rundt Storhove som blir den eneste tilknytning til Lillehammer.

Vi konstaterer at kommunestyret har vedtatt å sende ut vestsidealternativet på høring og våre videre kommentarer rettes mot dette.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for kryss i Vingrom. Etter det vi kan forstå vil flytting av krysset nordover mot Lillehammer bety økt beslag av dyrket mark. Det vil også bety en lengre påkobling til fv250 Torpavegen. Etter det vi kan forstå må en kompakt kryssløsning i Vingrom være en bedre løsning.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for bru over Lågendeltaet. Her bør velges den løsning som gir minst støy og minst inngrep i deltaet.

Det framkommer ikke i planforslaget hvordan kryssingen over Lågen av Statnett sine hovedlinjer skal skje. Dette må løses på en måte som i minst mulig grad lager nye trasséer.

Vi merker oss at det i liten grad er identifisert nydyrkingstiltak/matjordflytting i Lillehammer, men ganske mange i Gjøvik. Det er så vidt store inngrep i dyrket mark i Lillehammer at det bør identifiseres flere tiltak i kommunen. Det vises til at det allerede er kartlagt egnede arealer i kommunen.

Vi merker oss at det spesielt i anleggsperioden vil være omfattende trafikk, men at det i liten grad er identifisert avbøtende tiltak for dette. Dette gjelder fylkesvegene fra Gjøvik grense til Vedum i Fåberg.

Med et vestsidealternativ med eneste tilknytning til Lillehammer på Storhove, vil trafikken inn mot Lillehammer bli kraftig redusert. For handelsnæringen i Lillehammer vil dette bety kraftig omsetningsnedgang. For å kompensere for dette forventer Lillehammer landbruk at handelssentrum i Lillehammer vil bli forsøkt reetablert i Storhove området, omtrent slik det skjedde på Vinstra ved ny E6. Dette vil sette dyrket mark i dette området under et enormt press.

Jon Grunde Roland
Styreleder

Lillehammer kommune
2626 Lillehammer

Innspill høring reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove

Lillehammer sportsfiskerforening viser til tidligere høringsinnspill hvor vi mener østlig alternativ langs dagens trasé forbi Lillehammer med 80 km/t, er det eneste fornuftige. En ny firefelts motorveg i vest dimensjonert med fartsgrense 110 km/t med brukryssing over Lågendeltaet naturreservat fra vest over til øst i Hovemoen, representerer for store og omfattende inngrep i en del av naturreservatet som er lite berørt.

Vi mener alternativet med 80 km/t som følger dagens E6-trasé ikke er utredet i tilstrekkelig grad med hensyn til muligheter, konsekvenser og begrensninger. Premissene om 110 km/t og en firefelts løsning forbi Lillehammer har stoppet utredningsmulighetene for andre mulige alternative løsninger. I denne forbindelse vil vi vise til Nye veiers egne planer om å i større grad gjenbruke eksisterende traseer med redusert hastighet, dette med hensyn til naturverdier (viser til innslag i Dagsrevyen onsdag 1. september 2021).

Om det likevel skulle gis dispensasjon for bygging av firefelts løsning dimensjonert for 110 km/t i et vestlig alternativ med ny bru over mot Hovemoen, vil Lillehammer sportsfiskerforeningen påpeke og spille inn følgende:

Det foreligger god dokumentasjon på at elvedeltaer, slik som Lågendeltaet, er følsomme og komplekse økosystemer. Det er stor sesongmessig variasjon i vannføring, både i elv og i sjø, noe som skaper dynamikk og livsbetingelser for mange ulike arter av insekter, fisk, dyr og fugl. Det er mange arter, som for eksempel et stort antall fiskearter, som vandrer mellom Mjøsa og Gudbrandsdalslågen i forbindelse med gyting, oppvekst, næringsvandring og overvintring. Dette er en skjør dynamikk. Vi er ikke kjent med at det er gjort grundige nok analyser på miljøkonsekvensene av inngrepene som et vestlig alternativ vil representere, verken langs Mjøsa fra Vingrom til Øyresodden eller ved brukryssningspunktet i Hovemoen. Vi forventer at slike undersøkelser blir gjort før man igangsetter utbyggingen.

På bakgrunn av dette er det spesielt to områder vi vil sette søkelys på:

1. Strandsonen mellom Vingrom og Vingnes:
Her ser vi det som spesielt viktig å sikre strandsonen mest mulig intakt og unngå utfyllinger i Mjøsa. Strekningen er preget av gruntvannsområder og overganger mellom grunt og dypt vann. Det foregår gyting av ulike sentrale fiskearter, slik som for eksempel krøkle. Krøkle er en sentral matkilde for mange fiskearter i Mjøsa, også hunderørreten som har nasjonal vernestatus. Området preges av viker, evjer, grunntopper og molbakker/marbakker. Dette gir rom for mange ulike arter med fisk, både i forbindelse med gyting, næringsøk og som oppvekstområder. Det foreligger også ønsker om en turveg/tursti på utsiden av E6. Dette vil øke behovet for utfyllinger og kunne gi større miljømessige negative konsekvenser. Dette er vi derfor sterkt imot.

2. Brukryssing ved Hovemoen:

Her er det viktig å gjøre grundige vurderinger og undersøkelser på hvilken bruløsning som gir minst miljømessige negative konsekvenser og som vil prege omgivelsene i minst mulig grad med hensyn til områdets kvaliteter som friluftslivsområde, dette under anleggsfase og etter ferdigstillelse. I området hvor brua er tenkt er det viktige gyte- og oppvekstområder for flere fiskearter, blant annet gjedde, abbor og karpfisker, og det består av hovedløp, sideløp, viker og evjer. Området ved Hovemoen, både på vestsiden og østsiden, er også av de mest populære fiskeplassene i deltaet, særlig på våren etter gjedde og utover sesongen etter harr. Vi forventer at utbygger kontakter de rette fagmiljøer og sportsfiskerinteresser før byggefase for å innhente nødvendig og detaljert kunnskap om områdets kvaliteter og bruk. Vi er svært bekymret for hvordan anleggsfasen vil prege området og medføre uopprettelig skade. Vi er også svært bekymret for hvordan brupilarer vil prege strømminger, endre elvestruktur, forstyrre fiskevandring og redusere områdets kvaliteter. Det er derfor viktig å involvere både fagmiljøer og sportsfiskerinteresser, som kjenner og bruker området mye.

Lillehammer sportsfiskerforening er også opptatt av å sikre omgivelsene rundt brua mot lysforurensing. Det er god dokumentasjon på hvordan kunstig belysning påvirker miljøet, som for eksempel insekter, fugl og fiskevandring. Deltaet har de senere årene blitt mer og mer påvirket av kunstig lys, senest med flombelysning langs turveg på strandpromenaden. En ny bru med belysning vil bety en betydelig økt belastning på deltaet.

Brua er planlagt i det området av deltaet som i dag er minst påvirket av veg og støy tilknyttet trafikk. Vi forventer at en brukonstruksjon sikrer området i størst mulig grad mot støybelastning.

Vi vil også spille inn viktigheten av en brukonstruksjon som forhindrer avrenning og forurensing fra bru og trafikk som krysser brua. Det må derfor lages konstruksjoner som fanger opp og sikrer miljøet mot dette. På bakgrunn av at brua er planlagt både gjennom et naturreservat med spesielle og viktige naturkvaliteter og kvaliteter med hensyn til fiske og friluftsliv forventer vi at det legges betydelige ressurser i planlegging av anleggsfase og driftsfase som reduserer omfanget av skadevirkningene.

Lågendeltaet har de senere årene blitt sterkt belastet av ulike inngrep. En ny bru vil øke denne belastningen vesentlig. Vi forventer derfor at det planlegges kompenserende tiltak som kan reetablere områder i deltaet som i dag er preget av inngrep. Vi tenker for eksempel på å legge til rette for mer naturlig vegetasjon i og rundt deltaet, bedre strandsoner med tanke på naturlig tilstand og utvikling, vurdere miljøtilstand i bekker og småelver, fjerne etablerte lysforurensete kilder langs strandsonen, og flytte gang- og tursti vekk fra strandsoner med reetablering av kantvegetasjon. Det er store muligheter for å bedre miljøtilstanden ellers i deltaet, og det forventes at riktige miljøfaglige instanser og miljøer involveres i dette arbeidet.

Med hilsen

Jan Ove Vasaasen

Formann

Lillehammer sportsfiskerforening

E-6 Roterud - Storhove

Lillehammer den 31.august 2021 .

Sp er opptatt av en god og trygg veg. I Utgangspunktet er det ikke behov for 4-felts motorveg og 110 km/t fra Roterud til Storhove. Utbedring av eksisterende veg (flere forbikjøringsmuligheter) støydempende tiltak forbi Lillehammer (miljølokk) og bedre adkomst fra E-6 og inn til sentrum, er tiltak nok.

Trafikksikkerhet og støydemping må være det viktigste.

Utfordringer ved et vestsidealternativ:

- 1)For Lillehammerregionen`s næringsliv, vil veg på vestsida ha flere ulemper. Det gjelder spesielt båndlegging av arealer. Kostnadene som Nye Veier bruker på 4-felts E-6, bør brukes på infrastruktur i Lillehammer.
- 2)I dag er turisme svært viktig for handelsstanden. Det er høyst sannsynlig at E-6 på vestssida vil bidra til mindre turisttrafikk inn til byen.
- 3)Et annet argument, er at motorveg gjennom Laagendeltaet, ikke vil fange opp lokaltrafikken i Lillehammer området. Den er stor spesielt fra Gausdalsarmen.

En vil dermed ikke få full utnyttelse av vegen. Gjennom å utbedre eksisterende trase (2/3-felt) vil en få utnyttet vegsystemet langt bedre.

Trafikkbelastningen forbi Lillehammer tilsier ikke et milliardløft for kun ei mil lengere 4-felts veg.

Forretningsmodellen til Nye Veier er en utfordring. Det er 4-felts motorveg og 110 km/t fra Roterud til Storhove, eller ingenting. Næringsutvikling bør knyttes sterkere opp mot Lillehammer by, i stedet for at det nå legges lenger vekk. Vogntog har fartssperre og kan ikke kjøre i 110 km/t uansett.

I disse dager har Nye Veier gått offentlig ut og sagt at de foretrekker lavere fartsgrenser enn 110 km. Samtidig vil de bruke opp igjen deler av eksisterende trase`er. De har gått vekk fa sine tidligere argumenter for et vestsidealternativ. (viser til E 18 Sørlandet)

Det er viktig å få fortgang i Intercity utbygging med hensyn til miljøet. Antall mennesker som potensielt vil kunne ta toget, er langt større enn antall mennesker som er bosatt her.

Andre utfordringer med veg på vestsida:

Anleggsveg som er planlagt brukt i flere år mellom Våløya og Midttuva under anleggsarbeidet, vil stenger hele elvefaret. Dette er til stor skade spesielt for fisk, som har gyteområder i nærheten.

30. juni 2017 fikk Statens vegvesen utarbeidet en «temarapport naturmiljø» hvor aktuelle vegtraseer, er belyst. Rapporten er en sammenstilling av informasjon. Her nevnes spesialister og forskere på fugl og fisk (NINA, Multikonsult, NIBIO) Kommunestyret i Lillehammer valgte den trase som hadde størst negative ringvirkninger.

Laagendeltaet Naturreservat ble fredet med Norges strengeste vern i 1990. Dette må respekteres. Vi har få våtmarksområder igjen. Den Internasjonale konvensjonen om biologisk mangfold brytes. Norge sluttet seg til avtalen og har med det internasjonale forpliktelser.

Naturtap er like alvorlig som klimakrise. Med ny E-6 vil mye av den mest uberørte del av Naturreservatet, ødelegges. Det er de mest sårbare fuglearter som har tilhold i øvre del av deltaet, hvor det også er mye insekter. Her nevnes Tårnseiler, svalearter og Rødstjert. Trana har beiteområder her i tillegg til andefugler, hegre og sniper. Her er > 50 arter på rødlista. Her er bever, rådyr og elg.

Dette betyr at det må bygge i områder som allerede er påvirket.

Vestsidealternativet legger større press på dyrkamark. Næringsvirksomhet som f.eks bensinstasjoner o.s.v flytter etter der hvor E-6 etableres.

Vestsidealternativet ødelegger naturstier og ridestier. Mange Lillehamringer har sitt friområde i Hovemoen med turgåing og jogging.

Kanopadling er blitt en vesentlig sport oppover deltaet. Dette vil bli forringet med ei bru over deltaet i nordre del.

Gamle fiskeplasser ødelegges for alltid ved plassering av planlagt bru.

