

NOTAT: MERKNADSBEHANDLING

Dato: 14.5.2020

INNHALDSFORTEGNELSE

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | Innledning | 3 |
| 2. | Oversikt over aktører som har gitt innspill | 3 |
| 2.1 | Offentlige | 3 |
| 2.2 | Organisasjoner, foreninger, firmaer, vel osv. | 3 |
| 2.3 | Private | 3 |
| 2.4 | Ungdomsrådet | 4 |
| 3. | Oppsummering/hovedtrekkene i innspill fordelt på tiltak, med kommentar fra Nye Veier | 4 |
| 3.1 | Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika. | 4 |
| 3.2 | Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes. | 5 |
| 3.3 | Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgveien | 5 |
| 3.4 | Miljøtiltak på Vingnes. | 6 |
| 3.5 | G/s-vei fra Vingnes til Storhove, herunder g/s-vei på Lillehammer bru og forbedring av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden. Andre tiltak som kan endre dagens E6 til vei med mer lokalvei-uttrykk. | 7 |
| 3.6 | Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6. | 9 |
| 3.7 | Utrede forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6. | 10 |
| 3.8 | Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen. | 11 |
| 3.9 | Andre innspill | 11 |
| 3.9.1 | Meklingsresultat og kostnadsansvar | 11 |
| 3.9.2 | Fylkesmannens varsel om innsigelse | 12 |
| 3.9.3 | Fremkommelighet langs avlastet E6 | 12 |

1. Innledning

Forprosjektet har ligget ut på høring i perioden 23. mars til 29. april 2020. Under høringen har det kommet 7 (8) merknader fra offentlige, 13 merknader fra næringsliv, lag og foreninger, samt 11 private innspill. I tillegg har det kommet 40 innspill gjennom ungdommens medvirkningsportal.

2. Oversikt over aktører som har gitt innspill

Følgende aktører har gitt uttalelse ved offentlig ettersyn av planen.

2.1 Offentlige

1. Fylkesmannen i Innlandet, datert 28.04.2020
2. Bane NOR, datert 27.04.2020
3. Statnett, datert 22.04.2020
4. Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard, datert 28.04.2020
5. Statens vegvesen, datert 29.4.2020
6. Forsvarsbygg, datert 23.4.2020
7. NVE, datert 07.05.2020
8. Innlandet fylkeskommune, saksfremlegg – fylkesutvalget, datert 21.4.2020, samt saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling 12.5.2020.

2.2 Organisasjoner, foreninger, firmaer, vel osv.

1. Eidsiva Nett AS (Elvia), datert 23.3.2020
2. Lågendeltaets Venner, datert 15.04.2020
3. Øyresvika dreggeklubb v/Mass Haugen, datert 27.04.2020
4. Hovemoen Næringspark AS, datert 27.04.2020
5. Lunds Bilopphugging, datert 27.04.2020
6. Glommen Mjøsen Skog, datert 28.04.2020
7. Øyresvika velforening, datert 28.4.2020
8. Lillehammer Pistolklubb, Vidar Gustafson, datert 28.04.2020
9. Veidekke Industri AS, Hovemoen Grustak, datert 29.04.2020
10. Norges Lastebileier-Forbund Innlandet, datert 29.04.2020
11. Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget, Lillehammer Sentrum Drift AS, datert 29.04.2020
12. Advokatfirma DLA Piper Norway DA, på vegne av BilBygg datert 29.4.2020
13. Areal+ AS, datert 23.4.2020

2.3 Private

1. Svein Løvseth, datert 13.04.2020
2. Nikolai Hegelstad, datert 15.04.2020
3. Magnus R. Torgersen, datert 16.04.2020
4. Pål Eirik Alrek, datert 27.4.2020
5. Ole H Skyttermoen og Bjørg I Bjerke, datert 28.4.2020
6. Lena Granbakken Haukli, datert 28.4.2020
7. Henrik Natvig, datert 29.4.2020
8. Marit Hosar, datert 29.4.2020
9. Marte Natvig Avelange, datert 29.4.2020
10. Gro Myrum og Geir Haugen, datert 29.4.2020
11. Elisabeth Haugen Dalbak, datert 29.4.2020

2.4 Ungdomsrådet

Det ble opprettet en egen medvirkningsportal for ungdommen. Portalen ble formidlet til elevrådene ved totalt 10 ungdomsskoler og videregående skoler i Lillehammer via representantene i Ungdomsrådet i Lillehammer. Seks skoler benyttet seg av muligheten og det om inn ca. 40 innspill fordelt på de 9 tiltakene.

