

Avlastet E6 ved Lillehammer

Innkommne merknader: mottatte brev, merknader fra medvirkningsportalen og ungdommens medvirkningsportal

Navn	Tilbakemelding	Tiltak	Dato
Offentlige			
Fylkesmannen i Innlandet	Se vedlegg		28.04.2020
Bane NOR	Se vedlegg		27.04.2020
Statnett	Se vedlegg		22.04.2020
Direktoratet for mineralforvaltning	Se vedlegg		28.04.2020
Statens vegvesen	Se vedlegg		29.04.2020
Forsvarsbygg	Se vedlegg		23.04.2020
NVE	Se vedlegg		07.05.2020
Innlandet fylkeskommune	Se vedlegg – saksfremlegg og protokoll		21.04.2020, 12.05.2020
Organisasjoner, foreninger, firmaer, vel osv.			
Anders Dalseg, planingeniør Eidsiva Nett AS (Elvia)	Eidsiva Nett (Elvia) har ingen spesielle kommentarer til de konkrete tiltak, men ber om at vi blir involvert på et tidlig tidspunkt hvis tiltakene påvirker vårt nett i form av omlegging eller andre tiltak som har innvirkning på forsyningen til våre kunder. Kommentaren gjelder hele strekningen og ikke bare valgte punkt i kartet.	10	23.03.2020
Lågendeltaets Venner	Innspill/høringsuttalelse til "avlastet" E6 ved Lillehammer med høringsfrist 29.04.20 fra Lågendeltaets Venner. Foreningen vil minne om at kommunedelplanens trase for ny E6 gjennom Lågendeltaet Naturreservat ennå ikke er godkjent. Ny trase gjennom naturreservatet krever dispensasjon fra vernebestemmelsene. Søknad om dispensasjon foreligger ennå ikke. Hvis dispensasjon ikke gis, må Nye Veier ta høyde for at dagens E6 også kan bli framtidens trase. Reguleringsplan for "avlastet" E6 må ta hensyn til dette.	10	15.04.2020
Øyresvika dreggeklubb v/Mass Haugen	Tiltak 1: Tursti Det er viktig for oss at inngrep ikke berører strandsonen i Øyresvika, som er en del av Lågåendelta naturreservat. Stranden her er ikke ødelagt av tidligere vegarbeid som så mange andre steder mellom Vingnes og Vingrom. Det er et viktig rekreasjonsområde for lokalbefolkningen. Hver høst foregår det et stort lågåsildfiske med Øyresvika som base, dette er det eneste stedet langs Mjøsa der det fiskes daglig etter lågåsild om høsten. Øyresvika dreggeklubb og andre dorgefiskere har dette som base for sitt storørret-fiske på Mjøsa basert på små båter og enkelt gammeldags utstyr. Tradisjonsfiske etter lågåsild og ørret er i høyeste grad kulturbasert, så det må være tungtveiende grunner for å ikke ødelegge stranden mer. Vi ser positivt på en tursti, men den må legges noe høyere i landskapet enn i selve strandsonen. Vær klar over at det er flom i Mjøsa hver eneste sommer der vannstanden er betydelig høyere enn høyeste tillatte regulerte. Lag for all del ikke en tursti som ligger under vann i flere uker hver sommer. Jeg vil også nevne at strandsonen er gyteplass for krøkla (ørretens matfat) hver vår. Ved å lage mer fylling i Mjøsa ødelegges enda flere gyteplasser for krøkla. Det samme gjelder for Øyresodden som ligger nord for Øyresvika, ikke raser en av de få uberørte stedene langs Mjøsas nordre del.	1	27.04.2020
Hovemoen Næringspark AS	Vedlagt følger uttalelse fra Hovemoen Næringspark AS, se pdf-fil..	9	27.04.2020
Lunds Biloppugging	Vi tror at 3 armet rundkjøring med T kryss er beste løsningen her. Håper også att det legges ned en skikkelig jobb for og tilrette legge lokalveiene i Hovemoen slik at vanlig trafikk og veidekkes anleggstrafikk/generell anleggstrafikk skilles så man gjenoppretter trafiksikkerheten i området. Dette vil bedre infrastrukturen i området for fremtiden.	9	27.04.2020
Glommen Mjøsen Skog	Se vedlegg	9	28.04.2020

Øyresvika velforening	Se vedlegg	10	28.04.2020
Lillehammer pistolklubb v/Vidar Gustafson	Lillehammer Pistolklubb har en skytebane i Hovemoen (markert på kart). Denne har vært i bruk siden 1950-tallet (klubben ble grunnlagt i 1951) og er vår eneste bane hvor vi kan bedrive skyting sommerstid, herunder feltskyting og skyting med våpen som ikke er tillatt brukt på arenaer inne. Vi ber om at det tas hensyn til banen og dens beliggenhet, da vi er redd for at avlastet E6 kan komme i konflikt med skyteretning om terrenget endres.	9	28.04.2020
Veidekke Industri AS, Hovemoen Grustak	Hei ! Legger ved innspill fra Veidekke Industri AS vedr. nytt kryss til Hovemoen	9	29.04.2020
Norges Lastebileier-Forbund Innlandet	Se vedlegg	5	29.04.2020
Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget, Lillehammer Sentrum Drift AS	Se vedlegg	7	29.04.2020
Advokatfirma DLA Piper Norway DA	Vi bistår Bilbygg AS (Bilbygg), eier av Korgvegen 30, gnr. 41 Bnr. 681 i Lillehammer kommune. Vi viser til høringsbrev av 20. mars 2020 med merknadsfrist 29. april 2020. Disse merknader er rettidige. Korgveien 30 er leid ut på langsiktig basis til Norsk Scania AS (Scania). Både Bilbygg og Scania har gått gjennom høringsmaterialet. Da dette er et forprosjekt legger vi til grunn at løsningene som er beskrevet i forprosjektet vil bli konkretisert i den kommende reguleringsplanen. Det er viktig for både Bilbygg og Scania at de får anledning til å medvirke til reguleringsplanen. All informasjon bes sendt til: Bilbygg AS v/ Jon Kaasa: jk@eiendomsspar.no Norsk Scania AS v/ Einar Merrit Moe: einar.merrit.moe@scania.no Så vidt vi kan se legger ikke forprosjektet så langt opp til noen fysiske endringer som direkte berører vår klients eiendom, men vi antar at bruken av eksisterende gang/sykkelvei langs eiendommen vil kunne øke dersom det blir et mer helhetlig strekk. I den forbindelse er det viktig at dere ved videre planlegging hensyntar at gang/sykkelveien krysser innkjøringen til Korgveien 30, se markering med rød pil på kart under. I og med at Scania disponerer eiendommen benyttes denne innkjøringen jevnlig av store vogntog. Trafikksikkerheten må ivaretas i dette punktet. Dersom det er behov for å drøfte forhold knyttet til innkjøringen eller annet knyttet til Korgveien 30 kan undertegnende kontaktes på telefon 92092698 eller e-post tone.gjertsen@dlapiper.com.	6	29.04.2020
Areal+ AS	Sender innspill til plassering av gang- og sykkelvei mellom nytt kryss Hovemoen og Storhove, samt utforming av nytt kryss ved Hovemoen - tiltak 9. Viser til vedlegg.	6	24.04.2020

Private			
Svein Løvseth	<p>Er eier av g.nr. 182/9 + 162/75 på Riiselandet, Lillehammer.</p> <p>Tiltak 1. Tursti Øyresvika - Vingnesvika Dette er et meget gammelt fiskebruk, Riise Østre, er Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde. Godtar IKKE tursti over min eiendom!</p> <p>Tiltak 2. Fortau langs Vingromsveien. Her er mange forslag? Godtar IKKE at min eiendom blir belastet!</p> <p>Tiltak 3. støyskjerming. Det ser ut til at det bare er vurdert støytiltak etter T-1442/2016 og ikke tatt hensyn til UTSIKT til stranda og Mjøsa fra boligen og området mitt. Godtar derfor IKKE planlagt støyskjerm!</p> <p>Med vennlig hilsen Svein Løvseth tlf 90754500</p>	1	13.04.2020
Nikolai Hegelstad	<p>Det vil antakeligvis være billigere å gi alle på Vignes elsykkel enn å legge sykkelsti ved ny E6. ZZZz</p>	6	15.04.2020
Magnus R. Torgersen	<p>Det er viktig at dagens E6 fortsatt har effektiv trafikkflyt med dagens fartsgrenser og dagens plandelte kryss. Det vil fortsatt være mye trafikk inn og ut av Lillehammer som må sikres en trygg og effektiv veg. Da må ikke myke trafikanter og syklistere dele på vegarealet med dagens veg, og plandelte kryss må ikke bygges om til rundkjøringer.</p>	7	16.04.2020
Pål Eirik Alrek	<p>Hei (Ønsket å sende denne like mye til "nye veier" som "lillehammer Kommune")</p> <p>Lillehammer mangler varmt badevann på sommeren pga Lågen. Men Vingnesvika er mulig beste plassen. Der er temperaturen best, og hvordan ville det bli om en demmet opp noe mer? Ofte fyller den seg med rusk og rask i flommen, og er deretter ikke innbydende på lang tid. Denne løsningen ville kanskje gjort noe med det problemet også.</p> <p>Nå skal vi etterhvert få ny vei forbi Lillehammer, og innfarten blir dermed ny. Har derfor ett innspill---ønske om plassering av litt overskuddsmasse fra tunnel byggingen.</p> <p>Vi er ofte i Balestrand. Hvem så for seg på forhånd den plassen de har fått laget der. Det er karrig fjordlinje. Bare stein og brådypt vann. Så fikk de sin "kunstige" bade plass. Den er utrolig populær. Og kostet nok aldri det samme som det velkjente stupetårnet heller noe lengre sør.</p> <p>Jeg legger ved bilder fra Balestrand, og hvordan jeg kunne sett for meg Vingnesvika.</p> <p>Håper et slikt prosjekt kunne få plass i planlegging av masseflytting fra tunnel,og opparbeidelse av goodwill hos lokalbefolkning.</p> <p>Legger ved 3 bilder</p> <p>Dette har jeg tro på- mon tro om andre ser ideen? Ser daglig ned på Vingnesvika. Jeg kan ikke skjønne at dette vil få noen praktisk betydning for fuglelivet nå på våren.</p> <p>Mvh Pål Eirik Alrek Hustrubergget 18 2608 Lillehammer 95926221</p>	10	27.04.2020