Vi konstaterer at kommunestyret har vedtatt å sende ut vestsidealternativet på høring, og våre videre kommentarer rettes mot dette.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for kryss i Vingrom. Etter det vi kan forstå vil flytting av krysset nordover mot Lillehammer bety økt beslag av dyrket mark. Det vil også bety en lengre påkobling til fv250 Torpavegen. Etter det vi kan forstå må en kompakt kryssløsning i Vingrom være bedre.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for bru over Lågendeltaet. Her bør velges den løsning som gir minst støy og minst inngrep i deltaet.

Det framkommer ikke i planforslaget hvordan kryssingen over Lågen av Statnett sine hovedlinjer skal skje. Dette må løses på en måte som i minst mulig grad lager nye trasséer.

Vi merker oss at det i liten grad er identifisert nydyrkingstiltak/matjordflytting i Lillehammer, men ganske mange i Gjøvik. Det er så vidt store inngrep i dyrket mark i Lillehammer at det bør identifiseres flere tiltak i kommunen. Det vises til at det allerede er kartlagt egnede arealer i kommunen.

Vi merker oss at det spesielt i anleggsperioden vil være omfattende trafikk, men at det i liten grad er identifisert avbøtende tiltak for dette. Dette gjelder fylkesvegene fra Gjøvik grense til Vedum i Fåberg.

Med et vestsidealternativ med eneste tilknytning til Lillehammer på Storhove, vil trafikken inn mot Lillehammer bli kraftig redusert. For handelsnæringen i Lillehammer vil dette bety kraftig omsetningsnedgang. For å kompensere for dette forventer vi at handelssentrum i Lillehammer vil bli forsøkt reetablert i Storhove området, omtrent slik det skjedde på Vinstra ved ny E6. Dette vil sette dyrket mark i dette området under et enormt press.

Ingunn Haavemoen, gruppeleder Lillehammer Senterparti

HØRINGSINNSPILL – REGULERINGSPLAN - E6 ØYRESVIKA - STORHOVE

1. INNLEDNING

Det vises til ovennevnte.

På vegne av Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget kjøpesenter og Lillehammer Sentrum Drift AS, inngis slike bemerkninger som fremgår i det følgende.

Vi vil nedenfor påpeke de punkter som vi mener er særlig kritiske eller viktige for næringslivet, og som det må være et spesielt fokus på. Med næringslivet menes her alle våre medlemmer og våre medlemmers samarbeidspartnere. En mulig redusert attraktivitet for Lillehammer vil få svært negative konsekvenser for handel i sentrum og på Strandtorget, men også hotellnæring og reiselivsbedrifter som er avhengig av et attraktiv Lillehammer for tilstrekkelig kundegrunnlag. Noe er tidligere påpekt av oss ifm. innspill til forprosjektet til tiltak på avlastet E6, mens andre innspill er nye, og basert på hva som har skjedd i planleggingsprosessen i løpet av det siste året.

2. ØYRESVIKA – BEHOVET FOR ¾-KRYSS

På vegne av næringslivet gjentar vi til det kjedsommelige vårt hovedankepunkt til utbyggingsplanene for strekningen Roterud – Storhove; *det må anlegges ¾ kryss i Øyresvika.*

Næringslivet er så langt ikke hørt på dette punktet, men vi gir ikke opp; dette er svært viktig for Lillehammer. Hvis en i sørgående retning «bommer» på avkjøringen i Hovemoen, må en nesten helt til Vingrom, før en kan kjøre av og komme seg tilbake til byen vår. Dette innebærer en flere kilometer lang, lite miljøvennlig og unødvendig omvei tilbake byen vår. Dette kan vi ikke være bekjente av. Vi må både kunne forvente, og forlange, at når storsamfunnet krever ny E6 lagt på vestsiden, og vi innretter oss iht. dette, må det samme storsamfunnet stille opp med de midler og ressurser som skal til for å begrense skadevirkningene av omleggingen. Bygging av ¾ kryss vil naturlig nok legge beslag på noe mere dyrket mark enn ved ½ kryss (beregnet til ca. 17 mål), men her må det kunne skaffes erstatningsarealer for de beslaglagte arealer, som er vanlig praksis ved nasjonal veibygging. Vi har tillatt oss å omregne dyrket mark i antall fotballbaner og kommer til ca 2,2 baner. Vi mener at den samfunnsmessige betydningen av å omgjøre dette arealet til ¾ kryss som sikrer Lillehammers fremtid, er en god vekslingskurs og valuta – særlig med tanke på at arealene bør kunne erstattes.

Hvis det er vilje til å få til dette, vil det selvsagt være mulig, og dette må kommunen kunne forlange.

3. EFFEKTIV "GAMMEL E6" SIKRER FORTSATT ATTRAKTIVITET FOR NÆRINGSLIV MV.

Ny firefelts E6 er viktig for Lillehammerregionen. Med en sikker og effektiv vei sikrer og styrker vi næringslivets forutsetninger for verdiskaping. *En vesentlig premis for dette er imidlertid at det som etter hvert blir gamle E6, opprettholder sin funksjon som effektiv transportåre inn til byen.* Dette gjelder både i en anleggsperiode, og når nye E6 er ferdigstilt.

Av disse grunner det viktig at det ikke vedtas og iverksettes tiltak som gjør det vanskelig å komme seg fra ny E6 og inn til Lillehammer. Langvarig anleggsarbeid på Lillehammer bru og/eller ved Strandtorget vil få negative følger for adkomst til handel og opplevelser i Lillehammer. Vår bekymring går på at kundene finner andre steder å besøke hvis adkomsten til byen vår blir for vanskelig og "kronglete". Det bør her understrekes at også opplevelsen, og ikke nødvendigvis store endringer i reell forsinkelse, er av sentral betydning. En undersøkelse fra Norstat, på oppdrag fra Storebrand Forsikring viser at dårlig flyt i trafikken irriterer folk flest. Dette støttes også av Christoffer Solstad Steen, kommunikasjonssjef i Trygg Trafikk: «- Det som irriterer er enten situasjoner som kan gå ut over liv og helse, eller situasjoner som skaper praktiske utfordringer ved at det blir dårligere flyt og samhandling».

Tiden fra avkjøringen fra ny E6 og inn til byen må være så kort og effektiv som mulig. Det må derfor ikke opprettes nye rundkjøringer, fartsdumper, eller andre fartsdempende tiltak på denne strekningen. Dette begrenser farten, og medfører at besøkende bruker lengre tid på å komme seg inn til byen. *Næringsaktørene ser med svært stor bekymring på det faktum at det planlegges to rundkjøringer på Vingnessiden, med fartsdempende tiltak inn og ut av disse, og en betydelig ombygging av rundkjøringen på Strandtorget. Disse tiltakene ivaretar ikke næringslivets behov, og utgjør nettopp hva vi tidligere har påpekt som kritiske faktorer ift. en effektiv adkomst til byen, og derigjennom også byens verdiskaping.*

Når E6 en gang er besluttet lagt på vestsiden, er det viktig at Lillehammer kommune ikke selv legger ytterligere sten til byrden for næringslivet ved å foreslå og evt. også vedta en rekke fartshindrende tiltak på strekningen fra ny E6 og inn til byen.

Vi vil på det sterkeste fraråde nye rundkjøringer på Vingnes. Det å drive "bydelsutvikling" ved å sette ned farten mv. på en så viktig vei på denne måten er ikke bærekraftig for byen vår. Dette medfører at tiden fra avkjøringen til byen blir vesentlig lengre. Dette vil også være negativt for sykehuset vårt, og for Lillehammer som knutepunkt (jf. nedenfor). *Tid er ikke bare «penger», det er også «liv».*

Vi ønsker også å sitere følgende uttalelse fra Statens Vegvesen i forbindelse med tiltaket (Vedlegg 5, punkt 3.9; Tiltak på avlasta vegnett, datert 22. januar 2018):

«SVVs vurdering og anbefaling: Det vil fortsatt være betydelig trafikk på lokalvegen, og det anses lite aktuelt f.eks. å endre vegens tverrsnitt (smalere veg). Det anses heller ikke aktuelt å bygge om vegen til «bygate», da denne strekningen ikke går i et typisk «byområde». Det er lagt til grunn en gjennomgående fartsgrense på 70 km/t langs gamle E6 (med unntak av ved rundkjøringen ved Mesna, se kap. 3.5). Dette tilsvarer i hovedsak dagens fartsgrense på strekningen. Vegen har god standard, og det er tvilsomt om trafikantene vil ha forståelse for og respektere ei enda lavere fartsgrense. SVV vil i utgangspunktet ikke foreslå at fartsgrensa reduseres ytterligere».

Vi kan derfor ikke forstå at Lillehammer Kommune foreslår et slikt tiltak.

Strekningen må opprettholdes med fartsgrense 70 km/t., frem til avkjøringen ved Strandtorget. Rask adkomst og god flyt er svært viktig. Det er lett å miste kunder, men det er adskillig vanskeligere å få dem tilbake.

4. Rundkjøring Strandtorget

Vi er videre negative til etablering av en helt ny og hevet rundkjøring ved Strandtorget. Dette vil medføre en lang anleggsperiode med en svært krevende adkomst til både Strandtorget og byen vår. Dette vil utvilsomt gå sterkt utover handel og opplevelser både på Strandtorget og i sentrum. Vi stiller oss spørrende til behovet sett opp mot de negative konsekvensene; en fremtidig flomfare bør kunne avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak, for eksempel en heving av eksisterende veibane. Den samfunnsmessige nytten ved å anlegge en helt ny rundkjøring synes derfor svært begrenset, samtidig som de næringsmessige konsekvensene vil bli store. Vi kan derfor ikke støtte dette forslaget.

Det viktigste nå er å få på plass en trygg og effektiv firefelts motorvei så snart som mulig, og med en tidsmessig kort avstand til byen. Da kan ikke kommunen legge opp til flere rundkjøringer eller andre tidshindrende tiltak, som i neste omgang medfører at flere kjører forbi byen vår.

5.SKILTING TIL BYEN OG ATTRAKSJONER

Når vi nå er i den situasjon at ny E6 vil bli lagt et godt stykke utenfor byen vår, er det svært viktig med god skilting for å komme seg inn til byen. Dette omfatter ikke bare skilting til byen "Lillehammer", men også skilting til de ulike attraksjonene, som feks Maihaugen, OL-anleggene mv. Dette er et sentralt punkt som må bringes opp ifm. etablering av ny E6.

Mangelen på skilting på Lillehammer har vært et sterkt beklagelig og kritisk punkt i årevis. Mens andre byer i vår region og ellers i landet opplever god og tilstrekkelig skilting til både sentrum og attraksjoner, har dette vært et forsømt område på Lillehammer.

På dette punkt må nå offentlige myndigheter ta tak ifm. med etableringen av ny E6. Jo lengre geografiske avstander, desto viktigere med god og fullstendig skilting.

6.HELHETLIG LØSNING E6 – KNOTEPUNKT

Ny E6 legges som nevnt et godt stykke utenfor byen vår. Det må planlegges og bygges ut for en helhetlig løsning på utfordringen E6 – knutepunkt. Det er da *helt sentralt med en effektiv og rask adkomst fra avkjøringen fra ny E6 og frem til knutepunktet – Lillehammer skysstasjon.*

For å nå dette målet er opprettholdelse av fartsgrensen på eksisterende E6 viktig. Dette er omtalt ovenfor.

Dernest er det viktig med en god og effektiv adkomst opp Mesnadalsarmen og inn til skysstasjonen. Dette bør om mulig også ses i sammenheng med Bankenkrysset, i det det er viktig med en helhetlig løsning på dette. Fremfor å bruke økonomiske ressurser på en altfor kostbar rundkjøring ved Strandtorget, bør en vesentlig del av midlene heller benyttes til utbedring av adkomsten til knutepunktet, inklusive Bankenkrysset, som også er en knutepunktsadkomst.

7.HOVEMOEN – AVKJØRING TIL BYEN MV.

Nordlige avkjøring til Lillehammer er planlagt til Hovemoen. Avkjøringen må være så effektiv som mulig, og med kortest mulig avstand til eksisterende E6, som hovedfartsåre inn til sentrum. Det må fokuseres på effektiv adkomst til byen, fremfor å legge til rette for andre mulige tiltak som detaljhandel mv. i området. Avkjøringspunktet må også ha en "installasjon" med god informasjon om byen, attraksjoner, adkomst mv. Skiltingen må være utfyllende, jf. ovenfor, og det kan heller ikke her legges opp til farts- og tidshindrende tiltak som rundkjøringer og fartsdumper på eksisterende vei.