3. Oppsummering/hovedtrekkene i innspill fordelt på tiltak, med kommentar fra Nye Veier

3.1 Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.

Regionale myndigheter aksepterer løsningen som er anbefalt i forprosjektet. Det er hensiktsmessig med en tilpasset tursti på 2 meter for å unngå inngrep i naturreservatet og at det på trange strekninger velges bryggeløsning. Det forutsetter imidlertid at anlegget dimensjoneres slik at det blir framkommelig for mindre vedlikeholds-kjøretøyer.

Lag og foreninger, samt private innspill er positive til turstien, men mener det er viktig at turstien ikke berører strandsonen i særlig grad i Øyresvika. Turstien må legges noe høyere i landskapet enn i selve strandsonen. Stranden er i vernesonen og en av få steder langs Mjøsa som ikke er fylt ut av tidligere veiarbeid. Stranden er et viktig område for rekreasjon og bademuligheter og er en av de få plassene rundt Mjøsa hvor det fortsatt fiskes etter lågåsild. Flere Mjøsdrøggere har båten sin og bålplassen sin der. En plassering av turvegen langs regulert vannkant vil også gjøre den utilgjengelig store deler av sommeren, flomtoppen er fra medio mai og juni. Det er en aksept for en bredde på 2 meter.

En grunneier ønsker ikke tursti over egen eiendom. Eiendommen er et meget gammelt fiskebruk, Riise Østre, samt med tanke på nærheten til Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde.

En innbygger påpeker at Lillehammer mangler varmt badevann på sommeren pga. Lågen. Vingnesvika er mulig den beste plassen. Det stilles spørsmål om hvordan ville det bli om en demmet opp Vingnesvika noe mer. Vingnesvika fyller seg ofte med rusk og rask i flommen. Det vises til Balestrand og den "kunstige" bade plass som er der. Dette kan være et eksempel for Vingnesvika. Overskuddsmasse fra tunnelen kan benyttes der.

Ungdommen er positive til tiltaket, men er opptatt av naturreservatet og utfordringer ved flom.

Kommentar:

Nye Veier tar merknadene til orientering. Turstien er ment å ligge mellom Mjøsa og avlastet E6, uten at den berører naturreservatet, verken med anlegg eller fylling. Dette lar seg gjøre ved å variere bredde og byggemåte. Stranda vil i liten grad bli berørt, om nødvendig bare der det er på det trangeste. Det foreslås en løsning med bredde på 2 meter, med minst mulig påvirkning i naturlige og attraktive bruksområder, herunder strandområder og naturreservat. En vil i kommende reguleringsplanfase gå i detalj om plassering, utforming, høyder, andre konflikter etc. Det blir en offentlig prosess på dette.

Når det gjelder innspillet om tilrettelegging av bade plasser Vingnesvika ligger dette utenfor Nye Veiers mandat, men fornuftig massedisponering er selvsagt viktig både for Nye Veier og våre totalentreprenører. Innspillet sendes videre til Lillehammer kommune.

3.2 Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.

Det har kommet ulike synspunkter på denne strekningen og det er ingen entydig anbefaling. De regionale myndigheter mener fortausløsningen i anbefalt løsning er tilfredsstillende, i tillegg mener Statens vegvesen anbefalt løsning forbi fjellskjæringa (ett felt og lysregulering) ikke er tilfredsstillende og ber heller om smalere 2-felts vegbane. Fylkeskommunen ser en kryssløsning som anbefalt i Øyresvika som trafikkfarlig. Fylkesmannen opptatt av at det gjennom juridisk bindende plandokumenter sikres trafiksikkerhet for barn og unge, ved at det etableres et fysisk skille mellom fortau og veibane uavhengig av løsning.

Lag og foreninger og lokalbefolkningen støtter alternativ 2a.5 med fortau, møteplasser og toveiskjøring på Vingromsvegen. De forutsetter at fortau ikke er for inngripende på boligtomtene. Videre er de skeptiske til et nytt kryss ved Øyresvika, da ikke ønsker gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen.

