



E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

Oppdragsnr:	5195019
Oppdragsnavn:	E6 Roterud-Storhove
Dokument nr.:	NOTA-plp-031 Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

Innhold

1	Innledning og formål	4
1.1	Bakgrunn	4
2	Oppsummering av og forslagsstillers kommentarer til innkomne merknader	4

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

1 Innledning og formål

1.1 Bakgrunn

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 18.06.2021–05.09.2021. I løpet av perioden kom det inn 75 merknader. Dette notatet sammenstiller og svarer ut innkomne merknader. Merknadene er oppsummert av Nye Veier og merknadene i sin helhet følger som vedlegg.

2 Oppsummering av merknader og kommunedirektørens kommentarer

Nr	Avsender	Dato	Oppsummering av innkomne merknader	Kommunedirektørens kommentarer til innkomne merknader
Statlige myndigheter				
1	Statsforvalteren i Innlandet	05.09.2021	<p>Statsforvalteren i Innlandet fremmer flere innsigelser til planforslaget. Innsigelsene gjelder følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none">• Manglende ivaretagelse av friluftsliv for områdene Vingrom, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa• Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy• Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen• Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk• Manglende hensyn til jordvern i planen fra Strandengen til tunnelpåslag ved Øyresvika, og innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.• Kryssing av Lågen:<ul style="list-style-type: none">○ Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn○ Bruløsning:<ul style="list-style-type: none">• Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk• manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen○ Støy i og inntil naturreservatet:<ul style="list-style-type: none">• Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6• Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode• Vassdrag:<ul style="list-style-type: none">○ Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:<ul style="list-style-type: none">• Manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn• Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa○ Kantvegetasjon rundt Mjøsa:<ul style="list-style-type: none">• Innsigelse til at det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og bestemmelser til å reetablere en god kantvegetasjon○ Innsigelse til planlagt tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping, av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.○ Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen. <p>I tillegg til innsigelsene, har Statsforvalteren også flere merknader til planforslaget.</p>	<p>Etter offentlig ettersyn har det vært gjennomført en rekke særmøter mellom Statsforvalteren i Innlandet (SF) og Nye Veier (NV)/kommunen for å følge opp innkomne merknader og innsigelser.</p> <p>Friluftsliv Planbestemmelsene er supplert mht. reetablering av turstier som berøres av tiltaket på Hovemoen. Forslag til ny tursti langs Mjøsa er tatt inn i plankartet. Det er også tatt inn tursti over Rinna i tilknytning til E6 brua. Støyskjermer er forlenget nordover fra Lågen bru. Som vedlegg til reguleringsplan er det utarbeidet et notat som beskriver hensynet til friluftsliv nærmere (NOTA-fri-002_Svar på innsigelser friluftsliv)</p> <p>Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy Som følge av innsigelsen er det lagt inn presiseringer i støybestemmelsen, både for driftsfase og anleggsfase, oppdatert fagrappport støy iht. ny T-1442 og gjennomført støyvurdering av boliger på sideveisnettet der det kan forventes en trafikkøkning som følge av bompengerperioden. Det er gjort vurderinger av tunnelstøy og fagrappporten er oppdatert mht. vurdering av langsgående skjermingstiltak. Oversikt over støyutsatte boliger som skal vurderes videre i byggeplanfase ligger som vedlegg til reguleringsplanen.</p> <p>Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen Etter offentlig ettersyn er det sett nærmere på landskapstilpasning og beplantning. Spesielt fokus er lagt på kryss Vingrom nord, Øyresvika og ved portalområdet på Trosset. Innsigelsen svares ut gjennom eget notat vedlagt reguleringsplanen (NOTA-lab-001_Svar på innsigelse landskap). Løsningen med terrengoppfylling rundt Vingrom kirke er tatt ut, og plankart og planbestemmelser er justert på dette punktet. I tillegg er det gjort suppleringer og presiseringer i estetisk oppfølgingsplan. I tillegg er det utarbeidet O-tegninger for Vingrom kryss nord og området i Øyresvika. Disse er del av teknisk tegningshefte.</p> <p>Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk Som oppfølging av innsigelsen er det utarbeidet et notat som redegjør for arbeidet som gjøres for å begrense klimagassutslipp (NOTA-mil-007_Svar på innsigelse til klimagass). Dette ligger som vedlegg til reguleringsplanen. I tillegg</p>

	<p>Statsforvalteren kommenterer at planforslaget delvis følger kommunedelplanene, men at forslaget også avviker fra disse på vesentlige punkter. Planforslaget er i hovedsak i tråd med planprogrammet som ble godkjent, men deler av forslaget innebærer også avvik fra det. Når det gjelder avvikene fra kommunedelplanen, støtter Statsforvalteren løsningene med bru over Lågen i justert trasé. De støtter også Vingrom kryss nord, men påpeker at det må jobbes mer for å redusere beslaget av dyrka jord i utformingen av krysset.</p> <p>Statsforvalteren uttrykker at det er laget omfattende planbestemmelser for planene både i Gjøvik og i Lillehammer. Videre understreker de at mye avklares gjennom plankart og bestemmelser, men at mye også henviser til andre dokumenter og avklaringer, som gjør saken vanskelig tilgjengelig.</p> <p>Statsforvalteren har flere merknader til regulering av området ved Vingrom kirke og kirkegård. Statsforvalteren påpeker at det bør legges inn en buffersone mellom gravplass og omgivelsen, jf. § 2 i gravplassforskriften. Dette bør også kommenteres i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Statsforvalteren savner en vurdering av hvordan de visuelle kvalitetene ved gravplassen blir påvirket av støyskjermen som er foreslått etablert mellom Vingrom kirke og E6. Det blir kommentert at det høye gjerdet kan medføre at gravplassen oppleves lukket og innestengt. Det kommenteres også at avstanden til de nærmeste gravene må være minst 3 m, jf. § 7 i gravplassforskriften. Statsforvalteren ytrer at det også må sikres at den lokale gravplassmyndigheten (finansiert av kommunen) ikke blir sittende med vedlikeholdsansvaret for støyskjermen etter 20 år.</p> <p>Statsforvalteren fraråder oppfyllinger av terrenget nord og sør for gravplassen.</p> <p>Statsforvalteren viser til reguleringsplanens ROS-analyse. Statsforvalteren er av den oppfatning at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn er ivaretatt i reguleringsplanen. Statsforvalteren forutsetter at det i videre planlegging finnes løsning for å sikre tilstrekkelig slokkevannkapasitet for brannvesenet. Statsforvalteren påpeker at ROS-analysen omhandler enkelthendelser og ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser, noe som kan være en svakhet ved analysen.</p>	<p>er det tatt inn bestemmelser om klimavennlig materialbruk i forslag til reguleringsplan.</p> <p>Manglende hensyn til jordvern i planen fra Strandengen til tunnelpåslag ved Øyresvika, og innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda. Det er utarbeidet et notat (NOTA-nar-008 Innsigelser jordbruk) for å dokumentere kvalitetsheving på jordforbedringsarealer. Notatet følger som vedlegg til reguleringsplan. I tillegg er reguleringsbestemmelsene supplert med krav om at kvalitetsheving av jorda skal dokumenteres ved massedeponering på dyrka mark.</p> <p>Kryssing av Lågen Det er avholdt en rekke dialogmøter og prosjekteringsmøter etter offentlig ettersyn. Prosess og løsninger knyttet til sikring av høyspentkabler i Lågen bru er oppsummert i notat NOTA-ele-003 som er vedlagt reguleringsplanen. Notatet inneholder også referat og konklusjon etter møte mellom Norges vassdrags og energidirektorat (NVE), Vegdirektoratet og Statsforvalter mht. godkjenning av bru. I planbestemmelsene er det tatt inn rekkefølgekrav knyttet til omlegging av 22 kV-linjen. Innsigelse knyttet til kommunedelplanens bruløsning tas til orientering.</p> <p>Notat NOTA-plp-029_Støy i naturreservatet er utarbeidet som et utsvar på SF innsigelse. Notatet er vedlagt reguleringsplanen. Reguleringsbestemmelsene er i tillegg supplert med bestemmelser knyttet til anleggs- og driftsstøy.</p> <p>Vassdrag Det er i møte med SF, Innlandet fylkeskommune (IFK) og NVE redegjort for tiltak i strandsonen og konkretiserte de tiltak som vil bli gjort. Videre ble det lagt frem ny informasjon om turstien som flerbruksløsning på det meste av strekningen. Ca. 5,5 km av det i alt ca. 7 km lange turstien vil brukes som adkomstveg også til landbruksvirksomhet, pumpehus, båtplass mm. Det er utarbeidet et notat som følger som vedlegg til reguleringsplanen og som oppsummerer tiltak og påvirkning av strandsonen (NOTA-nam-001_Svar på innsigelser utfylling i Mjøsa). Reguleringsbestemmelsene er supplert og justert for å sikre at det tas tilstrekkelig hensyn til strandsone, kantvegetasjon, fisk og innsjøbunn. Plankart er justert for å sikre tilstrekkelig plass til reetablering av innsjøbunn. Fiskevandring i driftsfase er lagt inn i bestemmelsene. Estetisk oppfølgingsplan er også justert mtp. utfylling og reetablering av strandsone, samt kantvegetasjon.</p> <p>Ifølge NV vil Statsforvalterens merknader knyttet til Vingrom kirke følges opp videre i byggeplanfasen, og detaljutforming av støyskjerner vil gjøres i samråd med kirken. Oppfylling rundt kirken er tatt ut av planforslaget. Regulert støyskjerm er plassert i tilstrekkelig avstand fra gravene.</p>
--	--	---

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

				<p>Vedlikehold av støyskjerm på veiareal er veieiers ansvar.</p> <p>Merknader til ROS-analysen tas til orientering.</p>
Innlandet fylkeskommune	07.07.2021	<p>Reguleringsplanene for E6 Roterud–Storhove og avlastet E6 ble behandlet i Fylkesutvalget 21.09.2021. Følgende vedtak ble gjort:</p> <p>Vedtak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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 fylkesvegnettets i anleggsperioden som følge av ny E6. 5. Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettets 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 framskaffet 	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. I forslag til justert planmateriale er det regulert inn areal langs Jørstadmovegen på Trossetstranda. Arealet vil brukes som alternativ transportvei for anleggstrafikk, slik at det ikke vil være behov for massetransport gjennom boligområdet. Kommunedirektøren forutsetter at det vil bli etablert trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper i anleggsfasen.</p> <p>3. Som følge av innsigelser knyttet til mangelfulle utredninger for sidevegsnettets er det utarbeidet et oppdatert notat (NOTA-plp-030 Svar på innsigelser og politisk vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sidevegsnettets) med utfyllende vurderinger av trafikk i anleggsfase, samt i driftsfase, med spesielt fokus på bompengerperioden da det kan forventes noe trafikkøkning. Notatet fremhever også avbøtende tiltak som vil gjøres for å sikre tilfredsstillende trafikkikkerhet og det er gjort strekningsvise vurderinger av trafikale behov basert på oppdatert trafikkgrunnlag. Notatet er vedlagt planforslaget. Det er også gjennomført dialogmøte med SVV og IFK for å diskutere temaet i perioden etter offentlig ettersyn.</p> <p>4. Kommunedirektøren anser vedtaks punkt 4 som privatrettslig. Dette følges derfor ikke videre opp i reguleringsplanen. Ifølge NV tar de vedtaks punktet til etterretning, og vil følge opp dette i dialog med fylkeskommunen.</p> <p>5. ROS analysen beskriver at det forutsettes at «fremkommelighet og sikkerhet for alle trafikanter i anleggsfasen ivaretas i videre planlegging av anleggsgjennomføringen». Ifølge NV er det allerede gjennomført innledende samarbeidsmøte mellom byggherre, totalentreprenør, veieier og skiltmyndighet. Fylkeskommunen vil som veiereier involveres tett mht. utarbeidelse av arbeidsvarslingsplaner og som godkjenningmyndighet for arbeid som påvirker fylkesveinettet.</p> <p>6. Fylkesutvalgets vedtak er tatt til etterretning og er fulgt opp i plankart og bestemmelser. Unntaket er kulturminne id 277097 og 277099 ved Vingrom kirke som ikke lenger berøres av tiltakene når jordforbedringsarealene er tatt ut av planen.</p>	

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommune fremmer innsigelse til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.</p> <p>7. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til pkt. 6.1.7 i bestemmelsene i Gjøvik kommune med begrunnelse i erfaring med avvisning til sideveg som følge av bom og at dette punktet ikke er dekkende i forhold til fylkeskommunens ansvar for trafikksikkerhet. Nytt punkt 6.1.7. foreslås: Før anleggsarbeidene igangsettes, skal det sikres at gang- og sykkelveg langs fylkeveg 2538 blir etablert før ny E6 tas i bruk.</p> <p>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, trafikksikkerhet og påvirkning for omkringliggende lokalmiljø, klimautslipp og miljøpåvirkninger hverken 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 trafikksikre løsninger både langs hovedvegnettet og sidevegsnett.</p> <p>I tillegg til vedtak og saksfremlegg til møtet i Fylkesutvalget 21.09.2021, er det lagt ved tilleggsnotater med utfyllende vurderinger fra administrasjonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kulturminnevern faglige merknader (likt for begge kommunene) • Viltfaglige merknader (forskjellig for begge kommunene) • Samferdselsfaglige merknader (likt for begge kommunene) • Vassdragsfaglige merknader (forskjellig for begge kommunene) 	<p>7. Vedtakspunkt 7 gjelder forhold i Gjøvik kommune. Kommunedirektøren har derfor ingen kommentarer til punktet.</p> <p>I oppdatert plangrunnlag er det også sett på Fylkeskommunens kulturminnefaglige, viltfaglige, samferdselsfaglige og vassdragsfaglige merknader som gir detaljerte innspill innenfor de tema som er omfattet av vedtakspunktene.</p>
2	Statnett	03.09.2021	<p>Statnett foretrekker planalternativ 1 forutsatt kompensasjon av areal som går tapt til vei fra båndlagt areal til transformatorstasjon på Hovemoen. Statnett informerer om at planalternativ 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 planalternativ 1.</p> <p>Statnett viser til at plandokumentene opplyser om at det er 17 m mellom veibane og Statnetts 300 kV-ledning Røykås–Fåberg for brua i planalternativ 1. Statnett er i gang med kapasitetsøkende tiltak (temperaturoppgradering) av ledningen som medfører at ledningen på stor last vil senkes noe mer mot terrenget og avstanden mellom veibane og ledning vil bli ca. 12 m.</p> <p>Statnett informerer om at forbindelsen mellom Fåberg og Ulven skal fornyes. I forbindelse med fornyelsen, vil det være nødvendig å vurdere plassering av ny 420 kV transformatorstasjon ved Lillehammer.</p>	<p>Etter offentlig ettersyn har det vært dialog med Statnett for å avklare høringsinnspill, og planforslaget er på enkelte punkter justert.</p> <p>Høyden på høyspentlinjen i forhold til veibanen er avklart og planbeskrivelsen oppdateres mht. til Statnetts beregninger. Endringen påvirker ikke gjennomførbarheten til prosjektet.</p> <p>Ledningstraseer og båndleggingssoner reguleres i tråd med føringer gitt av Statnett. Båndleggingssone for fremtidig transformatorstasjon, omlegging av ledningsnett, samt muffestasjoner er utvidet i tråd med Statnetts merknad. Revidert planforslag sikrer 170 daa sammenhengende areal øst for ny E6 og utvidet båndleggingssone sikrer fleksibilitet på Trosset.</p> <p>Kommunedelplanen videreføres utenfor området som detaljreguleres i denne reguleringsplanen.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

	<p>Statnett påpeker at eksisterende ledninger, fremtidige ledningstraséer og transformatorstasjon på Hovemoen er inntegnet i plankartet og gitt hensynssone H740. Statnett ber om at det skilles på hensynssonene for eksisterende ledningsnett og arealer som er båndlagt for fremtidige ombygginger av ledningsnett og transformatorstasjon.</p> <p>Statnett opplyser om at planområdet på Hovemoen er mindre enn plangrensen for kommunedelplanen. Statnett krever at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til fremtidige elektriske anlegg videreføres utenfor reguleringsplanens plangrense.</p> <p>Statnett poengterer at veitraséen i planalternativ 1 beslaglegger areal av hensynssonen for fremtidig transformatorstasjon og at hensynssonen må utvides for å hente inn tapt areal som har gått med til vei.</p> <p>På Trossetsiden registrerer Statnett at hensynssone som er satt av til ombygging av ledninger og eventuelt kabelanlegg er for lite. Statnett krever at kommunedelplanens hensynssoner for fremtidige elektriske anlegg videreføres innenfor reguleringsplanens område, inkludert planområdet for broen over Lågen og til Hovemoen.</p> <p>Statnett påpeker at ny rundkjøring på Hovemoen, etter nordgående avkjøring fra ny E6 og inn mot avlastet E6 på Hovemoen, må utformes slik at den legger til rette for nasjonal tungtransportberedskap. Dette må ivaretas i den videre detaljprosjekteringen.</p> <p>Statnett understreker at reguleringsplanen legger opp til omfattende anleggsarbeid under og nære ved Statnetts transmisjonsnettanlegg og har detaljerte innspill til anleggsfase:</p> <ul style="list-style-type: none">• Anleggsarbeid og alle tiltak som kan nå innenfor 30 m fra ytterste strømførende linje, skal avklares med Statnett som ledningseier. Statnett skal kontaktes senest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.• Tiltakshaver må iverksette geologiske undersøkelser for å sikre stabilitet på mastefundament. Undersøkelsene skal legges til grunn for en geologisk rapport som dokumenterer stabilitet på fjellet/grunn og at stabiliteten kan opprettholdes ut ledningens levetid. Kostnader til undersøkelser og utarbeidelse av rapport skal dekkes av tiltakshaver. 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• Statnett må ha uhindret adgang til mastepunkt og ledningstrasé. Omkring masten skal det i tillegg være tilstrekkelig med plass til utførelse av nødvendig drift og vedlikehold, herunder bruk av anleggsmaskiner.• Sprengningsarbeider og virksomhet i massetaket må ikke påføre ledningsanlegget skade. Det er fastsatt grenseverdier for vibrasjoner på konstruksjoner som kan påvirkes. Tiltakshaver er ansvarlig for at grenseverdiene overholdes og må sørge for at det monteres rystelsesmålere som overvåker transmisjonsnettanlegget.	<p>Regulert veg hensyntar mulighet for trafotransport.</p> <p>Øvrige innspill vedrørende anleggsgjennomføring og arbeid i nærheten av Statnetts linjer tas til orientering og må følges opp av tiltakshaver i detaljprosjekteringsfasen.</p> <p>Innspill om ROS-analyse er diskutert med Statnett og gjelder ROS i neste fase og ikke i reguleringsplanfase.</p>
--	--	--