8.AVSLUTNING

Vi har tidligere «stått på barrikadene» for å unngå at ny E6 blir lagt for langt unna byen vår. Når denne nå engang kommer, må vi gjøre det beste ut av det. For enkelte næringer, særlig transportintensive, og med tilhørighet i Lillehammerregionen og Gudbrandsdalen, er utbygging av ny E6 forbi Lillehammer utelukkende positivt. Dette sikrer næringene kortere leveransetid ut i markedet. For andre deler, eks. lokal turisme, handel mv., som i stor grad er avhengig av nettopp turister, tilreisende mv., er dette adskillig mere krevende. Lillehammer kommune må da stå sammen med næringslivet og legge til rette for å begrense skadevirkningene mest mulig. Her er effektive transportører til og fra ny E6 helt sentralt. Det er et samlet næringsliv som er bekymret for tiltak som kan skape hindringer i adkomst. Dette er også svært viktig for sykehuset vårt. Da kan ikke kommunen fremme forslag om nye rundkjøringer og andre typer fartsreducerende tiltak, som fremstår som en direkte motarbeidelse av det lokale næringslivet, og som heller ikke fremmer helse. For det er vel ikke meningen?

Eli K. Saastad (sign.)
Styreleder Lillehammer Næringsforening

Ove Gjesdal (sign.)
Daglig leder Visit Lillehammer

Erik C. Skjellerud (sign.)
Senterleder Strandtorget

Kjetil Schonhowd (sign.)
Styreleder Lillehammer Sentrum Drift AS

Høringsinnspill reguleringsplaner for E6:

E6 Roterud – Storhove og Avlastet E6

Det vises til reguleringsplaner for E6 med vedtak fattet i kommunestyret i Lillehammer kommune 17/6-21, sak 55/2021.

På vegne av Scala CC Holding som eiere av Strandtorget kjøpesenter vil det i det følgende gis bemerkninger til reguleringsplanene for E6 som er ute på høring. Som den største handelsaktøren i Lillehammer-regionen og en stor arbeidsplass i Lillehammer kommune vil utformingen av en ny E6 være sentral for hvordan handelen i Lillehammer utvikler seg videre. Vi står sammen med Lillehammer Sentrum Drift, Visit Lillehammer og Lillehammer Næringsforening i det vi oppfatter er sammenfallende ønsker for utviklingen av E6 for å sikre attraktivitet, turisme og et bærekraftig næringsliv i Lillehammer også i fremtiden.

Generelt er vårt tydelige budskap at adkomsten fra nye E6 til Strandtorget og Lillehammer sentrum må gjøres så tilgjengelig og effektiv som mulig, spesielt med tanke på den store gjennomgangstrafikken som i dag benytter seg av tilbudene på Strandtorget. Her vil vi i det videre presisere tre sentrale tiltak.

1. Roterud – Storhove: Avkjøring Øyresvika

Løsningen for avkjøringen mot sentrum fra Øyresvika må etableres med et ¾-kryss. Dette er sentralt for å sikre en effektiv avkjøring mot Lillehammer sentrum og ikke minst sikre at sørgående trafikk som ikke kommer seg av E6 ved Hovemoen må kjøre helt til Vingrom for å komme seg til byen, en omvei på flere kilometer.

2. Utforming vei fra ny E6 til Lillehammer sentrum ("gammel E6")

Dessverre er det vår oppfatning at en ny firefelts E6 på utsiden av byen vil føre til at en mindre del av gjennomgangstrafikken vil ta av fra E6 og besøke Lillehammer.

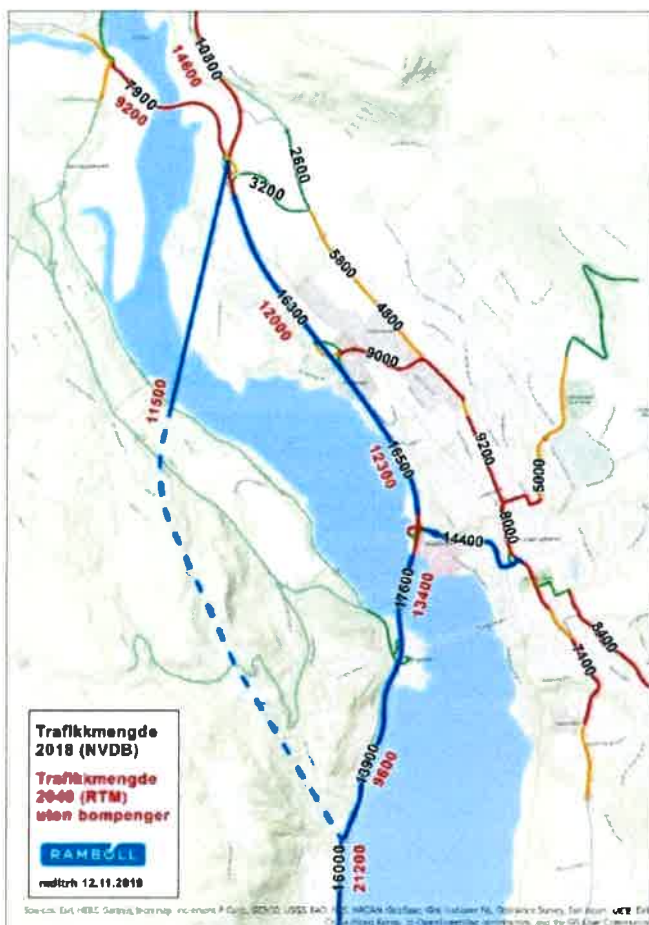
Det er derfor avgjørende at strekningen fra det som blir den nye E6 og inn mot Lillehammer sentrum (gammel E6) blir så effektiv som mulig. Derfor vil hastighetsreducerende tiltak som rundkjøringer, fartsdumper og nedsatte fartsgrenser være ytterligere skadelig for handelen i Lillehammer.

Det vises i forslaget blant annet til miljøtiltak på Vingnes hvor ett av tiltakene er hastighetsreducerende tiltak. Flere av de foreslåtte miljøtiltakene kan være gode, men hastighetsreducerende tiltak er ikke ett av disse. Rundkjøringer vil redusere hastigheten, men vil også kunne skape kødannelse, noe som vil øke reisetiden inn mot Lillehammer

ytterligere. Det er derfor viktig at det opprettholdes en fartsgrense på 70 km/t på denne strekningen. Det må også legges til rette for god skilting ved E6, både før og ved avkjøringene.

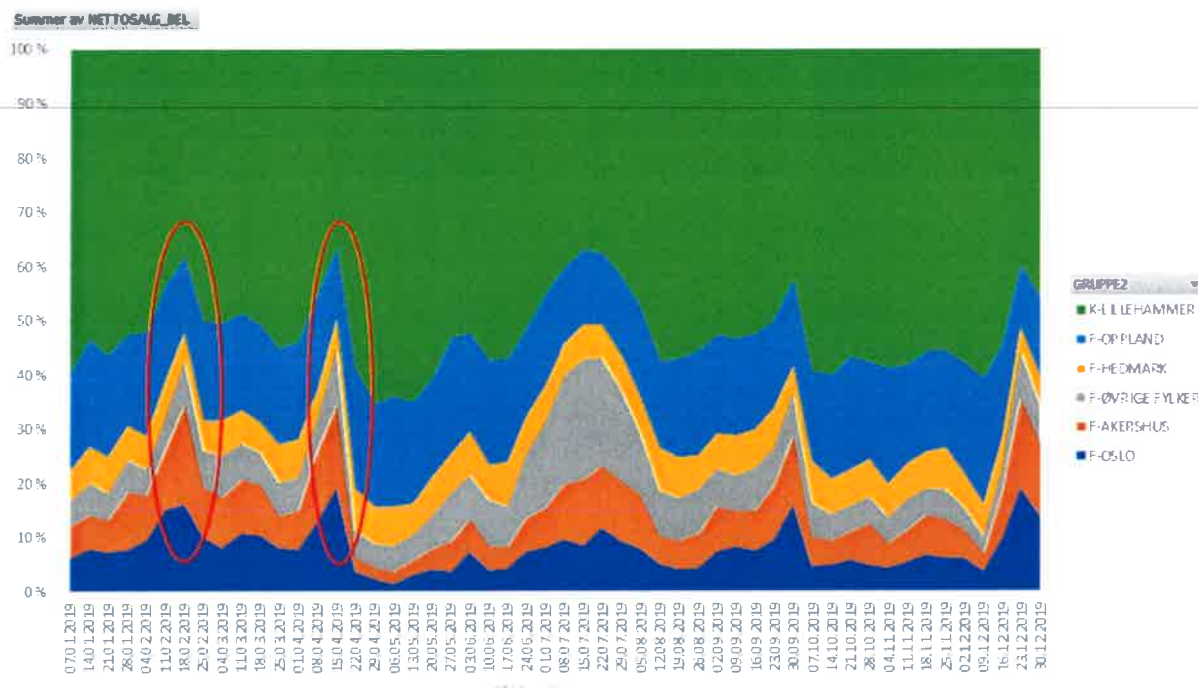
Vi har et godt informasjonsunderlag på hvor stor del av handelen og trafikken på Strandtorget som er såkalt "gjennomgangstrafikk", altså kunder som ikke er fastboende i primærmarkedet i Lillehammer, men som stammer fra hyttetraffikk, turisme og annen gjennomgangstrafikk. Dette er viktige kunder for Strandtorget og Lillehammer sentrum, men som på grunn av ny E6 ikke vil benytte tilbudene i Lillehammer i like stor grad, se figur 6 under. Da må ikke kommunen øke barrierene ytterligere ved å gjøre transportåren fra ny E6 inn mot sentrum mer tidkrevende og mindre tilgjengelig.

Figur 1: ÅDT i 2018 og 2040 på eksisterende og fremtidig E6.



På store utfartsdager som for eksempel i vinterferien og påskeferien utgjør kunder fra Oslo og Akershus ca. 25-40% av omsetningen på Strandtorget, altså en betydelig andel. Se for øvrig figur 2 under som understreker denne trenden med røde sirkler rundt vinterferien og påskeferien i 2019.

Figur 2: Prosentandel av nettosalg på Strandtorget fordelt etter fylker, 2019.



Men selv i en "normalhelg" viser våre tall at fredagsomsetningen alene kunne påvirkes +/- ca 20%. Dette vil naturligvis kunne påvirkes den ene eller andre veien, avhengig av hvor lett tilgjengelig kunden på E6 opplever at Strandtorget og Lillehammer sentrum er. Dersom veien inn til Strandtorget oppleves som for tidkrevende og vanskelig vil kundene legge handelen andre steder. En omsetningsnedgang på 20% på fredager eller potensielt mer i ferier og høytider vil være kritisk for Strandtorget sin eksistens og ikke minst for mange arbeidsplasser i kommunen.

3. Flomsikker Kryssombygging ved Strandtorget

Ved Strandtorget er det foreslått en trearmet rundkjøring over dagens vegløsning som innebærer en ombygging av dagens toplanskryss, se figur 3. Rundkjøringen skal også utformes til å tåle en 200 års flom.

Figur 3: Foreslått rundkjøring ved Strandtorget



Slik vi ser det er dette ikke en hensiktsmessig løsning for å sikre en god avkjøring på den viktigste innfartsåren til Strandtorget og Lillehammer sentrum. Beregninger viser til at dette vil føre til kødannelser om ettermiddagene, noe vi også ser eksempler på i dag fra flere andre kjøpesentre med trafikkerte rundkjøringer i umiddelbar nærhet. Når det gjelder flomnivå så vil ikke Mesnadalsarmen bygges om slik at innfartsåren til Lillehammer uansett ikke vil tåle en 200 års flom. Når også dagens kjøreløsning har vist seg å tåle flom godt ser vi ikke hensikten med denne flomsikringen.

Oppsummering

Scala CC Holding er langsiktige eiere som kan vise til solid historie rundt utviklingen av handel og møteplasser i andre norske byer som er sammenlignbare med Lillehammer. Dette har vi også ønsker og planer om for Strandtorget, men det er ikke tvil om at en utvikling av infrastrukturen inn mot Strandtorget som fremstår som ødeleggende for handelen vil kunne begrense våre investeringer i fremtiden, noe som sannsynligvis også vil gjelde andre gårdeiere i Lillehammer sentrum.

Vi håper kommunen tar med seg innspillene fra næringslivet i Lillehammer i den videre prosessen og ser frem til å delta i den videre utformingen av E6 med tilhørende infrastruktur.

Scala CC Holding AS



Hans Jørgen Mørland

Styreleder

**STRANDTORGET**



Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse:
Hovemovegen 78
2624 LILLEHAMMER

Telefon:
934 12418

E-post:
ead@sorhove.no

Org. Nummer:
924 436 948

Lillehammer, 3. september 2021

Lillehammer kommune

via postmottak@lillehammer.kommune.no

Reguleringsplan for avlastet E6 til høring/offentlig ettersyn

Hovemoen Næringspark AS er et selskap som har som formål å tilrettelegge for utvikling av Hovemoen som et attraktivt og regionalt viktig næringsområde. Selskapet representerer industri og næringsseidommer som direkte og indirekte står for mesteparten av forsyningen av pukk og grus til bygg og anleggssektoren i nordre del av Mjøs-området og Sør-Gudbrandsdal.