<p>Ole H Skyttermoen og Bjørge I Bjerke</p>	<p>Alt.2a.1.</p> <p>Med dette vil det etter min mening bli vesentlig større trafikk på lokalvei frem til T kryss nord i Øyresvika enn pr i dag. Det vil da kreve støytiltak i planen for nye E 6 , som burde vært ferdig samtidig slik at vi som bor i Øyresvika kunne sett helheten. Vi i Vingromsvegen 231 er fra før ganske støybelastet , og dagens støyskjerm har liten virkning. Hadde det ikke vært for egne tiltak med støyglass og div. så hadde vi nok ikke kunne brukt uteområde slik vi gjør på en måte i dag. Vi er godt voksne og har de 2-3 siste årene sett etter noe enklere og mindre arbeidskrevende boalternativ. Men så lenge vi ikke får noen avklaring , så er jo alt satt på vent. Bli det bedre eller verre her. Det siste er ikke mulig ? Vi har jo sett og hørt planer og tider. Men det skjer jo ingenting , og ved henvendelser vet ingen noe. Vi håper det snart blir en avklaring slik at vi kan komme videre.</p> <p>Vennlig hilsen Ole H Skyttermoen Bjørge I Bjerke. Vingromsvegen 231. Tlf.91816981.</p>	<p>2</p>	<p>28.04.2020</p>
<p>Lena Granbakken Hauklien</p>	<p>Det er viktig at turstien ikke berører strandsonen i særlig grad i Øyresvika. Stranden her er i vernesonen og en av få steder langs Mjøsa som ikke er fylt ut av tidligere veiarbeid, slik at den opprinnelige strandsonen her fortsatt er inntakt. Stranden er et viktig område for rekreasjon og bademuligheter. Her er det en av de få plassene rundt Mjøsa hvor det fortsatt fiskes etter lågåsild og flere Mjøsdruggere har båten sin og bålplassen sin her. Dette er viktig kulturarv å ta vare på.</p>	<p>1</p>	<p>28.04.2020</p>
<p>Lena Granbakken Hauklien</p>	<p>Vi ønsker 2a.5 med møteplasser og fortau og toveiskjøring. Vi forutsetter at fortau ikke er for inngripende på tomter som ligger langs Vingromsvegen. Vi ønsker ikke kryss, da dette vil virke mot sin hensikt når det gjelder å minimere gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen. T-kryss her anses ikke som en god løsning. Vi forutsetter at Vingromsvegen blir toveis og at det vil da ikke være behov for kryss mellom Vingromsvegen og E6. Løsningen anses å være for inngripende i et område som allerede vil bli berørt av tunnellingang.</p>	<p>2</p>	<p>28.04.2020</p>
<p>Lena Granbakken Hauklien</p>	<p>Når det gjelder strekingen forbi Øyresvika ønskes det hastighet på 60 km/t på avlastet E6. Dette fordi det vil dempe støy og føre til at færre kommer i rød og gul sone. Dette er viktig for å ivareta livskvaliteten til beboere langs strekingen og fritidsbruken av strandsonen. Mjøsa og stranden brukes til friluftsliv og rekreasjon og støy er en viktig faktor for at Mjøsa og strandsonen fortsatt skal kunne være forholdsvis støyfritt og naturnært.</p>	<p>3</p>	<p>28.04.2020</p>

Innspill til forprosjekt avlastet veg

Generelt

Jeg uttaler meg som beboer på Vingnes, og merknaden min omhandler strekningen Øyresvika – Vingnes.

Forrapporten bærer preg av en målsetning om å finne billigst mulig løsning, det er etter min mening helt feil innfallsvinkel når det nå skal lages framtidig regulering for dagens E6 som lokalveg. Målsetningen må være å regulere for den beste lokale utviklingen uavhengig av kostnader.

Et grunnleggende prinsipp for utarbeiding for Lillehammers framtidige byutvikling har vært økt tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv. For lokalvegnettet er det dette som må legges til grunn for samfunnsøkonomien. Reisetid for trafikanter fra E6 er tillagt stor økonomisk vekt for valg av løsning på lokalveg, på bekostning av tilrettelegging kollektiv og sykkel.

Når det gjelder Vingromsvegen fungerer den i dag som hovedsykkeltrase og kollektivtrase.. Dette er de to viktigste funksjonene på vegstrekningen Øyresvika til Vingnes for å nå målet om øke andelen av reisende som velger annet fremkomstmiddel enn privatbil til sentrum på denne strekningen. Når dagens E6 blir frigjort til lokalveg vil det være 2+2– felt med lokalveg på strekningen, dette gir en unik mulighet til å forbedre fremkommelighet for syklende og et forbedret kollektivtilbud, hvor både pendlerbuss til regionen og dagens bybuss kan være et tilbud.

Vestsiden av Mjøsa består av 11 km. Strandlinje og etter utbyggingen vil 7,4 km. av denne ligge i fyllingsfoten til vei og ha en lav bruksverdi som friluftsområde og med et negativt naturinngrep.

Fra Vingnes til Øyresvika er det ca. 3 km. med bevart strandsone med god tilgang fra land og vann, denne er aktivt i bruk av nærmiljøet med lang tradisjon for aktiv bruk av Mjøsa. Øyresvika har et aktivt fiskemiljø og Vingnes med ulike aktiviteter knyttet til Mjøsa. Den naturlige strandlinjen med lett tilgjengelighet til vannkanten utgjør den viktigste attraktiviteten for bruk. Dette er en verdi som må være førende for valg av løsning.

Dersom man ønsker en konstruktiv medvirkning med lokal dialog, burde ikke rapporten etter mitt syn presentere en konklusjon før de framtidige brukerne har uttalt seg. Dessverre er høringen og folkemøter blitt en ren digital løsning, dette er svært ekskluderende for barn og unge, eldre og foreninger. Det må i den videre prosessen legges opp til en bedre involvering av de framtidige brukere, det tror jeg også ville gi et bedre resultat.

Kommentar til Vingromsvegen:

Kollektiv

Den anbefalte løsningen vil gi et redusert kollektivtilbud for Vingnes og langs Vingromsvegen, fordi bussholdeplass i Øyresvika vil utgå og alle stopp nordover vil utgå, dette vil gi lavere frekvens også fra bydelssentret på holdeplass Vingnesgård da buss fra Vingrom og bybussen ikke lenger vil stoppe her. Alle langruter til Gjøvik og Vingrom vil ikke lenger ha et stopp langs lokalvegen, dette vil redusere dagens tilbud og ikke gi mulighet til et øke tilbudet utover dagens bybuss. Kort oppsummert vil det si at en pendling sørover og bruk av kvelds/nattbuss ikke vil være mulig fra bydelen. Omregulering av E6 til lokalveg må forbedre kollektivtilbudet. Rapporten skriver at skoleskys lang Vingromsvegen kan utgå, dette er ikke tilfelle for ungdomsskoleelever eller barneskoleelever sør for Hovslivegen.

Sykkel

Den anbefalte løsningen tilrettelegger ikke for syklende og hindrer fremkommelighet nordover. Det en stor andel som sykler til sentrum og en løsning hvor syklistene må vente på sørgående trafikk i Vingromsvegen vil ikke fungere. Når dette er en hovedsykkeltrase og det er et mål om at flere skal velge å sykle til arbeid kan man ikke legge opp til en løsning hvor det tar lenger tid å sykle til jobb.

Gange

Dersom man skal legge til grunn målet om en tilrettelegging for gange 10 minutter fra bydelssentret, er det størst behov fra Hovslivegen til Vingnes. Dette er også den strekningen med størst trafikkbelastning og fortau bør prioriteres her. For trafikkikker skoleveg så er også det vesentlig å få redusert gjennomgangstrafikk både for gående og syklende elever.

Før 1994 stoppet Vingromsvegen i Øyresvika. Dette var løsningen i min barndom og veien fungerte da godt som en ren boliggate, den var da så trygg at vi barna som bodde langs veg brukte den til lek. Den foreslåtte kryssløsning i Øyresvika og reduksjon av gjennomgangstrafikk er en løsning jeg som beboer vet fungerer.