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<ul style="list-style-type: none"> • støv på transmisjonsnettanlegg kan medføre kortslutning og utfall, og at det må iverksettes tiltak når virksomheten medfører støv med vindretning mot transmisjonsnettanlegg. • jordinger som går ut fra mastens fire betongfundamenter og ut i terrenget. Jordinger må ikke skades og ev. arbeid på jordinger skal utføres av Statnett-personell. Kostnader til slikt arbeid må dekkes av tiltakshaver. • 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. • 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. 	
3	Statens vegvesen	24.08.2021	<p>Statens vegvesen (SV) fremmer innsigelse på vegne av Nye Veier til Vingrom kryss midt og bru over Lågen i kommunedelplanlinjen. Innsigelse mot kryssalternativ Vingrom midt begrunnes i for høye kostnader, inngrep i dyrket mark og friluftsområde, dårligere støyskjerming og økt klimautslipp. Statens vegvesen støtter innsigelsen og mener kryss nord er den beste løsningen.</p> <p>Innsigelse mot kommunedelplanens bruløsning begrunnes i svært stor kostnadsforskjell mellom denne og justert bru, samt større negative konsekvenser for Lågendeltaet naturreservat. Statens vegvesen støtter innsigelsen.</p> <p>Statens vegvesen fremmer også innsigelse til manglende utredning av trafikale konsekvenser og helhetlig plan for sykkel og gange for lokalvei langs E6. Statens vegvesen mener utredning sør for krysset i Øyresvika er mangelfull og at beregnet trafikk i bompengerperioden ikke kommer fram.</p> <p>Statens vegvesen støtter valgt kryssløsning i Øyresvika og på Storhove. Statens vegvesen ser det som svært positivt om man får til å bruke tre på deler av brua over Lågen.</p> <p>Ettersom E6 er en svært viktig vei anbefales det å bygge veien med beredskapsklasse 1A. Statens vegvesen kan ikke se at dette er avklart i planforslaget.</p> <p>Ifølge håndbok N500 skal toløps tunneler etableres med tverrforbindelser mellom løpene. Dette kommer ikke fram på tekniske tegninger eller plankartet.</p> <p>I overordnet plan er det satt 100 m byggegrense, mens det i planforslaget er satt en generell byggegrense på 50 m. Statens vegvesen mener i utgangspunktet 50 m er tilstrekkelig, men savner en begrunnelse til hvorfor man har valgt å avvike fra kommunedelplanen. Der byggegrensen er satt til mindre enn 50 m bør det presiseres i bestemmelsene. Statens vegvesen ber også om at byggegrensen settes til 50 m sør for næringsområdet på Storhove der det ikke er behov for redusert byggegrense.</p> <p>Statens vegvesen kan ikke se at fjerning av eksisterende kontrollpost ved Vingrom kirke er omtalt i planmaterialet. Det må komme fram hvordan kontrollfunksjonen skal ivaretas</p>	<p>Kommunedirektøren tar SVs innsigelser til planalternativ 2 til orientering.</p> <p>Som følge av innsigelser knyttet til mangelfulle utredninger for sideveisnettet er det utarbeidet et notat (NOTA-plp-030 Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnettet) med utfyllende vurderinger av trafikk i anleggsfase, samt driftsfase med spesielt fokus på bompengerperioden da det kan forventes noe trafikkøkning i denne perioden. Notatet fremhever også avbøtende tiltak som vil gjøres for å sikre tilfredsstillende trafiksikkerhet. Det er også gjennomført dialogmøte mellom NV, SVV, IFK og kommunene for å diskutere temaet i perioden etter offentlig ettersyn.</p> <p>Innspill knyttet til kryssløsning i Øyresvika og på Storhove, og bruk av tre i Lågen bru tas til orientering.</p> <p>Ifølge NV planlegges det for trafikkberedskapsklasse TBK1a og dette legges det opp til ved hjelp av variable skilt/styring i alle tre kryss, med noe ulikt omfang av utstyr. Dette vil styres fra veitrafikksentralen.</p> <p>Tverrforbindelser er ikke vist i plankartet da endelig plassering av disse vil bli gjort i byggeplanfase, men kommunedirektøren forutsetter at tiltaket vil ivareta håndbokens krav til tverrforbindelser mellom tunnellopene.</p> <p>Kommunedirektøren ønsker å opprettholde 30 meters byggegrense der E6 passerer gjennom fremtidig næringsområde på Hovemoen og der E6 går igjennom areal båndlagt etter energiloven for etablering av ny trafostasjon og kabelomlegging. Bakgrunnen for dette er at området er svært viktig mht. næringsutvikling i Lillehammer og at Statnett/NVE har behov for 170 daa sammenhengende utbyggingsareal der en 50 meters byggegrense vil beslaglegge mye verdifullt areal.</p> <p>Ifølge NV kan kontrollfunksjon ivaretas ved Biri døgnhvileplass i anleggsfasen. Eksisterende veisystem gjør at denne kan benyttes både for nordgående og</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>videre, også i anleggsperioden. Det informeres også om at Vingrom rasteplass som også fjernes brukes som kontrollplass i nordgående retning. Kontrollfunksjonen må opprettholdes et annet sted ved nedleggelse.</p> <p>Statens vegvesen savner en drøfting av om en bør ha bussholdeplasser ved Storhove eller ikke, og om man eventuelt kan regulere for dette nå og bygge senere. Det etterlyses også drøfting av muligheten for holdeplasser krysset i Vingrom nord. Statens vegvesen ber om at planbestemmelsene sikrer universell utforming av nye og ombygde holdeplasser. Venteareal/plattformer må også reguleres inn i plankartet.</p> <p>Klassifiseringen av rundkjøring mot vest i Vingrom, og rundkjøring mot øst på Storhove, er foreslått som fylkesvei. Statens vegvesen opplyser om at disse rundkjøringene skal betraktes som del av krysset og derfor klassifiseres som riksvei.</p> <p>Regulering av Vormstugujordet til kombinert bebyggelse og anlegg er i strid med overordnet plan. Statens vegvesen etterlyser konsekvensutredning av denne formålsendringen.</p> <p>Det er satt rekkefølgebestemmelse om bygging av gang- og sykkelvei mellom Vingrom sentrum og Vingrom kryss nord. Statens vegvesen mener denne bør presiseres slik at det er entydig at avgrensningen av gang- og sykkelveien går til Vingrom sentrum og ikke Gjovik grense.</p>	<p>sørgående trafikk på E6. Det vil også være mulig å gjennomføre kontroller ved eksisterende rasteplasser vest for Mjøsbrua. For kontrollplasser etter at E6 er ferdig utbygget henviser NV til planprosess som skal gjennomføres for E6 Moelv-Roterud.</p> <p>Det er ikke avsatt areal til bussholdeplass i tilknytning til på- og avkjøringsramper til E6 ved kryss Storhove. Kommunedirektøren har vurdert dette, og holder fast ved at det er ønskelig at busser går via Lillehammer skystasjon. Det er lagt til rette for busstopp for by- og regionbusser langs Gausdalsvegen. Ved bussholdeplasser som er innenfor planområdet, men som ikke skal bygges om er det ikke avsatt plass utover det areal bussholdeplassen tar i dag. Bestemmelser opprettholdes da det ikke er ønskelig å stille krav til utbedring av bussholdeplasser uten at det er kontrollert om regulerte areal er tilstrekkelig for oppgradering. Kommunedirektøren mener kollektivholdeplasser er tilstrekkelig ivare tatt i planforslaget.</p> <p>Forslag til bestemmelsene har krav om at nye bussholdeplasser skal være universelt utformet. Bussholdeplassene er regulert med tilstrekkelig areal til å ivareta krav til fasiliteter nødvendig ut fra antall brukere.</p> <p>Kommunedirektøren ser ikke at klassifisering av veger og rundkjøringer er en del av reguleringsplanen, ifølge NV kommer fylkesveger inn i rundkjøringen fra to retninger, slik at rundkjøringen er en del av kjørevegen for de som kjører gjennomgående på fylkesveg uten å kjøre på E6. NV mener at man ved å følge prinsipper for slike tilfeller, skal klassifisere rundkjøringene som fylkesveg. Kommunedirektøren forutsetter at dette avklares mellom de ulike vegeierne.</p> <p>Vormstugujordet er avsatt som næringsformål i kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby. I kommuneplanens arealdel er også Vormstugujordet avsatt som kombinert formål (K1). Kommunedirektøren mener således at Vormstugujordet reguleres i tråd med overordnede planer.</p> <p>Kommunedirektøren ser at avgrensningen for gang- og sykkelveg mellom Vingrom sentrum og kryss nord er upresist beskrevet i bestemmelsene. Dette er justert etter høring. Avgrensningen er for øvrig justert i henhold til forslag om forlenget gang- og sykkelveg.</p>
4	Bane NOR (innspill til E6 Roterud – Storhove)	02.09.2021	<p>Bane NOR sin uttalelse er avgrenset til delene av planen som kan ha betydning for eksisterende og planlagt jernbane. Det er kun nærføring mellom vei og bane i de nordlige delene av planområdet. Anleggsarbeider som kan påvirke driften av jernbanen, eller som foregår på jernbanens arealer, må ikke igangsettes før avtale med Bane NOR. Bane NOR ber om at inngrepet på jernbanens arealer begrenses mest mulig.</p> <p>Det opplyses om at veitraseen ligger tett på eksisterende tømmerterminal og at det er avgjørende at denne er operativ i hele byggefasen til veien, samt at det ikke oppstår setningsskader i forbindelse med bygging og drift av veien. Om nødvendig bør bestemmelsene om flom og skred tydeliggjøres med innhold om at overvanns- og</p>	<p>Kommunedirektøren anser dialog (vedr. varsling om arbeid i/ved jernbanen) mellom NV og Bane NOR i anleggsperioden som privatrettslig og dette vil ikke omtales videre i planmaterialet. Ifølge NV vil prosjektet kontakte Bane NOR i god tid før det igangsettes arbeider som kan påvirke jernbanen.</p> <p>Arealinngrep er redusert så mye som mulig og ifølge NV har prosjektet hatt fokus på å minimere inngrep i nærheten av Bane NORs anlegg så mye som mulig. Omfanget av annen veggrunn er redusert noe mot tømmerterminalen etter 1. gangs høring. Helt nord på tømmerterminalen vil skråningsutslag fra rampe på E6 kunne berøre et lite areal innenfor tømmerterminalens regulerte byggegrense.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>flomsituasjonen og stabiliteten for jernbanen ikke må forverres. Omfanget av annen veggrunn bør kunne reduseres noe rundt tømmerterminalen.</p> <p>Bane NOR ber om i god tid å få oversendt deler av fagrapporter som beskriver forhold og tiltak som kan ha betydning for jernbanen.</p> <p>Planovergangen over sporet til tømmerterminalen kan kun i begrenset grad brukes i anleggsfasen og forutsetter nærmere avtale med Bane NOR.</p> <p>Bane NOR minner om at bygg- og anleggstiltak nærmere en 30 meter fra spormidt er søknadspliktige. Uavhengig av søknadsplikt oppfordres det til dialog underveis i prosjekteringen og anleggsfasen.</p> <p>Det opplyses om at T-1442 har blitt oppdatert og at nummereringen av tabeller har blitt endret.</p>	<p>Kommunedirektøren forutsetter at overvann, flom og skred ikke skal få konsekvenser for tredjepart. Dette er ivaretatt i reguleringsbestemmelser, og vil bli videre fulgt opp i plan for vannhåndtering. Ifølge NV skal flom, skred og jernbanens stabilitet bli ivaretatt gjennom videre prosjektering og i forbindelse med anleggsgjennomføring.</p> <p>Bane NORs merknad til støyretningslinjen tas til orientering og oppdatert planmateriale hensyntar ny T-1442/21.</p>
5	Direktoratet for mineralforvaltning	24.08.2021	<p>Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) reiser innsigelse til planforslaget på grunnlag av manglende ivaretagelse av den regionalt viktige grusforekomsten ved Hovemoen. Innsigelsen retter seg mot tre spesifikke punkter:</p> <ol style="list-style-type: none"> DMF setter som krav at bestemmelse 2.5 Næringsbebyggelse «Område N1 – Hovemoen» kulepunkt 1, i Lillehammer kommunes arealdel, videreføres i reguleringsplanen for E6 Roterud – Storhove under bestemmelse 3.1.3 «Næringsområde BN1-8». Bestemmelsen under 5.1.10 «Grusressurs Hovemoen #010, samt rekkefølgebestemmelsen 6.22, må endres til å ivareta den regionalt viktige grusforekomsten, også der det i dag ikke er tildelt driftskonsesjon. Slik bestemmelsen er formulert nå, ivaretas ikke ressursene helhetlig innenfor planområdet. Planforslaget medfører en omdisponering av store mengder grus av høy kvalitet som er ivaretatt gjennom kommuneplanens arealdel. Planforslaget er ikke i tråd med overordnet plan. Formulering tilknyttet bestemmelsen under 5.1.10 «Grusressurs Hovemoen #010» første ledd må endres slik at den ivaretar konsesjonshavers rettigheter. Selve disponeringen av en grusressurs innenfor driftskonsesjonen etter mineralloven er ikke gjenstand for bestemmelser etter plan- og bygningsloven. Rekkefølgebestemmelsen under 6.22 «Grusuttak Hovemoen» har liknende innhold og må derfor også endres. <p>DMF råder tiltakshaver til å benytte størst mulig grad av overskuddsmasser fra prosjektet til å gjøre nødvendig utfylling i trasé for E6 gjennom Hovemoen grusressurs etter at grusen der er tatt ut. Massene fra grusressursen bør vurderes benyttet til mer tjenlige formål enn fyllmasser.</p> <p>DMF legger til grunn i sin uttalelse at sikringsone for ny reservevannkilde for Lillehammer er valgt til alternativet ved Balbergøya og at utnyttelse av grusressursen på Hovemoen derfor kan videreføres. Det er tildelt driftskonsesjon innenfor eiendom 184/1. Dispensasjon er gitt for eiendommene 186/1 og 186/4.</p>	<p>Kommunedirektøren er enig i at grusressursen skal tas ut før området kan brukes til permanent næringsområde, og har justert planbestemmelsene i henhold til dette. Bestemmelsene er også justert mht. DMFs kommentar til driftskonsesjon/konsesjonsområde og disponering av grusressurs.</p> <p>Når det gjelder bruk av grus i veifylling tar kommunedirektøren merknaden til orientering, men anser at dette i hovedsak er privatrettslige forhold mellom grunneier/driver og NV.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Utover innsigelsen har DMF merknader til ytterligere bestemmelser.</p> <p>Bestemmelsesområde #009 ivaretar grusforekomsten ved Hovemoen ved å tillate justering av E6 i henhold til endelig uttaksnivå. DMF mener dette sikrer god fleksibilitet og optimal utnyttelse av forekomsten før den kan blir gjort utilgjengelig av nedbygging.</p> <p>Bestemmelsesområde #010 ivaretar uttaksområde som er fastsatt gjennom tildeling av driftskonsesjon. DMF vurderer at formuleringen ikke ivaretar konsesjonshavers rett til å disponere forekomsten, men sikrer at forekomsten tas ut.</p>	
6	Mattilsynet	03.09.2021	<p>Mattilsynet mener beskrivelse om at det skal tas hensyn til sikringssoner, utarbeides tiltaksplan og settes i gang overvåkningsprogram av kildene er viktige momenter for å sikre drikkevannskildene mot forurensing. Mattilsynet mener at tiltaksplanen må godkjennes av vannverkseier for å sikre vannforsyningen.</p> <p>Mattilsynet sier det er viktig at planene inneholder rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, samt fylling av drivstoff på anleggsmaskiner. Rutinene må gjøres tilstrekkelig kjent for sjåfører og maskinførere.</p> <p>Mattilsynet mener det bør tas prøver av drikkevannsbrønner før, under og etter anleggsperioden og etter at veien har vært i drift.</p> <p>Det tilrådes prøvetaking av private brønner før arbeidet starter og at det settes tetthetskrav til hele Vingenestunnelen for å begrense generell grunnvannssenkning.</p> <p>Mattilsynet synes det er positivt at det legges opp til en «føre var» tankegang i forhold til rensing av veivann ved Balbergøya og Sandvaodden. Dette er områder som er regulert som nye vannkilder med tilhørende sikringssoner.</p> <p>I forbindelse med beskrivelsen av uønsket hendelse 2 – ulykke i driftsfasen, informerer Mattilsynet om at et stort utslipp i området kan føre til at drikkevannskilden blir ødelagt i lang tid, selv om konsekvensene ikke vil være akutte.</p>	<p>Program for kartlegging og overvåkning av grunnvannsforhold (her inkludert grunnvannsnivå, vannkjemi, grunnvannstrømmer og løsmasser) skal utarbeides i samarbeid med og godkjennes av Lillehammer kommune. Programmet skal inneholde strakstiltak ved uønskede avvik i målingene / oppfølgingsplanen.</p> <p>Drikkevannsbrønner vil kartlegges mht. vannkvalitet før byggestart og dette vil følges opp med prøver underveis og etter at byggingen er startet/ ferdig.</p> <p>Ifølge NV vil det bli satt tetthetskrav for tunnelen.</p> <p>Kommunedirektøren forutsetter at det bygges løsninger som ikke gir utslipp som kan påvirke vannkilden, dette ivaretas gjennom bestemmelsene.</p> <p>Oppfølgingsplanen nevnt over vil inneholde akuttiltak for å begrense/eliminere potensielle skader ved akutte utslipp i forbindelse med ulykker.</p>
7	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	27.08.2021	<p>Flom, skred og vassdrag</p> <p>NVE fremmer innsigelse til planforslaget fordi de mener det strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser. NVE mener også at mange av deres ansvarsområder ikke er tilfredsstillende utredet og dokumentert, noe som må gjøres gjennom vannhåndteringsplanen.</p> <p>NVE mener planforslaget skyver på lovavklaringer tilknyttet NVEs ansvarsområde til etter vedtak og at dette er en uheldig praksis som undergraver hensikten med en helhetlig plan. Manglende avklaringer kan også medføre behov for ekstra undersøkelser og utredninger, noe som kan forsinke gjennomføring av planen, og i ytterste konsekvens gjøre at vedtatt plan ikke kan gjennomføres slik som vist i plankart og bestemmelser.</p>	<p>NVEs innspill til vannhåndteringsplanen tas til etterretning.</p> <p>Ifølge NV legges det opp til å utarbeide vannhåndteringsplan før planvedtak. Det er satt som mål at vannhåndteringsplanen vil være klar for gjennomsyn hos NVE samtidig med 2. gangs høring av reguleringsplanen selv om den ikke inngår som del av selve reguleringsplanen. Vannhåndteringsplanen skal følge opp NVEs merknadspunkter.</p> <p>Reguleringsbestemmelsene er også supplert med ytterligere presiseringer av hva som skal sikres gjennom vannhåndteringsplanen og henvisninger vannressursloven.</p> <p>NVEs uttalelse knyttet til planalternativ 2 tas til orientering.</p> <p>Innspill om at det jobbes med nye flomkoter for Mjøsa tas til orientering</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

	<p>NVE opplyser om at brukryssningsalternativ 2 er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett og krever lovavklaring etter energiloven før bygging kan starte. NVE mener også at en kassebruløsning trolig gir færrest negative konsekvenser for vassdraget. NVE opplyser om at nye koter for 200-årsflom i Mjøsa er under utarbeiding.</p> <p>Etter hva NVE kan se er hensynssoner for flom (H320) basert på aktsomhetskart fra NVE. Det opplyses om at aktsomhetskartene ikke fanger opp alle vassdrag. NVE mener dimensjoneringskravene for krysninger i utgangspunktet er tilfredsstillende, men at dette er noe usikkert ettersom de er basert på aktsomhetskartene. NVE sier at mindre vassdrag som ikke er omfattet av aktsomhetsområder må flomfare vurderes i vannhåndteringsplan.</p> <p>NVE er i tvil om hvordan flomveier og annen overvannshåndtering blir ivaretatt når det ikke er avklart i plankart eller planbestemmelser.</p> <p>NVE uttaler at dimensjonerings- og utformingskrav må gjelde alle vassdrag, inkludert de som krysser LL1 og LL2, og det bør være dimensjoneringskrav for LNFR-areal omfattet av #200-#202 i plankartet. Disse kravene, i tillegg til alle forhold rundt helhetlig vannhåndtering med flomveier, utforming og gjennomføring, må løses i den helhetlige vannhåndteringsplanen.</p> <p>Det er vurdert at jord- og flomskred kan ramme ny E6 og at det er behov for tiltak. NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak og at det er naturlig at det omtales videre i vannhåndteringsplanen.</p> <p>Ved søndre tunnelpåslag er det planlagt terrenginngrep på større arealer av LNFR og LL1/LL2. Arealet omfattes av aktsomhetsområde for jord- og flomskred og flom. NVE uttaler at skredfare ikke er utredet og at tiltak på LL1 ikke er vurdert med tanke på skredfare mot bebyggelse. Videre kan bebyggelse nedenfor og ved siden av 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 for tredje part.</p> <p>Ved kryssing av Bulungbekken er det eksisterende bebyggelse rett utenfor plangrensen, og det vil være viktig at hverken anleggsarbeider eller drift av veien fører til økt fare for bebyggelsen. NVE fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av sikkerhet for eksisterende bebyggelse ved Bulungbekken i tilknytning store tiltak i anleggs- og driftsfase.</p> <p>NVE mener inngrep og utfyllinger i Mjøsa ikke er tilstrekkelig utredet og fremmer innsigelse til manglende dokumentasjonsgrunnlag. NVE opplyser om at det er viktig å ikke forringe strandområdene i Mjøsa da det vil påvirke dyrelivet i vannet negativt. NVE mener tiltaket må ha bedre faglig dokumentasjonsgrunnlag før planvedtak, og at det som et minimum må utredes dybdeforhold, utfyllingsbehov og hvordan det er mulig å ivareta eller gjenskape gode biotoper. Følgelig fremmer NVE innsigelse til gangveien som planlegges utenfor E6 inntil det er dokumentert at det er mulig å reetablere</p>	<p>Reguleringsbestemmelsene er justert for å imøtekomme NVEs innspill til områder merket med LL1 og LL2, samt #200-202 i plankartet. Ordlyden er diskutert i møte med NVE og ligger til grunn for justert planforslag.</p> <p>Det har vært dialog med NVE for å drøfte innsigelser knyttet til vassdrag, flom og skred. Det er utarbeidet et notat (NOTA-geo-012) som følger som vedlegg til reguleringsplanen som svarer ut innsigelsene. Notatet har spesielt fokus rettet mot området Bulungbekken/Øyresvika der NVE har hatt særskilte merknader til planforslaget.</p> <p>Utfylling i Mjøsa og kantsoner er diskutert med NVE, IFK og SF. Det er utarbeidet et notat som følger som vedlegg til reguleringsplanen og som oppsummerer tiltak og påvirkning av strandsonen (NOTA-nam-001_Svar på innsigelser utfylling i Mjøsa). Reguleringsbestemmelsene er supplert og justert for å sikre at det tas tilstrekkelig hensyn til strandsone, innsjøbunn og kantsoner. Plankart er justert for å sikre tilstrekkelig plass til reetablering av innsjøbunn.</p> <p>Fiskevandring i driftsfase er lagt inn i bestemmelsene.</p> <p>Krav om strakstiltak er lagt inn i bestemmelse 2.5.8 og vil bli fulgt opp i program for overvåking av grunnvannsressursen.</p>
--	--	---