Noen mener at en stenging av Vingromsvegen for gjennomkjøring er tilstrekkelig, med 30 km/t, fartshumper og bedre belysning, mens en grunneier ikke godtar at hans eiendom blir belastet av fortausløsningen på Vingromsvegen. Noen er også opptatt av kollektivtilbudet på strekningen må forbedres. Blant annet en busstopp i Øyresvika der både lokalbussen til Gjøvik og bybussen stopper.

Noen ungdommer uttrykte seg slik: «Mener det er unødvendig bruk av penger og ser ikke behov for det. (Vi er elever som bor på Vingnes). Kanskje ikke det viktigste tiltaket - velger gjerne sykkel framfor å gå.».

Kommentar:

Fortausløsning og møteplasser er i tråd med forslaget fra Nye Veier. Kravet om fortau langs Vingromsvegen ligger i vedtaket fra kommunedelplanen for ny E6. Nye Veier mener et fortau kan utgå dersom trafikkmengden går ned så mye som antatt i forprosjektet

Når det gjelder kollektivtransporten på Vingromsvegen, er det lagt opp til kjøring begge veger, som i dag. Holdeplassene vil naturlig nok være som før, dersom ikke noe annet skulle tilsi det. Nye Veier kan ikke anbefale en full breddeutvidelse langs fjellskjæringen, med de store kostnadene en slik breddeutvidelse vil medføre. En møteplass på strekningen forbi fjellskjæringen skal imidlertid vurderes nærmere i den kommende reguleringsplanfasen, som alternativ til lysregulering.

Det arbeides videre med å avklare løsning i samarbeid med kommunen, fylkeskommunen, Statens vegvesen og andre berørte.

3.3 Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgveien

De regionale myndigheter finner anbefalingen i hovedsak tilfredsstillende, både mot bebyggelse og friluftsområder. Fylkeskommunen ber i tillegg om en vurdering av innestøy på utsatte boliger, mens Fylkesmannen krever en lang skjerm mot friluftsområdene ved Vingnesvika for å oppnå tilfredsstillende støydemper og at lang skjerm er viktig for skjerming på vinterstid.

Lag og foreninger og lokalbefolkningen er positivt at støyskjerming endelig blir gjennomført. I tillegg ønsker de en hastighet på 60 km/t på avlastet E6 for å oppnå tilfredsstillende støyskjerming. Dette vil føre til at færre kommer i rød og gul sone som igjen ivareta livskvaliteten til beboere langs strekningen og fritidsbruken av strandsonen.

En beboer ønsker ikke planlagt støyskjerm, påpeker at støyvurderingen kun er vurdert etter T-1442/2016 og ikke tatt hensyn til utsikt til stranda og Mjøsa fra boligen og området.

Kommentar:

Det er nå gjort beregninger av støy for både 60, 70 og 80 km/t for bebyggelsen mellom Øyresvika og Vingnes. Disse viser at hastigheten påvirker støysituasjonen.

I forprosjektet er det redegjort for Nye Veiers oppfatning angående kravet til innendørs støynivå. I reguleringsplanfasen arbeides det videre med plasseringen av de anbefalte støyskjermene.

3.4 Miljøtiltak på Vingnes.

Regionale myndigheter mener tiltaket er svært viktig for at dagens E6 i fremtiden skal fremstå som en lokalveg. De påpeker at tiltaket som er svært viktig for at dagens E6 i fremtiden skal fremstå som en lokalveg. Lavere hastighet ved bydelssenteret Vingnes og atkomst til sentrum er viktig trafiksikkerhetsmessig. Ny rundkjøring muliggjør bussholdeplasser på dagens E6 og som kan bidra til endret transportmiddelfordeling. Fylkeskommune stiller krav til kryssombygging, inkludert busstopp for å tilfredsstille kravene fra kommunedelplanen, mens fylkesmannen er også opptatt av valgt løsninger sikre at målet om redusert hastighet på strekningen nås.

Næringslivet støtter Nye Veiers forslag om at dagens kryss beholdes. De er kritiske til en rundkjøring som vil gi nedsatt hastighet. Den vil ikke ivareta byens og næringslivets behov, og medfører at tiden fra avkjøringen til byen blir vesentlig lengre. I tillegg unngår en vesentlige ulemper i byggeperioden.

Ungdommene er positive til en generell oppussing av Vingnes og de tiltakene som er foreslått, et tiltak som er bra for lokalbefolkningen.