	<p>Redusert trafikk og fortau fra Hovslivegen med gatebelysning til Øyresvika bør kunne gi en tilstrekkelig trafiksikker løsning for gående.</p> <p>Folkehelse</p> <p>Vingromsvegen blir mye brukt til trening på sykkel, jogging og rulleski. Den foreslåtte løsningen vil ikke fungerer til dette formålet da alle som ferdes nordover vil måtte vente på møtende trafikk. Dette vil være et tap for Lillehammer som idrettsby og blant annet NTG som er en av de flittigste brukerne av vege vil miste en viktig arena for trening på rulleski og sykkel.</p> <p>Kommentar til tursti fra Vingnes til Øyresvika:</p> <p>Det vil være svært positivt med en sammenhengende tilgjengelighet til strandsonen fra Vingnes til Øyresvika. Den foreslåtte løsningen vil være svært negativ for strandsonen og bruken av friluftsområdet og synes svært lite gjennomtenkt både når det gjelder drift av veg, naturpåkjenning av konstruksjoner og ivaretagelse av de naturkvaliteter som er i området.</p> <p>Der hvor den naturlige strandsonen er bevart foreslåes det å gruse opp med turveg på 3 meter langs vannkanten, dette vil ødelegge for det som er den aktive bruken av strandsonen med bading og tilkomst for båt i forbindelse med fiske. Det vil også bygge ned store deler av det som er igjen av naturlig strand, som er selve attraktivitet for området. En plassering av turvegen langs regulert vannkant vil også gjøre den utilgjengelig store deler av sommeren, flomtoppen er fra medio mai og juni.</p> <p>Lillehammer kommune har vært år utfordringer med å drifte Vingnesstranda etter flom, en turveg på 3 km i flomsone vil gi ytterligere utfordringer. De øvrige strandområdene på Vingnes og sørover driftes i dag av velforeninger og private eiere, som er aktive brukere strandområdet. Dette er en ressurs for allmennheten og dagens bruk av strandområdet i nærmiljøet må ikke ødelegges til fordel for en tilrettelegging for enkel drift med traktor .</p> <p>Det bør etter mitt syn legges heller legges vekt på å skape en sammenhengende tilgjengelig strandlinje mellom Øyresvika og Vingnes framfor å gjøre store inngrep med utbygging av turveg, dette kan ødelegge de naturkvalitetene som er i området.</p> <p>Dette kan løses med en tilbakeføring av strandsonen på ca. 200 meter i Brettengsvika hvor det i dag er vegfylling mot E6 og på strekningen tilrettelegges for en tursti på 1,5 meter i terrenget over flomnivå. Det ville bevart dagens naturkvaliteter og forbedret de, samt at attraktiviteten til strandlinjen for aktivitet og fiske blir beholdt for lokalmiljøet.</p> <p>Støyskjerming:</p> <p>For bomiljøet er det svært positivt at støyskjerming endelig blir gjennomført, dette har blitt lovet og vært regulert lenge. Det er nå andre generasjon barn som vokser opp med unødvendig støy fra E6 på Vingnes og Riselandet, og burde vært gjennomført før anleggstart.</p> <p>Mvh Henrik Natvig</p>		
Marit Hosar	Ser virkelig fram til å få en tursti fra Vingromskirka til Vingnes med overgang via Vingnesbrua til Strandpromenaden. 2 m bredde er ok. Overgang fra Vingnesbrua til Strandpromenaden må være tilgjengelig for både sykler, barnevogner mm	1	29.04.2020
Marit Hosar	Ok med envegskjøring i Vingromsvegen. Med mindre trafikk vil fortau ikke være så viktig. Skal vi gå, vil vi velge stien langs Mjøsa mot Vingnes. For oss som bor i Øyresvika er det det viktigere hvordan påkjøringen fra Vingromsvegen til gammel E6 blir, særlig hvis krysset i Øyresvika velges. Vi vil gjerne se mer konkrete tegninger om hvordan dette vil påvirke vår mulighet for påkjøring Vingromsvegen/gammel E6. Vi vil trolig ikke lenger ha behov for å kjøre Vingromsvegen, men kjøre rett ut på gamle E6. Det som har stor betydning er at vi får en busstopp i Øyresvika der både lokalbussen til Gjøvik stopper, samt bybussen inn til sentrum. Ønsker det stoppet rett nedenfor vår bolig i Vingromsvegen 195, dvs like ved påkjøringskrysset i Øyresvika.	2	29.04.2020
Marit Hosar	Støtter forslaget	3	29.04.2020
Marit Hosar	Flott at vi får en gangsti som forbinder Vingnes med Strandpromenaden. Den bør være tilgjengelig for sykkel, barnevogn mv. Dvs ikke trapp fra Vingnesbrua ned til strandpromenaden. For sykkel bør man ha mulighet for å komme fra Vingnes, sykle langs Mjøsa til Strandtorget, deretter inn på sykkelsti utover mot Storhove. Greit at det ikke bygges sykkelsti på Lillehammer bru.	6	29.04.2020
Marit Hosar	Ønsker gode bussforbindelser fra Øyresvika til sentrum. Det bør derfor legges tilrette for busstopper langs gammel E6 slik at vi som bor her, både kan bruke Gjøvikbussen og bybussen. Det vil være et miljøtiltak/få ned bilkjøringen da bussforbindelsen vil ha hyppigere avganger	10	29.04.2020

	bare ved at nåværende busser kan brukes. Pr idag kan vi kun benytte bybussen som ikke starter før kl 7, og som slutter å gå kl 18. Med tilgang til Gjøvikbussen vil tilbudet utvides til å være et attraktivt tilbud. NB! Det bør bygges busslommer med busskur da det er svært surt/kaldt langs Mjøsa vinterstid.		
Marte Avelange	Fint med en tursti langs Mjøsa. På kart er stien markert i vannkanten, viktig at tursti legges nære avlastet E6 og ikke ødelegger strandsonen og aktiviteten langs vannkanten slik som bading, fiske etc.	1	29.04.2020
Marte Natvig Avelange	I alternativ 2 uten fortau er det viktig med flittig bruk av fartsdumper slik at farten holdes nede til 30 km/t og at gjennomkjøring forbudt blir gjennomført. Det er ikke nevnt gatebelysning. I dag er det lys fra Vingnes og sørover til ca. Vingromsvegen 120, det bør være gatebelysning helt fram til Øyresvika.	2	29.04.2020
Gro Myrum og Geir Haugen	Det er viktig at turstien ikke berører strandsonen i særlig grad i Øyresvika. Stranden her er i vernesonen og en av få steder langs Mjøsa som ikke er fylt ut av tidligere veiarbeid, slik at den opprinnelige strandsonen her fortsatt er inntakt. Stranden er et viktig område for rekreasjon og bademuligheter. Her er det en av de få plassene rundt Mjøsa hvor det fortsatt fiskes etter lågåsild og flere Mjøsdsreggere har båten sin og bålplassen sin her. Dette er viktig kulturarv å ta vare på. For å bevare Øyresodden kan turstien legges rett ved siden av dagens E6, og ikke langs med Mjøsa på denne stekningen. Slik kan området bevares som rekreasjonsområde slik som i dag. Inngrep langs med strandkanten på denne strekningen vil få store negative konsekvenser. Ved å legge turstien ved siden av dagens E6 er dette mulig å unngå.	1	29.04.2020
Gro Myrum og Geir Haugen	Vi ønsker 2a.5 med møteplasser og fortau og toveiskjøring. Vi forutsetter at fortau ikke er for inngripende på tomter som ligger langs Vingromsvegen. Vi ønsker ikke kryss, da dette vil virke mot sin hensikt når det gjelder å minimere gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen. T-kryss her anses ikke som en god løsning. Vi forutsetter at Vingromsvegen blir toveis og det vil da ikke være behov for kryss mellom Vingromsvegen og E6. Løsningen anses å være for inngripende i et område som allerede vil bli berørt av tunnellingang.	2	29.04.2020
Gro Myrum og Geir Haugen	Når det gjelder strekingen forbi Øyresvika ønskes det hastighet på 60 km/t. Dette fordi det vil dempe støy og føre til at færre kommer i rød og gul sone. Dette er viktig for å ivareta livskvaliteten til beboere langs strekningen og fritidsbruken av strandsonen. Mjøsa og stranden brukes til friluftsliv og rekreasjon og støy er en viktig faktor for at Mjøsa og strandsonen fortsatt skal kunne være forholdsvis støyfritt og naturnært.	3	29.04.2020
Elisabeth Haugen Dalbak	Det er viktig at turstien ikke berører strandsonen i særlig grad i Øyresvika. Stranden her er i vernesonen og en av få steder langs Mjøsa som ikke er fylt ut av tidligere veiarbeid, slik at den opprinnelige strandsonen her fortsatt er inntakt. Stranden er et viktig område for rekreasjon og bademuligheter. Her er det en av de få plassene rundt Mjøsa hvor det fortsatt fiskes etter lågåsild og flere Mjøsdsreggere har båten sin og bålplassen sin her. Dette er viktig kulturarv å ta vare på. For å bevare Øyresodden kan turstien legges rett ved siden av dagens E6, og ikke langs med Mjøsa på denne stekningen. Slik kan området bevares som rekreasjonsområde slik som i dag. Inngrep langs med strandkanten på denne strekningen vil få store negative konsekvenser. Ved å legge turstien ved siden av dagens E6 er dette mulig å unngå	1	29.04.2020
Elisabeth Haugen Dalbak	Jeg ønsker 2a.5 med møteplasser og fortau og toveiskjøring. Det forutsetter at fortau ikke er for inngripende på tomter som ligger langs Vingromsvegen. Jeg ønsker ikke kryss, da dette vil virke mot sin hensikt når det gjelder å minimere gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen.	2	29.04.2020
Ungdomsrådet	Ungdommens medvirkningsportal – se vedlegg		



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Philip Mellison, 61 26 60 79

Høring - forprosjekt - avlastet E6 - Øyresvika - Storhove - Lillehammer kommune

Innlending

Etter en grundig planprosess for utarbeidelse av kommunedelplan for strekningen E6 Vingrom - Ensby ble endelig løsning for stekningen landet i meklingsmøte 18. juni 2018. Denne omfattet også flere tiltak for avlastet vei fra Øyresvika til Storhove.

Fylkesmannen mener det er særlig viktig at tiltakene som er vedtatt i kommunedelplanen følges opp i reguleringsplanen. Dersom reguleringsplanen ikke følger opp vedtatte avbøtende tiltak i kommunedelplanen, vil det måtte forventes at planen blir møtt med innsigelse. Dette vil medføre en vesentlig forsinkelse av planprosessen.

Tiltakene fra kommunedelplanen har behov for en nærmere utredning. Plan- og utredningsarbeidet er derfor delt i to faser der forprosjektet skal vurdere tiltakene med tilhørende alternativer og vurdere løsninger som tas videre inn i reguleringsplanfasen. Forprosjektet er nå på høring og skal behandles av lokale og regionale myndigheter. Resultatet av høringsrunden vil gi føringer for arbeidet i reguleringsplanfasen.