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>strandsonen. Bestemmelser knyttet til reetablering av kantsonen må også inkludere reetablering av funksjonell og naturlig kantsoner.</p> <p>NVE fremmer innsigelse til at det ikke finnes planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag i driftsfasen av anlegget.</p> <p>NVE fremmer innsigelse til planbestemmelse §2.5.8 om beskyttelse av grunnvannsressursen ved Hovemoen da det mangler krav til strakstiltak ved uønskede avvik i oppfølgingsplanen.</p> <p>Statnetts interesser på Hovemoen/Trosset Planalternativ 1 med justert linje krysser under Statnetts ledninger over Lågen. I plandokumentene er det opplyst at det er 17 meter mellom ledning og veibane. NVE opplyser om at dette ikke er korrekt og at fri høyde vil bli rundt 12 meter etter oppgradering av ledningene. NVE minner også om at denne feilen kan påvirke andre etaters vurdering av konsekvenser og ber om at dette avklares.</p> <p>NVE uttaler at planen ikke sikrer fremtidig arealbehov for eventuell omlegging av sentralnett og oppgradering av nettanlegget for ny trafo i Hovemoen. Videre sies det at planen ikke er tilfredsstillende mht. til å skille mellom eksisterende ledningsnett som har og ikke har vedtak etter energiloven. NVE fremmer innsigelse til hvordan eksisterende ledningsnett er framstilt i plankartet.</p> <p>NVE forutsetter at hensynssone for båndlegging til elektriske anlegg i kommunedelplanen videreføres utover reguleringsplanens plangrense.</p> <p>Alternativ 1 for ny E6 spiser av areal avsatt til fremtidig ledningsnett. NVE fremmer innsigelse frem til man har avklart kompensasjon for tapt areal, slik at Statnett har råderett til 170 daa sammenhengende areal for fremtidig oppgradering av sentralnettet.</p> <p>NVE fremmer innsigelse til at hensynssone H740 på Tråseth er for liten og ber om at kommunedelplanens hensynssoner for fremtidige elektriske anlegg videreføres innenfor reguleringsplanens område.</p>	<p>Informasjon vedrørende frihøyde tas til etterretning. Redusert frihøyde sammenlignet med tidligere forutsatt skal hensyntas i videre prosjektering og planlegging av anleggsgjennomføring.</p> <p>Innspill til utvidet båndleggingssone er innlemmet i planforslag.</p> <p>Båndleggingssone i kommunedelplan videreføres utenfor planområde for E6 Roterud-Storhove.</p> <p>Båndleggingssone for muffeanlegg på Trosset er erstattet med en videreføring av sonen fra kommunedelplanen. Endrede plankart er akseptert av Statnett.</p>
8	Forsvarsbygg	30.06.2021	Forsvarsbygg har ingen merknader til planforslaget.	Tas til orientering.
9	Nye Veier	03.09.2021	<p>Nye Veier informerer om at de sendte sitt planforslag til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove 26. mars 2021, men at Lillehammer kommune har endret en rekke av planbestemmelsene i utgaven som var på høring. Nye Veier har også bedt Lillehammer kommune om å vurdere alle de juridiske sidene ved rekkefølgebestemmelsene før høring, men Nye Veier kan ikke se at dette har blitt gjort.</p> <p>Nye Veier er av den oppfatning at tiltakene foreslått som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6, går utover de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav. Dette gjelder spesielt rekkefølgekravene for avlastet E6. Nye Veier mener at de aktuelle rekkefølgekravene må tas ut av planforslagene. Dersom planene vedtas uten at de aktuelle</p>	<p>Etter Kommunedirektørens vurdering ligger rekkefølgekravene i planforslaget, som er knyttet til kommunedirektørens anbefalte tiltak innenfor reglene i plan- og bygningsloven §12-7 nr. 10. Rekkefølgekravene gjelder tiltak for å avhjelpe de ulemper som utbygging av ny E6 i ny trase fører med seg, og som det samlet sett er nødvendige å gjennomføre ved bygging av ny E6.</p> <p>Kommunedirektøren har utdypet dette nærmere innledningsvis under kommentar til Nye Veiers høringsuttalelse inntatt i notat med oppsummering av høringsuttalelser knyttet til reguleringsplan for avlastet E6, og det vises til dette.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>rekkefølgebestemmelsene tas ut eller endres, er Nye Veiers vurdering at rekkefølgekravene vil være ugyldige.</p> <p>Nye Veier påpeker også 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. For rekkefølgekrav som kommunen har hjemmel til å vedta og som inneholder begrepet «sikret», må bestemmelsene presiseres.</p> <p>Nye Veier har også innspill til øvrige planbestemmelser og ber om at innspillene hensyntas.</p>	<p>Gjennom dialog og på bakgrunn av brev fra Nye Veier 03.01.2022 legger kommunen til grunn at Nye Veier sine innvendinger ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn i stor grad er løst for de tiltak kommunedirektøren har anbefalt i saksfremlegget knyttet til avlastet E6, og at Nye Veier ikke lenger har innvendinger til begrepet sikret. Selv om brevet omhandler avlastet veg så har kommunen oppfattet dialogen slik at tilsvarende standpunkt gjelder for E6 Roterud - Storhove. Brevet ligger på kommunens hjemmeside som vedlegg A14.</p> <p>Øvrige merknader til bestemmelsene er tatt til orientering.</p>
10	Lillehammer Region Brannvesen (LRBV)	27.08.2021	<p>LRBV aksepterer ikke bruk av tankbil som eneste tilgang på slokkevann i Vingnestunellen og slik prosjekteringen fremkommer i dag vil Vingnestunellen ikke bli sikkerhetsgodkjent av Vegdirektoratet.</p>	<p>Kommunedirektøren er enig i at tankbil ikke bør være eneste mulige slokkevann ved en eventuell brann i tunnelen. Ifølge NV er endelig løsning mht. slokkevann ikke besluttet. I reguleringsplanen er det avsatt areal til alternativ slokkevannsløsning med vann fra basseng over tunnelen slik at muligheten for stedlig slokkevann er tilstede.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

Grunneiere, naboer, gjenboere og hjemmelshavere – Lillehammer				
11	Lågendeltaets venner	30.08.2021	<p>Lågendeltaets venner kan ikke akseptere E6 i ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat. Utbygging av vei innenfor naturreservatet krever dispensasjon, og det henvises til veileder M47-2013 der det står at dispensasjon må søkes på et så tidlig tidspunkt som mulig. Lågendeltaets venner mener dispensasjonssøknaden her har kommet for sent i prosessen og at Statsforvalteren og kommunestyret godtok/vedtok traseen gjennom kommunedelplan før dispensasjonen var behandlet. Lågendeltaets venner mener det ser ut til at avgjørelsen av trasé ble gjort uten at naturmangfoldlovens vilkår er vurdert. At dispensasjonssaken er avgjort utenfor dispensasjonsinstituttet mener Lågendeltaets venner må være en grov saksbehandlingsfeil. For at verneområdet skal ha et visst vern og behandlingen av dispensasjonssøknaden ha en viss troverdighet mener Lågendeltaets venner at reguleringsplanen i det minste må omtale muligheten for at dispensasjonen kan bli avslått. Videre ønskes det at reguleringsplanen omtaler muligheten for at eksisterende E6 forblir hovedtrasé dersom dispensasjon ikke blir gitt.</p> <p>Lågendeltaets venner henviser til IEA (International Energy Agency) sin siste rapport og at det der anbefales at medlemslandene senker hastighet på motorveier til under 100 km/t for å redusere klimautslipp. Lågendeltaets venner synes det er oppsiktsvekkende at norske myndigheter velger å ikke følge denne anbefalingen og heller øker hastigheten.</p>	<p>Tidspunkt for innsending og behandling av dispensasjonssøknad er avklart med Statsforvalteren, og skal sendes til Statsforvalteren og behandles før reguleringsplanen vedtas av Lillehammer kommune.</p> <p>Reguleringsplanen utarbeides iht. vedtatt kommunedelplan, og når det gjelder utfall av dispensasjonssøknaden og eventuelle vilkår må dette vurderes i forbindelse med vedtak av reguleringsplanen.</p> <p>Når det gjelder kommunedelplanen påpeker kommunedirektøren at behandlingen av den har vært gjennom lovlighetskontroll og er rettsgyldig.</p> <p>Henvisning til IEA tas til orientering.</p>
12	Stian Mo	20.06.2021	<p>Mo er positiv til løsning med E6 utenom Lillehammer og mener det vil bidra til å åpne opp området langs vannkanten og gjøre Strandtorget mer attraktivt.</p> <p>Mo mener brua over Lågen bør være så lav som mulig slik at den ikke oppleves dominerende i landskapet.</p> <p>Mo ønsker at man går for å plassere kryssløsningen i Vingrom ved Ullhammeren for å unngå større barrierevirkninger mellom Vingrom og Mjøsa.</p> <p>Mo påpeker at det viktig med tydelig markering ved veisplitten i Øyresvika for å unngå bilister som kjører i feil kjøreretning.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Anbefalt bruløsning ligger lavt over Lågen sammenlignet med kommunedelplanens bruløsning.</p> <p>Skilting og geometrisk utforming av veisystemet sikrer god trafiksikkerhet.</p>
13	Erik Hov	02.08.2021 31.08.2021	<p>02.08.2021 Hov eier et gårdstun med risiko for påvirkning av støy fra vei og utbygging. Han har lagt ved bilder for å illustrere. Hov påpeker at huset er nødt til å ha vinduer åpne på grunn av inn klima.</p> <p>Hov ønsker også at det skal tas hensyn til eikeallé under utbygging, samt at innkjøring skal være tilpasset slik at det er mulig å kjøre til eiendom med lastebil med tilhenger.</p> <p>31.08.2021 Hov påpeker at tilgang til pumpehus via undergang under E6 er viktig for drift av gården. Det er behov for at undergangen har plass til moderne jordbruksutstyr ettersom arbeid og vedlikehold av vanningsanlegg kan kreve dette.</p>	<p>Ifølge NV vil eiendommen bli vurdert for lokale støytiltak i forbindelse med byggeplanfase. Det vil da gjøres en detaljert vurdering av eiendommen, og det vil bli vurdert behov og muligheter for lokale tiltak.</p> <p>Eikealleen er regulert med hensynssone for å beskytte den mot inngrep. Innspillet er ivaretatt i planforslaget.</p> <p>Ny kulvert er dimensjonert for driftskjøretøy. Adkomst til pumpehus og strandsone er ivaretatt ved at det etableres kombinert driftsvei og tursti på strekningen.</p> <p>Bekker og vannveier skal ivaretas i forbindelse med utbygging.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Hov ønsker at tursti skal dimensjoneres for bruk med traktor med henger. Bredden på veien fra Hov kulvert og nordover må økes fra 1 meter for å sikre tilstrekkelig adkomst med maskiner.</p> <p>Hov påpeker at det er viktig med tilgang til egnet område for utsetting og fortøyning av båt for å kunne benytte fiskerettigheter i Mjøsa.</p> <p>Hov ser fra støysonekart at gårdstunet vil ligge innenfor rød støysone med ny E6, opp fra gul støysone i dagens situasjon. Han krever at det må gjøres tiltak for å bedre boforholdene og utemiljøet på gården. Det opplyses om at gården har 3 bolighus med tilhørende uteplasser, samt soverom med siktlinje til veibanen.</p> <p>Hov opplyser om, og har markert, to bekker som renner under E6 og ber om at vannføring sikres for fremtiden.</p>	
14	Jens Bjørner Ugland	06.08.2021	<p>Ugland informerer om plassering av kum, båt- og badeplass, brønn, stikkrenne, rør, undergang og adkomstvei til jorde (vist i innbyggerdialog).</p> <p>Ugland har behov for gjennomføring av strøm og rør til vanningsanlegg på tvers av ny E6. Det uttrykkes også behov for ny adkomstvei og det vises hvor den bør kobles på. Det anmodes om at gammel adkomstvei tilbakeføres til dyrket mark.</p> <p>Ugland ønsker at det legges fiber i sammenheng med at det anlegges ny adkomstvei.</p>	<p>Det er regulert ny gårdsvei og dagens vei skal tilbakeføres til dyrka mark. Båtplass/badeplass vil reetableres dersom de fjernes på grunn av anleggsarbeid eller utbyggingen. Brønner og teknisk infrastruktur skal ivaretas gjennom videre prosjektering. Ny undergang plasseres samme sted som i dagens situasjon. Traktorveg/tursti ivaretar adkomst til strandsonen.</p> <p>Kommunedirektøren tar ønske om fiber til informasjon, men dette håndteres ikke gjennom en detaljreguleringsplan.</p>
15	Kristoffer Borud	10.08.2021	<p>Borud mener støyvoller er en dårlig løsning rundt Vingrom kirke og at støyskjermer er langt mer skånsomt og effektivt. Videre påpekes det at støyskjermer enkelt kan fjernes slik at man eventuelt kan tilbakeføre kulturlandskapet slik det var opprinnelig.</p> <p>Borud mener støyvollene kun blir etablert for å bli kvitt overskuddsmasser og at det ikke dreier seg om nødvendige tiltak rundt det veitekniske. Borud mener også at støyvollene ikke passer inn i landskapet og at de vil ødelegge det estetiske uttrykket rundt kirken.</p>	<p>Innspillet er tatt til etterretning og oppfyllingsarealene ved kirken er, også av flere årsaker, tatt ut av planforslaget.</p>
16	Pilegrimssenter Dale-Gudbrand	27.08.2021	<p>Merknaden gjelder Pilegrimsleden for strekningen fra kommunegrensen Gjøvik til Vingnes.</p> <p>Pilegrimssenter Dale-Gudbrand påpeker at det er viktig at Pilegrimsleden ivaretas som natur- og kulturopplevelse i forbindelse med utbygging av ny E6. Sier det er positivt at Pilegrimsleden er ivaretatt gjennom planbestemmelsene da det er viktig at ulempene for brukerne blir minst mulig, også i anleggsperioden. Senteret ber det vurderes om Pilegrimsleden også bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>Pilegrimssenteret informerer om at Furuodden camping er et viktig overnattingssted for pilegrimer og at adkomst fra Pilegrimsleden må sikres.</p> <p>Det informeres om at ny E6 vil berøre Pilegrimsleden i vesentlig grad på strekningen fra Vingrom kirke videre mot Vingnes der leden følger fylkesveien. På strekningen er det foreslått å koble seg på tursti som er planlagt i strandsonen. Pilegrimssenteret er positive til en omlegging fra fylkesveien ned på turstien ved Vingrom kirke frem til Vingnes. Dette forutsetter imidlertid at strekningen sikres mot årlig flom.</p>	<p>Turstien vil ikke være flomsikker. Pilegrimssenteret må derfor vurdere om de heller ønsker leden skiltet langs fylkesveien som vil ha liten trafikk etter at E6 er åpnet. Kommunedirektøren forutsetter at skilting og ivaretagelse av pilegrimsleden, både i drifts- og i anleggsfase vil bli gjort i samråd med Pilegrimssenteret på Dale, og at dette vil følges opp nærmere i byggefasen.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			Pilegrimssenteret forutsetter at både midlertidig trase under anleggsperioden og ny permanent trase blir opparbeidet og skiltet i henhold til merkehåndbok og merkeveileder for Pilegrimsleden. Senteret ønsker at dette skjer i tett dialog med leder av Pilegrimssenter Dale-Gudbrand.	
17	TOAS AS	30.08.2021	<p>Structor har sendt innspillet på veiene av Ole A. Berge og TOAS AS som eiere av gnr./bnr. 184/57, 186/4, 184/82 og 186/99. Eiendommene ligger delvis innenfor planområdet.</p> <p>Det informeres om at eiendommene utgjør et område som har flere reguleringsplaner og dermed har en uryddig og fragmentert plansituasjon. De nye planene som nå fremmes bidrar til å fragmentere området ytterligere og TOAS AS ber om at de brukes til å etablere en mer helhetlig plansituasjon.</p> <p>I reguleringsbestemmelsene for ny E6 refereres det til område BAA2-10, men plankartet angir bare BAA2. Området er i hovedsak regulert til jernbaneformål i kommunedelplanen. TOAS AS antar at kommunedelplan for ny E6 ikke er oppdatert i forhold til ønsket arealbruk og at BAA2 skal ha samme formål som naboområdene i sør og øst, benevnt som K1 i kommuneplanens arealdel. TOAS AS ønsker at bestemmelser for BAA2 endres i samsvar med kommuneplanen og at det åpnes for å etablere overnatting innenfor området. Det er utarbeidet forslag til ny bestemmelse i innspillet.</p> <p>TOAS AS stiller seg undrende til hvorfor det er regulert inn 20 meter annen veggrunn visse steder langs E6 da det ikke er høydeforskjeller eller andre forhold som tilsier dette. Det opplyses om at det er mangel på næringsarealer og at det er vanskelig å utnytte smale eiendommer. Det bes om at bredden på formålet reduseres til 10 meter.</p>	Kommunedirektøren tar merknaden til orientering, og har forståelse for at plansituasjon i området oppleves som uklar. Av ulike årsaker har det i samme periode blitt igangsatt flere planinitiativ i samme område og som berører nevnte eiendommer. Administrasjonen har etter høring justert materialet slik at plansituasjon nå skal være mer helhetlig for nevnte eiendommer. Bestemmelsene er justert i tråd med kommuneplanens arealdel. Annen veggrunn er etter offentlig ettersyn redusert så langt det er mulig.
18	Ranveig og Øistein Øverby	30.08.2021	Øverby opplyser om at de har vært lovet (av Statens vegvesen) at støyplager skal behandles når ny E6 kommer. De opplever at Nye Veiers forslag om å glasse inn en uteplass ikke er tilstrekkelig da de ønsker å kunne benytte hele eiendommen. Å ha åpne vinduer anses som umulig med forespeilet støynivå. Øverby uttrykker bekymring over nedsatt verdi av eiendommen og mener dette ikke kan være kostnad de skal bære som privatpersoner. Kostnader til eventuell juridisk bistand ønskes også dekket av Nye Veier.	<p>Innspill knyttet til tidligere dialog med SVV tas til orientering. Ifølge NV er det ikke besluttet lokale støytiltak enda og dette vil bli gjort i forbindelse med byggeplanfase.</p> <p>Ifølge NV ytes det normalt sett ikke juridisk bistand med mindre eiendommen berøres fysisk av tiltaket.</p>
19	Stine Brønstad	31.08.2021	<p>Brønstad savner plan for trygg skolevei fra Sveen gård til Vingrom skole.</p> <p>Brønstad foreslår at bru over ny E6 ved Sveen gård flyttes nordover for å unngå nedbygging av jordbruksarealer.</p>	<p>Etter 1. gangs høring har planforslaget blitt supplert med 1,1 km gang- og sykkelvei fra Vingrom sentrum og sørover til bussholdeplassen ved Bø. I tillegg vil det gjøres utbedringer av busstoppet ved Bakke camping så det blir trafikkert areal for av- og påstigning.</p> <p>Det etableres ikke bru over E6 ved Sveen gård, men det etableres bru for E6 over Bjørnstadelva og det etableres ny kulvert til Bakke camping.</p>
20	DNT Lillehammer	31.08.2021	DNT Lillehammer ønsker å bevare mest mulig av turmulighetene på Hovemoen da det er et viktig nærturområde for befolkningen i Lillehammer kommune. DNT Lillehammer påpeker at det må tilrettelegges for stipassering der ny bru treffer land på østsiden av Lågen, og at denne er adskilt fra landbruksveien. Passasjen under brua må utformes	Planbestemmelsene er justert etter høring for å sikre at turstier som berøres av tiltaket skal reetableres. Det er ikke regulert for etablering av nytt turstinnett utenfor planområdet. Passasje under E6 vil utformes som driftsveg.