Kommentar:

Ved meklingen forelå det ingen skisser eller grunnlag som avklarte hva konkret innhold i «Miljøtiltak Vingnes» skulle være. Det var etter Nye Veiers vurdering ikke et premiss at det skulle etableres holdeplasser, men muligheten skulle vurderes. En full kryssombygging var ikke forutsatt.

Nye Veier opprettholder anbefalingen fra forprosjektet, men Nye Veier vil jobbe videre med løsningen i reguleringsplanen. Etter at Forprosjektrapporten ble lagt ut på høring er det gjort ytterligere vurderinger ang. kollektivholdeplasser med dagens kryssløsning. Dersom hastigheten reduseres forbi Vingnes, samt at man eventuelt reduserer lengder på retardasjons og akselerasjonsfelt, samt eventuelt redusert vegbredde kan man få etablert kollektivholdeplasser langs avlastet E6. Denne muligheten tas med videre i arbeidet med reguleringsplan, men det er en forutsetning at trafiksikkerhet kan ivaretas. Det skal ses særskilt på tiltak som kan redusere hastigheten ved f.eks. strekningsvis innsnevring av veg og beplantning.



Figur 1 Skisserte løsninger for nye kollektivholdeplasser på avlastet E6 for videre drøfting.



Figur 2 Skissert løsning med holdeplass og gangforbindelser for det midterste alternativet i figur 1.

Figur 1 og 2 viser de skisserte løsningene for kollektivholdeplasser på avlastet E6. Det midterste alternativet er mest aktuelt. Dette alternativet ligger tett opp mot bydelscenteret Vingnes. For sørgående holdeplass må det etableres en ny gangveg/rampe opp til Jørstadvægen og for nordgående holdeplass etableres gangforbindelse til Stavnesvegen, jf. figur 2. I reguleringsplanfasen må det ses videre på detaljer og gjennomførbarhet for denne løsningen.

3.5 G/s-vei fra Vingnes til Storhove, herunder g/s-vei på Lillehammer bru og forbedring av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden. Andre tiltak som kan endre dagens E6 til vei med mer lokalvei-uttrykk.

Tiltak 6a Vingnesbruas østside og tiltak 6b Lillehammer bru (Strekning 6.a)

For disse to strekningene er det ulikt syn fra regionale myndigheter. Fylkesmannen krever at g/s-veien over Lillehammer bru blir regulert i tråd med KDP bestemmelser. Statens vegvesen mener g/s-veien

over Lillehammer bru kan erstattes av en løsning på østsiden av Vingnesbrua – dersom den oppfyller intensjonen i rekkefølgekravet. I fylkeskommunens saksframlegg legges det til grunn at 6a og 6b må sees i sammenheng, der universell utforming og hensynet til kulturminnet (Vingnesbrua) ivaretas. Tilkoblingen til Strandtorget er ikke løst ved denne slik forslaget foreligger med trapp.

Et innbyggerinnspill på at det er en stor kostnad og at det antakeligvis være billigere å gi alle på Vingnes elsykkel enn å legge sykkelsti over Lillehammer bru. En innbygger er positiv til en gangsti som forbinder Vingnes med Strandpromenaden, men den bør være tilgjengelig for sykkel, barnevogn mv, dvs. ikke trapp slik det er foreslått. For sykkel bør man ha mulighet for å komme fra Vingnes, sykle langs Mjøsa til Strandtorget, deretter inn på sykkelsti utover mot Storhove. Videre påpekes det at det er greit at det ikke bygges sykkelsti på Lillehammer bru.

Ungdommen påpeker at dette g/s-veien er helt unødvendig og sløsing av penger. De kjenner ingen ungdommer eller studenter som sykler fra Vingnes til Storhove.