Prissatte konsekvenser – trafikantnytte

I referatet fra meklingsmøtet fra kommunedelplanen går det blant annet fram at: «Statens vegvesen tilrettelegger for redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6 på strekningen fra Øyresvika til Storhove...»

I meklingsmøtet for ny E6 forbi Lillehammer hadde man ikke de konkrete tallene for trafikantnytte som følge av avbøtende tiltak på avlastet vei. Likevel var det klart at redusert fart ville gi redusert trafikantnytte. Forprosjektet har nå regnet på redusert nytte som følge av en eventuell reduksjon i hastighet på strekningen. Det er en grei informasjon å ha med videre. Fylkesmannen mener likevel det blir problematisk når redusert fart og dermed også redusert trafikantnytte blir brukt som argument for å ikke gjennomføre avbøtende tiltak som er vedtatt i kommunedelplanen.



Fylkesmannen mener det må ses samlet på nytten av ny E6 fra Øyresvika til Storhove og avlastet veg fra Øyresvika til Storhove. I denne sammenhengen mener Fylkesmannen at den samlede trafikantnytten er positiv. Dette var også en forutsetning som Statens Vegvesen (med Nye Veier som observatør) godtok da partene i mekling 2018 kom til enighet om ny E6 og tiltak på avlastet vei.

Fylkesmannen mener derfor konsekvensvurderingene og nytte-/ kostnadsberegningen i forprosjektet ikke gir et riktig bilde av nytteverdien av tiltakene fordi de i for stor grad legger til grunn en framskrivning som baserer seg på dagens bruk av arealene tilknyttet planområdet. Videre at det også i liten grad tas hensyn til en målsetting om å endre transporten i en mer bærekraftig retning hvor kollektiv, gange og sykkel i større grad skal ta en del av transportarbeidet.

Kompensasjon

Deler av de avbøtende tiltakene skal kompensere for de ulempene som oppstår som følge av ny E6 på delstrekningen fra Vingrom – Ensby. Dette kan være kompensasjon for tap av strandsoneverdier, friluftsverdier og naturverdier.

Nytteverdien kan således ikke avgrenses til å omfatte bare planavgrensningen for avlastet vei. Eksempelvis skal opprusting av friluftsområder fra Vingnes og sørover også være en kompensasjon for de negative virkningene som kommer på Hovemoen som følge av ny E6 der.

Bærekraftig transportsystem

Det er mange statlige føringer for arealplanleggingen kommunene skal følge opp i sin planlegging. Når planer først er vedtatt plikter også staten å legge kommunens planer til grunn. I henhold til plan- og bygningsloven § 3-1 skal vedtatte planer være et felles grunnlag for kommunal, regional, statlig og privat virksomhet i planområdet. Vi minner også om at pbl § 1-1 om at loven skal fremme bærekraftig utvikling.

Foruten kommunedelplanen for strekningen er det verdt å merke seg en rekke kommunale planer for området, som grenser inn mot planområdet for ny avlastet E6 fra Øyresvika til Stor Hove. Kommunedelplan for byområdet strekker seg fra og med Vingnes og forbi krysset i Sannom.

Videre er det en rekke prosjekter med et sterkt fokus på å utvikle Lillehammer by, med vektlegging av et bærekraftig transportsystem. Dette innebærer uten tvil en kraftig satsing på kollektivtransport, sykkel og gange i tillegg til å endre reisevaner. Disse transportformene må gis konkurransefortrinn framfor personbil.

Fylkesmannen minner om flere kommunale prosjekter som har ledet fram til den byplanavgrensningen kommunen har gjort og fokuset på bærekraftig utvikling av transportsystemet:

- Mjøsbyen
- Byutvikling – utvikling av strategier for fremtidens areal- og transportløsninger i Lillehammer
- Mulighetsstudie Strandtorget - Lilletorget
- Kommunens handelsanalyser
- Byromsanalysen

Det er derfor et vesentlig moment og en forutsetning at avlastet E6 fra Øyresvika til Storhove bidrar til ønsket samfunnsutvikling og følger opp føringene i vedtatt kommunedelplan.

Formingsveileder

Kommunedelplanen forutsetter at formingsveileder fra Biri til Otta skal legges til grunn. Fylkesmannen forventer at denne også legges til grunn for reguleringsplanen for avlastet veg.



Fylkesmannen har følgende kommentarer til forprosjektets forslag til oppfølging av vedtatt kommunedelplan:

Tiltak 1: Tursti langs Mjøsa, fra Øyresvika til Vingnesvika

Turstien er ikke spesifisert i overordnet plan og er ikke lagt inn i plankartet i kommunedelplanen. Føringsene for utforming er forankret i rekkefølgebestemmelsene for kommunedelplanen. I dagens situasjon er det ikke noe separat tilbud til gående og syklende fra Øyresvika og nordover til Vingnes. En tilpasset tursti med bredde på 2 meter vurderer Fylkesmannen som hensiktsmessig for å unngå inngrep i naturreservatet. Og at det på trange strekninger velges bryggeløsning. Fylkesmannen aksepterer anbefaling av tiltak 1 «Tursti» i forprosjektet. Vi forutsetter imidlertid at anlegget dimensjoneres slik at det blir framkommelig for mindre vedlikeholds-kjøretøyer. Vi viser også til meklingsreferatet hvor det er sagt at det skal legges opp til fartsreducerende tiltak på strekningen. En bredere tursti, som utredet, vil medføre et behov for å redusere veibredden på avlastet vei. Utredning slår fast at dette ikke gir økt trafikkfare, men redusert fart. Således ser vi alternativet med 3 meter turvei som mer i tråd med kommunedelplanens intensjon.

Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen

Fylkesmannen tar ikke stilling til hvilke av de to skisserte løsningene som bør tas videre inn i reguleringsplanfasen. Vi ønsker å bemerke at det er et nasjonalt mål at flest mulig barn mellom 6 og 15 år skal gå eller sykle til skolen. En aktiv skolevei gir god trafikktraining, bedre forutsetninger for læring og viktige helsegevinster. Trafikksikkerhet for barn og unge er også helt avgjørende at blir ivaretatt. Om løsningen blir ett gjennomgående kjørefelt med langsgående fortau på vestsiden langs hele Vingromsvegen, er vi opptatt av at det gjennom juridisk bindende plandokumenter sikres trafikksikkerhet for barn og unge, ved at det etableres et fysisk skille mellom fortau og veibane.

Tiltak 3: Støyskjerming bebyggelse

Rapporten mener målene i kommunedelplanen oppnås. Det sies at innendørs støynivå ikke er relevant å vurdere da bestemmelsen i kommunedelplanen viser til tabell 3 i retningslinjen og støy på fasade. I den grad det er boliger som ikke får effekt av skjermene mener Fylkesmannen det er relevant å vurdere innendørs støynivå for disse boligene i tillegg til lokal skjerming av uteplass. Foreslåtte skjermmer og andre avbøtende tiltak må tas med i reguleringsplanen.

Tiltak 4: Støyskjerming friluftsområdene

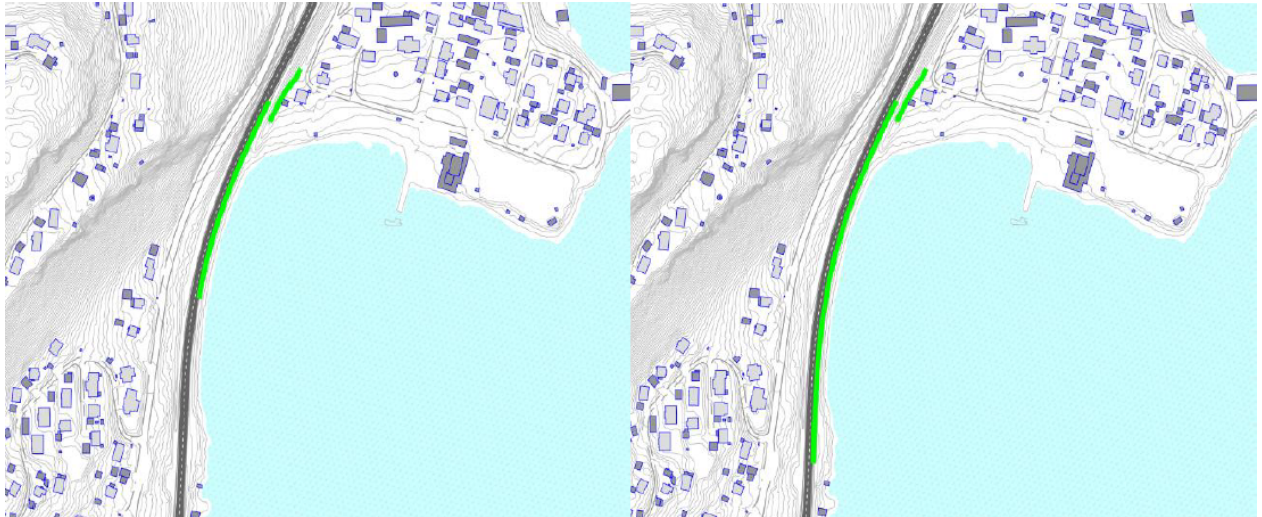
I notat N-07 om støyvurderinger er ulike alternativer for støyskjerming av Vingnesvika vurdert. Det er to alternativer som er utredet, kort og lang skjerm. Nye veier anbefaler kort skjerm selv om utredningen viser at man får skjermet mer av turveien og friluftsområdet med lang skjerm. Fylkesmannen vil igjen minne om at hele området langs den lange



Figur 1: I figur 7-8 fra planbeskrivelse i Kdp. Viser område for støyskjerming.



skjermen også vinterstid er viktig, ved at området brukes som skøytebane. Fylkesmannen anser det korte alternativet til å være i strid med kommunedelplanen og vil kunne bli møtt med innsigelse i reguleringsplan. I kommunedelplanens planbeskrivelse for strekningen i figurer 7-8 er omtrentlig område for skjerming vist.