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>slik at ulempene med nærheten til motorveien gjøres minst mulig. DNT Lillehammer mener Nye Veier bør bidra til flere avbøtende tiltak for å sikre stien, også utenfor planområdet.</p> <p>DNT Lillehammer mener Vingromdammen og tilstøtende friluftslivsområder er viktig å beholde ubeskåret og at nytt kryss på E6 må plasseres slik at området sikres.</p>	<p>Kommunedirektøren er enig i at Vingromdammen bør skånes for ytterligere inngrep, og at dette er en vurdering som gjøres mht. valg av kryssløsning. Utbyggingen vil medføre noe arealbeslag. Arealbeslag innenfor statlig sikra friområde vil måtte vurderes i en egen søknad om frigjøring av dette arealet. Lillehammer kommune har i samråd med IFK vurdert behov for avbøtende tiltak i forbindelse med arealbeslaget, og det er i planforslaget bl.a. innarbeidet kompensierende tiltak i form av tursti langs Rinna, turvei på E6-brua over Rinna, samt utvidet kulvert til friområde.</p>
21	<p>Lillehammer Sentrum Drift AS, Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer og Strandtorget Kjøpesenter</p> <p>Innspill til E6 Roterud – Storhove gjengis her</p>	01.09.2021	<p>Lillehammer Sentrum Drift AS m.fl. gir innspill på punkter de mener er kritiske for næringslivet.</p> <p>Næringsaktørene ønsker på det sterkeste et ¾-kryss i Øyresvika. Dette behovet begrunnes i at man må kjøre stor omvei dersom man tar feil avkjøring i sørgående retning i Hovemoen. Lillehammer Sentrum Drift AS m.fl. mener samfunnsnyttien av ¾-kryss veier tyngre enn arealet med dyrket mark som vil gå tapt, særlig da det bør kunne finnes erstatningsarealer for dette.</p> <p>Næringsaktørene understreker at det er viktig med god skilting til attraksjonene i Lillehammer og at det har vært mangel på god skilting i lang tid.</p>	<p>Her kommenteres kun forhold i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove, det vises til reguleringsplan for avlastet E6 for kommentarer på øvrige forhold i merknaden.</p> <p>¾- kryss er vurdert mht. kommunedelplanens bestemmelser ift. trafikanntytte, jordbruksbeslag og kostnader. Trafikkberegninger viser at svært lite trafikk vil ta av i Øyresvika fra nord. Videre er avstanden til Lillehammer sentrum kortere fra krysset på Storhove. ¾ - kryss er heller ikke mulig å etablere innenfor areal avsatt til kryss i kommunedelplanen.</p> <p>Innspill knyttet til skilting tas gjennom egen prosesser.</p>
22	Hans Rindal	01.09.2021	<p>Rindal er eier av gnr./bnr. 11/1 og ønsker at det opprettholdes adkomst med undergang til Roligheten ved krysset i Vingrom. Adkomsten må være stor nok til å kunne bruke traktor. Videre ønsker Rindal at adkomst fra lokalveien til gjenværende areal på vestsiden av krysset opprettholdes. Områdene er markert på kart vedlagt i innspillet.</p> <p>Rindal ønsker at trekkerør for vanningsrør må opprettholdes da et eventuelt behov for vanning av jorder må kunne hentes fra Mjøsa.</p> <p>Rindal krever at det gjennomføres støyreducerende tiltak mot boligene i Burmavegen 33 og 35.</p> <p>Ettersom kryssløsningen beslaglegger store jordbruksarealer, blir de gjenværende arealene lite hensiktsmessige å drive. Rindal ønsker derfor at disse arealene reguleres til næringsformål.</p>	<p>Adkomst er sikret gjennom revidert planforslag. Omlegging av teknisk infrastruktur som påvirkes av utbyggingen håndteres gjennom grunnverv og i forbindelse med byggeplan/byggefase.</p> <p>Det er ikke planlagt langsgående støyskjermer eller støyvoller i området. Behov for lokale tiltak vil bli vurdert i byggeplanfase.</p> <p>Kommunedirektøren registrere ønske om å omregulere jordbruksareal til næringsareal. Dette er ikke i tråd med overordna kommuneplan, og vil ikke bli vurdert i forbindelse med reguleringen av E6.</p>
23	Mass Haugen	01.09.2021	<p>Haugen støtter alternativ 1 da det vil skjerme en rekke beboere langs Mjøsa og Lågen for trafikkstøy, samtidig som det ivaretar naturreservatet på en god måte. Haugen er bekymret for støy i anleggsperioden og anmoder at det ikke drives anleggsarbeider nær bebyggelse på nattestid.</p>	<p>Kommunedirektøren registrer ønske om planalternativ 1.</p> <p>Ifølge NV vil totalentreprenør arrangere nabomøter før anleggsstart for å informere om kommende anleggsarbeider. Reguleringsbestemmelsene sikrer at støyende arbeider skal gjennomføres i tråd med T-1442/21. Støyende arbeider på nattestid skal i hovedsak ikke forekomme, jf. forslag til reguleringsbestemmelser.</p>
24	Øyresvika Dreggeklubb ved leder Mass Haugen	01.09.2021	<p>Øyresvika Dreggeklubb støtter alternativ 1 da det vil skjerme en rekke beboere langs Mjøsa og Lågen for trafikkstøy, samtidig som det ivaretar naturreservatet på en god måte. Alternativet medfører heller ikke at kulturhistoriske fiskeplasser i Øyresvika blir</p>	<p>Kommunedirektøren tar ønske om planalternativ til orientering.</p> <p>Ifølge NV vil totalentreprenør arrangere nabomøter før anleggsstart for å informere om kommende anleggsarbeider. Reguleringsbestemmelsene sikrer at støyende arbeider skal</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			rasert. Det ytres bekymringer tilknyttet anleggsstøy på natten og det anmodes at anleggsarbeider nær bebyggelse ikke foregår da.	gjennomføres i tråd med støyretningslinjen T-1442/21. Støyende arbeider på nattestid skal i hovedsak ikke forekomme, jf. forslag til reguleringsbestemmelser.
25	Lågåsildhaugen -Øyresvika ved leder Mass Haugen	01.09.2021	Lågåsildhaugen-Øyresvika støtter alternativ 1 da det vil skjerme en rekke beboere langs Mjøsa og Lågen for trafikkstøy, samtidig som det ivaretar naturreservatet på en god måte. Det informeres om at tunnelen kan bidra til å bevare en type tradisjonsfiske som er nær å utdø. Videre ytres det bekymringer tilknyttet anleggsstøy på natten og det anmodes at anleggsarbeider nær bebyggelse ikke foregår da.	Kommunedirektøren tar innspill til planalternativ 1 til orientering. Ifølge NV vil totalentreprenør arrangere nabomøter før anleggsstart for å informere om kommende anleggsarbeider. Reguleringsbestemmelsene sikrer at støyende arbeider skal gjennomføres i tråd med støyretningslinjen T-1442/21. Støyende arbeider på nattestid skal i hovedsak ikke forekomme, jf. forslag til reguleringsbestemmelser.
26	Lena og Erland Hauklien	02.09.2021	Hauklien er opptatt av hvordan anleggstrafikken vil bli regulert og ønsker ikke støy på natten, sent på kvelden eller tidlig om morgenen. Hauklien ønsker ikke at veien mellom Vingromsvegen og Hovslivegen brukes til anleggstrafikk da veien er i dårlig stand og vil gå utover de som bor langs veien.	Kommunedirektøren tar innspill til planalternativ til orientering. Ifølge NV vil totalentreprenør arrangere nabomøter før anleggsstart for å informere om kommende anleggsarbeider. Reguleringsbestemmelsene sikrer at støyende arbeider skal gjennomføres i tråd med støyretningslinjen T-1442/21. Støyende arbeider på nattestid skal i hovedsak ikke forekomme, jf. forslag til reguleringsbestemmelser. Ifølge NV vil det kunne forekomme innkjøring med forsyninger til Hovslivegen fra anleggsområdet nedenfor. Persontransport vil måtte foregå ned fra anleggsstedet i Hovslivegen til Vingromsvegen.
27	Kristian Owren	02.09.2021	Owren ønsker sammenhengende støyskjerming fra Furuodden og forbi Bakke camping.	Langsgående støyskjerming forbi campingplassene ligger inne i planforslaget.
28	Motorspeed AS	03.09.2021	Structor har sendt innspill på vegne av Motorspeed AS. Motorspeed AS har behov for nye lokaler ettersom nåværende tomt er for liten. Et mulig alternativ er å flytte driften til gnr./bnr. 184/1 og det er inngått opsjonsavtale med Lillehammer kommune om kjøp av denne. Planforslaget for ny E6 medfører likevel at tomten kan bli vanskelig å utnytte ettersom veien og rundkjøring på Gausdalsarmen beslaglegger store arealer. Det påpekes også et problem tilknyttet rekkefølgekrav, der ny rundkjøring må bygges før tomten kan bebygges. Rundkjøringen inngår ikke i Nye Veier sitt prosjekt, og det er ikke enda avklart hvem som har ansvar for å bygge og finansiere rundkjøringen. Motorspeed AS foreslår en alternativ løsning der eksisterende rundkjøring opprettholdes med en nord-østre arm som sikrer adkomst til eiendommen. Det bes om at det gjøres en ny vurdering av kryssløsningen da dette vil gi en mer arealeffektiv adkomst. Dersom denne løsningen avvises, mener Motorspeed AS at ny rundkjøring på Gausdalsarmen må bli en del av E6-prosjektet.	Etter 1. gangs høring er det vurdert alternativ adkomst til Vormstugujordet. Planen blir dermed lagt frem til 2. gangs behandling med to alternativer for kryss ved Vormstugujordet. Alternativet innebærer adkomst fra dagens rundkjøring vest for E6. Dette gir, etter kommunedirektørens oppfattelse, en bedre utnyttelse av Vormstugujordet. Kommunedirektøren forutsetter at veger som må fjernes som følge av anleggsvirksomheten bygges opp igjen i tråd med gjeldende reguleringsplan.
29	Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken	03.09.2021	Haavemoen og Engensbakken mener vedtatt kommunedelplan er i strid med tidligere anbefaling fra Statens vegvesen om å ikke gå videre med alternativer på vestsiden av Lågen. Haavemoen og Engensbakken mener endring av brukonstruksjonen over Lågen ikke forandrer det at anlegget i strid med vernebestemmelsene. Det henvises til FN-konvensjonen om biologisk mangfold og Bernkonvensjonen som Norge har forpliktet seg til, og det argumenteres for at utbygging av motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat er brudd på både nasjonale og internasjonale forpliktelser. Haavemoen og Engensbakken mener på grunnlag av dette at det ikke er anledning for dispensasjon fra verneforskriften.	Kommunedirektøren henviser til tidligere gjennomført gyldighetskontroll av kommunedelplan for ny E6. Reguleringsplanen utarbeides iht. vedtatt kommunedelplan. Når det gjelder vernebestemmelsene krever tiltaket dispensasjon fra verneforskriftene. Det er avklart med Statsforvalteren i Innlandet at dispensasjonssøknaden skal behandles før reguleringsplanen vedtas. Eventuelle vilkår i dispensasjonen må vurderes før sluttbehandling av reguleringsplan.

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Haavemoen og Engensbakken informerer om gårdsdriften og at det er gjort investeringer for å utvide virksomheten. Av sikkerhetsmessige årsaker ser de det som utfordrende å opprettholde driften i anleggsperioden, noe som vil ha store økonomiske konsekvenser. Det forventes derfor forslag til tiltak som kan redusere ulempene.</p> <p>Haavemoen og Engensbakken opplyser om at beslag av dyrket mark har store konsekvenser for gårdsdriften da det er en viktig del av næringsgrunnlaget for gården. Det påpekes at det ikke kommer fram om Våløya helt eller delvis beslaglegges i anleggsperioden og om arealet kan driftes som normalt. Det understrekes at øya har god jordkvalitet og at omfang av anleggsarbeider og deponier må begrenses her.</p> <p>Det opplyses om at fyll og unghester er sårbare for støy og at det er etablert uteområder for hest innenfor planområdet. Disse arealene kan ikke brukes i anleggsfasen og det forutsettes at nye arealer til dette formålet etableres av Nye Veier et annet sted utenom dyrket mark før anleggsarbeidene starter. Videre foreslås det at det etableres en isolert ridehall på dagens utendørs ridebane.</p> <p>Haavemoen og Engensbakken opplyser om at adkomstveien fra Hovemoen til gården brukes av syklist, turgåere, trening av hest og som skolevei og at den derfor ikke må brukes som anleggsvei i prosjektet.</p> <p>Det informeres om at gården har privat brønn som forsyner Hovemoen 190, 192, 194, samt driftsbygninger. Denne kreves sikret i anleggsperioden.</p> <p>Haavemoen og Engensbakken opplyser om at stiene og veiene rundt om i hele Hovemoen brukes til trening av hester og andre friluftslivsformål. Det påpekes at adkomst nordover langs elva er viktig og at det derfor bør bygges undergang under veien der den treffer land på østsiden.</p> <p>Haavemoen og Engensbakken oppfatter støy- og vibrasjonsberegningene som er gjort som mangelfulle og krever at det gjøres nye beregninger av både driftsbygning og bolighus.</p> <p>Etttersom det planlagte veianlegget medfører flere negative konsekvenser mener Haavemoen og Engensbakken at det vil føre til en betydelig verdiforringelse av gården. Dette forventes erstattet.</p>	<p>Kommunedirektøren har forståelse for ulemper en anleggsfase vil medføre, men påpeker samtidig at dette er privatrettslige forhold som NV og grunneier må avklare seg imellom. Ifølge NV vil de kompensere for de ulemper som påføres i anleggsfase. Videre håndtering av dette vil måtte skje gjennom dialog med NV.</p> <p>Etter anleggsgjennomføring skal jordbruksarealet tilbakeføres der det har vært midlertidige bygge- og anleggsområder. Dette gjelder også for dyrka mark.</p> <p>Ifølge NV planlegger ikke prosjektet bruk av adkomstveien fra Hovemoen grustak og ned til Hovemoen gård. Det vil bli etablert egen anleggsvei på vestsiden av ny E6 trasé fra Storhove til Lågen for transport og adkomst til bru og veganlegg.</p> <p>Kommunedirektøren forutsetter at drikkevannsbrønner skal ivaretas.</p> <p>Det etableres passasje under brua. Passasjen vil fungere som driftsveg og som turveg. Turvegen vil tilknyttes eksisterende stinett vest for ny E6.</p>
30	Torje Høyveien	03.09.2021	<p>Høyveien lurer på hvordan han vil få tilgang til båt plass i forbindelse med etablering av ny E6.</p> <p>Høyveien henviser til retningslinjene for støy og ønsker at støyskjermingstiltak etableres nær støykilden fremfor lokale tiltak på eiendommen.</p>	<p>Adkomst til strandsonen vil sikres via driftsveger og turstinett for de som har krav på dette. Båtplasser som fjernes på grunn av tiltaket kan reetableres i strandsonen.</p> <p>Gjennom Vingrom sentrum etableres tosidig langsgående støyskjerm. Boligene mellom ny E6 og Paul A. Owrens veg vil få redusert støybelastning sammenlignet med i dag.</p>
31	Kari N. Høyveien	03.09.2021	<p>Høyveien mener kryssløsning i nord er det beste for Vingrom.</p>	<p>Innspill til kryssløsning tas til orientering.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Høyvesveen henviser til støyutredningene som er gjennomført og at de støyreduserende tiltakene som planlegges ikke er tilstrekkelige for å komme under grensene angitt i T-1442. Det kreves at støyforholdene på eiendommen forbedres og at støygrensene blir overholdt. Det ønskes ikke lokale tiltak som innglassing av terrasse, men heller voll med støyskjerm langs veien. Høyvesveen forutsetter at hun blir kontaktet direkte angående avbøtende tiltak.</p> <p>Høyvesveen henviser til at Nye Veier tidligere har lovet at omkjøringstrafikk eller anleggstrafikk ikke skal gå gjennom Vingrom sentrum. Samtidig mener Høyvesveen at det i planen ser ut til at masser skal deponeres ovenfor Mo gård og Vingrom sentrum. Hun stiller seg undrende til hvordan massene er tenkt flyttet hit uten å gå igjennom sentrum. Høyvesveen understreker at anleggstrafikken ikke kan gå på Paul A. Owrens veg da denne benyttes som skolevei og turformål.</p>	<p>Støyretningslinjen T-1442 er gjort juridisk bindende gjennom planbestemmelsene. Det er vurdert langsgående støyskjermingstiltak flere steder, men på grunn av terrengmessige forhold der bebyggelsen ligger høyere enn E6 gir slik løsning liten støyskjermingseffekt. Ifølge NV vil støyutsatte boliger vurderes for lokale tiltak i byggeplanfase og grunneiere vil da bli kontaktet av NV.</p> <p>Kommunedirektøren forutsetter at trafiksikkerhet blir ivaretatt gjennom anleggsperioden. Anleggstransport gjennom Vingrom sentrum skal ifølge NV unngås så langt det mulig. Ifølge NV planlegges det bl.a. for alternative transportruter over Rinna for å unngå dette.</p>
32	Espen Harald Bjerke	03.09.2021 05.09.2021	<p>Bjerke mener det blir svært viktig med omfattende støyskjerming i området rundt sin bolig. Han informerer om at strekningen sør for betongfabrikken virker som en lydsjakt som sprer støyen der terrenget åpnes opp. Dagens støyskjerming fungerer dårlig da den står for langt fra veien. Bjerke ønsker støyskjerm med overheng på nevnt strekning. Skisse av strekningen er vedlagt innspillet.</p> <p>Bjerke mener det bør utføres avbøtende tiltak som følge av at ny E6 beslaglegger store områder for rekreasjon ved Vingromdammen. Det foreslås at det bygges gjestehavn, båtutslipp og badebrygge.</p> <p>Bjerke mener støyskjerming på østsiden av veien vil være uheldig da støyen vil reflektere og forsterke støy mot bebyggelsen. Om det likevel skjermes på østsiden, må skjerming på vestsiden forsterkes. Bjerke ønsker også støyskjerming mot badedammen og Vingrom sentrum.</p>	<p>Det er regulert og skal bygges langsgående støyskjerm på vestsiden av E6 gjennom Vingrom. Støyskjermen medfører at boligområdet ved Fremstadvegen vil få redusert støybelastning sammenlignet med i dag.</p> <p>Støyberegningene er gjort mht. refleksjonsstøy. Det er vurdert refleksjon fra støyskjermer øst for E6 vil gi svært liten påvirkning vestover.</p> <p>Etter 1. gangs høring er det gjort ytterlige arbeid for å sikre avbøtende tiltak til Vingromdammen. Tiltakene omfatter tursti på bru over Rinna, tursti langs Rinna mellom E6 og Paul A. Owrens veg, samt utvidet undergang mellom sentrum og friområde.</p>
33	Jan Moldal	03.09.2021	<p>Moldal informerer om at hans uteplass og tilhørende hage som er svært støyutsatt, samt soverom i 2. etasje som må luftes med åpne vinduer. Han er bekymret for fremtidig økning av støy.</p> <p>Moldal påpeker at innkjøringen til eiendommen må være plan i bunn av bakken for å sikre god oversikt i krysset. Videre ønskes det parkeringsmulighet for minst 1 bil da det ofte kan være vanskelig å kjøre opp øvre del av innkjøringen på vinterføre. Moldal ønsker at det tas høyde for plass til søppeldunker og postkasse.</p> <p>Moldal informerer om plass og forankringssted for båt og at denne må sikres.</p>	<p>Det er vurdert langsgående støyskjermingstiltak flere steder, men på grunn av terrengmessige forhold der bebyggelsen ligger høyere enn E6 gir slik løsning liten støyskjermingseffekt. Ifølge NV vil støyutsatte boliger vurderes for lokale tiltak i byggeplanfase og grunneiere vil bli kontaktet av NV i forbindelse med dette. Avkjøring til eiendommen er ivaretatt i planforslaget og skal ivaretas av NV i videre prosjektering. Ønske om plass til bilparkering og søppeldunker tas til orientering.</p> <p>Båtplasser som påvirkes av E6 utbyggingen kan reetableres.</p>
34	Vingnes Vel	03.09.2021	<p>Vingnes Vel er opptatt av støyproblematikk rundt ny E6 da støyen har vært kraftig økende de siste årene. På grunn av dette ønskes det tunnel for å skjermes beboerne på Vingnes. Videre ønskes det at planlagt avkjøringsvei til Lillehammer sørfra skjermes med en høy støyskjerm som følger hele veien gjennom dagens E6-trasé. Optimalt ønskes støyskjerming fra Vingrom kirke frem til og med ny bybru.</p>	<p>Planforslaget legger ikke opp til langsgående støyskjerm nord for Vingrom kirke. Når det gjelder støyskjerming av avkjøringsveg til Lillehammer sørfra (langs dagens E6) henvises det til reguleringsplan for avlastet E6. Støy fra E6 og tunnelmunning mot Bulung og bebyggelse øst for E6 mellom Øyresvika og Vingnestunnelen vil skjermes gjennom terrengarrondering og støyvoll.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			Vingnes Vel minner om at det er lange tradisjoner for fiske, bading og bruk av båt langs Mjøsa og ønsker at dette hensyntas ved etablering av ny tursti fra Øyresvika til Vingnes. For øvrig stiller Vingnes Vel seg svært positive til tiltak som gjør det tryggere for myke trafikanter i området.	Ifølge NV vil ikke turstien komme i konflikt med kjente båtutsettingsplasser innenfor planområdet til E6 Roterud – Storhove. Når det gjelder strekningen Øyresvika – Vingnes henvises det til reguleringsplan for avlastet E6.
35	Mia Johannessen	03.09.2021	Johannessen påpeker at Vingromdammen er et barnevennlig, lett tilgjengelig turområde som bidrar til trivsel på Vingrom. Området er også brukt mye av barnehagen, idrettslaget og skolen. Johannessen ønsker ikke at Vingromdammen skal bli påvirket negativt av E6-prosjektet.	Utvidelse av dagens E6 til firefelts E6 vil medføre et arealbeslag som berører Vingromdammen. Kommunedirektøren er opptatt av å skjerme området som er kjent som et viktig nærområde og utfartssted. I reguleringsplanen er det lagt inn tiltak som er ment å avbøte for arealbeslag. I plankart og bestemmelser er det lagt inn tursti på bru over Rinna, det er regulert turveg langs Rinna mellom Paul A. Owrens veg og E6. Det er i tillegg regulert støyskjerm som vil gi redusert støy på området sammenlignet med dagens situasjon.
36	Lågen fiskeelv sone 1 SA ved Johan Enger	04.09.2021	<p>Lågen fiskeelv sone 1 SA organiserer fisket på strekningen fra Vingnesbrua til Hunderfossen. Det opplyses om at elven er en unik fiskeelv med lange tradisjoner.</p> <p>Lågen fiskeelv sone 1 SA henviser til planbeskrivelsen side 131 om konsekvenser av brukryssing over Lågen. De stiller seg undrende til at det legges opp til vedtak av planen før søknad om dispensasjon fra vernebestemmelsene for Lågendeltaet blir behandlet.</p> <p>I forhold til fisk og fiskeinteressene mener Lågen fiskeelv sone 1 SA at det beste ville være å unngå nye inngrep i Lågen og at ny E6 følger nåværende trasé. Det nevnes at anleggsarbeidene og ny bru kan påvirke oppgangen og gyteforholdene for harr. Dersom ny bru likevel vedtas, mener de alternativ 1 med lav bru er å foretrekke.</p> <p>Lågen fiskeelv sone 1 SA er særlig bekymret for konsekvenser anleggsperioden kan medføre fiskeoppgang og gyteforhold da fundamentering av nye brukar kan medføre utgraving og masseforflytting i elva. Samtidig er det fare for forurenset avrenning fra tunneldriving og andre anleggsarbeider.</p> <p>Det opplyses om at kunstig belysning er uheldig med tanke på fiskens vandring og gyting. Derfor påpekes det at brua må lyssettes på en måte som hindrer belysning av elven.</p> <p>Lågen fiskeelv sone 1 SA lurer på hvordan salting av veien vil gjøres og stiller spørsmålstegn ved om fangdammene vil være tilstrekkelig for å nøytralisere veisalt.</p> <p>Lågen fiskeelv sone 1 SA foreslår nye parkeringsplasser som avbøtende tiltak for de negative konsekvensene E6 forventes å ha for friluftsliv og fiske.</p>	<p>Tidspunkt for behandling av dispensasjonssøknad er avklart i samråd med Statsforvalteren.</p> <p>Ifølge NV er det gjort omfattende kartlegging av fisk i Lågen og det har vært stort fokus på å redusere inngrepet i elven så mye som mulig. Med bakgrunn i dette anbefales bru over Lågen i justert trase. Bakgrunnen for anbefalinger er at dette er et mer skånsomt alternativ enn kommunedelplanens bruløsning.</p> <p>Det er vurdert som svært lite sannsynlig at pilarer for kassebru vil medføre endrede strømninger og/eller mekanisk støy som fører til vesentlige endringer i produksjon, bestandspopulasjoner eller artssammensetning av fisk i Lågendeltaet. Konsekvenser og vurderinger er omtalt i fagrapport naturmiljø som ligger vedlagt reguleringsplanen.</p> <p>Iht. bestemmelsene tillates ikke vegbelysning plassert høyere enn topp støyskjerm. Belysningen vil derfor begrenses til veien. Lys fra biler vil begrenses av tett støyskjerm.</p> <p>Rensedammen og andre rens tiltak langs veien skal sikre at økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart for ny E6.</p> <p>Innspill om parkeringsplasser tas ikke til følge.</p>
37	Marit Hosar	04.09.2021	<p>Hosar bor i Øyresvika og støtter utbygging av E6 med tunnelloøsning. Hosar ønsker halvkryss i Øyresvika da dette medfører minst mulig inngrep i eksisterende veier og boliger.</p> <p>Hosar er svært positiv til etablering av tursti langs Mjøsa.</p>	Tas til orientering.