Tiltak 6c-f Strandtorget - Hovemoen

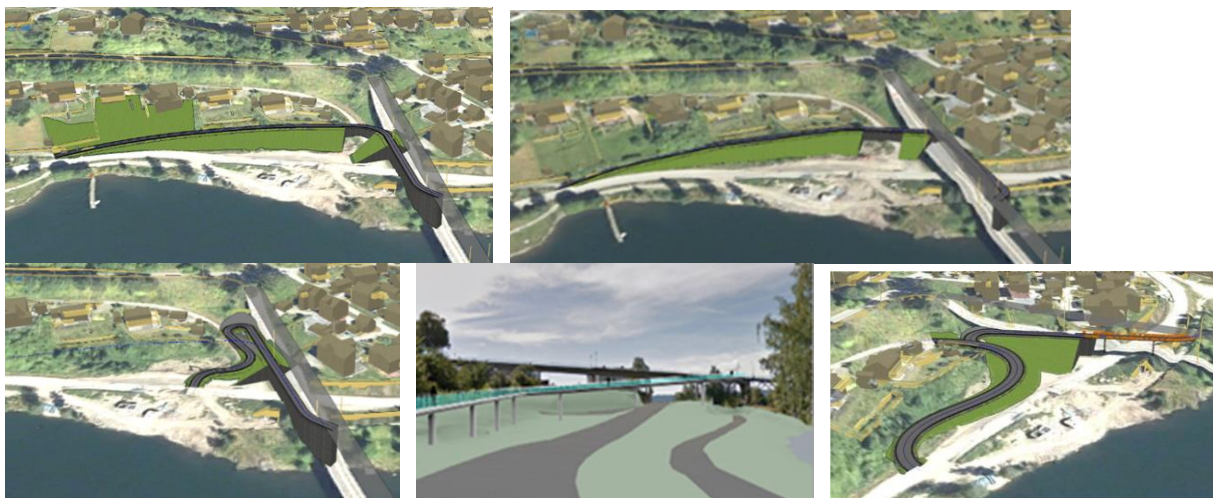
Tiltaket støttes av alle som uttaler seg. For strekning 6f påpektes det fra Bane NOR at løsningen er god så fremt at landkarfundament for brua ikke svekkes og at det er behov for å gjennomføre grunnundersøkelser før løsningen besluttes.

En næringsaktør påpeker at ved økt bruk av eksisterende g/s-vei bør man være oppmerksom på innkjøringen til Korgvegen 30 som jevnlig benyttes av store vogntog mtp trafikksikkerhet. En annen næringsaktør ønsker at gang- og sykkelvei reguleres som vist i det østlige alternativet (6f.2), da dette er mest hensiktsmessig for videre bruk av tilliggende område, samt at gang- og sykkelveien vil sannsynligvis få større nytte dersom den legges mest mulig synlig for alminnelig ferdsel.

Kommentar:

På bakgrunn av innspill har Nye Veier gjort ytterligere vurderinger av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden. Det er nå sett på å legge en forbindelse uten trapp fra Vingnesbrua/ Bryggevegen via Voldsløkka og ned til Strandpromenaden. Det er store høydeforskjeller og svært vanskelig å få til en hensiktsmessig løsning som er universelt utformet. Denne problemstillingen var kjent i arbeidet med kommunedelplanen, og det forelå derfor ingen aktuell løsning fra Statens vegvesen. Dette kan være bakgrunnen for at bestemmelsen i kommunedelplanen legger vekt på trafikksikkerhet, og ikke stigning.

I grovsilingsrapporten og i forprosjektet (figur 3) ble det vurdert ulike løsninger, disse oppfyller kravet om 5 % stigning, men de viser at det er svært krevende og lite hensiktsmessig å etablere en rampe/bru ned fra Vingnesbrua til Strandpromenaden som er universelt utformet.



Figur 3 Vurderte alternativer ved Vingnesbruas østside, i tillegg ble det vurdert heis og trapp.

For de nye alternativene (figur 4) vil stigningen fortsatt være høy, med et snitt på 11-14% stigning. Disse løsningene vil også medføre omfattende inngrep i området.



Figur 4 Nye skisserte løsninger for forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden.

Nye Veier opprettholder sin anbefaling som inneholder en direkte forbindelse rett ned til Voldsløkka, fortau, samt bedre kryssing ned til Strandpromenaden for å øke trafikksikkerheten.

Det er registrert et ønske å se på hva som kan være den totalt beste løsningen mellom Vingnesbrua/Vingnes og Strandtorget, og om dette kan være en opprustning av dagens tilbud. Nye Veier er positiv til å se på tiltak som kan ha best samlet nytte.

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

Regionale myndigheter viser til kommunedelplanens bestemmelser og at det skal gjøres en kryssombygging på Strandtorget. Statens vegvesen viser til intensjonen om flomsikkert kryss og som fartsdempende tiltak. Fylkesutvalget ber om at krysset på Avlastet E6 ved Strandtorget oppfyller kravet om flomsikker løsning, 200-årsflom + 0,5 meter.