Figur 2: Utklipp fra støyutredningen N-07 som viser alternativ vurderinger for støyskjerming av Vingnesvika.

I bestemmelsen i kommunedelplanen § 1.6.2 står det «...Det forutsettes støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika (jf. illustrasjon 7.8 i planbeskrivelsen) og på strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen...». Fylkesmannen ber om at det i forbindelse med ombygging av krysset på Strandtorget (mulig fjerning av rampe nord for Mesnaelva) vurderes om støyvollen på østsiden av veien kan forlenges mot sør. I dette området er det et like stort friluftsområde på innsiden av veien. Vi forutsetter at også dette området blir tilstrekkelig støyskjernet.

Tiltak 5: Miljøtiltak Vingnes

Forstudien peker på at det ikke er avsatt vesentlig nye områder for bolig på Vingnes. Det er likevel slik at det er avsatt områder i gjeldende kommuneplan som åpner for boligbygging i tilknytning til Vingnes bydelssenter. Fylkesmannen vil også vise til kommunens arbeid med byromsanalyse som viser at det nettopp er det omfattende kryssområdet på Vingnes som er et vesentlig hinder for videre utvikling av bydelssenteret. Fylkesmannen har lagt vekt på disse momentene i våre tidligere uttalelser.

I bestemmelse 1.6.4 i Kdp legges opp til at «...det etableres miljøtiltak (herunder utforming, **hastighetsregulerende tiltak**, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, **kollektiv-tilgjengelighet**, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes. Detaljer avklares videre i reguleringsplanen.» **Videre sier Kdp bestemmelse 1.7.18** at «reguleringsplan skal vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem.» Her er det ikke en direkte formulering om nytt kryss, men bestemmelsen virker noe unaturlig dersom det ikke var noen tanker om endring av kryssområdet på Vingnes.

Fylkesmannen mener disse to bestemmelsene i kommunedelplanen må ses i sammenheng og at bestemmelse 1.7.18 skal følge opp bestemmelse 1.6.4. Det vil si at man skal etablere et nytt



kryss/kobling (Vi mener kobling her må forstås som et kryss mellom dagens E6 og lokalveinettet på Vingnes) som sikrer at man oppnår målet om kollektivholdeplasser og redusert fart i tillegg til de andre målene for nytt kryssområde på Vingnes.

Nye veier foreslår kun mindre justeringer i beplantning etc. for å bedre det estetiske uttrykket i området. Fylkesmannen mener forprosjektet her klart er i strid med kommunedelplan for strekningen, og ser det som mulig innsigelsesgrunn dersom en slik løsning fremmes i reguleringsplanen for strekningen.

I meklingsreferatet er det også sagt at bestemmelsene i reguleringsplanen må inneholde krav om fysiske tiltak på avlastet vei for å nå målet om redusert hastighet. Dette for å sikre at målet om redusert hastighet på strekningen nås.

Tiltak 6: Gang- og sykkelveier

Det er i forprosjektet vurdert gang- og sykkelveiløsning for hele strekningen mellom Vingnes og Storhove. Strekningen er delt opp i tre delstrekninger; Delstrekning a) Vingnesbrua-Strandpromenaden, delstrekning b) Lillehammer by og delstrekning c-f) Strandtorget – Storhove.

Fylkesmannen har ikke kommentar til 6a) Gang- og sykkelvei Vingnesbrua-Strandpromenaden, utenom at strandsonehensyn må ivaretas.

Når det gjelder 6b) Gang- og sykkelvei Vingnes – Lillehammer bru, mener Fylkesmannen dette er et viktig tiltak. Ved transport blir det mer av det vi legger til rette for, og tilrettelegging for sykkel gir mer sykkeltrafikk. Å bygge ut infrastruktur for sykkel og gange er viktig i et folkehelseperspektiv, og at flere går og sykler er også et viktig klimatiltak. For at innbyggerne skal velge sykkel som transportform fremfor bil på de korte turene er det sentralt at de fysiske omgivelsene tilrettelegges på en attraktiv og sikker måte slik at det blir enkelt å velge sykkel som transportform og hverdagsaktivitet. Fylkesmannen mener at det best oppnås med en gang- og sykkelvei over Lillehammer bru. Tiltaket på Lillehammer bru vil bidra til en synlig og direkte forbindelse fra Vingnes til Strandtorget og næringsområdene nordover, det tilrettelegges da for attraktive omgivelser slik at det blir enkelt å velge sykkel som transportform. Vi registrerer at Nye Veier i forprosjektrapporten foreslår at gang- og sykkelvei på Lillehammer bru tas ut. Dette er svært konfliktfylt og vil kunne bli møtt med innsigelse om det fremmes som eneste forslag i reguleringsplanen. Fylkesmannen mener dette er et tiltak som må tas med videre inn i reguleringsplanfasen.

Vedrørende 6c-f) har Fylkesmannen ingen vesentlige kommentarer utenom at alternativene tas med videre inn i reguleringsplanprosessen.

Vi stiller også spørsmål ved om beregningsmåten for dimensjonerende trafikk er utført i henhold til Håndbok 233 – Sykkelhåndboka fra Statens vegvesen. Her sies det for eksempel at lokal kunnskap skal legges til grunn. I denne sammenhengen mener Fylkesmannen nettopp kommunale planer for området må tillegges særlig vekt. Dersom intensjonen i disse gjennomføres vil det medføre et langt



høyere trafikkgrunnlag for gående og syklister enn det som er lagt til grunn i nytteberegningene i forprosjektet.

Tiltak 7: Kryssombygging Strandtorget

Nye veier anbefaler ikke å bygge om krysset på Strandtorget. Dette begrunnes i høye kostnader og negative konsekvenser i anleggsperioden. Fylkesmannen mener ombyggingen av krysset er helt sentralt punkt i kommunedelplanen. Dette vil frigjøre areal i strandsonen og åpne opp for utvikling av området på Strandtorget i tråd med føringer i kommunens byplan. Fylkesmannen minner om at området på Strandtorget er åpnet opp for blant annet boligformål i byplanen. Fylkesmannen mener en kryssombygging som vist i figur 111 vil være i tråd med vedtatt kommunedelplan. Å ikke gjøre noe med krysset på Strandtorget vil i en reguleringsplan kunne bli møtt med innsigelse.



Figur 3: Kryssløsning vist i figur 111 i forprosjekt.

Tiltak 8: Forbedringer av krysningspunkt for overganger, vei og gangkulvert

Fylkesmannen har ingen vesentlige kommentarer til at de foreslåtte tiltakene tas med videre inn i reguleringsplanprosessen. Fylkesmannen tolker kommunedelplanen for streknings slik at tiltaket ikke bare skal utredes, men også gjennomføres. Foreslåtte tiltak i Kdp anser Fylkesmannen som minimumstiltak og at det burde gjøres en grundig vurdering av om det er behov for utvidelse av eksisterende eller evt. behov for nye underganger.



Figur 4: Friluftsområde på begge sider av E6 nord for Mesnaelva. Bør vurderes utvidelse eller ny forbindelse.

Fylkesmannen mener særlig området nedenfor Busmoen burde ses nærmere på i reguleringsplanen. En undergang som knytter friluftsområdene på hver side av dagens E6 bedre sammen bør vurderes. Enten med en ny bred kulvert midt i området eller at det ble sett på mulighet til å forlenge brua for å øke bredden på eksisterende undergang. Under-/overgangene er i dag i utkanten av området, og E6 gjennom området har en svært fragmenterende effekt for bruken av området. Sammen med støyskjerming av området mener Fylkesmannen en ny kulvert midt i området ville vært svært positivt og økt bruksverdien betydelig. Samtidig ville en bred kulvert midt i området være med på å redusere den økte visuelle barrierewirkningen støyskjermene vil medføre.



Kulvert med forblending på vingemur.
(Dombås)

Figur 5: Eksempel mulig kulvert hentet fra formingsveileder for Biri - Otta

Tiltak 9: Kryssløsning på Hovemoen

Fylkesmannen mener dette bør ses på i forbindelse med E6 krysset på Hovemoen og at de andre tiltakene bør prioriteres framfor nytt kryss ved Hovemoen.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunaldirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Innlandet fylkeskommune Pb. 4404 2325 HAMAR
Statens vegvesen Region Øst Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER

LILLEHAMMER KOMMUNE
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Dato: 27.04.2020
Saksref: 202003133-2
Deres ref.: 20/7015
Side: 1 / 1

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

Lillehammer kommune - Uttalelse til forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika - Storhove

Vi viser til brev fra Lillehammer kommune datert 20.03.2020.

To av tiltakene i forprosjektrapporten vil kunne berøre jernbanens interesser, tiltak 6f) gang- og sykkelveg ved Hovemoen og tiltak 9 kryssløsning ved Hovemoen. Våre merknader er derfor avgrenset til disse to tiltakene.

De to alternative traseene for gang- og sykkelveg gjennom Hovemoen er begge lagt under eksisterende jernbanebru mot tømmerterminalen. Forutsatt at landkarfundament for brua ikke svekkes, anser vi dette som en god løsning. Det bidrar til at planovergangen rett i nærheten kan stenges, og gir myke trafikanter en trafiksikker kryssing av sporet til tømmerterminalen. Jernbanen er sårbar for setninger, og det er viktig at jernbanens stabilitet ivaretas ved eventuell bygging av denne løsningen. Som det framkommer i punkt 6 i notatet *Brukonstruksjoner* er det behov for å gjennomføre grunnundersøkelser med mer før løsningen besluttes. Vi imøteser mer dokumentasjon knyttet til stabilitet mv i senere faser.