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

38	Unni Berg	04.09.2021	<p>Berg støtter planen om å legge ny E6 i tunnel forbi Vingnes da dette medfører minimalt med inngrep i naturreservatet samtidig som det skjermer mange innbyggere mot støyplager. Det nevnes også at planen er positiv med tanke på å redusere faren for forurensing av grunnvannskildene i Korgen.</p>	Tas til orientering.
39	Borghild Ouren	05.09.2021	<p>Ouren ønsker at rør til vanning og strøm opprettholdes og at ny molo, båtplass, båtutsettingsplass og badeplass reetableres. Bussholdeplass ønskes videreført.</p> <p>Ouren ønsker at tursti, båt- og badeplass skjerms for støy. Det foreslås at støyskjermen fra Bakke camping fortsettes nordover ettersom at det er mange som bruker strandsonen aktivt gjennom hele året.</p> <p>Det informeres om at det er 6 boliger innenfor rød sone på vestsiden av veien. Ouren forstår det er vanskelig å støyskjerm disse boligene ettersom de ligger høyere i terrenget enn E6, men foreslår at støyskjerm heller bygges mellom boligene og fylkesveien fremfor langs med E6. Det foreslås også å samlokalisere avkjørslene til boligene slik at det kan etableres sammenhengende støyskjerming.</p> <p>Ouren informerer om at tabell 3.2.3 i planbestemmelsene er mangelfull da den mangler gnr./bnr. 2/2, 2/6, 4/1 for driftsvei for landbruk SKV1 Bakke camping. Det er behov for adkomst med traktor og henger.</p> <p>Det informeres om at bygg omtalt i tabell 8-2 i planbeskrivelsen er båthuset og pumpehuset deres. Ouren krever at begge byggene flyttes eller gjenoppbygges og at planen sikrer at det er lov å parkere ved båthuset og lagre brygge på land vinterstid.</p> <p>Ouren mener lågåsildfiske er å regne som kulturarv og at det derfor bør beskrives i reguleringsplanen. Det ønskes at to lågåsildvarp reetableres (rydding av store steiner) og tas inn i planen.</p> <p>Ouren ønsker gang- og sykkelvei langs fv. 2538 fra Ullhammeren til kommunegrensen mot Gjøvik før utbygging starter. Det påpekes at veien i dag er trafikkfarlig og benyttes som skolevei. Ouren mener ÅDT fra 2011 ikke kan benyttes ettersom de ikke stemmer lengre. Ved utbygging av E6 vil mange velge å kjøre fylkesveien grunnet bomavvisning. Tursti langs Mjøsa er ikke et alternativ til skolevei da den ikke vil brøytes vinterstid.</p>	<p>Iht. reguleringsbestemmelsene kan båtplasser som berøres av utbyggingen reetableres. Ifølge NV er det vurdert langsgående støyskjermingstiltak av området mellom Bakke camping og Vingrom, men terrengmessige forhold gjør at en slik løsning gir liten effekt. Det er derfor ikke lagt opp til slik skjerming. Lokale tiltak blir ifølge NV vurdert i byggeplanfase og i samråd med grunneierne.</p> <p>Bestemmelsene er endret så de sikrer adkomst for gnr/bnr 2/2, 2/6, 4/1. Undergang og driftsveg skal dimensjoneres for landbrukskjøretøy.</p> <p>Kommunedirektøren forutsetter at pumpehus og andre tekniske bygg blir ivaretatt. Reguleringsbestemmelsene åpner for reetablering av konstruksjoner som blir berørt av utbyggingen. Reetablering av Lågasildvarp vil bli gjort der det er mulig.</p> <p>I revidert planforslag er det lagt inn gang- og sykkelveg fra Vingrom sentrum og ned til bussholdeplassen ved Bø. Totalt gir dette 1,1 km ny gang- og sykkelveg på strekningen. Det er gjort nye trafikkvurderinger for sideveisnettet og disse følger som vedlegg til reguleringsplanen.</p>
40	Jon Grunde Roland	05.09.2021	<p>Roland opplyser om at gnr./bnr. 117/1 har en del områder som kan dyrkes og motta matjord.</p> <p>Roland mener at en rettere veilinje med en noe lengre bru er den beste løsningen og at det må arbeides med løsninger som gir minst mulig støy.</p> <p>Roland mener kraftledninger bør følge dagens trasé eller legges i brua.</p>	Innspillet tas til orientering.
41	Stig Rune Nysveen	05.09.2021	<p>Nysveen informerer om uteplasser og bolig med eldre vinduer som er utsatt for støy og er bekymret for økt støy som følge av høyere fartsgrense. Det etterspørres hvilke tiltak som er tenkt mot dette.</p>	<p>Det er vurdert langsgående støyskjermingstiltak en rekke steder, men på grunn av terrengmessige forhold der bebyggelsen ligger høyere enn E6 gir slik løsning liten støyskjermingseffekt. Ifølge NV vil støyutsatte boliger bli vurdert for lokale tiltak i byggeplanfase og NV vil kontakte grunneierne i forbindelse med dette.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Nysveen påpeker at innkjøringen til eiendommen må tilrettelegges slik at det er enkelt å svinge av med lastebil og traktor, både mot nord og mot sør. Det kreves at bjørketrær og postkassestativ settes opp igjen. Videre ønskes det støttemur av stein slik at jorden holder seg på plass og ikke sklir ut.</p> <p>Nysveen informerer om at nåværende undergang er for liten for moderne traktorer. Samtidig påpekes det at sving inn mot planlagt undergang er for skarp.</p> <p>Nysveen ønsker at molo med brygge og båtplass bygges opp igjen etter at veien er ferdig. Han vil også beholde fiskeretten som har fulgt gården i land tid.</p> <p>Nysveen ønsker at det tilrettelegges for føring til vanningsanlegg og drenering av overvann under ny E6 og at eksisterende rør som ligger nedgravd beholdes.</p>	<p>Ny undergang og driftsveg er dimensjonert iht. gjeldende krav og ivaretar adkomst for driftskjøretøy. Båtplass og molo skal erstattes der utbyggingen krever det. Adkomst og teknisk infrastruktur knyttet til eiendommen ivaretas gjennom byggeplan og i forbindelse med anleggsgjennomføring. Detaljer knyttet ivaretagelse av vanningsanlegg, dreneringsløsninger mv. tas til informasjon og vil følges opp videre i byggeplanfase.</p>
42	Vingrom grendeutvalg og Vingrom idrettslag ved Anette Røsjorde	05.09.2021	<p>Vingrom grendeutvalg skriver at utbyggingen av ny E6 medfører utfordringer tilknyttet trafiksikkerhet, og ber om at politikere og administrasjonen i Lillehammer tar dette på alvor. Grendeutvalget mener det må stilles rekkefølgekrav som igangsettes før anleggsfasen for å ivareta trafiksikkerheten.</p> <p>Vingrom grendeutvalg mener kryssløsning nord i Vingrom ivaretar trafiksikkerhet bedre enn kryss midt. Kryss midt er uønsket da det vil beslaglegge store deler av Vingrom sentrum.</p> <p>Grendeutvalget mener det er i strid med gjeldende føringer å ikke etablere gang- og sykkelvei når fv. 2538 flyttes. Det henvises til N100 som stiller krav til gang- og sykkelvei langs veier i tettbebygde strøk som har fartsgrense over 60 km/t og ÅDT på over 1000. Ettersom trafikken på fylkesveien er antatt økt med 48% oppfyller den kravene satt i veinormalen.</p> <p>Grendeutvalget informerer om at det har skjedd flere ulykker på fylkesveien der gående og syklende har vært involvert, men at det ikke har medført personskader og derfor ikke registrert. Det informeres også om at veien er smal og at myke trafikanter har liten plass, særlig på vinterføre med brøytekanter. Det kreves at det stilles rekkefølgekrav til at belyst gang- og sykkelvei bygges ut før anleggsarbeidene starter.</p> <p>Grendeutvalget har konkrete forslag til ending av planlagt gangvei mot Vingrom skole og området rundt Vingromdammen. Forslagene er illustrert og beskrevet i innspillet. Videre mener Vingrom grendeutvalg at krysset Døsvegen / Burmavegen / Vingromvegen er problematisk utformet i forhold til myke trafikanter da gangveien går midt i krysningsområdet der tre veier møtes.</p> <p>Grendeutvalget er kjent med støyskjermingstiltakene som er planlagt, og synes disse er bra, men ikke tilstrekkelig. Enkelte boliger i Vingrom vil etter tiltaket befinne seg i rød sone, noe som gjør det lite attraktivt å oppholde seg utendørs. Grendeutvalget mener det må være mulig å etablere sammenhengende støyskjerming også sør for Vingrom frem til campingplassene.</p>	<p>Det er lagt inn flere trafiksikkerhetstiltak i reguleringsplanen etter 1. gangs høring. Det er regulert 1,1 km gang- og sykkelveg fra bussholdeplassen ved Bø til Jevnebakken i Vingrom sentrum og det er gjort justeringer av gang- og sykkelvegløsning i tråd med grendeutvalgets innspill. Det er i tillegg gjennomført en trafiksikkerhetsvurdering og nye tiltaksvurderinger basert på oppdaterte trafikktall fra nasjonal vegdatabank.</p> <p>Nytt grunnlag og trafiksikkerhetsvurdering følger som vedlegg til reguleringsplanen til 2. gangs høring.</p> <p>Krysset med Døsvegen/Burmavegen/Vingromvegen skal bygges trafiksikkert og iht. gjeldende krav. Regulert løsning er trafiksikkerhetsvurdert av 3. part.</p> <p>Gangforbindelse over Rinna er lagt inn i planforslaget.</p> <p>Mange av boligene som etter tiltak vil ligge i rød sone ligger allerede i dag i rød støysone. Langsgående støyskjermingstiltak er vurdert en rekke steder, men på grunn av terrengmessige forhold der bebyggelsen ligger høyere enn E6 gir slik løsning liten støyskjermingseffekt. Støutsatte boliger vil vurderes for lokale tiltak i byggeplanfase og grunneiere vil kontaktes i forbindelse med dette.</p> <p>Innspill knyttet til fiber tas til informasjon, men er ikke et forhold som behandles gjennom en detaljreguleringsplan.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Vingrom grendeutvalg ønsker at det anlegges bru over Rinna slik at den planlagte turstien langs Mjøsa blir sammenhengende.</p> <p>Grendeutvalget ønsker at det graves ned fiber i forbindelse med utbyggingen.</p>	
43	Anette Røsjorde	05.09.2021	<p>Røsjorde henviser til innspill fra Vingrom grendeutvalg og uttrykker behov for gangbru over Rinna for å knytte ny tursti sammen.</p> <p>Røsjorde ønsker også at det graves ned fiber i forbindelse med utbyggingen.</p>	Viser til svar på grendeutvalgets innspill ovenfor.
44	Inco Invest AS ved Paul Erik Hattestad	12.08.2021 05.09.2021	<p>Inco Invest AS ønsker dialog og informasjon angående alternative forslag i Vingrom. De uttrykker bekymring over bruksareal på eiendom.</p> <p>Inco Invest AS ønsker at gnr./bnr. 7/95 blir regulert til både næring og bolig istedenfor kun næring. De viser til tidligere møte med AF, Nye Veier og Lillehammer kommune, samt vedlagt bilde der aktuelt område er merket med rød strek.</p>	<p>Planområdets utstrekning av anleggsbelte på eiendommen er redusert som følge av innspillet.</p> <p>En omregulering fra næring til kombinasjon bolig/næring er ikke tråd med overordna kommuneplan, og vil ikke blir vurdert i reguleringsplanen for E6 Roterud-Storhove.</p>
45	Beboere i Jørstadmovegen	05.09.2021	<p>Innspillet fra beboere i Jørstadmovegen er sendt inn av Inger-Helen Finstuen, Erland Husom, Anne Marit Sand og Helge Haugan.</p> <p>Beboerne viser til planen om å etablere anleggsvei ved deres boligområde og er svært bekymret for det store antallet anleggskjøretøy som vil passere i hele anleggsperioden. Det opplyses om at det er mange barnefamilier i området og at veien brukes aktivt til trening med sykkel, rulleski og løping. Samtidig er det ikke fortau, busslommer eller gatelyst, noe som gjør det trafikkfarlig med anleggstrafikk på veien. Det kreves at trafiksikkerhetstiltak gjennomføres før anleggsperioden starter. Det foreslås blant annet å redusere fartsgrense til 40 km/t, skille harde og myke trafikanter, gatelyst og fartshumper.</p> <p>Beboerne i Jørstadmovegen er bekymret for om område vil tåle anleggstrafikken da det vises som ras- og skredutsatt område i kommuneplanen. Det informeres om at grunnforholdene i området er leirholdig og at terrenget er bratt, noe som øker faren for skred. Beboerne i området har erfaring med store terrengendringer med telehiv, skråninger som forskyves og grunnmurer som får skader. Det kreves at grunnforholdene, samt tilstanden på hus, må være kartlagt og dokumentert for anleggsarbeidene starter.</p> <p>Beboerne i Jørstadmovegen påpeker at det må gjennomføres utredning om flom og overvannshåndtering i henhold til NVEs retningslinjer. Kapasiteten på grøfter og stikkrenner må også undersøkes og det må eventuelt igangsettes tiltak dersom disse ikke er tilfredsstillende.</p> <p>Det foreslås at broen ideelt sett bygges bør tunnelen slik at masser kan kjøres rett til knusing på Hovemoen. Alternativt at det bygges anleggsvei fra knuseverket utenom bebyggelsen langs Traasethstranda.</p>	<p>Det er tatt inn et forslag til alternativ transportveg i planmaterialet mellom riggområdet på Trosset og Jørstadmovegen etter 1. gangs høring. Det foreslås en ny løsning til anleggsveg som etableres langs kanten på jordene overfor Jørstadmovegen. Anleggsveien kommer ned på Jørstadmovegen i Leirvika. Mellom Leirvika og Kastrudvegen vil det vurderes ytterligere tiltak for å ivareta trafiksikkerheten på stekningen.</p> <p>Det er gjort vurderinger av grunnforholdene på stekningen der den nye anleggsveien skal gå. Notat som beskriver dette, følger som vedlegg til reguleringsplanen. Kommunedirektøren forutsetter at alle tiltak vil gjennomføres i tråd med gjeldende krav til overvann, flom og skred, og at de har et særlig fokus på 3. part.</p> <p>Ifølge NV vil det ved etablering av alternativ anleggsveg ikke være behov for kartlegging av bebyggelsen langs Trossetstranda.</p> <p>Etablering av bru før tunnel vurderes ikke som en aktuell løsning. Det vil medføre flere år ekstra byggetid med f.eks. de negative konsekvenser det vil medføre for naturreservatet.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

46	Hilde Hoven	05.09.2021	<p>Hoven henviser til utspill fra administrerende direktør i Nye Veier og synes det er svært positivt at det legges større vekt på å bygge mer bærekraftige veier. Hoven håper at dette kan medføre at eksisterende vei oppgraderes med videreføring av 80 km/t fremfor å bygge ny trasé over Lågendeltaet naturreservat med 110 km/t. Dette kan også være mer økonomisk gunstig da omfanget av prosjektet blir mindre og fordi man slipper å bygge tunnel. Hoven forutsetter at Nye Veier følger opp egne lovnader og at det får konsekvenser i form av konkrete endringer i E6-prosjektet.</p> <p>Hoven ønsker at planprosess for kommunedelplan startes på nytt ettersom hun mener gjeldende kommunedelplan har flere feil og mangler som fører til ugyldighet. Feilene går blant annet ut på at jord- og naturvern ikke er vektlagt nok, at Statsforvalteren lovet å gi dispensasjon fra bestemmelsene i naturreservatet uten å behandle virkningene tiltaket ville få for Lågendeltaet, og at sentrale opplysninger ikke er godt nok belyst i saksfremlegget.</p> <p>Hoven mener at ingen av de tre vilkårene for å gi dispensasjon fra vernebestemmelsene er oppfylt (inngangsvilkår, nødvendighetskriteriet og utredningsplikt). Det påpekes også at Statsforvalteren ga dispensasjon fra vernebestemmelsene til naturreservatet uten at dette var søkt eller saksbehandlet, men på vilkår at kraftledningene over Lågendeltaet ble fjernet. Videre sies det at Statsforvalteren ikke har myndighet til å sette et slikt vilkår da de ikke kan treffe vedtak om konsesjoner etter energiloven. Hoven henviser til brev fra NVE datert 3.12.2018. Ettersom fjerning av kablene i luftstrekking var en forutsetning for å gi dispensasjon faller hele muligheten for å bygge vei gjennom naturreservatet bort.</p> <p>Hoven viser til historien bak naturreservatet og utbyggingen av E6 og påpeker at Lågendeltaet er en av de viktigste rasteplassene for våtmarksfugl i Sør-Norge. Det poengteres også at østalternativet, med gjenbruk av dagens vei, ble tatt ut av kommunedelplanen uten at dette ble politisk behandlet. Samtidig ble østsidealternativet i lang tid anbefalt av Statens Vegvesen som det minst konfliktfylte alternativet. At Statens Vegvesen etter hvert endret mening og fremmet vestsidealternativet er for Hoven uforståelig.</p> <p>Hoven viser til Nye Veier sin oversikt over prioriterte veiutbygginger som viser at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av E6 Moelv–Ensby er negativ med anslått 0,55 i tap per brukte krone, totalt et tap på 5,9 milliarder kroner. Hoven mener at dette er imot Nye Veier sine vedtekter og mandat om å prioritere samfunnsøkonomisk nytte i sine prosjekter.</p> <p>Hoven påpeker at vestsidealternativet innebærer størst tap av matjord, og at Fylkesmannen selv sa at østsidealternativene uten tvil er best ut ifra jordvernhensyn.</p> <p>Hoven henviser til fagrapport for naturmangfold side 138 der det omtales at kraftledningene vil bestå i en periode etter at bru er ferdigbygget og at dette er særlig uheldig med tanke på kollisjonsrisiko for fugler. Samtidig understreker Hoven at dette er i strid med vilkåret Statsforvalteren har satt for å kunne gi dispensasjon. Det henvises også til uttalelse fra Statsforvalteren at ledningene må fjernes uansett om brua justeres</p>	<p>Kommunedirektøren viser til behandlingen av kommunedelplanen for Vingrom – Ensby, og lovlighetskontroll av denne. Reguleringsplanen er behandlet etter prinsipper og føringer i kommunedelplanen.</p> <p>Utbyggingen vil kreve dispensasjon fra verneforskriftene. Det er avklart med Statsforvalteren når dispensasjonssøknaden skal sendes inn. Kommunedirektøren vil vurdere dispensasjonsvedtaket og eventuelle vilkår i forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplanen. Dersom det ikke gis dispensasjon vil ikke utbyggingen kunne gjennomføres.</p> <p>Kommunedirektøren påpeker at valg av trase mht. øst- og vestsidealternativene er utredet og avklart i kommunedelplanprosessen. Dette er dermed ikke et tema i reguleringsplanen.</p> <p>Kommunedirektøren har ikke vurdert reguleringsplanen opp mot NVs mandat og vedtekter mht. prioriteringer av strekninger som skal bygges ut.</p>
----	-------------	------------	--	--