Næringslivet støtter Nye Veiers vurdering om at dagens kryss beholdes. En ombygging vil medføre en lang anleggsperiode med en svært krevende adkomst til både Strandtorget og byen. En fremtidig flomfare bør kunne avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak, for eksempel en heving av eksisterende veibane. Kostnadene til ombygging ville også bli høye.

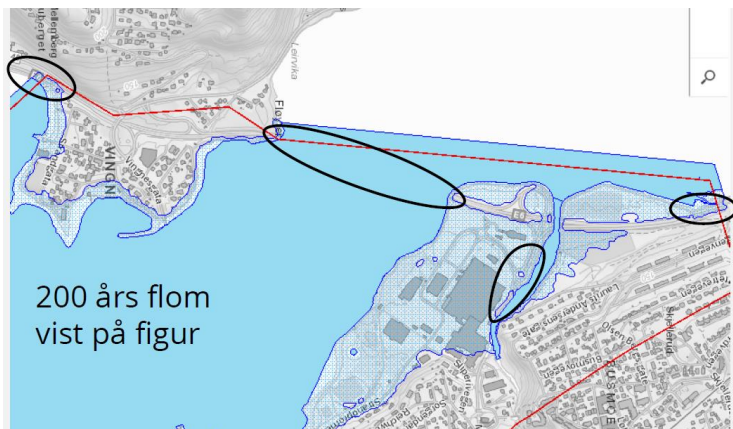
En innbygger i Lillehammer mener at dagens E6 fortsatt skal ha effektiv trafikkflyt med dagens fartsgrenser og dagens plandelte kryss. Det vil fortsatt være mye trafikk inn og ut av Lillehammer som må sikres en trygg og effektiv veg, da kan ikke myke trafikanter og syklister dele på vegarealet, samt plandelte kryss bygges om til rundkjøringer.

Ungdommen mener det hjelper lite at veien ligger over vann dersom hele Strandtorget ligger under.

Kommentar:

Dagens kryssløsning, med flomvoll har en høyde som tåler en 50-årsflom, kote 125,2. Dette er basert på at Statens vegvesen hevet flomvollen mot Mesna med 60 cm i 2019. Vollen har en høyde tilsvarende en 50 års flom. Massene er sannsynligvis lett gjennomtrengelige. Her kan vannet trenge gjennom over tid, og det kan bli nødvendig med pumping

Etter at forprosjektrapporten ble lagt ut på høring er det gjort ytterligere vurderinger med kravet om 200-årsflom + sikkerhetsmargin, kote 127,12. Et slikt tiltak vil kreve svært store og kostbare tiltak på E6 og Mesnadalsarmen. Dersom avlastet E6 skal oppnå dette kravet kreves det også en vegombygging både ved Vingnesvika, Lillehammerbru, Mesnadalsarmen og Mosodd-tunnelen (figur 5). For eksempel har ikke Lillehammer bru tilstrekkelig kapasitet til å tåle en flom over kote 126.62, selv om brua har nødvendig høyde over vannspeilet.



Figur 5 Illustrasjon som viser utsatte områder ved en 200-årsflom.

Nye Veier ser det som lite hensiktsmessig å bygge om krysset på Strandtorget for å oppnå en sikring mot 200-årsflom, når det fortsatt vil gi utfordringer på ovennevnte steder. Nye Veier kan ikke se at kravet om 200 års flom er et argument for kryssombygging, og mener at høringsperioden har styrket anbefalingen for tiltak 7.

3.7 Utrede forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.

Regionale myndigheter mener det er viktig å gjennomføre opprusting av kryssingspunktene. Det tolker det slik at det ikke bare skal utredes, men også gjennomføres. Fylkesmannen mener i tillegg at man bør

se på andre/nye underganger. De peker på området nedenfor Busmoen og foreslår en undergang som knytter sammen friluftsområdene på hver side av dagens E6.

Næringsaktørene i Hovemoen foreslår at beboere i Hovemoen og adkomst til vannverket skal flyttes og gå via Korgvegen. På bakgrunn av dette er det behov for opprustning av undergangen ved Korgvegen.