Slik vi forstår det foreliggende materialet vises det en kryssløsning som ikke påvirker eksisterende tømmerterminal, hverken selve terminalen eller sporadkomsten. Vi har derfor ingen merknader til valg av kryssløsning ved Hovemoen.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Planavdelingen

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:
LILLEHAMMER KOMMUNE
NYE VEIER AS

LILLEHAMMER KOMMUNE

Storgata 51
2609 LILLEHAMMER

Saksbeh./tlf.nr.: Lars Erik Vindfallet
Lauritsen/95109418
Deres ref./Deres dato: KASSZARY 19/7824-5/
20.03.2020
Vår ref.: 17/00254-71
Vår dato: 22.04.2020

Høringsuttalelse - Forprosjekt - Reguleringsplanarbeid - Tiltak på avlastet E6 Øyresvika - Storhove

Statnett viser til varsel datert 20.2.2020 vedrørende forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika - Storhove. Forprosjektet og planarbeidet omfatter tiltak på eksisterende E6 forbi Lillehammer, som skal gjennomføres i tilknytning til utbyggingen av ny E6.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnett – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 160 transformatorstasjoner og ca. 11000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i Lillehammer kommune:

- Fåberg transformatorstasjon og tilhørende arealer.
- 300 kV-ledningen Fåberg – Øvre Vinstra
- 300 kV-ledningen Fåberg – Nedre Vinstra
- 300 kV-ledningen Fåberg – Røykås
- 300 kV-ledningen Fåberg – Ulven

Vedlagt er et oversiktskart over anleggene.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene. Vi gjør særskilt oppmerksom på at Statnett må ha uhindret adkomst (permanent og i anleggsperiode) til Fåberg transformatorstasjon med transformatortransport. Dette av hensyn til drift og beredskap.

Statnetts merknader følger under.

Krav om uhindret adkomst for spesialtransport til Fåberg transformatorstasjon

Statnett benytter i dag E6 sørfra og Hovemoveien som adkomst til Fåberg transformatorstasjon. Ved fysiske endringer på avlastet E6 og Hovemoveien må tiltakshaver sikre at Statnett kommer frem med transformatortransport. Vedlagt er teknisk standard for krav til veier for transformatortransport.

I forrapporten er det *tiltak 9 med nytt kryss på Hovemoen* som påvirker Statnetts transportåre. Her er det utredet tre alternativer, inkludert at Hovemoveien stenges for trafikk ved Hovemoveien 45.

Gitt at veien stenges på en måte som gjør at det ikke er fremkommelig med transformatortransport må de andre kryssløsningene ivareta Statnetts behov.

I tillegg til geometrikrav er det viktig er at det ikke settes opp lysmaster, støyskjermer og lignende i innersving i forhold til svingradiusen. Skilt vil måtte kunne demonteres. Se vedlegget.

Ved etablering av en trearmet rundkjøring vil dagens bro over E6 benyttes for å komme frem til transformatorstasjonen. Med den tyngste transformatoren som står på Fåberg i dag vil transportutstyret ha en totalvekt på ca. 363 tonn og et akseltrykk på 11,6 tonn fordelt på en lengde på 72 meter. Tiltakshaver må utrede om broen er dimensjonert for dette. Skal det inn større transformatorer må det påregnes et akseltrykk på 16 tonn.

Ved en firearmet rundkjøring og mulighet for å komme inn på Hovemoveien sørfra må man uansett inn på broen over E6 med deler av transportutstyret for så å endesnu. Dette på grunn av krapp sving inn til transformatorstasjonen. Det må også gjøres nærmere vurdering av om eksisterende mastepunkt/luftledning ut fra Fåberg transformatorstasjon og sørover blir berørt av dette alternativet.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Det foreslåtte planområdet berører eksisterende 4 stykk 300 kV-ledninger nordover og sørover fra Fåberg transformatorstasjon. Ledningene er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

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

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

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

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet tilhørende transmisjonsnettledningene er 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av den enkelte ledning.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler,

skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

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

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

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

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

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

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

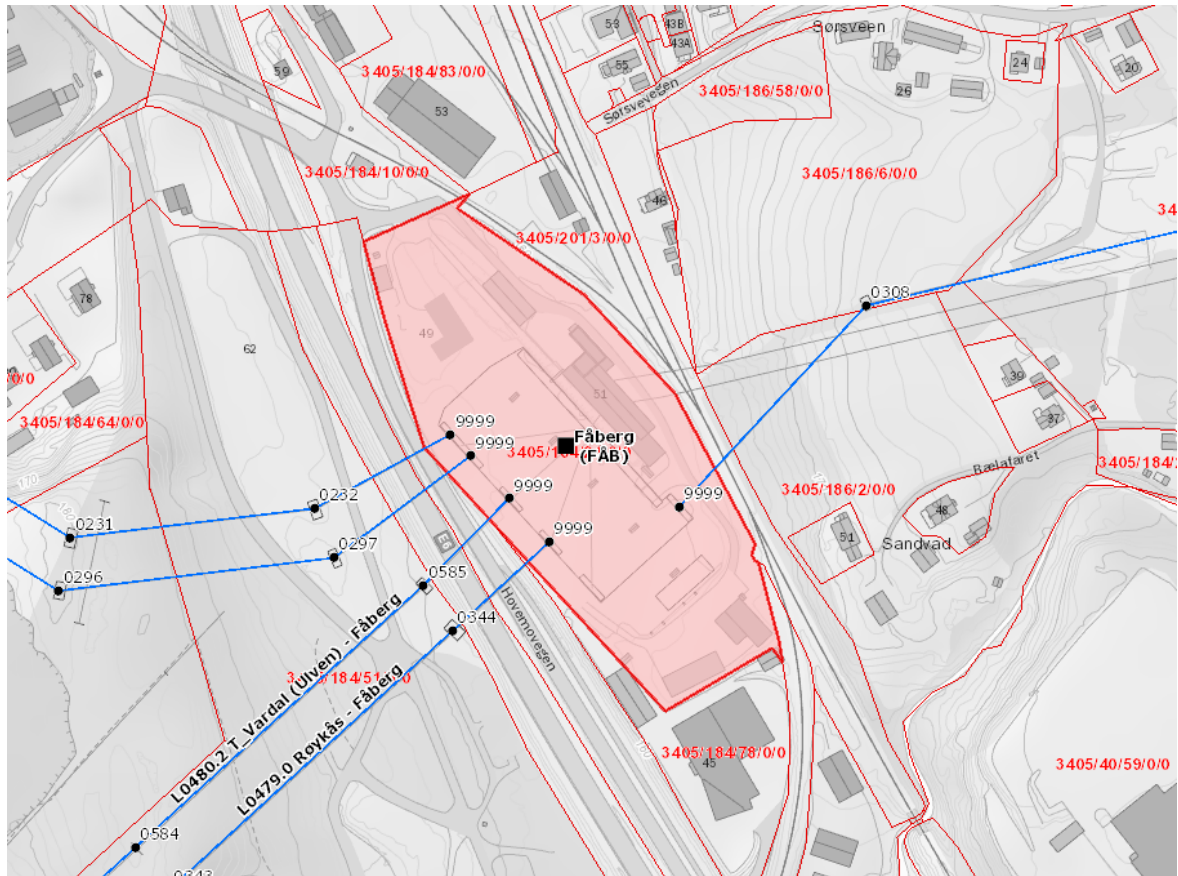
Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad
Avdelingsleder

Lars Erik Vindfallet Lauritsen
Seniorrådgiver

Kopi:



Teknisk standard

Krav til transportveier tilknyttet tungtransport

Dokument ID: [SDOK-119-22](#), revisjon: 2.0

Konfidensialitet: K1 For Statnetts interne bruk eller etter avtale med Statnett

Denne kopien ble lastet ned 05.12.2019 av [Ove Lieng](#).

Originaldokumentet kan ha blitt publisert i ny revisjon eller trukket tilbake etter at denne kopien ble lastet ned.

Gjeldende revisjon av dette dokumentet kan lastes ned her:

<https://samhandling.statnett.no/styrendedok/Dok.aspx?id=SDOK-119-22>

Arbeidsgruppe: [Seksjon for Bygg stasjoner \(UTSB\)](#)

Ansvarlig: [Anne Sandok](#)

Dokumenteier: [Greta Bjørnbeth](#)

Verifisert: 11.03.2018 av [Anne Sandok](#)

Godkjent: 11.03.2018 av [Greta Bjørnbeth](#)

Planlagt revidert innen: 11.03.2021

Nøkkelord: Transformatorer og reaktorer, Infrastruktur, veier

Forord

Dette notatet beskriver forhold det må tas hensyn til ved etablering av ny veg til transformatorstasjon evt. ved oppgradering av gammel veg. Dette gjelder også ved bygging av veg for transformatortransport fra kaianlegg eller annet sted der transformatoren blir losset av eller lastet på fraktfartøy/kjøretøy.

Dette notatet omhandler ikke anskaffelse av transformatortransport. Transformatorens størrelse og hvilket transportkjøretøy som er hensiktsmessig kan ha innvirkning på de tekniske kravene til transportrutene og må tas opp med ansvarlig for transformatoranskaffelsen.

I prosjekteringsfasen er det viktig å ha en god dialog med Statnett Transport eller det transportørfirma som skal utføre transformatortransporten.

Revisjoner av dette dokumentet fra før Revisjon 1.0 finnes i Statnett IFS dokument #1630370.

Innholdsfortegnelse

1.0	INNLEDNING	3
2.0	MYNDIGHETSKRAV	3
3.0	TEKNISKE KRAV	3
4.0	OPPSUMMERING	4
5.0	REVISJONSLOGG	5
6.0	TILLEGG	6

1.0 Innledning

Denne spesifikasjonen beskriver forhold det må tas hensyn til ved etablering av ny veg til transformatorstasjon evt. ved oppgradering av gammel veg. Dette gjelder også ved bygging av veg for transformatortransport fra kaianlegg eller annet sted der transformatoren blir losset av eller lastet på fraktfartøy/kjøretøy.