Vi har merknader til nytt kryss i Hovemoen og tilhørende lokalt vegnett.

Løsning med trearmet rundkjøring

Våre anslag viser at det i et normalår vil være rundt 30 000 passeringer med tunge kjøretøyer over dette krysset. Dette gjelder transport knyttet til pukk- og grusvirksomheten, asfaltverket og tømmerterminalen. Forsvarets transporter er ikke inkludert i dette tallet, og kommer i tillegg. Det er grunn til å forvente at trafikkmengden til Hovemoen vil øke ytterligere i årene framover. Flere næringsaktører arbeider nå for å tilrettelegge for fremtidig vekst og utvikling av Hovemoen som næringsområde. Det er derfor vesentlig at ny rundkjøring dimensjoneres for å tåle stor trafikk med store kjøretøyer.

Vi forstår at både rundkjøringen og svingebevegelser i alle kryss er dimensjonert for vogntog. Modulvogntog må også bruke overkjørtbart areal i rundkjøringen.

Vi forstår også at vegarmen vestover inn mot Hovemoen er dimensjonert for vogntog hvor to vogntog kan møtes på vegen også gjennom kurven. Svingebevegelsen ved krysset vest for dagens bru over nåværende E6, både østover over vegbru og vestover, er også dimensjonert for vogntog, men de må bruke motgående kjørefelt til denne svingebevegelsen. Det vil imidlertid bli god sikt i krysset.

Vi er tilfreds med at det er valgt en løsning med rundkjøring for dette krysset og mener at svingradier og stigningsforhold vil være akseptable.

Sammenhengen med øvrig infrastrukturplanlegging

I Forprosjektrapporten ble det understreket at utforming av krysset må ses i en enhetlig sammenheng med den øvrige infrastrukturplanleggingen i området, der ny E6 og arealbruken i Hovemoen inngår.

Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse:
Hovemovegen 78
2624 LILLEHAMMER

Telefon:
934 12418

E-post:
ead@sorhove.no

Org. Nummer:
924 436 948

Dette er etter vårt syn et helt riktig. Vi mener det er behov for en overordnet, helhetlig plan for Hovemoen som ikke er juridisk bindende, men som kan vise overordnet infrastruktur som lokalvegnett og nettinstallasjoner. En slik plan kan ha form av et **områdeprogram**.

Ved fastlegging av framtidig lokalvegnett kan det bli behov for justeringer i detaljutforming av sidearmen som fører inn til næringsområdet i Hovemoen.

Med vennlig hilsen

Styret i Hovemoen Næringspark AS


Ole A. Berge


Arvid K. Jordet


Erik A. Dahl

Til: Nye Veier AS

**Kopi: Lillehammer kommune, postmottak
Ole A. Berge
TOAS AS ved Åge Melbø**

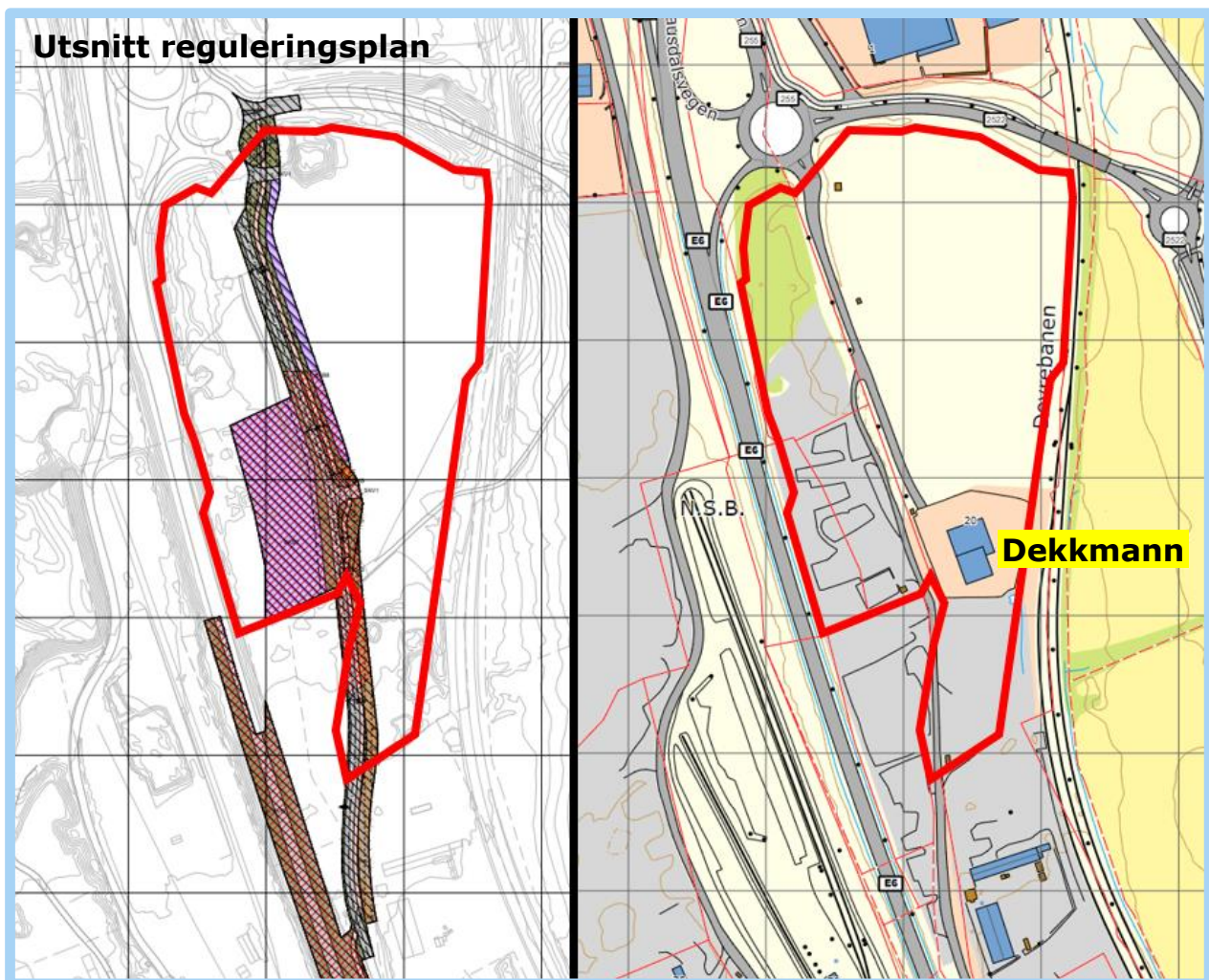
Høringsinnspill - Reguleringsplan for avlastet E6 - Lillehammer

1. Grunnlag - bakgrunn

Dette innspillet sendes på vegne av Ole A. Berge og TOAS AS, som eiere av naboeiendommer 184/59, 186/4, 184/82 og 186/99, delvis beliggende innenfor nordre deler av det aktuelle planområdet.

De aktuelle eiendommene fremgår av utklippet nedenfor, med rød tykk strek.

Skissen til venstre viser utklipp av forslag til reguleringsplan for avlastet E6, mens skissen til høyre viser utklipp fra kommunalt kart for området.



2. Plansituasjonen i området

Det er en meget uryddig og uoversiktlig plansituasjon i området, med flere eldre reguleringsplaner og en relativt ny kommuneplan og kommunedelplan for ny E6.

Jernbaneverket/Bane Nor har regulert sine anlegg i to omganger, med forskjellige planområder. Dette har bidratt til å skape en fragmentert og uoversiktlig plansituasjon i området, med en blanding av jernbaneformål og ulike næringsformål.

Nye reguleringer, som nå fremmes, bidrar til ytterligere oppdeling av arealer, uten å se helheten i området.

De aktuelle eiendommene blir nå en del av 5 ulike reguleringsplaner:

- Hove hensetting (2020)
- Storhove sør (2004)
- Ny E6 (ny)
- Avlastet E6 (ny)
- Hove næringspark sør (ny)

Nye reguleringsplaner som nå fremmes, burde brukes til å etablere en mer oversiktlig og samlet plansituasjon.

Hele området langs eksisterende E6 burde vært regulert i én plan, sammen med ny E6, i stedet for at de aktuelle eiendommene nå, delvis inngår i 3 nye reguleringsplaner; ny E6, avlastet E6, og Hove næringspark sør. Dette bidrar til en fragmentert og uoversiktlig planstatus.

Vi er forbauset over at Nye Veier, og Lillehammer kommune, som planmyndighet, ikke har hatt mer fokus på å skape en oversiktlig plansituasjon i området.

3. Plan for avlastet E6

I planbeskrivelsen for reguleringsplan, avlastet E6, side 123, er tiltaket for avlastet E6, gang-sykkelveg i Hovemoen, beskrevet slik:

Strekning f: Hovemovegen 45 - Hovearmen

Første del av strekning f av g/s-vegen går i eksisterende trase. G/s-vegen fortsetter langs Hovemovegen og mellom fundamentene under kjøre- og jernbanebruene i tilknytning til avlastet E6. Etter passering under jernbanebrua fortsetter g/s-veg noen meter på østsiden av avlastet E6 før den tar av mot nordøst og fortsetter langs eksisterende veg/Hovejordet frem til rundkjøringen ved Hovearmen. G/s-vegen er tilsvarende løsningen i reguleringsplan for Hove Næringspark Sør.

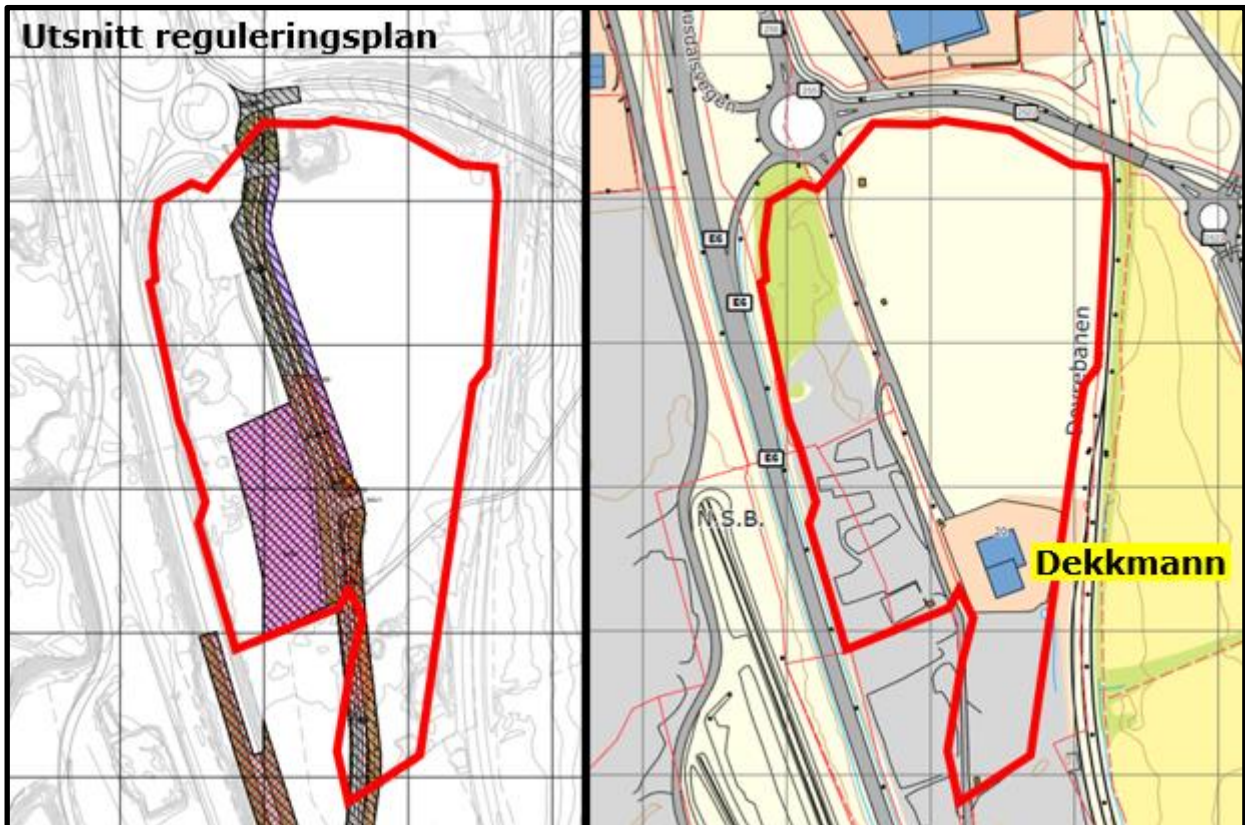
Ny reguleringsplan for avlastet E6 er altså, i dette området, basert på en tidligere fremlagt, men foreløpig ikke godkjent, privat reguleringsplan for Hove næringspark sør.