Private innspill om at tiltaket øker attraktiviteten og aktiv bruk av områdene. Ungdommen er også positive til tiltaket.

Kommentar:

Nye Veier mener at fylkesmannens forslag om ny undergang under dagens E6 ligger utenfor vedtaket i kommunedelplanen på bakgrunn av bestemmelsens ordlyd: «I reguleringsplanen skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen. Herunder tilrettelegging etter prinsippene om universell utforming.». I Statens vegvesen sitt notat *Tiltak på avlastet vegnett*, datert 22.januar 2018 er det på side 9 vist dagens kryssingsmuligheter. Det er også konkludert med fra Statens vegvesens side at det ikke er behov for å etablere ytterligere kryssingsmuligheter for myke trafikanter på strekningen.

Nye Veier mener fortsatt at utredningskravet i kommunedelplanen er tilfredsstillt med de vurderingene som er gjort i forprosjektet. Dersom det finnes aktører som sikrer finansiering av tiltakene, er det vår vurdering at de kan gjennomføres uten reguleringsplan.

3.8 Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen.

Det er regionale myndigheter og næringsaktører i området som uttaler om dette tiltaket. Alle uttalelser mener det er viktig med et nytt kryss på Hovemoen som gir en effektiv trafikkflyt til byen. Plassering og utforming må tas i et helhetlig grep om utviklingen av næringsområdene på Hovemoen og ny E6. Forsvarssektoren stiller seg positive til å avhende areal til ny adkomst som skissert i de fremlagte alternativene, under noen gitte forutsetninger.

En overvekt av innspillene fra næringsaktøren ønsker en tre-armet rundkjøring. Videre går merknadene på omfanget av dagens og fremtidig bruk av adkomsten, både rundkjøring og dagens bru over avlastet E6 og jernbanen. Det må planlegges for helt opp til modulvogt. Det planlagte krysset vil redusere kjørelengden med ca. 3 km for kjøretøyer som skal inn og ut av i Hovemoen fra ny E6. Dersom krysset ikke blir bygd, vil dette bety en økt kjørelengde.

Kommentar:

Nye Veier tar merknadene til orientering og vil følge dette opp videre i planprosessene. Behovet for nytt kryss, samt utforming og plassering skal ses i en helhetlig sammenheng med infrastrukturplanleggingen i området, der også ny E6, kryss ved Storhove og arealbruken på Hovemoen inngår.

3.9 Andre innspill

3.9.1 Meklingsresultat og kostnadsansvar

Regionale myndigheter viser til føringene fra kommunedelplanen, og ber om regulering og oppfølging av alle tiltak. De viser til behandlingen av kommunedelplanen og at i meklingsmøte om planen juni 2018 ble ny E6 og tiltak på avlastet vegnett drøftet samtidig, som del av samme plan. Meklingen førte fram ved at flere tiltak på avlastet veg enn foreslått ble fastsatt.

De vurderer i utgangspunktet at rekkefølgekravene i kommunedelplanen for tiltak på avlasta veg må oppfylles. Dette er krav som er kommet fram i felles forhandlinger og var forutsetning for at innsigelser ble trukket, særlig gjaldt dette innsigelsen knyttet til atkomst til Lillehammer i dagens trasé. Alle partene er bundet av meklingen og resultatene av denne, selv om kravene går vesentlig lenger enn det som ble foreslått i kommunedelplanen ved annen gangs høring. Deler av de avbøtende tiltakene skal kompensere for de ulempene som oppstår som følge av ny E6 på delstrekningen fra Vingrom – Ensby. Dette kan være kompensasjon for tap av strandsoneverdier, friluftsverdier og naturverdier.

Fylkesutvalget mener at kostnadsansvaret ligger på Nye Veier for alle tiltakene.

Kommentar:

Tiltakene for avlastet E6 har etter Nye Veiers formening ingen direkte sammenheng med ny E6, men er et resultat av mekling/planprosess. Det følger av plan- og bygningsloven at rekkefølgekrav som er angitt i kommunedelplanen for avlastet E6 skal ha en direkte planfaglig sammenheng med utbyggingen av 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.

Finansiering av tiltakene avklares ikke i forprosjektet eller i reguleringsplanen.