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>slik at den ikke berører ledningene. Hoven mener dette er en svært sentral problemstilling i planforslaget, og som ikke er lagt fram, forklart og belyst nok i høringen. Det poengteres også at reguleringsplanen ikke tar høyde for at dispensasjonen kan bli avslått, noe som tyder på at dispensasjonen i realiteten er avgjort uten behandling, og at en behandling av dispensasjonen i etterkant kun er en formalitet.</p> <p>Hoven påpeker at Nye Veier stilte nye premisser om fartsgrense 110 km/t og rask og konfliktfri planprosess for å prioritere prosjektet, noe som resulterte i at politikerne ikke tok seg tid til å utrede alternativer med mindre negative virkninger på verneverdier. Hoven mener derfor at utredningsplikten etter naturmangfoldloven § 48 ikke er oppfylt. Videre er dette ikke hensyn som kan vektlegges ved prioritering av prosjekter i henhold til Nye Veier sine vedtekter.</p> <p>Hoven mener vedtaket om å fastsette kommunedelplanen er ugyldig ettersom det striden mot gjeldende rett. Dette fordi man ikke kan avsette arealer til vegformål jf. bestemmelsene til Lågendeltaet naturreservat.</p> <p>Hoven viser til rapport for naturmangfold og at det er fare for at overskuddsmassene fra tunneldrivingen kan inneholde syredannende leirskifer. Det virker som om Nye Veier ikke har vurdert konsekvensene av at store deler av massene potensielt må sendes til avfallsdeponi. Hoven reagerer sterkt på at det vurderes å mellomlagre og knuse massene i umiddelbar nærhet til naturreservatet.</p> <p>Hoven er bekymret for at man ved utbygging av veien ikke vil overholde krav til periodevis byggestopp av hensyn til fugleliv ettersom bestemmelsen inneholder «i utgangspunktet», noe som åpner for at ikke må følges.</p>	
47	Peab Asfalt Norge AS	08.09.2021	<p>Peab Asfalt Norge AS støtter innvendingene som fremkommer i brev fra Advokat Skaaraas til Lillehammer kommune, vedrørende problemene reguleringsforslaget medfører for transporten til og fra deres asfaltverk.</p> <p>Det informeres om at Peab Asfalt Norge AS leier arealer til oppstilling av asfaltverk fra grunneier Erik A. Dahl og Søre-Hove Eiendom AS.</p>	Tas til orientering. Svar på innspillet ligger under svar til advokat Skaaraas.
48	Lillehammer Senterparti ved Ingunn Haavemoen	06.09.2021	<p>Lillehammer Senterparti støtter innspillet fra Vingrom grendeutvalg.</p> <p>SP i Lillehammer er opptatt av at veien er trafikksikker. De mener at det i utgangspunktet ikke er behov for 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t fra Roterud til Storhove. De foreslår heller utbedring av eksisterende vei med flere forbikjøringsmuligheter, miljølokk forbi Lillehammer og bedre adkomst fra E6 inn til sentrum.</p> <p>SP i Lillehammer påpeker flere utfordringer med vestsidealternativet. Det sies at alternativet medfører ulemper for næringslivet da det antas at det vil bidra til mindre turisttrafikk inn til byen, samt mindre trafikk til handelsnæringen. Det forventes at handelssentrum forsøkes reetablert i Storhoveområdet. SP skriver også at motorvei</p>	<p>Innspill knyttet til fartsgrense og trasè tas til orientering. Kommunedirektøren påpeker at reguleringsplanen forholder seg til vedtatt kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby.</p> <p>Konsekvenser av tiltak i naturreservatet er vurdert gjennom konsekvensutredning og det har vært stort fokus på å begrense inngrepet mest mulig, både i anleggs- og driftsfase.</p> <p>Ifølge NV er deres anbefalte bruløsning den som påvirker naturreservatet minst. Anbefalte alternativ påvirker ikke Statnetts linjer, men det tilrettelegges for omlegging av disse i brua dersom Statnett skulle ønske det i fremtiden.</p> <p>Det er lagt inn jordforbedringsarealer og nydyrkningsarealer etter dialog med grunneiere og med bakgrunn i å sikre kortets mulige transport av masser. Dette er positivt for nærmiljø og klima.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>gjennom Lågendeltaet ikke vil fange opp lokaltrafikken i Lillehammerområdet. Trafikkbelastningen tilsier uansett ikke bruk av såpass store investeringskostnader.</p> <p>SP peker på at planlagt anleggsvei for utbygging av bru over Lågen vil stenge hele elvefaret, noe som vil medføre stor skade for fisk som har gyteområder i nærheten.</p> <p>Det opplyses om at Lågendeltaet ble fredet med Norges strengeste vern, og SP krever at dette vernet respekteres. Å bygge i naturreservatet er imot den internasjonale konvensjonen om biologisk mangfold som Norge har forpliktet seg til. Det påpekes også at det er de mest sårbare områdene av naturreservatet som potensielt vil bli ødelagt, og at det er mange sårbare fuglearter som holder til her.</p> <p>SP påpeker at vestsidealternativet legger større press på dyrket mark da flere næringsvirksomheter ønsker å etablere seg langs traseen. Samtidig har alternativet konsekvenser for verdifulle friluftslivsområder i Hovemoen.</p> <p>SP i Lillehammer oppfatter at kryssløsning nord for Vingrom vil medføre større beslag av jordbruksarealer og at en kompakt kryssløsning i Vingrom vil være bedre.</p> <p>Det ønskes at det velges det brukonseptet som medfører minst mulig støy og inngrep i deltaet.</p> <p>SP påpeker at løsning for kryssing av Statnett sine kabler over Lågen ikke kommer frem av planforslaget, og at det må velges en løsning som gir minst mulig nye traseer.</p> <p>SP har merket seg at det er lagt opp til få nydyrkingstiltak/matjordflyttingstiltak i Lillehammer kommune og at det bør identifiseres flere tiltak. Det informeres om at det allerede er kartlagt egnede arealer i kommunen.</p> <p>SP mener det i liten grad er identifisert avbøtende tiltak for å avvikle trafikk i anleggsperioden. Dette gjelder fylkesveiene fra kommunegrensen mot Gjøvik til Vedum i Fåberg.</p>	<p>Det er etter 1. gangs høring utarbeidet et notat som redegjør nærmere for den trafikale situasjonen i bompengerperioden, trafiksikkerhetsvurderinger og tiltak. Blant annet etableres alternativ veg for massetransport på Trosset og det reguleres 1,1 km ny gang- og sykkelveg sør for Vingrom.</p>
49	Siw Vestengen	03.07.2021	<p>Vestengen synes det er en dårlig løsning å legge ny E6 gjennom Lågendeltaet og så tett inntil Mjøsas vestsida. At veien går gjennom naturreservatet gjør at det blir mindre attraktivt som turområde.</p> <p>Vestengen ønsker at man heller satser mer på toget som en mer bærekraftig og fremtidsrettet løsning.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
50	Scala CC Holding AS Kun innspill til E6 RS er gjengitt	01.09.2021	<p>Scala CC Holding AS eier Strandtorget kjøpesenter og er den største handelsaktøren i Lillehammer-regionen. Det informeres om at utformingen av ny E6 vil ha stor innvirkning på hvordan handelen i Lillehammer utvikler seg videre. Scala CC Holding AS står sammen med Lillehammer Sentrum Drift, Visit Lillehammer og Lillehammer Næringsforening i ønsket om at E6 skal sikre et bærekraftig næringsliv i Lillehammer.</p>	<p>Det er vurdert ¾- kryss iht. kommunedelplanens bestemmelser ift. trafikantnytte, jordbruksbeslag og kostnader. Trafikkberegninger viser at svært lite trafikk vil ta av i Øyresvika fra nord. Videre er avstanden til Lillehammer sentrum kortere fra krysset på Storhove. ¾ - kryss er heller ikke mulig å etablere innenfor areal avsatt til kryss i kommunedelplanen. ¾ - kryss medfører et økt beslag av dyrka mark, og kommunedirektøren er enig i NVs anbefaling av ½-kryss i Øyresvika.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			Scala CC Holding AS understreker at adkomsten fra ny E6 til Strandtorget og Lillehammer sentrum må være så tilgjengelig og effektivt som mulig. Det ønskes at avkjøringen mot sentrum fra Øyresvika etableres som ¾-kryss for å sikre effektiv avkjøring mot Lillehammer, samt unngå at sørgående trafikk som bommer på avkjøring ved Hovemoen må kjøre stor omvei for å komme seg til byen.	
51	Marit og Arne Pedersen	05.09.2021	<p>Pedersen mener at tunnelinnslaget sør ved Boleng gård ligger for høyt oppe i lia. Påpeker at veien vil måtte fylles opp på ei enorm fylling hvilket fører til unødvendig nedbygging av matjord. Mener også at den forslåtte løsningen også vil være ugunstig med tanke på støy.</p> <p>Nevner at lokalveien kan krysse på bru over motorveien.</p> <p>Ønsker at det etableres et veikryss mellom Roterud og Vingrom. Påpeker at det er alt for langt mellom kryssene. Nevner også at det trolig vil redusere trafikken på lokalveien på Biristranda.</p> <p>Pedersen etterspør tverrsnitt og lengdesnitt av vegen.</p>	<p>Ifølge NV er tunnelinnslaget plassert av hensyn til geotekniske og ingeniørgeologiske vurderinger.</p> <p>Innspill knyttet til kryss tas til orientering og vurderes ikke videre.</p> <p>Tekniske tegninger ligger vedlagt planforslaget.</p>
52	Norsk Landbruksrådgeving Innlandet ved Kristian Traaseth	03.09.2021	<p>Norsk Landbruksrådgeving Innlandet har sendt inn innspill til planforslaget på vegne av Kristian Traaseth vdr. bruken av Nordre Trosset.</p> <p>Følgende punkter tas opp:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det foreslås at strømkabler som skal legges i bakken over jordet rundt deponiplassen heller legges i eller på nedsiden av eksisterende gårdsvei. Eventuelt foreslås det at kablene legges så dypt at det ikke får konsekvenser for eksisterende og nye drenggrøfter. • Ønsker konsekvensutredning rundt bruk av gårdsvei som anleggsvei. Særlig rundt støy, støv og trafikk. • Trafikken fra boligrigg burde ikke gå på gårdsvei ettersom gårdsvei allerede kommer til å bli mye brukt • Livskvalitet for de som bor på gården, kone jobber turnus og trenger å sove på dagtid. Alternativ bolig? • Etter anleggsgjennomføring er det forventet at tilstandene blir det de var før 	<p>Kommunedirektøren oppfatter enkelte av punktene som privatrettslige, og disse vil derfor ikke håndteres gjennom reguleringsplanen. Ifølge NV pågår det dialog mellom grunneier og NV der grunneieres ønsker og innspill diskuteres nærmere. Kommunedirektøren forutsetter at NV vil følge opp grunneier videre.</p> <p>Etter endt anleggsgjennomføring skal midlertidig ervervede areal tilbakeføres.</p>
53	Naturvernforbundet Lillehammer	04.09.2021	<p>Naturvernforbundet henviser til verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat og den spesifikt nevner utbygging av vei som et av tiltakene som ikke må iverksettes i verneområdet. Videre sies det at unntak fra fredningsbestemmelsene kun kan gjøres dersom det ikke «strider mot formålet med fredningen». Det påpekes at naturreservatene representerer særlig sårbar eller truet natur, og at de i utgangspunktet er for verdifulle for å kunne kompenseres for.</p> <p>Naturvernforbundet mener utbygging av motorvei medfører store miljøkonsekvenser i form av økt trafikk, støy, energiforbruk og utslipp av svevestøv og mikroplast. Naturvernforbundet påpeker også at veiutbyggingen på strekningen Roterud-Storhove vil svekke muligheten for å bygge ut jernbanen mot Lillehammer.</p> <p>Naturvernforbundet er svært glad for at NV nylig annonserte at de vil vurdere eksisterende prosjekter på nytt for å begrense naturinngrep.</p>	<p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtatt kommunedelplan for Vingrom-Ensby, som også har vært gjennom en lovlighetsvurdering. Kommunedelplanprosessen ble her kjent gyldig, og planen er dermed rettskraftig.</p> <p>Reguleringsplanen utarbeides i tråd med trasé og føringer gitt i kommunedelplanen.</p> <p>Beslutningen om at kryssing av Lågendeltaet naturreservat skulle krysses med en ny bru, ble fattet gjennom kommunedelplanen vedtatt i 2018. Det ble den gang, etter en totalvurdering, besluttet at en kryssing av Lågen ved Våløya var det beste alternativet for reservatet. Med dette som premiss, har arbeidet under reguleringsplanprosessen vært å få til en best mulig kompensasjon samtidig som man har forsøkt å dempe de negative effektene av den nye motorvegbrua.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

	<p>Naturvernforbundet forventer at Lillehammer kommune og Nye Veier starter planprosessen for gjenværende strekninger på E6 i Innlandet på nytt. Det foreslås å gå tilbake til et alternativ med lavere fartsgrense slik at større deler av strekningen kan gjenbrukes, inkludert eksisterende bru over Lågen.</p> <p>At planprosessen må startes på nytt begrunnes delvis i Nye Veiers nye strategi og delvis i at de mener det har vært feil i planprosessen som medfører ugyldighetsgrunner for kommunedelplanen for Vingrom-Ensby. Naturvernforbundet reagerer på at Statsforvalteren kun har satt krav om fjerning av fysisk barriere og erstatningsareal som vilkår for å gi dispensasjon, og at det virker som at dispensasjonssøknaden ikke kommer til å bli realitetsbehandlet. Det ser ut til at Statsforvalteren ikke har tenkt å ta stilling til inngangsvilkår i fredningsforskriften og krav til utredning av alternative løsninger. Det påpekes at Statsforvalteren, uavhengig av alternativer i planforslaget, har utredningsplikt etter naturmangfoldloven ved behandling av dispensasjonssøknad.</p> <p>Videre mener Naturvernforbundet at Statsforvalteren ikke har myndighet til å kreve at høyspentledninger fjernes som vilkår for å gi dispensasjon. Det vises til brev fra NVE datert 3. desember 2018, der det forklares hvorfor Statsforvalteren ikke har slik myndighet. Naturvernforbundet er skeptiske til at man forhandler om kompenserende tiltak for en dispensasjon som verken er omsøkt, saksbehandlet eller innvilget.</p> <p>Naturvernforbundet synes det er betenkelig at planen ikke inneholder traséalternativer utenom naturreservatet ettersom dispensasjon fra verneforskriften ikke er omsøkt eller gitt. Det henvises også til Miljødirektoratets veileder for behandling av dispensasjoner, og at dispensasjoner skal søkes på et så tidlig tidspunkt som mulig. Hensikten er å avklare dispensasjonen før ulike alternativer blir låst sent i planprosessen. Naturvernforbundet reagerer på at det i planen ikke er tatt høyde for at dispensasjonssøknaden avslås, og at dette tyder på at det kun sees på som en formalitet. Reguleringsplanen må derfor omtale avslag som en mulighet, og peke på alternative løsninger ved et eventuelt avslag.</p> <p>Naturvernforbundet opplyser om at en dispensasjon krever at tiltaket må være av «samfunnsmessig betydning». Når prosjektet er beregnet til å ha betydelig negativ nytte i form av prissatte konsekvenser, samt at utredningen av naturmangfold viser at utbyggingen medfører middels til store negative konsekvenser, mener Naturvernforbundet at det vanskelig lar seg gjøre å forsvare samfunnsnyttene av prosjektet.</p> <p>Naturvernforbundet mener det ser ut til at prinsippet om tiltakshierarki (unngå-avbøte-restaurere-kompensere) ikke er fulgt i reguleringsplanen, da den kun foreslår én mulig trase som går gjennom et naturreservat. At planen foreslår arealkompensasjon ved opprettelse av Rykkhustjønn naturreservat i Sør-Fron, synes Naturvernforbundet er betenkelig. Det påpekes at arealer som uansett er aktuelle for fremtidig vern ikke bør benyttes som kompensasjonsarealer. Videre sies det at verneområder ikke er fullgod erstatning, og at restaurering av ødelagte områder bør være førsteprioritet ved valg av kompensasjonsarealer. Naturvernforbundet stiller spørsmål om det kan</p>	<p>Arbeidet med kompensasjonsarealer er gjort i tråd med kommunedelplanens bestemmelser og lov om naturmangfold. Utover dette er ikke kompensasjonsarealer en del av reguleringsplanen.</p> <p>Ifølge NV er ikke Rykkhustjønn vurdert til å være «selv-vernende». Erfaringsmessig har tapet av flommarksskog langs Lågen vært svært høyt i flere tiår, og en rekke hendelser i senere år har vist at denne prosessen ikke er stoppet. I arbeidet med ny verneforskrift viste det seg at vernet ville medføre en rekke restriksjoner for grunneierne som måtte kompenseres. Dette var ulike aktiviteter som ble sett på som skadelige for naturmangfoldet i området. Opphør av disse aktivitetene regnes følgelig som en klar miljømessig gevinst. I tillegg er det planlagt både opprydding og justeringer innenfor verneområdet i regi av Nye Veier, samt igangsetting av ulike skjøtselstiltak i verneområdet forankret i Statsforvalterens skjøtelsesplan for det fremtidige naturreservatet.</p> <p>Potensielt syredannende berg</p> <p>Ifølge NV er det gjort et stort stykke arbeid i prosjektet for å dokumentere syrepotensialet i leirskiferlagene i Brøttumformasjonen, sammen med det totale syrepotensialet i berget i sin helhet. I forbindelse med prosjektet ble det etablert et samarbeid med geokjemikere ved Universitet i Oslo som utførte en rekke geokjemiske tester på berget. Rapporten med dokumentasjonen på syrepotensialet i berget, inkludert en ROS analyse for bruk av steinen ligger nå til behandling hos Statsforvalteren.</p> <p>Øvrige forhold i merknadene tas til orientering. Dispensasjon fra verneforskriften behandles etter annet lovverk og er således ikke en del av detaljreguleringsplanen. Kommunedirektøren vil vurdere dispensasjonsvedtaket og eventuelle vilkår i forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplanen. Dersom det ikke gis dispensasjon vil ikke utbyggingen kunne gjennomføres.</p>
--	--	---

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>garanteres for at Rykkhustjønn naturreservat kan opprettes. Det er problematisk at verneprosessen først starter etter at reguleringsplanen for E6 er vedtatt.</p> <p>Naturvernforbundet mener at problemstillinger rundt potensielt syredannende leirskifer ikke er kartlagt grundig nok, og at det ikke er lagt frem tydelig nok i høringsbrevet. Det påpekes at dette kan ha store konsekvenser for både økonomi og gjennomføring. Naturvernforbundet godtar ikke at transport eller knusing av stein ved nordre tunnelpåslag skjer like ved Lågen og naturreservatet.</p> <p>Det opplyses om at statens vegvesens utredning av veistandarder viser at 4-felts vei med fartsgrense 110 km/t har dårligere samfunnsøkonomi, er mer trafikkfarlig og dårligere for klima og natur, og at 2/3-felts vei med fartsgrense 90 km/t er mer hensiktsmessig for veier med trafikk opp til 12 000 ÅDT. Det henvises også til IEAs (Det internasjonale energibyrået) rapport som anbefaler å redusere hastigheten på motorveiene til maksimalt 100 km/t for å redusere utslipp fra transport.</p> <p>Naturvernforbundet i Lillehammer, Naturvernforbundet i Innlandet og Norges Naturvernforbund mener at reguleringsplanen unnlater å forholde seg FNs bærekraftsmål som Norge har sluttet seg til. En 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t gjennom vernet natur er ikke en utvikling som ønskes i et bærekraftsperspektiv.</p>	
54	Mjøsa Strandeierforening	05.09.2021	<p>Mjøsa Strandeierforening er positive til økt tilgang og bruk av strandsonen, men har noen kommentarer til etablering av ny tursti fra Vingnes til Stranda Camping. Det informeres om at deler av turstien vil bli liggende under flomnivåer og at det er vanlig med mye avfall og rekved ved flom. Mjøsa strandeierforening lurer på hvem som skal gjennomføre og bekoste vedlikehold av turveien da dette ikke kommer frem av plandokumentene. Det ønskes at midler brukt til etablering av tursti heller omdisponeres til etablering av gang- og sykkelvei.</p> <p>Mjøsa Strandeierforening påpeker at flere av fiskeplassene og muligheter for fiske med landnot og notvarp langs Risselandet og Vingromlandet forsvinner som følge av planlagt tursti. Yngleplasser for fisk vil også ødelegges.</p> <p>Strandeierforeningen stiller seg negative til å utvide E6 mot Mjøsa. Det henvises til mye god dialog med Nye Veier, AF og Norconsult, men etterlatt inntrykk er at det er lagt liten vekt på næringslivet og campingplassene langs strekningen. Strandeierforeningen mener planforslaget forringer kvaliteten på Bakke og Birstrand camping. Det fremheves at det er viktig å ivareta arbeidsplassene og turistattraksjonene langs Mjøsa, og at strandsonen ikke bygges ned for kortsiktig økonomisk gevinst.</p>	<p>Kommunedirektøren har foreløpig ikke konkludert ift. drift av tursti. Deler av stien er ikke tilgjengelig for brøyting, og foreløpig er det derfor ikke lagt opp til helårsdrift av turstien. Kommunedirektøren registrerer ønske om omdisponering av midler til gang- og sykkelveg. Samtidig er store deler av turstien (ca. 5,5 km av ca 7 km) ligger på driftsveier som uansett er nødvendig av hensyn til adkomst for landbruk, pumpehus mm.</p> <p>Notvarp og fiskeplasser kan reetableres der de berøres. E6-traseen er planlagt for å hensynta mange ulike interesser best mulig, samtidig som at det på lange strekninger legges opp til gjenbruk av eksisterende vegkapital. Dette er gunstig mht. klimagassutslipp og kostnader. Plassering av vegen lenger vest ville medført større jordbruksbeslag og det er et nasjonalt mål å begrense dette beslaget mest mulig. Campingplassene er hensyntatt så langt det er mulig, og disse skal støyskjermes. Støybildet vil derfor blir bedre enn det er i dag. Samtidig vurderes det at veganlegget ikke beslaglegger mer areal enn at drift på campingplassene vil kunne opprettholdes.</p>
55	Lunds Bilopphugging ved Tore Baardseth	03.09.2021	<p>Lunds Bilopphugging uttrykker at planlagt kulvert ikke er tilfredsstillende. De ønsker at næringstrafikken og privatbilismen adskilles eller sikres på en bedre måte. Det påpekes at foreslått veisystem/kulvert har for bratt stigningen. I tillegg anser de det som en dårlig løsning å legge en gjennomkjøringsvei inn på en tomt som er pålagt strenge krav fra Miljødirektoratet vedrørende oppbevaring/sikring av miljøfarlige fragmenter. Lunds Bilopphugging ønsker også at det legges godt til rette for infrastruktur på Hovemoen med tanke på fremtidig næringsutvikling.</p>	<p>Kommunedirektøren forutsetter at kulverter og tilhørende vegsystemer er dimensjonert iht. gjeldende krav og vegklasser. Kulvertens plassering er valgt av hensyn til drikkevannskilden og Statnetts høyspentmaster.</p> <p>Videre forutsetter kommunedirektøren at anleggsgjennomføringen vil gjøres med hensyn til miljøet og det vil sikres at det ikke gjøres tiltak som kommer i konflikt med lagring av miljøfarlige stoffer uten at det eventuelt håndteres forskriftsmessig og i dialog med grunneier.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