Spesifikasjonen omhandler ikke anskaffelse av transformatortransport. Transformatorens størrelse og hvilket transportkjøretøy som er hensiktsmessig kan ha innvirkning på de tekniske kravene til transportruten og må tas opp med ansvarlig for transformatoranskaffelsen. Det er derfor viktig å ha en god dialog med Statnett Transport eller det transportørfirma som skal utføre transformatortransporten.

2.0 Myndighetskrav

Statnett Transport/transportør sørger for alle tillatelser i forbindelse med transporten. Dette er f. eks. ilandføring, kryssing av bruer, landtransporten, tidspunkt for transport, krav om følgebil fra politi og evt. andre forhold som må avklares med myndighetene før transport.

3.0 Tekniske krav

Under følger tekniske krav som gjelder alle forhold rundt transportstrekningen for transformatortransport. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at det som er nevnt her er ved ideelle situasjoner og at det ofte kan bli avvik fra det som er beskrevet. Statnett Transport skal være informert om arbeid for tilretteleggelse av kjøreforhold og kan være rådgivere vedrørende detaljer dersom situasjonen avviker fra det som er beskrevet.

Se Tillegg 1 for informasjon om kjøretøy.

Ved planlegging av transportrute inne på eksisterende transformatorstasjon er det viktig å kartlegge begrensninger som kan ligge i grunnen (kabelkanaler, andre kulverter, drenering, jording), svinger i transporttrasé, høyde under strømførende ledninger og annet utstyr, barduner mm. Nødvendige tiltak må beskrives og godkjennes av driftsansvarlig før transporten utføres.

SDOK-119-16 Prinsipp Transformatorsjakt redegjør for utførelse av alle nødvendige betongarbeider for permanent plassering av transformator.

Stigning

Stigning på veg skal være maksimalt 1:10.

Veg med kurver bør ha mindre stigning enn 1:10, og jo skarpere kurve jo mindre stigning.

Vegbredde

Bredde på veg skal være 5 meter ekskl. vegskulder ved rett veg. Ved kurver må bredden utvides til 6 meter. Ved skarpe kurver på 90° sving og når ytteradius nærmer seg minimum ($r = 28$ meter) må et område tilsvarende 13 meter vegbredde (radius i innersving $r = 15$ meter) være fritt for hindringer for at vangene ikke skal støte bort i noe.

Svingradius

Minimum radius i innersving: $r = 15$ meter

Minimum radius i yttersving: $r = 30$ meter

Bruer

Bruer er kritiske punkt for transportene på grunn av tilstand og behovet for kjøretillatelse.

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

Myndighetene vil opplyse om de tekniske verdiene for den aktuelle brua.

Tunneler og tilsvarende hindringer

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

Statnett transport malkjører alle transportstrekninger og vil melde fra dersom transportens høyde blir en utfordring i tunneler eller ved vegmerking.

Kaianlegg for ilandføring

Kaianlegg som kan være aktuelle som ilandføringssteder må vurderes spesielt i hvert tilfelle. Myndighetene/eier av kaianlegget må kontaktes for teknisk informasjon om kaianlegget og ilandføringstillatelse.

Oppbygging av veg

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

Statnett transport foretrekker asfalt uansett forhold, men dette er ikke strengt nødvendig. For strekninger med stigning og i kurver med stigning skal det være asfaltdekke. For opparbeidelse av veg, se håndbøker utgitt av Statens vegvesen.

Porter

Bredde minimum 6 meter og rett strekke 30 før og etter port.

Område for lossing av transformator

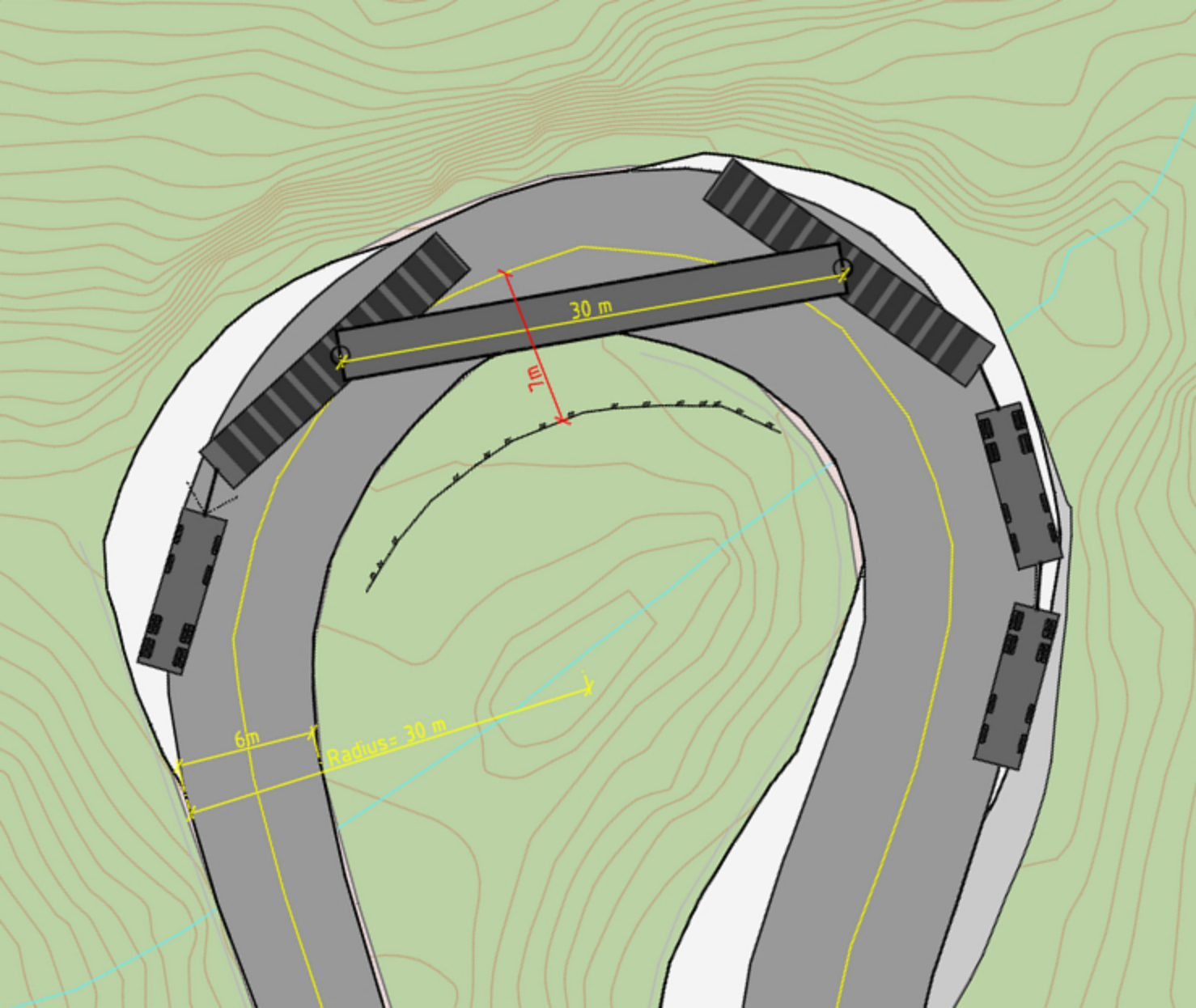
Ved lossing av transformator ved transformatorsjakt skal det være opparbeidet et forlenget vegstykke forbi sjakten i kjøreretning for transportkjøretøyet. Dette vegstykket skal ha en lengde på 40 meter fra senterlinjen i transformatorcella (40 meter er lengden fra senterlinjen for transformator til front på den første trekkvogna – 28 meter pluss lengden av kjøretøyet som trekker – 10 meter). Dette betyr at det forlengede veistykket forbi sjakten kan være 28 meter dersom den første trekkvogna kan kobles fra inne på stasjonsområdet.

4.0 Oppsummering

emne	mål	merk
stigning	maks. 1:10	
vegbredde	5 meter 6 meter i kurver	
minimum r i innersving	R = 15 meter	
minimum r i yttersving	R = 30 meter	
veg ved lossing	40 meter	I kjøreretning, fra cL sjakt

5.0 Revisjonslogg

2.0	Henvist til Statens vegvesen sine håndbøker for opparbeidelse av veg. Henvist til SDOK-119-16 Prinsipp Transformatorsjakt. Fjernet informasjon om gradering fra teksten da dette fremgår av forside.
1.0	



Revisjonslogg:

Revisjon	Godkjent	Godkjent av
2.0	11.03.2018	Greta Bjørnbeth
1.0	14.12.2015	Greta Bjørnbeth

Beskrivelse

Henvist til Statens vegvesen sine håndbøker SDOK-119-16 Prinsipp Transformatorsjakt. Fjernet informasjon om gradering (trykkes automatisk på forside)



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Dato: 28.04.2020
Vår ref: 19/02824-10
Deres ref: 19/7824-5

Svar til forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika-Storhove i Lillehammer kommune

Ladebekken 50
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 20. mars 2020.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Hensikten med planarbeidet er å detaljregulere tiltak på avlastet E6 på strekningen Øyresvika – Storhove i tråd med kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Forprosjektet som høres er første fase i reguleringsplanarbeidet for avlastet E6 og vil gi viktige premisser for videre planarbeid. Kommunedelplanen angir hvilke tiltak som skal vurderes og reguleres, med det er i tillegg andre bestemmelser i kommunedelplanen som gir føringer for det videre planarbeidet.