Planområdene er imidlertid ikke sammenfallende, så ny plan for avlastet E6 erstatter ikke fullt ut plan for næringsparken.

4. Eksisterende virksomhet - Dekkmann

Vi har tidligere sendt høringsuttalelse til planen for Hove næringspark sør, og påpekt at planforslaget er meget problematisk i forhold til Dekkmann, en eksisterende næringsvirksomhet i området.

I planforslag for avlastet E6, jfr utsnitt til høyre, er denne bygningen ikke vist i det hele tatt. Det kan stilles spørsmål ved om dette er bevisst gjort, for å unngå fokus på negative konsekvenser av planforslaget, for Dekkmann.



Kjøreveg og gang-sykelveg forbi Dekkmann, slik planforslaget viser, er uakseptabelt, i forhold til denne virksomheten.

Dersom denne vegen bygges for å få adkomst til Hove Næringspark sør, et relativt lite næringsareal, medfører dette at Dekkmann ikke kan fortsette sin virksomhet på området, og må flytte.

Vi er enig i at den fremtidige adkomstvegen, innover i området, bør være den eksisterende vegen fra rundkjøringen ved Hovearmen i nord. Dette kan imidlertid først realiseres når Bane Nor skal bygge ut sitt hensettingsanlegg, og gjennomfører nødvendig grunnverv i forhold til dette, som blant annet innebærer at Dekkmann må flytte.

Inntil dette gjennomføres, bør adkomst til de søndre deler av området gå via eksisterende veg, fra Hovemovegen i sør.

Alternativt må Nye Veier innløse Dekkmann-området ved gjennomføring av tiltak knyttet til avlastet E6.

5. Reguleringsbestemmelser for område BKB7

I reguleringsbestemmelser for avlastet E6 er følgende sagt om BKB7:

3.1.7 Kombinert bebyggelse og anleggsformål, forretning og næring, BKB4-8

Innenfor formål BKB4-8 tillates næring og forretning begrenset til handel med areal- og transportkrevende varer.

Det tillates virksomhet som hører inn under formål næring med følgende unntak:

- a. virksomheter som er i strid med bestemmelsene til hensynssone sikringssone nedslagsfelt drikkevann og sikringssone fremtidig vannkilde, jf. bestemmelse 4.1.1 og 4.1.2.
- b. hotell/overnatting.

Kontor som er en nødvendig del av bedriftens virksomhet tillates.

Område BKB7 inngår ikke i kommuneplanens arealdel, men i kommunedelplan for ny E6, med formål jernbane, av uforståelige grunner.

Det må antas at kommunedelplanen ikke er oppdatert i forhold til arealbruken i området, og at BKB7 naturlig skal ha samme formål som naboområdene i øst og sør, benevnt som K1 i kommuneplanens arealdel, se utsnitt til høyre.

I kommuneplanen er angitt følgende for områdene K1:

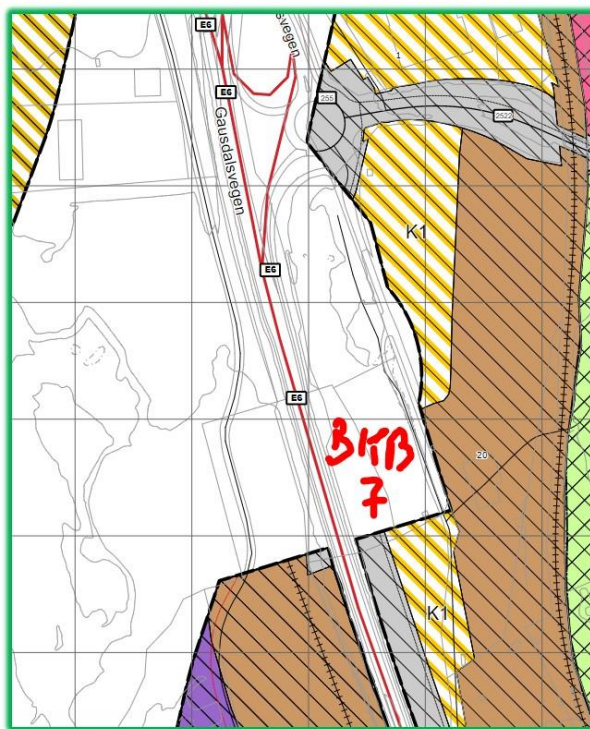
«Innenfor formålet tillates næringsbebyggelse, herunder energistasjon, forretning til areal- og transportkrevende handel, og privat tjenesteyting begrenset til vegkro.

Energistasjon og vegkro skal lokaliseres slik at de betjener E6.»

Vi ber om at bestemmelser for BKB7 endres i samsvar med kommuneplanens arealdel, slik:

Innenfor formålet tillates næringsbebyggelse, herunder energistasjon/vegserviceanlegg, forretning til areal- og transportkrevende handel, og privat tjenesteyting begrenset til vegkro og overnatting.

Energistasjon/vegservice og vegkro skal lokaliseres slik at de betjener E6.



6 Oppsummering – innspill til planarbeidet

Vår oppsummering og innspill til planarbeidet blir derfor:

- 1. Nye Veier og Lillehammer kommune burde hatt mer fokus på å skape en oversiktlig plansituasjon i området, dvs planer for større sammenhengende områder.**
- 2. En ny veg forbi Dekkmann, som foreslått i ny plan, er uakseptabelt i forhold til drift av Dekkmann, og trafikkavvikling knyttet til virksomheten.
En forutsetning for bygging av ny adkomstveg med gang-sykkelveg, slik planforslaget viser, er at de aktuelle arealer innløses og virksomheten flyttes.**
- 3. Bestemmelser for næringsområde BKB7 justeres i samsvar med punkt 6, forrige side.**

På vegne av Ole A. Berge og TOAS AS



Harald Snippen

Structor Lillehammer AS

Fåberggata 116, 2615 Lillehammer

Telefon: 932 43 076

Mail: harald.snippen@structor.no

Avlastet E-6, innkjøring til Lillehammer fra sør.

Er eier av Riise Østre gnr. 162/9 + 162/75 på Riiselandet, har tidligere sendt inn på medvirkningsportalen, vært på åpent møte og åpen kontordag, har nå fått med meg at avlastningsveien inn til Lillehammer fra sør ikke er med i E-6 utbyggingen som anlegg, men har status som eksisterende vei og skal bare vedlikeholdes uten ekstra kostnader for å spare penger.

Tror Lillehammer nå er i ferd med å bli overkjørt av Nye Veier og blir sittende igjen med en adkomstvei som er utgått på dato lenge før den blir tatt i bruk. Dette medfører at støyskjermen som skal bygges blir bygd etter gamle regler, forurensningsloven, som bare gjelder støy inne i boliger, utestøy blir ikke tatt hensyn til. Trafikkstøy reguleres teoretisk, virkeligheten er en annen, det vet jeg som bor 20 meter fra dagens E-6.

Dersom avlastningsveien fikk status som nyanlegg måtte trafikkstøyen reguleres etter T-1442 og da måtte utestøyen også reduseres, dette er en vesentlig forskjell for å kunne bo i området og kanskje gå tur langs planlagt tursti.

Tursti langs Mjøsa:

Min eiendom er et tidligere fiskebruk og blitt delt opp av dagens E-6 slik at vi bor på begge sider av E-6, ved Mjøsa har jeg ca. 300 meter med strandlinje, fiskerettigheter og et hus på 80 kvadratmeter, både hus og uteområdet er godt vedlikeholdt og det er kjørevei ned til Mjøsa som jeg eier og vedlikeholder.

Nå skal Lillehammer Kommune og Nye Veier bygge tursti og det kom fram på møtet at den skal bygget uten vederlag med henvisning til Allemannsretten selv om dette er innmark og en viktig del eiendommen, alt dreier seg om penger.

Vingromsveien:

Her skal bygges gang/sykelbane/ fortau/ og dele kjørebanelen, men også her skal det spares penger og veien heter derfor eksisterende vei, og alt arbeide kalles vedlikehold og ser ganske så provisorisk ut, ser ikke bra ut.

Konklusjon fra meg:

Min eiendom er allerede ødelagt, båndlagt av stat og kommune og trafikkstøy så det holder, trodde det nå kunne bli bedre, men det ser ikke bra ut, støyskjermen som skal bygges er 5 meter høy på utsiden av bolighuset som sannsynlig stenger utsikten til Mjøsa.

Nå er det nok, foreslår at min eiendom innløses, alle mine hus rives, og gir da plass for en skikkelig adkomstvei inn til Lillehammer,

Med hilsen

Svein Løvseth

Vingromsveien 120

2608 Lillehammer

01.09.2021	Mass Haugen	<p>Jeg ønsker ikke kryss eller rundkjøring i Øyresvika. Det må være helt unødvendig bruk av penger og misbruk av privatpersoners areal. Toveis trafikk med møtelommer på Vingromsvegen er greit, trafikken vil tross alt være begrenset. Tilgangen til stranda er svært viktig da det bedrives et tradisjonsrikt kulturelt ørretfiske og lågåsildfiske med Øyresvika som base. Jeg er selvsagt for en tursti fra Vingnes til Vingrom, men i Øyresvika må det fortsatt være slik at vi kommer til stranda med bil og båthenger. Uten den muligheten frarøves vi muligheten til dette fisket. Turstien må ikke legges helt i strandsonen slik at gyteplasser og oppvekstområder for fisk blir skadelidende. Verdt å merke seg er at jeg også forventer å ha adkomst til fiskeplassene i Øyresvika under hele anleggsperioden. Støy og nattesøvn er noe alle berørte beboere tenker på. Det bør ikke jobbes på natterstid nær Øyresvika og vegen opp i Øyresvika må ikke bli brukt som anleggsveg. Her snakker vi støy-støv-ødelagt veg og potensielle farlige situasjoner.</p>
01.09.2021	Marius Mathisen Vinding	<p>Øyresvika Dreggeklubb ønsker ikke kryss eller rundkjøring i Øyresvika. Det må være helt unødvendig bruk av penger og misbruk av privatpersoners areal. Toveis trafikk med møtelommer på Vingromsvegen er greit, trafikken vil tross alt være begrenset. Tilgangen til stranda er svært viktig for oss da det bedrives et tradisjonsrikt kulturelt ørretfiske med Øyresvika som base. Vi er selvsagt for en tursti fra Vingnes til Vingrom, men i Øyresvika må det fortsatt være slik at vi kommer til stranda med bil og båthenger. Uten den muligheten frarøves vi muligheten til dette fisket. Turstien må ikke legges helt i strandsonen slik at gyteplasser og oppvekstområder for fisk blir skadelidende. Verdt å merke seg er at vi også forventer å ha adkomst til fiskeplassene i Øyresvika under hele anleggsperioden. Støy og nattesøvn er noe alle berørte beboere tenker på. Det bør ikke jobbes på natterstid nær Øyresvika og vegen opp i Øyresvika må ikke bli brukt som anleggsveg. Her snakker vi støy-støv-ødelagt veg og potensielle farlige situasjoner.</p>

Avlastet E6

Tiltak 1, alternativ 1A: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.

Det er positivt at det blir tursti fra Øyresvika til Vingnes. For oss som beboere er det viktig at adkomst til stranden opprettholdes på samme nivå som i dag. Øyresvika er utgangssted for dreggere i sesongen og mange har båtene sine her, i tillegg er det her det er mulig å kjøre ned med båtenger for de som ikke har båten liggende. Øyresvika har flere beboere som opprettholder lågåsildfisket med gamle tradisjoner. De er avhengig av å kunne få kjørt utstyr ned til sildeplassen. Vi vil derfor at veistubben som i dag benyttes av fiskerne også må kunne benyttes av bil/kjøretøy når turstien er anlagt.

Tiltak 2: Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.

I utgangspunktet ønsker vi at dagens vei opprettholdes med 2 filer og fortau for å sikre myke trafikanter på denne strekningen. Dette vil også føre til at lokale beboere kan fortsette å bruke veien som sin lokalvei på samme måte som i dag.

Alternativ kan være å opprettholde filer 2 veie + fortau, men med møteplasser.

Vi ønsker IKKE at veien skal bli enveiskjørt.

Tiltak 3: Støyskjerm for eksisterende boligbebyggelse langs avlastet E6 mellom Øyresvika og Lillehammer bru.