56	Lillehammer Sportsfiskeforening	06.09.2021	<p>Lillehammer Sportsfiskeforening viser til tidligere høringsinnspill der de har påpekt at det østlige alternativet langs dagens trasé forbi Lillehammer med 80 km/t er det eneste fornuftige alternativet. De mener at det vestlige alternativet med brukryssing over Lågendeltaet naturreservat representerer store og omfattende inngrep i naturreservatet. De uttrykker at alternativet med 80 km/t som følger dagens E6-trasé, ikke er utredet i tilstrekkelig grad og at premissene om 110 km/t og en firefelts løsning forbi Lillehammer har stoppet utredningsmulighetene for andre mulige alternative løsninger.</p> <p>Lillehammer Sportsfiskeforening er ikke kjent med at det er gjort grundige nok analyser over miljøkonsekvensene av inngrepene som det vestlige alternativet vil representere, verken langs Mjøsa fra Vingrom til Øyresodden eller ved brukryssningspunktet over Lågendeltaet. De forventer at slike undersøkelser blir gjort før utbyggingen igangsettes.</p> <p>Lillehammer Sportsfiskeforening er spesielt opptatt av to områder; strandsonen mellom Vingrom og Vingnes og brukryssingen over Lågendeltaet. Lillehammer Sportsfiskeforening anser det som viktig å sikre strandsonen mellom Vingrom og Vingnes og unngå utfyllinger i Mjøsa. De påpeker at turvei/tursti på utsiden av E6 vil øke behovet for utfyllinger, som igjen vil kunne gi større miljømessige negative konsekvenser. Dette er de sterkt imot.</p> <p>Lillehammer Sportsfiskeforening påpeker viktigheten av at det gjøres 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. De er svært bekymret for hvordan anleggsfasen vil prege området og medføre uopprettelig skade. De er også bekymret for hvordan brupilarer vil prege strømminger, endre elvestruktur, forstyrre fiskevandring og redusere områdets kvaliteter.</p> <p>Lillehammer sportsfiskeforening er opptatt av å sikre omgivelsene rundt brua mot lysforurensning. De informerer om at deltaet har blitt mer og mer påvirket av kunstig lys de senere årene og at en ny bru med belysning vil bety en betydelig økt belastning på deltaet.</p> <p>Lillehammer sportsfiskeforening påpeker at brua er planlagt i det området av deltaet som i dag er minst påvirket av vei og trafikkstøy. De forventer at brukonstruksjonen sikrer området i størst mulig grad mot støybelastning.</p> <p>Lillehammer sportsfiskeforening er opptatt at av brukonstruksjonen forhindrer avrenning og forurensning fra brua.</p> <p>Avslutningsvis påpeker Lillehammer sportsfiskeforening at Lågendeltaet har blitt sterkt belastet av ulike inngrep de senere årene og at en ny bru vil øke denne belastningen vesentlig. De forventer derfor at det planlegges kompensierende tiltak, og de kommer med flere forslag til tiltak.</p>	<p>Innspill knyttet til østsidealternativet tas til orientering. Planforslaget følger opp vedtatt kommunedelplan.</p> <p>Det er gjort omfattende konsekvensutredninger knyttet til tiltaket og ikke minst er konsekvenser av utfylling i Mjøsa, samt er anleggsarbeidet og bygging i Lågen vurdert inngående. Det henvises til fagrapport naturmiljø, YM-plan og anleggsgjennomføringsplan for utdypende informasjon om dette.</p> <p>Turstien alene gir begrenset med utfylling i Mjøsa. Det meste av det som vil være tursti vil også fungere som driftsveger for jordbruket. Som vedlegg til reguleringsplan på 2. gangs høring er det utarbeidet et notat der dette vurderes nærmere (NOTA-nam-001_Svar på innsigelser utfylling i Mjøsa).</p> <p>Reguleringsplanen legger føringer for belysning. På brua skal belysning ikke settes høyere enn topp støyskjerm for å unngå lysforurensning. Tette støyskjermer vil i all hovedsak begrense lys fra kjøretøy og vil gi god støyskjermede effekt.</p> <p>Kompenserende tiltak i form av støyskjerming, kompensierende verneareal ved Rykkhustjønnen og krav til at belysning begrenses er sikret gjennom planmaterialet.</p>
57	Lillehammer Landbruk ved	09.09.2021	<p>Lillehammer Landbruk viser til tidligere kommentarer der det understrekes at et østsidealternativ burde vært valgt. Bakgrunnen for dette er det de mener er omfattende</p>	<p>Tas til orientering. Planforslaget følger opp vedtatt kommunedelplan.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

	Jon Grunde Roland		<p>inngrep i en uberørt del av Lågendeltaet naturreservat, samt kraftig økt press på nedbygging av dyrket mark rundt Storhove.</p> <p>Lillehammer Landbruk forstår det slik at flytting av kryss til nord for Vingrom vil medføre et større beslag av dyrket mark, og synes derfor at kompakt kryssløsning er en bedre løsning.</p> <p>Lillehammer Landbruk ønsker at brukryssingsalternativet som gir minst støy og medfører minst inngrep i deltaet bør velges. Det savnes også beskrivelser i planforslaget av hvordan Statnett sine kabler skal krysse Lågen, og det ønskes ikke at det lages nye traséer.</p> <p>Lillehammer Landbruk har merket seg at det er identifisert få nydyrkingstiltak og matjordflyttinger i Lillehammer, og mener det bør gjøres flere tiltak i kommunen. Det vises til at det allerede er gjort kartlegging av egnede arealer.</p> <p>Lillehammer Landbruk ser at anleggsperioden vil medføre omfattende trafikkøkning på fylkesveien, men kan ikke se at det er omtalt avbøtende tiltak for dette i planforslaget.</p> <p>Dersom vestsidealternativet blir eneste tilknytning til Lillehammer vil det medføre at trafikkmengden inn mot Lillehammer blir redusert, noe som vil medføre omsetningsnedgang for handelsnæringen. Lillehammer Landbruk forventer at dette vil medføre at handelssentrumet ønsker å reetablere seg på Storhove, noe som igjen vil sette enormt press på jordbruksarealene her.</p>	<p>Vingrom kryss nord medfører noe mer beslag av dyrka mark enn kommunedelplanens kryss. Her er det hensynet til lokalmiljøet på Vingrom og det statlig sikrede friluftsområdet ved Vingromdammen som er vektet tungt. Kryss nord er ytterligere optimalisert etter offentlig ettersyn slik at jordbruksbeslaget er redusert.</p> <p>Det anbefales justert trase med kassebru da dette er det mest skånsomme alternativet for Lågendeltaet. Ny bru tilrettelegges for kabelomlegging dersom Statnett ønsker det og det er satt av tilstrekkelig arealer på begge sider av brua til at kabling i bru skal være gjennomførbart.</p> <p>Ifølge NV er regulerte jordforbedringsarealer og nydyrkingsarealer lagt inn etter dialog med grunneiere og med bakgrunn i å sikre kortets mulige transport av masser.</p> <p>Vedrørende trafikk på sidevegsnettene henviser Kommunedirektøren til notat vedr sidevegsnett utarbeidet etter 1. gangs høring. Kommunedirektøren forventer at anleggsgjennomføringen planlegges slik at trafikk på E6 påvirkes i minst mulig grad slik at bruk av E6 vil være preferert av bilistene gjennom hele anleggsfasen.</p> <p>Innspill vedrørende flytting av næringsvirksomhet tas til orientering. Reguleringsplanen følger opp hovedprinsippene i vedtatt kommunedelplan.</p>
58	Urda Rolstad Jahren og Hans Bernhard Jahren ved Boleng Gård	03.09.2021	<p>Jahren kommenterer at Boleng gård vil bli sterkt berørt av E6-utbyggingen ettersom traséen skjærer diagonalt gjennom gården med tunnelpåslag i nordenden.</p> <p>De påpeker at følgende forhold må ivaretas i forbindelse med utbyggingen slik at fremtidig gårdsdrift og bomulighet sikres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støynivået på og rundt gårdstunet må være innenfor et akseptabelt nivå og ikke gul sone. De påpeker at støy er et stort problem i dag og at støynivået vil øke med en fartsgrense på 110 km/t. • Gårdsveien må tilfredsstillende krav til tømmertransport og annen næringsrettet lastebiltransport. • Dyrka mark som blir igjen må være hensiktsmessige i forhold til driftsmuligheter (helningsforhold, arrondering og snuflater). • Vanningsanlegg må reetableres. • Adkomst til pumpehus med større traktor og maskiner må beholdes. <p>Jahren informerer om at Boleng i dag har adkomst til pumpehus fra Hov kulvert. I reguleringsplanen vises kun 1 m bred tursti nordover fra Hov kulvert. Prosjektledelsen har opplyst Jahren om at det er prosjektert en 3,5 m bred adkomstveg fra Hov kulvert til Bolengs pumpehus. Jahren mener at denne veien må inn i reguleringsplanen.</p>	<p>Planlagte terrengarbeider mellom gården og E6 vil gi god støyreducerende effekt for eiendommen. Gårdsveien er ifølge NV planlagt mht. grunneieres innspill og gjennom stor grad av dialog med Nye Veier.</p> <p>Kommunedirektøren forventer at dyrka mark vil opparbeides slik at den kan driftes rasjonelt og det vil sikres adkomst til jordene. Kommunedirektøren forutsetter også at våningshus og annen teknisk infrastruktur som vil bli berørt av E6-utbyggingen erstattes. Reguleringsplanen åpner for reetablering av teknisk infrastruktur mm. som må fjernes som følge av utbyggingen.</p> <p>Ifølge NV skal adkomst til pumpehus opprettholdes og driftsvegen langs Mjøsa er utvidet etter 1. gangs høring av planforslaget. Veggen/turstien er regulert inn i planforslaget.</p> <p>Detaljerte planer for mottaksarealer og nydyrkingsarealer skal utarbeides i byggeplanfase og danne grunnlag for videre søknadsprosess vedr. nydyrking.</p> <p>Informasjon vedrørende bekken sør for gården tas til informasjon. Kommunedirektøren forutsetter at dette vil følges opp videre i forbindelse med byggeplanlegging.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Jahren lurer på om terrengmodell som utarbeides i forbindelse med deponi av løsmasser, samt reetablering av dyrket mark, vil være del av reguleringsplanen eller del av anleggsplanen.</p> <p>Jahren informerer om at bekker som krysser Hovslivegen har ført til store flomskader gjennom årene. De er kjent med at Nye Veier/AF vurderer sikringstiltak for bekken på grensa mellom Boleng (gnr. 29 bnr. 1) og Øyre (gnr. 30 bnr. 1), men de informerer om at det er bekken sør på Boleng på grensen mellom Boleng (gnr. 29 bnr. 1) og Nordre Hov (gnr. 28 bnr. 1) som historisk sett har ført til de største ødeleggelsene. Det er viktig for sikkerheten i området og framkommelighet både på Vingromsvegen og E6 at også den søndre bekken blir sikret med tilstrekkelig rørdimensjon og sikringstiltak.</p>	
59	Grunneiere på Hovemoen ved advokat Helge Skaaraas	03.09.2021	<p>På vegne av grunneiere på Hovemoen, har advokat Helge Skaaraas sendt inn innspill til planforslaget. Grunneierne eier industri- og næringsseiendommer som står for mesteparten av forsyningen av pukk og grus til bygg- og anleggssektoren i nordre del av Mjøs-området, samt Sør-Gudbrandsdal. Etter grunneierens anslag vil ny E6 gjennom Hovemoen berøre næringsvirksomheter som til sammen sysselsetter rundt 330 personer og utgjør om lag 1 milliard kroner i samlet omsetning.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det er behov for en områdeplan for å sikre en lokalt vellykket utvikling av Hovemoen. 2. Hovemoen er Lillehammers viktigste fremtidige næringsområde, og de omfattende planene om transformasjon må hensyntas i reguleringsplanen. 3. Det er behov for en god tverrgående forbindelse øst-vest for å unngå at ny E6 blir en barriere som hindrer eksisterende og fremtidig næringsaktivitet. Det kommenteres at foreliggende løsning vanskeliggjør effektiv drift, er plassert uhensiktsmessig mht. fremtidig transformasjon og at den er arealkrevende. Rundkjøring i nord må tilpasses fremtidig grussuttak og tilpasses terreng etter at grusen er tatt ut. 4. Overvannshåndtering må dimensjoneres for å hensynta fremtidig utvikling. 5. Det er behov for avklaringer og tilpasninger relatert til Statnetts planlagte overføringsanlegg og annen kryssende infrastruktur. 6. Veiens kotehøyder og uttak av grus i trasé og sidearealer må tilpasses fremtidig utvikling av Hovemoen. 7. Det må legges til rette for utnyttelse av den regional viktige grusressursen gjennom avsetting av areal for midlertidig lagring av grus. 8. Reguleringsplanen må ta høyde for at Veidekkes produksjonsanlegg må flyttes dersom veitraséen legges slik den er foreslått. <p>Vedlagt innspillet er det skisser som viser forslag til tverrforbindelse for kryssing av E6 i Hovemoen, skisse av forslag til kulvertløsning, forslag til arealer for mellomlagring av masser, samt beregning av arealbeslag.</p> <p>Det vises også til tidligere uttalelse gitt til forslag til reguleringsbestemmelser, og det understrekes at disse fortsatt fastholdes.</p> <p>Avslutningsvis nevnes det at Hovemoen er avsatt som det nye store næringsområdet i Lillehammer sin kommuneplan. Det påpekes at ny E6 vil sette rammer for utviklingen av</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunedirektøren tar merknaden til orientering. Det har vært dialog mellom administrasjon og grunneierne rundt områdeplan/områdeprogram. Det er ikke prioritert å igangsette dette arbeidet hos kommunen nå, men administrasjonen er positive dersom grunneierne ønsker å igangsette dette arbeidet. 2. Kommunedirektøren har fokus på å ivareta næringsarealene i Lillehammer. Det er utfordrende å legge til rette, både for dagens grusuttak, men også handlingsrom for fremtidig utvikling for øvrig næringsareal på området. Det er ikke hjemmel til å stille krav om ytterligere detaljreguleringsplaner i en detaljreguleringsplan. Kommunedirektøren har derfor forsøkt å legge til rette for bestemmelser som ivaretar muligheten for fremtidig næringsutvikling på området. 3. Kommunedirektøren tar innspillet vedr. tverrgående forbindelse til orientering. Det er jobbet mye med løsningen, og forbindelsen må ivareta flere hensyn. Ifølge NV vil det ikke være mulig å legge en kulvert lengre sør, av hensyn til drikkevannssonen. Veger og kulverter er også tilpasset båndleggingssonen for ny trafostasjon i området. Kulverten ligger også midt på området, noe kommunedirektøren mener kan være en hensiktsmessig løsning for både nord- og sørliggende områder vest for E6. Planlagt kulvert har en størrelse som sikrer at normaltrafikk til boliger og næringsarealer vest for E6 kan holdes adskilt fra trafikken knyttet til uttak av grus. Når grusdriften er avsluttet vil kulverten ivareta to kjørebane og adskilt gang- og sykkelveg. Vegens utforming inn mot kulverten er regulert mht. dagens situasjon og terreng. Når det skal utvikles næring i området og grusen er tatt ut vil disse veiene kunne legges om og tilpasses. Kulverten er tilstrekkelig dimensjonert for å ivareta både anleggstrafikk og myke trafikanter. 4. Ifølge NV vil ikke overvannshåndteringen og rensebassengene som etableres som del av E6 prosjektet hensynta overvann fra eventuelle næringsområder. Vegeier har strenge krav til rensing og er avhengig av å ha kontroll på vannet som slippes ut til rensebassenget. 5. Det har vært flere møter med Statnett gjennom reguleringsplanprosessen. Arealer regulert til båndlegging etter energiloven er lagt inn etter de krav og føringer som er gitt fra Statnett og NVE. Båndleggingssonen øst for E6 er noe utvidet etter at planen lå ute på 1. gangs høring. 6. Ny E6 er plassert mht. gjeldende uttaksgrenser. Reguleringsbestemmelsene sikrer en høydemessig fleksibilitet så mindre justering vil være lov å gjennomføre innenfor reguleringsplanens rammer.

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>området og at det er viktig at man ser ulike tiltak i sammenheng ved transformasjon av et så stort område. Grunneierne i Hovemoen foreslår at det innledes et samarbeid mellom dem og kommunen, og at utarbeides en plan for felles utvikling.</p>	<p>7. Areal til lagring av grus vurderes å være ivaretatt gjennom gjeldende konsesjon og det vil kunne mellomlagres masse innenfor arealer avsatt til vegformål og anleggsbelte i reguleringsplanen.</p> <p>8. Advokat Skaraas har i brevets punkt 11 kommet med krav om at det tas inn som rekkefølgekrav at produksjonsanlegget til Veidekke må flyttes dersom planforslaget skal vedtas. Det er ikke planrettslig grunnlag for å vedta et slikt privatrettslig rekkefølgekrav. Eventuelle ulemper fra anleggsarbeidene må håndteres konkret under anlegget. Ifølge NV vil det ikke medføre sikkerhetsproblemer for produksjonsanlegget å ligge tett på anleggsarbeidene. Det vil bli etablert anleggsgjerder. Øvrige allmenne ulemper fra anleggsarbeider, som støy, vil reguleres på vanlige måte av reguleringsbestemmelsene om støy i anleggsperioden.</p>
60	Hovemoen Næringspark AS	12.06.2021	<p>Hovemoen Næringspark påpeker at det er viktig at pågående næringsvirksomhet på Hovemoen kan fortsette selv om det planlegges store infrastrukturiltak i området. For å oppnå dette opplyser Hovemoen Næringspark om følgende forutsetninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre drift av igangværende industrivirksomhet • Sikre adkomst til etablert industri som er minst like god som i dag • Åpne for lokalveinett som ivaretar både næring og andre trafikantgrupper • Minst mulig arealbeslag • Åpne for store, velarronderte næringstomter med god adkomst • Tilrettelegge for god langsiktig utnyttelse av verdifulle mineralressurser <p>Hovemoen Næringspark har innspill til ordlyden i flere av planbestemmelsene. I forhold til punkt 2.1.7 om turstier mener de at det er for tidlig å fastlegge traseer for turstier og at turstier må legges utenom areal avsatt til industri og næring.</p> <p>Det foreslås at det tillates parkering og masseuttak innenfor byggegrensen langs offentlig vei ved Hovemoen, Storhove og Vingrom.</p> <p>Det ønskes også større handlefrihet rundt utvikling av ny næringsvirksomhet og Hovemoen Næringspark AS mener at bestemmelsene for næringsarealene bør vurderes i sammenheng på et senere tidspunkt.</p> <p>Hovemoen Næringspark AS ønsker at sidearealene til veien også kan benyttes til anlegg for overvannshåndtering av sideveier og tilstøtende næringsarealer i Hovemoen.</p> <p>Det legges til grunn at byggegrense mot vei er 30 meter mot arealer avsatt til næring i kommuneplanen og at dette bør presiseres nærmere.</p> <p>Hovemoen Næringspark AS er ikke overbevist om at vedtaksmyndighet tilknyttet godkjenning av industri/næring kan delegeres til kommunens avdeling for vann og avløp.</p>	<p>Innspill fra Hovemoen næringspark kom inn utenfor høringsperioden. De delene av innspillet som ikke allerede er besvart i svaret over besvares her:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det reguleres ikke nye turstier innenfor konsesjonsområdet eller område avsatt til fremtidig næring. Turstier som blir berørt av tiltaket skal reetableres. • Det åpnes ikke for parkering innenfor byggegrensen, noe som er avklart med SVV. Bakgrunnen for dette er at det allerede er regulert reduserte byggegrenser i området. Mulighet for uttak av masser er tatt inn i bestemmelsene med forbehold om at uttaket ikke påvirker ny E6 eller tilhørende infrastruktur. • Innspill til næringsarealenes bestemmelser tas til orientering. • Planbestemmelsens ordlyd hva gjelder Statnetts anlegg opprettholdes. • Planbestemmelser knyttet til grusressursen er omarbeidet i tråd med tilbakemeldinger fra Direktoratet for mineralforvaltning i revidert planforslag. • Vedtaksmyndighet for etablering av industri/næring er ikke delegert til vann- og avløp i Lillehammer kommune. Det er tiltak innenfor grunnvannsressursen som krever egen prosess mot disse.