3.9.2 Fylkesmannens varsel om innsigelse

Fylkesmannen skriver at «Dersom reguleringsplanen ikke følger opp vedtatte tiltak i kommuneplanen, vil det måtte forventes at planen blir møtt med innsigelse. Dette vil medføre en vesentlig forsinkelse av planprosessen». Varsel om innsigelse blir også nevnt for tiltak 4 støyskjerming av friluftsområdene, tiltak 5 miljøtiltak på Vingnes, tiltak 6b g/s-vei over Lillehammer bru, samt tiltak 7 flomsikker kryssombygging ved Strandtorget.

Kommentar:

Nye Veier viser til T-2/16 og H-2/14 fra Klima- og Miljødepartementet, der det blant annet står:

«Innsigelse skal i utgangspunktet brukes der kommunen legger ut arealer til en bruk som er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for et innsigelsesorgans område».

«Det er viktig at det bare fremmes innsigelse der det er nødvendig å benytte dette virkemiddelet for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser eller andre interesser av stor samfunnsmessig betydning».

«En innsigelse skal være forankret i og begrunnet ut fra vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer. Dersom det ikke kan dokumenteres at det foreligger slike føringer, vil det ikke være grunnlag for innsigelse.»

3.9.3 Fremkommelighet langs avlastet E6

Statens vegvesen mener at det er viktig at det gjøres tiltak på dagens E6 som tydeliggjør at veggen får en ny funksjon som lokalveg, uavhengig av vegeier. De deler Nye Veiers oppfatning av at fremkommeligheten fremdeles blir viktig fordi lokalvegen får mye trafikk, men de er uenige i at trafikantnyttene med tanke på fremkommelighet og tid skal tillegges vekt alene på en lokalveg. Det er lagt for stor vekt på kost/nytte ut ifra trafikantnytte som går på fremkommelighet og tid. På lokalveg er det andre hensyn som er viktige.

Statens vegvesen tror ikke Lillehammer sentrum blir skadelidende av kryssombygging og lavere fart på lokalvegen. Vegen må fremstå og oppfattes som en lokalveg. Det bør bygges fysiske tiltak som kan gi lavere hastighet, spesielt ved atkomsten til sentrum der det er størst aktivitet med av og påkjøring. Faren for lekkasje fra avgiftsbelagt veg til avgiftsfri veg må reduseres ved at vegen fremstår som lokalveg med delvis lavere hastighet og ikke som en hovedveg nummer to. Det må bygges fysiske tiltak som gjør at det blir logisk med lavere fartsgrense.

Fylkeskommunen mener at E6-sør for Strandtorget bør bygges om med 7,5 meter +rumlefelt og at 60 km/t er rett hastighet på denne strekningen for at vegen skal kunne fremstå som lokalveg.

Statens vegvesen påpeker at det er forutsatt at det ikke skal være bompenger på avlastet veg. Det er svært viktig at dagens E6/ny lokalveg ikke blir en foretrukket gjennomkjøringsveg forbi Lillehammer. Med høye fartsgrenser uten tiltak på selve lokalvegen, er det stor fare for unødvendig gjennomkjøring på denne. Det må gjøres fysiske grep som muliggjør lavere fartsgrense på deler av strekningen for å unngå dette.

Representanter fra næringslivet på sin side er opptatt av at avlastet E6 opprettholder sin funksjon som effektiv transportåre inn til byen. Dette gjelder både i en anleggsperiode, og når nye E6 er ferdigstilt. De ønsker ikke nye rundkjøringer og nedsatt hastighet 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 og handel og opplevelser i Lillehammer. Deres bekymring går på at kundene finner andre steder å besøke hvis adkomsten blir for vanskelig. Tiden fra avkjøringen fra ny E6 og inn til byen må være så kort og effektiv som mulig.

Kommentar:

Avlastet E6 vil få høy trafikk, og det er flere hensyn som må ivaretas. Trafikksikkerhet og fremkommelighet er vektlagt av Nye Veier. Dagens E6 vil ha en viktig rolle som hovedinnsfartsåre til Lillehammer og vil ha en betydelig trafikk i årene fremover. Likevel vil trafikken på dagens E6 bli redusert ved at gjennomgangstrafikken blir borte. Dette gir en betydelig reduksjon i støy og bedring av bomiljø og økt mulighet for areal- og byutvikling langs avlastet E6.

En ombygging av vegprofilet på hele strekningen vil også være kostbar, og etter Nye Veiers formening ikke en del av meklingsresultatet.