Støyskjerm for boligbebyggelsen på strekningen bedrer støyforholdene for beboerne, vi ønsker også reduksjon av hastigheten på strekningen på dagens E6. (der ønsker vi 60 km/t). Støyskjermen vil samtidig som den skjermer boligene, skjerme arealer som er benyttet til tur- og friluftsliv, særlig gangstiene ned mot strandsonen ved de tre kulvertene ved Riselandet og Øyresvika. Det er en betydelig forbedring i forhold til dagens situasjon med tanke på lydbildet og en positiv utvikling for beboere på strekningen.

Støyskjerm, redusert trafikk og senket fartsgrense vil være veldig positiv for den delen av vernesonen som strekker seg fra Øyresvika til ny bru i Hovemoen.

Vi kan IKKE se at vår bolig er tegnet inn på støykart, den er utelatt på Ny E6 kartet og ikke på avlastet (det begynner ved Odde) – se gult område på illustrasjoner:





Tiltak 2, alternativ 2D: Rundkjøring i Øyresvika.

Rundkjøring er IKKE et alternativ. Behovet finnes ikke. Kryss nord i Vingrom vil dekke behovet. Løsningen vil føre til at vårt nabohus blir borte og det er tegnet inn veiarm i vår hage.

Tiltak 2, alternativ 2E: T-kryss i Øyresvika

T-kryss et IKKE et alternativ. Kryss nord i Vingrom vil være nok.

Tiltak 2, alternativ 2F: Uten kryss i Øyresvika, men med fortau.

Dette er slik vi ser det, det beste alternativet. Kryss i Vingrom flyttet nord gjør at dette alternativet ert det beste. Ulempene ved begge kryssløsninger må veies opp mot fordelene uten kryss i Øyresvika slik at det blir valgt løsning med kryss nord i Vingrom.

Generelt

- **Støy i anleggsperioden må reguleres strengt slik at livskvalitet til beboere i Vika opprettholdes.**
- **Vingromsvegen kan ikke benyttes som anleggsvei. Dette for å ivareta beboere, både med bil og myke trafikanter.**
- **Vegen mellom Vingromsvegen og Hovslivegen kan ikke bli benyttet til anleggstrafikk.**

Lena og Erland Hauklién

Heidi Margrete og Egil Inge Nilsen
Vingnesgata 18
2608 Lillehammer

Vingnes, 3. september 2021

Nye Veier

Innspill til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer.

Vi ønsker å kommentere følgende punkter i planen

5. Vingnes. 5A: Miljøtiltak, 5B: Rundkjøring

6. G/s-veg fra Vingnes til Storhove, herunder trapp ved Vingnesbruas østside og sykkelveg mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/Strandtorget.

Punkt 5: Vingnes

Vi ønsker alternativ 5a.

Vi kan ikke forstå hensikten med å fjerne avkjøringen til Vingnes fra nord, slik det er foreslått i alternativ 5b. Dette forslaget medfører at all trafikk til Traasethstranda, Vingar, Saksumdal og Vingromsvegen blir trukket opp i bevaringsverdige aVingnesgata. Dette er langt fra noe avbøtende tiltak å føre over 2000 flere biler/døgn opp i en boliggate.

Støv og støy: Forslaget med rundkjøring vil bety en økning fra dagens 4000 kjøretøy/døgn til over 6000 kj/døgn over Vingnes bru, som vi er nærmeste naboer til. (Vingnes bru er brua som krysser dagens E6 på Vingnes). Trafikken medfører en betydelig støvplage. Støvet legger seg overalt på eiendommen (Vingnesgata 18), til og med innendørs i vinduskarmene. Dette må vi puste inn daglig. I kart som angir støv fra veitrafikk, er det kun E6 som det er gjort beregninger for. Kan ikke se at kryssingen av E6 er tatt med, der støvplagene kommer fra. Her må det settes opp en «støvfanger» som eliminerer støvplagene. Dagens kosting av veistrekingen er ikke god nok, og tar heller ikke hensyn til vindretning ved kosting av veibanen. Ved nordlig vind er støvskyen direkte uutholdelig og vedlikehold av hus og andre gjøremål må utsettes. Økt trafikk betyr også mer trafikkstøy.

Nye Veier mener at en rundkjøring vil medføre mer kø i rushtiden. Vi kan bekrefte at det allerede er kø i rushtida, noe som blant annet medfører nesten daglig forsinkelse for bybussen, noe som igjen medfører at passasjerene ofte ikke rekker overgang til annen bybuss på skystasjonen.

Punkt 6. Gang-/sykkelveg fra Vingnes til Storhove, herunder trapp ved Vingnesbruas østside og sykkelveg mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/Strandtorget.



Det er foreslått fra Nye Veier at dagens E6 nedklassifiseres til fylkesvei med redusert fartsgrense. Både fotgjengere og syklistene vil da bruke denne veien siden det er korteste vei til Strandtorget. Derfor er det nødvendig med en gang/sykkelbru som påheng til dagens E6 bru (Lillehammer bru).

Vingnesbrua blir for langt unna til å brukes som korteste vei. Vi har også fått et nytt framkomstmiddel som EL-sparkesykkel med maks hastighet på 20 km/t. Disse er visst fremtidens framkomstmiddel i følge dagens ungdommer på Vingnes og Lillehammer. En slik påhengsbru vil gi nesten flat vei til Strandtorget, noe som er gunstig for energiforbruket til EL-sparkesyklene. Disse har høyt forbruk i oppoverbakker og ingen regenerering i nedoverbakker. Tar en med syklistene som skal til Mosodden, Høyskolen og arbeidsplassene i nordre del av byen, vil en slik påhengsbru (Alt. 6B) gjøre framkommeligheten bedre ved at en ikke trenger forsere Lillehammer sentrum, som allerede er kaotisk for disse trafikantene.

Trapp ned fra Vingnesbrua:

Vi kan ikke se at ei trapp ned fra Vingnesbrua vil bedre tilgjengeligheten for gående vinterstid (andre trapper i byen blir enten stengt om vinteren, eller er utstyrt med varmekabler).

Ellers er vi positive til planalternativ 1 for ny E6, og gleder oss til E6 blir lagt i tunnel forbi Vingnes.

LILLEHAMMER KOMMUNE		
Ar/saksnr.	Dok.nr.	Løp.nr.
21/4652	4	
09 AUG. 2021		
Ark 1		Dokid: 21080824 (21/4652-4)
Ark		HØRINGSINNSPILL / MERKNADER - REGULERINGSPLAN FOR AVLASTET E6 M.F.L.

NOEN KOMMENTARER

Til planer LILLEHAMMER KOMMUNE.

Ny E6, alternativ 1.

En gang ble Gudbrandsdalen valgt som trase for riksveg fra nord til sør i Norge. Det var til fordel for gudbrandsdølene, men var også problematisk for natur og kulturlandskap. I et trangt dalføre måtte den dele plass med jernbanen og den store vannveien, Gudbrandsdalslågen.

I Lillehammer kommune var riksvegen i Storgata frem til 1960, så i Kirkegata frem til 1980, da den ble flyttet til nåværende trase. Jernbanen skal som prinsipp legges innom de lokale sentraene, mens hovedvegen skal legges utenom. Forslaget til ny E6, som skal realiseres i 2020-årene, er gunstig for Lillehammer. Også den nye E6 må krysse Lågen i Natur-reservatet, men traseen er bedre enn nåværende trase. Også ny trase for E6 oppover Gudbrandsdalen synes å ha fått gunstige løsninger. I Ringebu henger de etter, lokale ønsker er i konflikt med Regional plan for Gudbrandsdalslågen, som skal ivareta vannføringen ved flom-situasjoner. Det er ikke langt mellom klima-fornektere i Gudbrandsdalen.

Ny E6-trase krysser Lågen-deltaet med bru på tvers og med god høyde, det legges vekt på kort anleggstid og det tas miljøhensyn. Det blir tunnel bak Vingnes og under Vingarlandet, og tunnel bak Fåberg sentrum fra Storhove og nordover. Det kunne være ønskelig om E6-traseen fra brua over Lågen til Storhove kunne løses som en grønn korridor. Det vil innebære at næringer med eksponeringsønsker mot E6-trafikken temmes, og blir trukket tilbake fra E6-traseen.

Jernbanen har også sin gamle trase i området, men nevnes knapt. Det er å håpe at jernbanen ikke stenges inne, men kan få utvikle seg med dobbeltspor også nordover, og ventelig også med tunnel bak Fåberg sentrum. Ved Fåberg er det byutviklingspotensiale, når nåværende E6 blir overflødig, og jernbanen en gang i fremtiden blir lagt i tunnel.

Avlastning av gammel/nåværende E6.

Nåværende E6 skal omgjøres til lokalveg. Denne traseen fra Vingnes og nordover mot Sannom har, sammen med Strandtorget-området, stor nærhet til Lågendeltaet natur-reservat. Dette var den store miljø-synden i forhold til natur-reservatet i Lågen og Mjøsa. Det er nærliggende å tenke at her bør det gjøres minst mulig anleggsendringer. Som at nåværende kryss-løsning for Mesnadals-armen beholdes, og at kjørehastigheten begrenses til 50 km/t.

Fra Sannom og nordover til Gausdalskrysset og videre mot Storhove er Lillehammers nye bydel for næringer. Her er nå mye veger som opptar mye areal. Parallellveger til nåværende E6 burde være overflødig når denne blir lokalveg. Lokalvegen burde få mer karakter av en «gate» med kjørehastighet 50 km/t og med tilknytning til bedriftene. Her kunne bli Lillehammers *Silicon-valley*. Det vil kreve en del omregulering, men som nok vil være svært lønnsomt.

Handel bør prioriteres oppe på nivå med byen.

K2, som del av tidligere plan for Byutvikling nord.

Her ser jeg ikke så mye å kommentere. Det synes som de samme prinsippene videreføres, med tilpasninger, men at man ikke er kommet så mye videre.

Sentrum Vest. Områdeprogram.

Etter det jeg husker var intensjonen med dette prosjektet i korthet å forbinde Lillehammers handels-sentrum med Strandtorget kjøpesenter. Det poenget skjønner jeg ikke, men også i denne bydelen er det jo et potensiale for fortetting. Jeg merket meg skisse til parkering i fjell.

Gatebruksplan for Lillehammer Sentrum.

Dette er spennende saker, og det er på høy tid at det skjer noe. Jeg slutter meg til det meste, mye bra arbeide, men et stykke frem.

Kirkegata som kulturgate, det blir flott, nesten fri for biler. I sør er Park-kafeen også en kulturarena, samt Kirken, og Nansenskolen, I nord bør vel Terrassen og Bruparken også bli noe kulturelt en gang. LKM-avdeling under Stortorget er jeg mer skeptisk til, et horisontalt Stortorget på LKM-taket vil miste kontakten med Kirkegata, og delvis med Jernbanegata også.

Jeg tror en bybuss-terminal i Kirkegata vil tape mot den integrerte løsningen vi har med Skysstasjonen. Jeg tror heller ikke bybuss-trase på skrå over Lilletorget er så lurt.

Jeg synes forbindelsen fra Skysstasjonen til Wieses gate og Torggutua, mot Storgata og Stortorget, konkurrerer godt med Jernbanegata. Wieses gate er jo blitt fin, og steinmurene fra OL-tiden er fine. En gang lavet jeg en ideskisse til bru i forlengelse av Wieses gate, over busstasjonen til jernbanesiden, for å avgrense buss-området som et byrom.

Det er fortsatt mulig med byutvikling mellom Skysstasjonen og Kirkegata, selv om man ikke bør gå så drastisk til verks som i Larkas sitt ide-prosjekt... *(se også kommentar under parkering).*

Parkering.

Sentrum har ifølge undersøkelsen bra med parkeringsplasser, parkeringshusene har under 50% utnyttelse. Parkering på Stortorget foretrekkes av publikum nå, men torget skal heldigvis bli torg igjen. (kveldsparkering for kinoen kan vel tåles?). Det må jobbes videre med tilbudet, så som et nylig forslag om info om ledige plasser.

Det arbeides sporadisk med parkering i fjell under byen. Det er et vidløftig prosjekt. Forbindelser til vegnettet må i tilfelle skje utenfor sentrum, spesielt utenfor Banken-krysset. I Sentrum Vest-programmet er foreslått forbindelse nede fra Strandtorget-området, det har vært foreslått av lokale politikere tidligere. I tillegg trengs forbindelser til Fåberggata/Kirkegata ca. ved Nordre park og Søndre park. Ikke lett å få til.