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Til planbestemmelsens punkt 4.1.2.3 gis det innspill på at tiltak i nærheten av høyspenningsanlegg må avklares i søknad etter rammer gitt i el-lovgivningen, og at det ikke er nødvendig med ytterligere rådighetsinnskrenkninger etter pbl.</p> <p>Hovemoen Næringspark AS henviser til planbestemmelsens punkt 5.1.1 og mener det er svært viktig at plassering av kulvert i Hovemoen ikke fastlegges enda. Det ønskes i stedet at bestemmelsen åpner for forskyvning av kulverten i både horisontal og vertikal retning og at sterke grunner taler for plassering lengre syd.</p> <p>For bestemmelse 5.1.10 ønsker Hovemoen Næringspark AS at det tilføyes at grusressursene kan brukes av både tiltakshaver og grunneiere, og at grusen må kjøpes etter avtale med rettighetshaverne.</p>	
61	Hanne Owren	05.09.2021	<p>Owren er eier av Sandvold, gnr.1 bnr. 2, som grenser til E6. Hun håper at veien blir utvidet mest mulig vestover slik at hun slipper å avgi for mye areal og slik at støyen reduseres mest mulig. Owren er opptatt av best mulig støyskjerming.</p> <p>Hvis det er nødvendig å legge om veiadkomsten til Sandvold, ønsker Owren informasjon om hvordan adkomsten er planlagt.</p>	<p>Eiendommen støyskjermes bedre enn i dag da den ligger ved siden av campingplass der det er langsgående støyskjerming.</p> <p>Adkomstveien justeres noe, men blir i prinsippet liggende samme sted som i dag.</p>
62	Guri Myrstuen	24.08.2021	<p>Myrstuen påpeker at strandsonen og Mjøsa er viktig som rekreasjonsområder for Innlandets befolkning og at støyskjerming, turstier, gangveier og adkomster til stranda må sikres.</p> <p>Myrstuen ønsker opplyst strandpromenade hele veien fra Mjøsbrua til Vingnesbrua.</p> <p>Myrstuen oppfordrer Nye Veier til å sikre veistrekninger med gangveier og etablere fartsdempende tiltak slik at folk føler seg trygge, også i perioder med utbygging.</p>	<p>I reguleringsplanen sikres det gjennomgående tursti langs strandsonen fra Gjøvik grense til Øyresvika. Adkomst til strandsonen er dermed sikret gjennom planforslaget. I tillegg etableres en rekke krysningspunkt som sikrer god adkomst til turstinettet.</p> <p>Gående og syklenes trafiksikkerhet er viktig og skal ivaretas i anleggsfasen.</p>
63	Erik Aamodt	23.06.2021	<p>Aamodt er positiv til vestsidealternativet med bru over Lågen og mener østsidealternativet vil medføre større konsekvenser for natur, dyreliv, bebyggelse og støy.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
64	Beboere på Tråsethstranda	01.09.2021	<p>Innspillet fra beboere på Tråsethstranda er sendt inn av Ragne Stauri, Kjell Magne Robak, Mats Kronberget Hansen, Henriette Holt Hansen, Kari Syversen og Bjørn Sjølstad.</p> <p>Beboerne er bekymret for de trafiksikkerhetsmessige konsekvensene den tunge anleggstrafikken kommer til å ha for boligfeltet langs Tråsethstranda, spesielt for skolebarn og barnefamilier. De beskriver Jørstadmovegen som uoversiktlig og lite trafiksikker i dag og at situasjonen ofte blir verre på vinterstid. De anser det som uansvarlig å legge opp til omfattende anleggstrafikk gjennom et boligfelt uten at det gjøres trafiksikkerhetstiltak.</p> <p>Beboerne viser til anleggsgjennomføringsplanen der det omtales at «Prosjektet har stort søkelys på sikkerhet for myke trafikanter. På veier som benyttes av både anleggstrafikk og gående/syklende, vil fysisk separering ved hjelp av gjerde/gangkulvert, nedsatt</p>	<p>Som følge av vedtak fattet i kommunestyret og innspill fra beboere langs Jørstadmovegen er det foreslått alternativ transportveg mellom riggområdet på Trosset og Jørstadmovegen. I ny løsning etableres anleggsvei langs kanten på jordene overfor Jørstadmovegen. Anleggsveien kommer ned på Jørstadmovegen i Leirvika.</p> <p>Mellom Leirvika og Kastrudvegen vil det vurderes ytterligere tiltak for å ivareta trafiksikkerheten på stekningen. Kommunedirektøren forutsetter at det etableres god løsninger som ivaretar dette. Ifølge NV vil de bekoste skoleskys for de som ikke er omfattet av skoleskysordningen.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>fartsgrense og etablering av sikre krysningspunkter være aktuelle tiltak.» Beboerne påpeker at det ikke er planlagt et eneste konkrete tiltak for å gi tilstrekkelig trafikksikkerhet gjennom boligfeltet langs Tråsethstranda.</p> <p>Beboerne foreslår følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • At anleggstrafikk fra nordre tunnelpåhugg til masselagringsområdet, både går inn og ut av anleggsområdet på den planlagte anleggsveien nord for boligfeltet Tråsethstranda (via nordre oppkjørsel til anleggsområdet). • At anleggstrafikk som skal til eller fra søndre tunnelpåhugg, både kjører inn og ut via anleggsveien midt i boligfeltet (søndre oppkjørsel til anleggsområdet). <p>De påpeker at selv om deler av Tråsethstranda vil få mindre trafikkbelastning med forslagene over, vil det likevel være store mengder anleggstrafikk som vil kjøre gjennom boligfeltet. De ber derfor om at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det etableres gang- og sykkelvei langs skolevei fra Vingnes til og med den nordre enden av Tråsethstranda. • Fartsgrensen senkes langs hele Jørstadmovegen fra der gang- og sykkelveien opphører ved Vingnes og til enden av Tråsethstranda. • Det skiltes at dette er skolevei. • Det etableres fartshumper langs veien • Det etableres busslomper langs busstopp ved Tråsethstranda. <p>De påpeker avslutningsvis at gang- og sykkelvei fra Vingnes til Tråsethstranda er det eneste tiltaket som i tilstrekkelig grad kan trygge veien for skolebarn og andre myke trafikanter.</p>	
65	Bakke camping ved Arne Magnus Bakke	04.09.2021	<p>Bakke camping har følgende innspill til ny E6:</p> <ul style="list-style-type: none"> • For å unngå ytterligere usikkerhet for videre drift er et viktig at det kommer et endelig vedtak om utbygging og valg av trasé. • Prosjektet må gjennomføres på en slik måte at campingplassen får minst like gode vilkår for videre drift med tanke på effektivt driftsareal, innkjøring og støy etter at prosjektet er fullført. • Det bør etableres en gang- og sykkelvei parallelt med fylkesvei for både tilreisende og fastboende. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trasevalg forbi Bakke vurderes å være avklart. Kommunedirektøren forstår ønske om fremdrift, men kan ikke garantere for tidsaspektet i videre planprosess. • Campingplassen får bedre støyforhold enn i dag og atkomst situasjonen vil være som i dag, men i noe omlagt trasé. • Gang- og sykkelveg er forlenget 1,1 km ned til bussholdeplassen ved Bø, men ikke helt til Bakke. Tursti med gangforbindelse over Rinna vil gi god tilknytning til Vingrom fra campingplassen.
66	Vera Aasvestad	20.06.2021	<p>Aasvestad ønsker E6 i tunnel forbi Vingnes. Hun viser til at det i Hamar ble bygget motorvei gjennom et fuglereservat, og at det bør gå fint å gjøre det her også. Aasvestad ønsker også lokalvei til byen med mindre trafikk.</p>	<p>Planforslaget er i tråd med Aasvestads ønsker.</p>
67	Ungdomsrådet i Lillehammer kommune	18.08.2021	<p>Ungdomsrådet ønsker alternativ 1 av hensyn til økonomi, miljø og befolkningen langs veien. Ungdomsrådet mener en kortere og lavere bru er mest skånsom for dyrevelferden og medfører minst CO₂-utslipp.</p>	<p>Ungdomsrådets vedtak tas til orientering</p>
68	Trygg trafikk	03.09.2021	<p>Trygg trafikk har mottatt bekymringsmelding angående fylkesvei 2538 der beboere er redde for at veien ikke er trafikksikker før anleggsstart. Ettersom anleggsperioden og bompenger vil medføre trafikklekasje til lokalveien, forventer Trygg trafikk at trafikksikkerheten langs fv. 2538 sikres før anleggsarbeidet starter.</p>	<p>Ifølge NV skal fv. 2538 ikke benyttes som anleggsveg. Anleggstransport skal skje på E6 og fylkesveien benyttes kun unntaksvis. Kommunedirektøren forutsetter at anleggsgjennomføringen er planlagt slik at trafikk på E6 vil berøres minst mulig og slik at trafikantenes prefererte vei vil være E6 også i anleggsfase.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Trygg trafikk har ikke fått anledning til å befare området det er snakk om, men påpeker at det er viktig for dem at myke trafikanter holdes fysisk adskilt fra biltrafikken. Trygg trafikk oppfordrer skoler til å innføre «Hjertesoner» for å bidra til at flere går og sykler til skolen. Da er det viktig at skoleveien er trygg.</p>	<p>I forbindelse med oppdatering av reguleringsplanen etter 1. gangs høring er planmaterialet supplert med vurderinger av trafikksituasjonen på fylkesveien med særlig fokus på bompengefase og anleggsfase. Notatet følger som vedlegg til reguleringsplan på 2. gangs høring.</p>
69	Ragnhild Traaseth, Kaare Traaseth, Marie Traaseth, Kristian Traaseth	05.09.2021	<p>Traaseth ser at bekken mellom Nordre Traaseth og Kolberg vil flyttes i anleggsperioden, og forventer at den vil tilbakeføres når veien er ferdig bygget.</p> <p>Traaseth er bekymret for at knusing av masser fra tunnelen like nord for gårdstunet vil medføre enorm støy- og støvbelastning. Det ytres samme bekymringer til anleggsvei som legges svært nærme gårdstunet. Dette vil også medføre driftsulemper ettersom deler av gårdens jordbruksarealer og lagerplass blir beslaglagt, og fordi støvet vil påvirke avlingene. I tillegg vil det bli vanskeligere å leie ut utleiebolig og låve i perioden.</p> <p>Gårdsveien deres vil brukes som midlertidig anleggsvei til tunnelpåhugget. Traaseth er bekymret for hvordan sikkerheten på veien blir ivaretatt ettersom den også brukes mye i forbindelse med gårdsdriften.</p> <p>Traaseth påpeker at det er viktig at matjorden blir ordentlig opparbeidet etter anleggsslutt.</p> <p>Ønsker at informasjon blir sendt til grunneiere tidlig da de påpeker at det er krevende å forholde seg til en høring der planene blir endret i høringsperioden.</p> <p>Som avbøtende tiltak til støy- og støvproblemer foreslås det at anleggsveien asfalteres og at det etableres støyvoller langs boenhetene på gården. Videre kreves det at anleggsarbeidet holdes innenfor de driftstider som reguleringsplanen stiller opp, og at Nye Veier besørger nedvask av bebyggelse og maskiner i gårdens eie. Det ønskes også at grunnvannet i deres vannkilde kontrolleres jevnlig, og at Nye Veier bekoster påkobling på kommunalt nett dersom vannforsyningen svikter.</p> <p>Traaseth er glade for at KDP-alternativet er uaktuelt.</p>	<p>Ifølge NV er det tett dialog med grunneier og det vil inngås grunneieravtale for å sikre at grunneier ivaretas på riktig måte. Det vil gis erstatning for ulempene anleggsgjennomføringen vil påføre grunneier. Detaljerte innspill tilknyttet tiltak vil håndteres gjennom pågående grunnervvervsprosesser. Dette er ikke prosesser kommunen er deltager i.</p> <p>Det skal lages en plan for håndtering av dyrka mark på hver eiendom hvor matjord skal håndteres. Planen skal basere seg på beskrivelsen av håndtering av matjord i matjordplanen (Rapp-nar-001). Matjordlaget skal tas av og mellomagres slik at det ikke blandes med annen jord.</p>
70	Thorstein Ouren	01.09.2021	<p>Ouren har en del interesser rundt egen eiendom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønsker adkomst fra tidligere Vingromsvei til jorden sydligst på eiendommen Røine, ønsker også tilretteleggelse for lunneplass for tømmer • Ønsker at kraftledning legges i bakken • Ønsker ny gårdsvei • Ønsker tilgang til Mjøsa 	<ul style="list-style-type: none"> • Ny adkomst til jordene ved Vingromsvegen 573 vil bli etablert. • Omlegging av teknisk infrastruktur vil håndteres i byggeplan- og anleggsfase. • Kommunedirektøren forutsetter at fiskevarp opprettholdes eller reetableres der det er mulig. Ved Bøsodden vil kantsone og ivaretakelse av fiskebu være mulig, men varpet lenger nord er ifølge NV mer utfordrende. • Ifølge NV vil de erstatte eller reetablere fiskebrakke dersom den berøres av tiltaket. • Tilgang til Mjøsa skal opprettholdes via kulvert ved Røyne.
71	Svein Petter Klausen	09.08.2021	<p>Klausen er positiv til plan om utbygging av E6 og ønsker at E6 på strekningen etter brua opp mot Storhove etableres som en grønn korridor slik at næringen i området kan trekkes tilbake fra veien. Videre håper han at jernbanen ikke stenges inne slik at det fortsatt vil være mulig å utvide med dobbeltspor i fremtiden.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Klausen ønsker at det gjøres minst mulig anleggsarbeider i området rundt Strandtorget da dette trolig vil påvirke naturreservatet negativt. På strekningen mellom Strandtorget og Storhove vil mange av småveiene være overflødige ettersom gammel E6 blir lokalvei. Klausen mener gammel E6 da bør få en ny karakter som gate og fartsgrense 50 km/t. Handel bør prioriteres i byen.</p>	
72	Bjørner Skogvang og Ellen Traaseth	03.09.2021	<p>Skogvang og Traaseth er grunneiere av eiendommen Søre Traaseth med gnr./bnr. 115/1. De er bekymret for økt tungtransport og redusert trafikksikkerhet for myke trafikanter langs Jørstadmovegen. De mener at Nye Veier bør bekoste og bygge ut gang- og sykkelveg langs strekningen før anleggstransporten fra E6-utbyggingen starter.</p> <p>Skogvang og Traaseth påpeker at planforslaget viser anleggsrigg med kontorer og kantine på deres eiendom samt bruk av deres vei til transport av masser fra tunnel. De informerer om at det har vært et steinbrudd på deler av riggområdet siden 1975, men at steinbruddet nå er avsluttet. De har en avtale med Veidekke AS, og Veidekke AS skal etter avtalen tilbakeføre arealet til dyrket mark, jf. midlertidig omreguleringsvedtak fra 1975.</p> <p>Som følge av Nye Veiers planforslag, ønsker Skogvang og Traaseth å starte en prosess med omregulering av arealet fra LNF-sone 1 til areal for boliger parallelt med Nye Veiers bruk av arealet til rigg og anleggsvei. De påpeker at det vil bli lagt store investeringer inn til området i form av vann, avløp, strøm og fiber med bygging av foreslått anleggsrigg.</p> <p>Avslutningsvis påpeker Skogvang og Traaseth at det vil også være helt nødvendig med en utbygging av gang- og sykkelveg langs Jørstadmovegen ved eksisterende boligområde i Traasethstranda ved en omregulering av området til boligformål.</p>	<p>Etter 1. gangs høring er det utredet alternativ anleggsveg over jordene på Trosset. Massetransport gjennom boligområdet på Trossetstranda er derfor ikke lenger aktuelt og Kommunedirektøren ser ikke at anleggsgjennomføringen krever behov for gang- og sykkelveg.</p> <p>Forhold knyttet til bruk av eiendommen og eventuell tilbakeføring vil håndteres gjennom grunnervervsavtale med Nye Veier. Dette er privatrettslig, og ikke en del av reguleringsplanen.</p> <p>Omregulering fra LNF til bolig er ikke tråd med overordna kommuneplan, og vurderes ikke som en del av reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.</p>
73	Bjørn Skinnerlien, Kolberg gård	05.09.2021	<p>Skinnerlien henviser til tidligere innspill gitt til kommunedelplanen og varsel om utvidet planområde.</p> <p>Skinnerlien beskriver at Kolberg gård har en lang og rik historie. Det legges særlig vekt på Kollefallbekken og at denne utgjør en viktig grense mellom Kolberg og Trosset. Skinnerlien oppfatter at planbeskrivelsen hverken hensyntar bekken eller gårdens kulturelle og historiske verdi.</p> <p>Skinnerlien påpeker at stedsnavnet Trosset er benyttet flere ganger i plandokumentene, men at Kolberg og Kolbergstugua er riktig stedsnavn enkelte av stedene. Skinnerlien har mange kommentarer til fagrapport kulturarv og mener at det er flere feil i rapporten vedrørende området rundt Kolberg gård.</p> <p>Skinnerlien anmoder om at det foretas en grundig kulturminneregistrering i området der den opprinnelige tun-plassen til Kolberg gård var.</p>	<p>Merknadene tas til orientering. Skinnerlien har inngående lokalkunnskap som er på et detaljnivå man ikke klarer å fange ved konsekvensutredning av et så stort område som E6 Roterud–Storhove omfatter.</p> <p>Dog gir ikke innspillet informasjon som endrer konsekvensutredningens konklusjoner.</p>

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<p>Skinnerlien mener det er såpass mange faktafeil i planforslaget at han er skeptisk til at det legges frem for kommunalt vedtak, særlig da det har så stor innvirkning på grunneieres rettigheter.</p>	
74	Roald Rapp	19.08.2021	<p>Rapp nevner hvor viktig det er med skikkelige tiltak for å verne Lågen og ønsker helst at traseen blir lagt til dagens trasé. Det informeres om at sandbankene sør i deltaet er viktig for fuglelivet, og at en eventuell oppgradering av eksisterende bru bør støyskjermes både for både mennesker og dyr. Rapp mener det er åpenbart at en ny motorveitrasé gjennom et naturreservat er dårlig i forhold til natur og miljø, og at det ikke finnes relevante avbøtende tiltak for et slikt tiltak.</p> <p>Rapp påpeker at tungtrafikken ikke kan kjøre i 110 km/t og at næringsinteresser i form av tungtransport derfor ikke kan brukes som argument for vestsidealternativet. En oppgradering av eksisterende E6 vil være like god.</p> <p>Rapp nevner at forventet trafikkmengde på ny E6 forbi Lillehammer er såpass lav at det ikke rettferdiggjør utbygging av 4 felts-motorvei.</p> <p>Rapp foreslår at eksisterende bru over Lågen oppgraderes med flere felter og støyskjerm, og at veien for øvrig også følger dagens trasé. Et slikt alternativ er ikke utredet i planforslaget, noe som medfører at Statsforvalterens vurderinger angående dispensasjon fra vernebestemmelsene må gjøres på mangelfullt grunnlag.</p>	<p>Innspill knyttet til trasévalg tas til orientering. For naturverdiene i området henvises det til konsekvensutredninger og anbefalinger i planmaterialet.</p> <p>Kommunedirektøren viser videre til vedtatt kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby og reguleringsplanen følger opp føringer i denne.</p>
75	Vingar Grendeutvalg m.fl.	05.09.2021	<p>Innspillet fra Vingar Grendeutvalg m.fl. er sendt inn av Vingar Grendeutvalg, Busmoen Vel, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Oppland og ferskvannsbilolog Morten Kraabøl.</p> <p>Vingar Grendeutvalg er glad for at E6 blir lagt i tunnel utenom boområdene deres og kjerneområdet til Lågendeltaet naturreservat.</p> <p>Vingar Grendeutvalg m.fl. har følgende merknader til planforslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved utfylling i strandsonen forbi Vingromlandet mellom Røine og Boleng, må både bunnforhold og kantvegetasjon ivaretas uavhengig av reguleringsformål i vann og på land. Bestemmelse 2.2.2 med krav om tilbakeføring til naturlig biotop der tiltaket berører vassdrag, anser Vingar Grendeutvalg m.fl. også å gjelde strandsonen langs Mjøsa. • Turvei langs strandsonen må utformes med minst mulig inngrep. Vingar Grendeutvalg m.fl. mener at bestemmelsene for reetablering og utforming av strandsonen og estetisk oppfølgingsplan i hovedsak fokuserer på tilrettelegging for friluftsliv og opplevelsen av landskapet fra bilen. Vingar Grendeutvalg m.fl. mener det er viktigere å fokusere på å reetablere strandsonen for biologisk mangfold og dyreliv. • Vingar Grendeutvalg m.fl. synes det er positivt med støyskjerming av Vingrom kirke, men de mener at støyskjermen må være transparent slik at opplevelsen av kirken i kulturlandskapet og kvaliteten med kirkegården ikke forringes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reguleringsbestemmelsene er justert etter 1. gangs høring. Justeringene omfatter både krav til kantvegetasjon og reetablering av innsjøbunn i Mjøsa. • Turstien er optimalisert etter 1. gangs høring og den har nå en funksjon som fellesløsning for turgåere og driftsveg for landbruket. Det er utarbeidet et notat som følger reguleringsplanen og som beskriver dette nærmere. • Detaljutforming av støyskjermen ved kirken skal gjøres i samråd med kirken i byggeplanfase. • Området nordover fra krysset i Øyresvika vil bli revegetert der det ikke skal nydyrkes eller gjøres jordforbedring for landbruket. Planforslaget er oppdatert med et notat som beskriver dette nærmere. • Det legges ikke inn støyskjermer inn mot tunnelen da terrenget her allerede er formet for å gi støyskjerming. • Knuseverk på Trosset skal støyskjermes med voll eller lignende for å begrense støy mot naturreservatet. Dette vil også gi mindre støy mot boligene på Trossetstranda. • Etter offentlig ettersyn er det regulert ny løsning for anleggsveg utenfor boligfeltet på Trossetstranda. Ifølge NV vil det gjøres tiltak på den videre strekningen fra Leirvika til Kastrudveien slik at treffsikkerheten blir tilfredsstillende. Barn utenfor skoleskyssordningen vil få skoleskyss i anleggsfase. • Bru over Lågen vil støyskjermes og det skal etableres lavsittende lys som spres lite. Brua tilrettelegges for omlegging av høyspentlinjer og 22kV linjen skal legges i brua som del av prosjektet. Statnetts linjer kan legges i bru dersom det er den løsningen Statnett og NVE beslutter.

E6 Roterud-Storhove

Sammenstilling av høringsuttalelser i Lillehammer – høring og offentlig ettersyn av planforslag 2021

NOTA-plp-031

			<ul style="list-style-type: none">• Det er viktig at skjæringer og støyvoll ved tunnelinnslag Øyresvika revegeteres. I tillegg til støyvoll, bør det også etableres støyskjerm fra bro over Vingromsvegen slik at boliger, friluftsområder og Mjøsa nord for veien ikke blir belastet.• Vingar Grendeutvalg m.fl. mener at rigg- og driftsområdet på Nordre Traaseth ikke må belaste boligbebyggelsen på Traaseth med unødvendig støy og anleggstrafikk. De mener at Jørstadmivegen må rustes opp og at det må gjøres trafiksikkerhetstiltak frem til Vingnes. I tillegg må alle fotgjengeroverganger lysreguleres, det må anlegges en ny fotgjengerovergang ved Kastrudvegen og anleggstrafikken må legges utenom bebyggelsen på Traasethstranda.• Ved utforming av brua over Lågen, må det fokuseres på miljødesign og støy- og lysskjerming. Vingar Grendeutvalg m.fl. mener også at høyspentlinjene over deltaet må legges inn i brua.	
--	--	--	--	--