En mindre utgave av nytt supplerende parkeringsanlegg kan være i forbindelse med byutvikling i kvartalene mellom Kirkegata og Skysstasjonen, det vil være perfekt lokalisering. Med tilknytning til eksisterende tunnel. Her burde det være mulig å få til ca. 300 plasser, i flere plan.

Med hilsen fra Portør, 08.08.2021.

Svein Klausen, arkitekt.

Urda Rolstad Jahren, Hans Bernhard Jahren

Boleng gård gnr 29 bnr 1.(Kartverket skriver Bulung)

02.09.2021

Lillehammer Kommune

Høring reguleringsplan avlastet E6.

Vingromsvegen Øyresvika Vingnes

Ved *hovedalternativ* med innsnevring av kjørebanelen til 3,5 m på noen plasser ser en ut til å ha uteglemt at dette er eneste framkomstveg for landbruksmaskiner mellom Vingnes og Vingrom. Regelverket tillater flytting av landbruksmaskiner inntil 4,1 m ved dispensasjon og følgebil. Eksempelvis har de fleste av dagens nye skurtreskere sporvidde over 3,5 m. Med de store investeringene som er i nye maskiner er det avgjørende å kunne nytte disse på større areal og en er avhengig av å kunne flytte maskinene fra jorde til jorde. Det virker ulogisk å være opptatt av jordvern, men samtidig fjerne muligheten til drift av arealene .

Det er foreslått skiltet med gjennomkjøring forbudt (med unntak av buss). Dette kan ikke gjelde traktorer og andre saktegående kjøretøy som ikke har noen annen framkomstveg. Videre står det at Vingromsvegen bare vil få trafikk fra beboere mellom Øyresvika til Vingnes. Gardsbruk og bolighus på stekningen Vingrom kryss Øyresvika vil da IKKE ha adgang nordover til Vingnes og videre til Lillehammer. Dette er totalt uakseptabelt.

Planens *reguleringsalternativ med T kryss* vil være uholdbart. Med den trafikkmengden som vil bli på avlastet E6 (innkjøringen til Lillehammer) vil det til tider bli veldig vanskelig å komme fra lokalvegen og ut på avlastet E6. Dette vil føre til stor fare for trafikkulykker. Vi har erfaring med hvor krevende det var å komme ut på E6 før lokalvegen ble etablert. En løsning med T kryss vil være et stort tilbakeskritt både for framkommelighet og trafiksikkerhet.

Løsningen med *rundkjøring* vil gjøre innkjøring til og utkjøring fra Lillehammer betydelig tregere enn nødvendig. Alternativet vil også føre til økt trafikk på lokalvegen fra Vingrom til Øyresvika. En mye større andel av trafikken fra Vingrom vil da kjøre lokalvegen for å slippe å kjøre ut på motorvegen. Hvis restriksjonene på framkommelighet etter Vingromsvegen blir for store vil en rundkjøringsløsning likevel tvinge seg fram. Gardsbrukene langs Vingromsvegen har behov for tilgjengelighet for vogntog med innsatsmidler i drifta og produktlevering, svanehalshengere for maskintransport og tømmertransport som i framtida blir med modulvogntog.

Hvis en skal unngå kryss mellom Vingromsvegen og avlastet E6 i Øyresvika, kan en løsning være at vogntogtrafikken går sørover til Vingrom kryss selv om transporten skal nordover. Det må sikres framkommelighet for brede landbruksmaskiner (4,1m) gjennomgående fra Vingrom kryss til Vingnes. Det å sette fartsgrensen ned til 30 km/t vil virke urimelig lavt og kan virke mot sin hensikt ettersom irritasjonsmomentet vil øke og føre til flere farlige situasjoner enn å fortsatt ha 40 km/t. Det er tross alt snakk om en stekning på ca 2 km som er en for lang strekning for 30 km/t til å bli akseptert.

Mvh

Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren Tlf 911 29 556

04.09.2021	Unni Berg	For oss som bor i Stavnesvegen 13 og 15 på Vingnes er det viktig at det blir støyskjerm mot bebyggelsen helt fram til brua. Ellers ser vi fordeler og ulemper ved begge de skisserte alternativene for Vingnes. Alternativet med rundkjøring vil frigi areal til næring/friområde (evt bebyggelse) som kan være positivt for Vingnes og Lillehammer. En rundkjøring vil også virke som et fartsreduserende tiltak. Ulempen ved dette alternativet er økt trafikkbelastning for beboerne ved rundkjøringen.
05.09.2021	Gro Myrum og Geir Haugen	T-kryss i Øyresvika vil være det beste alternativet, da det trenger minst areal og boliger blir ikke berørt på samme måte som en rundkjøring vil bli. T-kryss vil etter det vi kan se være tilstrekkelig løsning for den antatt beregnede trafikkmengden for krysset.
		Tursti Øyresvika - Vingnesvika. Turstien i Øyresvika må legges tett opp mot eksisterende E-6 for å ivareta friområdet for bla. fiskeplasser. Stien må ligge opp fra Mjøsa grunnet varierende vannstand gjennom året.

05.09.2021	Henrik Natvig	<p>Merknad som beboer i Vingromsvegen 175:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ved løsning for Vingromsvegen er det viktig å ivareta trygg skoleveg og kollektivtilbud. Jeg mener den bør utformes med fortau ved siden av dagen veg. av de foreslåtte løsningene er det kun anbefalt løsning 2c som vil fungere, for kollektivtrafikk. Trafikksikkerhetstiltakene for gående bør være bedre.- Rundkjøring i Øyresvika vil ikke fremme et godt bomiljø i området, denne bør ikke bygges slik den er foreslått.- Tursti over Øyresodden, plassering av denne bør være lengst mulig mot dagens E6, og være fleksibel i plassering for terrengtilpassing.- Det er viktig for meg som grunneier av Øyresodden at turvegen også ivaretar min skjøtsel og drift av eiendommen.- Det er viktig at kjøring med bil ved undergangen kun blir tilrettelagt for tilknyttede eiendommer.
------------	---------------	--

Fra: Guri Myrstuen [gurimyrstuen@gmail.com]

Til: postmottak@gjovik.kommune.no [postmottak@gjovik.kommune.no]; Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

Kopi:

Sendt: 26.08.2021 15:55:01

Emne: Handlingsinnspill E6 Roterud - Storhove

Vedlegg:

----- Forwarded message -----

Fra: Guri Myrstuen <gurimyrstuen@gmail.com>

Date: tir. 24. aug. 2021, 20:32

Subject: Strandpromenader og Bademuligheter

To: <postmottak@lillehammer.kommune.no>, <postmottak@gjovik.kommune.no>

Ta vare på strandsonen og Mjøsa som rekreasjonsplass.

Bading, fiske og turopplevelser i strandsona er viktig for Innlandets befolkning.

Støyskjerming, turstier, gangveier og adkomster til stranda er superviktig!

Gjør en innsats for å bevare grønne lunger, sykkelveier, boltringsplass også for kommende generasjoner!

Ja takk til opplyst og brøytet strandpromenade hele veien fra Mjøsbrua til Vingnesbrua!!

Pass på å sikre veistrekninger med gangveier slik at folk føler seg trygge selv i en utbyggerperiode.

Skoleunger må tas vare på med gangveier atskilt fra bilvei for å unngå uhell samt bygg oversiktlige fotgjengerfelt med tydelige fartsdempere som tvinger trafikken hastighet NED

VI HAR INGEN Å MISTE!

Nå vil Nye Veier ta miljøhensyn. Da blir det gang- og sykkelvei?

Dette innspillet gjelder E6 Moelv-Roterud og Roterud-Storhove.

Den 31.8 gikk Adm. dir. Anette Aanesland ut i media og sa at Nye Veier (NV) skal legge mer vekt på miljøet og derfor se på noen prosjekter på nytt.

Å ta hensyn til miljøet betyr også å ta hensyn til lokalmiljøet både i utbyggingsperioden og senere. **Et åpenbart miljøtiltak er derfor å bygge gang- og sykkelvei langs lokalveien som står klar før arbeidet på E6 starter.**

Nå har E6 utbyggingen fått en utsettelse p.g.a. brudd med entreprenørene. Dette gir NV en gylden mulighet til å vise i praksis at de er en ansvarlig aktør som vil ta hensyn til miljøet og bygge gang- og sykkelvei. Bygges det gang- og sykkel vei vil det styrke NV sitt omdømme. Bygges den ikke er fallhøydene stor for NV's troverdighet.

Vi som bor langs lokalveien er bekymret for hvordan myke trafikanter, lokal biltrafikk og næringstrafikk til nå er blitt behandlet i det som til nå har kommet fra NV's planlegging.

De nye signalene gir oss nytt håp? Men da må NV snarest starte planlegging og bygging av gang- og sykkelvei på strekningen Moelv - Storhove.

Anleggsperioden

I anleggsperioden vil trafikken øke på lokalveien. Selv om det ikke er tvungen omkjøring på lokalveien, vil både en del gjennomgangstrafikk og lokaltrafikken som i dag kjører E6 velge lokalveien framfor å kjøre gjennom et anleggsområde. Dette vil redusere både trafikksikkerheten og fremkommeligheten langs lokalveien, spesielt for myke trafikanter som vil føle seg så utrygge at de ikke våger å ferdes langs veien.

Anleggsdrift har i dag et stort fokus på HMS. Å bygge **gang- og sykkelvei er et effektivt HMS tiltak for anlegget.** Dersom NV unnlater å bygge gang- og sykkelvei blir det en betydelig risiko for at anleggsvirksomheten indirekte vil forårsake alvorlige ulykker langs lokalveien. Rotårsaksanalysen for en ulykke på lokalvegen er imidlertid mer komplisert enn om en arbeider blir overkjørt av en anleggsmaskin. Ulykken på lokalveien ender derfor trolig med at en sjåfør blir

straffet for ulykken, mens rotårsaken er manglende gang- og sykkelvei under anleggsperioden. Utbygger går derfor fri.

Finnes det en bedre oppskrift på å fremprovosere ulykker enn ved at syklister eksempelvis får en stor traktor bak seg, er etterfulgt av en rekke utålmodige bilister?

Etter utbyggingen.

Myke trafikanter er den mest miljøvennlige trafikken. En miljøvennlig E6 utbygging må derfor sørge for at myke trafikanter får minst like gode vilkår som før utbyggingen.

E6 utbyggingen gir effektiv og trafikksikker avvikling av gjennomgangstrafikk. En miljøvennlig utbygging må sørge for at hele veisystemet i området med lokalvei og gang- og sykkelvei er like framtidrettet.

Trafikkøkningen med myke trafikanter er både ønsket og forventes å stige. Dette er bl.a. politisk besluttet gjennom regjeringens Gå og sykkelstrategier.

I tillegg til økningen av gående og syklene har vi nye typer myke trafikanter som også blir krevende å avvikle sammen med biltrafikk. El sykler er allerede i bruk og har en voldsom salgsøkning, og er i ferd med å etablere seg som en miljøvennlig og helsebringende «bil nr 2» i flere familier. Elektriske rullestoler har rekkevidde på inntil 50 km. I den kommende eldrebølgen vil flere enn i dag velge å kjøre 10 km/t fremfor sitte «innesperret» i egen bolig. Det samme vil gjelde både unge handikappede og de som har skadet seg og midlertidig ikke kan gå.

Det foreløpig siste er elsparkesykler som også vil bidra til økt trafikk av myke trafikanter. På bygda vil en bl.a. slippe at de ligger henslengt og hindrer andre trafikanter. **Gang- og sykkelvei er derfor nødvendig for å sikre flyt i lokaltrafikken.**

Beslutningsprosessen

Gjennom bl.a. media har jeg skaffet meg både positive og negative signaler. Ber derfor NV om å avkrefte de negative signalene.

- Både fylkeskommunen og kommunene vil at gang og sykkelvei skal være en del av E6 utbyggingen og vil gjøre alt som er mulig for en så raskt prosess som mulig.
- Grunneiernes holdninger er positiv.

- Dersom det er vanskelig å få dette til innenfor de bevilgningene NV har, vil det være uansvarlig av NV å ikke be om mere penger for å levere et miljøvennlig produkt. Gang og sykkelvei i samband med E6 utbyggingen vil være et strålende eksempel på praktisk gjennomføring av det nesten alle politikere gjentar hel tiden. Statens veivesen har fått tilleggsbevilgning for å bygge gang og sykkelvei lang E18 sør for Oslo.
- Jeg har dessverre hørt at NV sier at lokalveien allerede har så stor trafikk at fylkeskommunen som eier skulle ha bygget gang og sykkelvei tidligere og derfor må bekoste denne. Håper dette ikke er sant ellers står NV renomme i fare. Alle argumenter som går på at dette er fylkesvei og derved ikke er NV vil sette NV i et svært dårlig lys. Hvor finnes eksempler på at f.eks. kraftutbyggere eller boligutviklere krever at det offentlige skal bære kostnadene med å utbedre eksisterende veier som følge av anleggsdrift?
- Har også hørt at en vil vente med gang og sykkelvei til en ser hvordan trafikken blir på lokalveien. Dersom dette skal ha troverdighet må det gjøres vedtak om at dersom det blir behov for gang og sykkelvei må anlegget stoppes (Hvem får i så fall rollen som «verneombud», kommunen, fylket eller lokalbefolkningen?) og E6 midlertidig settes i en stand som gjør at trafikken går i 90 km i timen inntil gang og sykkelvei er ferdig. Det sier seg selv at ingen utbyggere vil ta risikoen med et lengre avbrudd med de kostnader dette medfører når entreprenørene ikke får arbeide som planlagt.

Knut Ringsrud

kringsru@gmail.com

90576747

Vera Aasvestad
Lensevegen 3
2608 LILLEHAMMER

vera.aasvestad@hotmail.com

945578564
Lillehammer kommune

2626 Lillehammer

Dato:20.6.2021

Tilbakemelding på REGULERINGSPLANER FOR E6: E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6 - HØRINGSBREV

E6 må legges i tunnel forbi Vingnes..Hamar fikk motorvei midt i fuglereservatet...Det har ikke skapt problemerSå hvorfor skal det bli mer trøbbel her....Åså ønsker vi en lokalvei til byen med litt mindre trafikk..Avlastng med mindre trafikk pluss mindre støy.....

Fra: noreply@norconsult.com [noreply@norconsult.com]

Til: innspill-e6rs@afgruppen.no [innspill-e6rs@afgruppen.no]

Kopi:

Sendt: 04.09.2021 22:40:06

Emne: Kvittering for din melding til prosjektet E6 Roterud - Storhove

Vedlegg:

Hei, og takk for din melding til prosjektet E6 Roterud - Storhove!

Din henvendelse er registrert, og vil bli vurdert inn mot pågående prosesser i prosjektet. Henvendelser vil normalt ikke bli besvart enkeltvis, men dersom din henvendelse er av en slik art at vi har behov for mer informasjon vil vi ta kontakt med deg.

Med vennlig hilsen

AF Gruppen Norge AS

Din melding:

Siden jeg og min mann bor i Øyresvika, vil vi konsentrere oss om å uttale oss om området ved Øyresvika. Vi støtter utbyggingen av E-6 med en lang tunnelløsning. For oss vil det bety mye at store deler av nåværende trafikk kjører utenom Lillehammer. Vi ønsker derfor et halvkryss i Øyresvika, som betyr minst mulig inngrep i nåværende veger og bolighus. For oss er det viktig å minske gjennomgangstrafikken forbi boligområdet. Det vil heve vårt bolmiljø, da bilkøene som er saktegående/stående til tider vil minske betraktelig. Vi er også svært positive til turstien langs Mjøsa. Nærheten til vannet er en av årsakene til at vi valgte å bosette oss i Øyresvika. Vi har savnet en sti nærmere vannet.

Avsender:

Marit Hosar

marhos46@gmail.com

90767253

Eventuelle vedlegg er registrert sammen med din melding:

Dette er en automatisk utsendelse som det ikke kan svares på.

Høringsuttalelse E6 Roterud-Storhove

Lågendeltaet og E6 trasèvalg

Lågendeltaet var i ulike forfatninger før reservatet ble opprettet i 1990. Utgangspunktet for verning av deltaet er uomtvistelig den tilstanden deltaet var i etter at Lillehammer bru ble etablert. Lillehammer bru og de endringene deltaet gikk gjennom før den tid, er derfor ikke argumenter for å ikke ta naturvernevedtaket på alvor.

Dagens reservat trenger åpenbare avbøtende tiltak av ulik art. Disse tiltakene er i all hovedsak de samme, uavhengig av hvor E6 skal gå i framtida. Nåværende Lillehammer bru og vei vil mest sannsynlig uansett bestå i all overskuelig framtid. Påpekte tiltak fra ulike hold er rettet mot vår menneskelige ferdsel særlig i søre delen av området og særlig i hekketida. F.eks. gjorde fugleutkikkstårnet i ny trehvit drakt, langt mer skremsel for fuglene utenfor der, enn vandrende mennesker på promenadestien øst for de fugletette sandbankene lenger sør. Belysningen i turstien bør slukkes i hekketiden. Støyende fritidsområder kan med fordel reguleres noe. Mange forhold som bør gjøres noe med er, som nevnt, like uansett valg av E6-trasè og er derfor ikke relevante som argumenter verken i den ene eller den andre retningen for beslutningen om E6 trasèvalg.

For fuglelivet sør i deltaet er sandbankene viktige.

En eventuelt oppgradert Lillehammer bru vil ikke berøre sandbankene ytterligere der fuglelivet er livligst. Lillehammer bru må i eventuelt oppgradert utgave, støyskjermes så vel for mennesker som for dyr og bør ikke få høyere hastighet enn 80 kmt.

Trafikktettheten som er og som forventes blir økende, er som kjent svært ujevn. Det er fra St Hans og ut skoleferien at den daglige trafikken er størst, men det er altså utenom hekketiden og med høy vannstand.

De trafikktoppene som kan forstyrre hekking, forekommer under hjemreise etter en sein påske og likeens ved pinsetid, når været frister til stor utfart.

Hva man betegner som deltaets kjerneområde er avhengig av hva man sikter til. Er det fugl, dyreliv, fiskeaktivitet, padling eller annet? For fuglelivet er, som nevnt, søndre del viktigst. For fiskeaktivitet og for dyrelivet er nordre deler og særlig omkring planlagt ny bru viktigst. Derfor er det slik at **hele verneområdet må ses under ett** i en helhet og ikke splittes i småbiter annet enn for å studere de enkelte, relevante detaljvurderingene.

Den lave, eksisterende Lillehammer bru representere en støykilde der den

ligger, mens mange mener at ytterligere ei bru lenger nord skaper lite forstyrelse med trafikk i 110 kmt? Det er ren utopi som i beste fall er bygd på partiske og/eller haltende råd og utredninger.

I tillegg kommer at Lillehammer bru altså vil bestå og fortsatt vil være trafikkbelagt og vil øke forstyrrelsen inn mot sårbare områder dersom det i tillegg bygges gang og sykkelvei i den når den eventuelt blir lokal ferdselsåre.

Noen av de som ønsker den planlagt 110 km/t motorveien bruker bl.a. tungtrafikkens behov som argument. Tungtrafikkens behov er klart uttrykt fra aktører i bransjen. Det er god framkommelighet, men da i noe lavere hastighet. Det behovet vil imøtekommes med oppgradert E6 i eksisterende trasè. For øvrig er forventet trafikkbelastning på E6 forbi Lillehammer og i Gudbrandsdalen, lavere enn hva en nøkternt sett burde legge til grunn for 4 felts motorvei. Det er relevant å stille spørsmål ved om de norske ÅDT-grensene for 4-felts motorvei er lagt noe lavt sett opp mot reelle trafikkutfordringer og tilvarende om ÅDT-prognosene er skrudd for høyt for å skremme oss til å ødelegge mer natur.

For mange av oss er ett forhold åpenbart:

Å bygge en 4 felts motorvei tvers gjennom reservatet, når reelle alternativer forefinnes i eksisterende trasè, det er et forferdelig dårlig natur-/miljøverntiltak.

Ved å dele opp reservatet, er vi i ferd med å gå i en klassisk felle: Vi oppdager ikke at reservatet er borte før det faktisk er det.

Det finnes **ingen relevante avbøtende tiltak** for en slik beslutning.

Alternativ, effektiv men nøktern løsning med 3 felts vei i nåværende trasè, med 4 felts Lillehammer bru og med oppgradert støyskjerming på utsatte deler av strekningen Øyresvika – Ensby, mangler i beslutningsgrunnlaget. Det finnes alternativ for disse få kilometerne som glir godt inn i sammenhengen med de veiløsningene som er valgt og vil bli valgt videre nordover i Gudbrandsdalen.

Manglende utredning av slikt alternativ, gjør at Statsforvalterens vurderinger angående naturreservatets vern, vil måtte gjøres på mangelfullt og dermed sviktende grunnlag.

Vedlagt er en skisse til alternativ løsning for oppgradert E6 i nåværende trasè, utarbeidet under samråd med veifaglig kompetanse.

Lillehammer 19. august 2021

Roald Rapp (sign.)

Mosoddvegen 56

2619 Lillehammer

Vedlegg til høringsuttalelse E6 Roterud-Storhove

Skisse for 3 felts vei med 4 felts bru forbi Lillehammer.

Alternativ til 4 felt motorvei i tunnel og bru som splitter naturreservatet ytterligere.

Trafikktrykket forbi Lillehammer er som kjent tyngst fra St Hans til skolestart.

Dagens vei tar unna dette i 2 felt. Toppede trafikkpåtrykk er ved hjemreise fra påske, d.v.s. sørgående, og det samme ved hjemreise fra pinse, når været har fristet til stor utfart. Da kan treg avvikling sørover forekomme.

Med nedenfor skisserte 3 felts vei, bør derfor to av tre fobikjøringsfelt (2 felt i samme retning) tillegges sørgående trafikk.

Forventet trafikkøkning vil håndteres greit med en 3-feltsvei i all overskuelig framtid.

Ved å skifte ut kun èn eiendom / ett bolighus i sørvestkanten av Vingnesvika, vil det være rom for tre felt sørover fra Vingnes, mellom Vingnes og 4-feltveien som da ender i Øyresvika.

Mellom Vingnes og Strandtorgekrysset er det rom for fire felt ved å utvide nåværende Lillehammer bru. Lillehammer bru vil jo uansett bestå som lokalveibru og i dag bærer den altså hele E6-trafikken på kun 2 felt.

Utvidelsen kan mest rasjonelt utføres ved å bygge ett nytt felt på hver side av nåværende bru, dersom ny og rettere bru ikke skulle være rimeligere. Rettere bru vil øke mulig støydemping mot boligområdene både i øst og vest. På den annen side har de som har slått seg ned i byen med forventninger om stillhet, bommet ganske radikalt, uavhengig av veiløsning.

Løsningen med 4 felt bru gir av- og påkjøring samt avvikling av lokaltrafikken mellom byen og vestsida, uten at en må ut i ett av de to gjennomgående feltene. Slik trafikkavvikling ser man eksempel på E6 nord for Trondheim sentrum, forbi Ranheim. 80 km/t. Praktisk og vellykket.

Strandtorgekrysset kan i prinsippet bestå slik det er i dag. Det krever bedre vanntetting mot flom i veiundergangen med trafikk fra byen mot sør og til byen fra nord. Undergangen bør i tillegg utstyres med lenseanlegg tilsvarende en undervannstunnel, men i langt mindre format.

Fra Strandtorgekrysset og nordover er det plass til 3 felt uten å berøre de nedre bolighusene i Mosoddvegen og uten ytterligere skade på reservatet.

2 felt i 3-feltsveien mellom Gausdalskrysset og Strandtorget tildeles sørgående trafikk.

2 felt i 3-feltsveien mellom Gausdalskrysset og nordover forbi Fåberg, tildeles nordgående trafikk.

2 felt i 3-feltsveien fra Vingnes og sørover tildeles sørgående trafikk. På Vingnes vendes innkjøring til E6 sør, direkte mot sør i stedet for dagens hårnålsving.

Det bygges støydemper forbi byen, unntatt i Strandtorgekrysset. Miljøtunnelen forbi Mosodden utvides til 3 felt og forlenges med minst 100 m i hver retning, som også gir merkbart forbedret støydemper. Forbi byen bør det i tillegg nyttes støysvak asfalt som alltid saltes ved fare for ising.

Samlet kostnad for aktuell strekning kan ligge 30-40% lavere enn 4 felts tunnel og bru. Besparelsene i relasjon til motorvei, kan med fordel nyttes til E6 oppgraderinger videre nordover.

Omkjøringsalternativer ved brubygging i eksisterende trasè er av motorveitilhengerne påstått som vanskelig å finne, spesielt ved bygging av ny Lillehammer bru. Med den kompetansen som er på dette området og som til de grader er praktisert på strekningene mellom Kolomoen og Mjøsbrua, er det åpenbart at den utfordringen er løsbart.

Denne skissen til alternativ løsning for oppgradert E6 forbi Lillehammer, er utarbeidet under samråd med veifaglig kompetanse.

Manglende full utredning av dette alternativet, vil medføre at Statsforvalterens vurderinger angående naturreservatets vern, vil måtte gjøres på mangelfullt og dermed sviktende grunnlag.

Lillehammer 19. august 2021

Roald Rapp (sign.)
Mosoddvegen 56
2619 Lillehammer