Det er vurdert totalt 60 alternative tiltak knyttet til de 9 utredningspunktene. Av disse er 42 tatt med videre for nærmere utredning i forprosjektet. Tiltakene som skal utredes i forbindelse med reguleringsplan er knyttet til;

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika
2. Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes
3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru
4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgveien
5. Miljøtiltak på Vingnes
6. G/s-vei fra Vingnes til Storhove, herunder g/s-vei på Lillehammer bru og forbedring av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden
7. Flomsikker kryssordning ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer ved nåværende E6



8. Utrede forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6
9. Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen

Tiltaksvurdering

Fra de anbefalte alternativene i det foreslåtte planområdet går flere av tiltakene innenfor forekomstområder for mineralressurser. Av disse er det tiltak nr. 9, ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen, som DMF har særskilt merknad til da tiltaket kommer i berøring med grusforekomsten Hovemoen.

Tiltak 9 omfatter tre alternativer for kryss på Hovemoen som skal forbedre atkomst til næringsarealene på Hovemoen. Det vurderes tre-armet rundkjøring, fire-armet rundkjøring og T-kryss, hvorav førstnevnte pekes på som mest gunstige alternativ.

Grusforekomst Hovemoen er av Norges geologiske undersøkelse (NGU) vurdert å ha regional betydning. Forekomster av regional betydning omfatter mineralforekomster som har et bekreftet eller sannsynlig fremtidig verdiskapingspotensial og som er viktig for regional infrastruktur. Forekomsten på Hovemoen faller inn under begge kriteriene over. Med sin sentrale beliggenhet er Hovemoen et viktig forsyningsområde for byggeråstoff, både for kommunen og distriktene rundt.

Bygging av ny E6 gjennom Lillehammer har vært i gjennom flere faser i de senere årene. Forprosjektet til reguleringsplan for avlastet E6 legger opp til en detaljregulering som følger opp tidligere planarbeid, og har behov for å ta hensyn til mange forhold som er blitt fremhevet gjennom tidligere prosesser. For DMF er det viktig at tidligere arbeid blir lagt til grunn for det videre planarbeidet, spesielt med tanke på løsning ved den regionalt viktige sand- og grusressursen Hovemoen.

DMF peker her tilbake til kommunedelplanen for Vingrom- Ensby, punkt 1.7.13; «*I neste planfase skal det ved detaljreguleringen utredes hvilke konsekvenser traséen inkl. sideareal vil få på grusressursen i Hovemoen. Det forutsettes at grusressursen sikres og gjøres tilgjengelig for bruk i anlegget, alternativt annen bruk.*»

Basert på foreliggende informasjon om tiltaket og øvrig informasjon om området, er grusforekomsten i dette området ikke aktuell for videre kommersiell utnyttelse. Etablering av kryssløsning vil likevel kunne berøre masser som i tråd med kommunedelplanens bestemmelse bør sikres og gjøres tilgjengelig for bruk i anlegget, eller alternativt annen bruk. Vi ber om at det i forbindelse med valg av løsning foretas en vurdering av dette.

Når det gjelder de øvrige 8 tiltakene, så vil noen av disse berøre lokale grusforekomster, men disse befinner seg i allerede utbygde områder. DMF har derfor ingen merknader til valg av løsninger.

DMF ber om å få reguleringsplaner på høring slik at vi får mulighet til å uttale oss nærmere i senere prosess.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonssjef

Håvard Hammerstad
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Lillehammer kommune

Postboks 986

2626 LILLEHAMMER



Statens vegvesen

LILLEHAMMER KOMMUNE
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Randi Sira / 45499468

Vår referanse:
20/61893-2

Deres referanse:
KASSZARY 19/7824-
5

Vår dato:
29.04.2020

Høringsuttalelse til forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika – Storhove i Lillehammer kommune.

Vi viser til mottatt høring, datert 20.03.2020 inkludert forprosjektrapport med vedlegg vedrørende tiltak på avlastet veg på dagens E6 forbi Lillehammer.

Statens Vegvesens rolle i planleggingen

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

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

Bakgrunn

Nye Veier arbeider med planlegging av ny E6 fra Moelv til Øyer. Arbeidet bygger på tidligere planer og utredninger, og for parsellen mellom Vingrom og Øyer på vegvesenets kommunedelplan for E6 Vingrom Ensby vedtatt juni 2018. Parallelt med arbeidet med ny E6 skal tiltak på avlastet veg, det vil si på dagens E6 reguleres mellom Øyresvika og Storhove i henhold til rekkefølgebestemmelser gitt i kommunedelplanen.

Flere statlige og regionale myndigheter fremmet innsigelser til kommunedelplanen for E6 Vingrom Ensby. Kommunen selv hadde en lang liste over ønskede tiltak på avlastet vegnett hvor flere ble forsøkt imøtekommet av SVV da planen ble lagt ut til annen gangs høring. Det

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

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

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

var også flere innsigelser knyttet til planen ved annen gangs høring, og tiltak på avlastet veg ble sett i sammenheng med ny E6, som avbøtende tiltak.

I meklingsmøte om planen juni 2018 ble ny E6 og tiltak på avlastet vegnett drøftet samtidig, som del av samme plan. Meklingen førte fram ved at flere tiltak på avlastet veg enn foreslått av SVV ble fastsatt.

Reguleringsplan for avlasta veg skal vedtas senest samtidig med ny E6 mellom Roterud/Gjøvik grense og Storhove. Planprogram for avlasta veg og planprogram for ny E6 på delparsellen ble hørt og vedtatt samtidig.

I arbeidet med avlasta vegnett har det vært flere diskusjonsmøter med kommune og regionale/statlige myndigheter om tiltakene på lokalvegen. Konklusjonene som kommer fram i rapporten er Nye Veiers egen. De respektive myndigheter vil komme med sine synspunkter i høringsuttalelser til forprosjektrapporten. Når forprosjektet er vedtatt i kommunestyret, skal arbeidet med reguleringsplan starte opp.

Våre vurderinger

Nye Veier har noen innledende betraktninger rundt lokalvegen etter at nye E6 er bygd, der hovedfokus er fortsatt stor trafikk på lokalvegen og hva slags konsekvenser de mener dette vil ha for tiltak på avlasta veg.

Enkelte av Nye Veiers konklusjoner tilfredsstillende ikke bestemmelsene i kommunedelplanen. Dette kommenteres under det enkelte punkt.

I det følgende går vi gjennom en del av temaene og enkelttiltakene som fremkommer i rapporten.

Trafikksikkerhet og fremkommelighet langs lokalvegen.

Nye Veier mener at lokalvegen (dagens E6) må forbli en vei med svært god fremkommelighet. Det er foretatt en vurdering av tiltakene med hensyn på trafikanntytte med utgangspunkt i fremkommelighet og tid.

Konklusjonen er at redusert hastighet vil redusere trafikanntytten og sammen med ombygging av kryss gi dårligere tilgjengelighet til Lillehammer sentrum og Strandtorget, da særlig i anleggsperioden. Nye Veier foreslår ut ifra dette å beholde 70 og 80 km/t som fartsgrense med unntak av to kryss nord for Øyresvika og ved Hovemoen.

Nye Veier legger stor vekt på fremkommelighet på lokalvegen og dette er brukt som begrunnelse for hvilke tiltak som foreslås bygget eller tatt ut. Nye Veier mener nedbygd lokalveg vil få direkte konsekvenser for handel og næringsliv i Lillehammer

Vår vurdering:

- E6 som lokalveg
 - Når det bygges ny hovedveg forbi byer og tettsteder, vil den gamle hovedvegen få status som avlastet veg eller lokalveg. En viktig hensikt med utbygging av hovedvegnettet er å skape tryggere forhold for de som bor og ferdes langs vegen lokalt. Lokalvegens form bør være tilpasset dens nye funksjon med vekt på god sikkerhet og fremkommelighet for lokaltrafikken i daglig bruk og med vekt på tilrettelegging for gående og syklende. I tillegg skal det være mulig å benytte beredskapsveg dersom hovedvegen er stengt, men hensynet til den daglige bruken skal være førende.
 - Når ny E6 bygges skal dagens E6 bli lokalveg med tilhørende krav knyttet til denne. Selv med stor trafikk, sannsynligvis mer enn 50% av totaltrafikken, skal likevel vegen framstå som lokalveg.
 - Selv om lokalvegen skal kunne brukes som omkjøringsveg så er det hverdagssituasjonen som skal legges til grunn.
 - Lokalveg kan ses på som kapasitetssterk veg som skal betjene trafikk fra overordnet vegnett til målpunkt i byen. Fartsgrense kan være 60 km/t, her på deler av strekningen, særlig forbi Strandtorget/Vingnes.
 - Begrepet trafikantnytte og vurderingene som alene handler om fremkommelighet og tid, bør ikke vektlegges mest på et lokalvegssystem, i alle fall ikke alene.
 - I et lokalt vegnett skal det legges vekt på alle trafikantgrupper og bedre forhold for gående og syklende samt kollektivbrukere. I en lokalveg som dette med såpass stor trafikk, skal anlegg for gående og syklende ha egne anlegg skilt fra vegbanen.
 - Trafikanter flest vil finne det naturlig med lavere hastighet på lokalvegen, dersom vegen fysisk fremstår mer som lokalveg enn hovedveg.
- Trafikksikkerhet
 - Hensikten med å bygge ny hovedveg er å bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet. Ny hovedveg bygges til en sikker møtefri veg.
 - Lokalvegen skal medføre tryggere forhold blant de som bor og ferdes langs vegen lokalt, altså å bedre trafikksikkerheten også på lokalvegen, noe som blir en viktig del av totalbildet ved hovedvegutbyggingen.
 - Dersom lokalvegen beholdes som den er med fartsgrenser som i dag og samtidig mindre trafikk, vil det føre til høyere fart som igjen kan føre til flere og/eller mer alvorlige ulykker. Mindre trafikk med forhold som før, fører som regel til færre ulykker totalt, men ulykkesrisikoen øker som regel. (*TØI trafikksikkerhetshåndboken*)
 - Å legge opp til et system med høy fartsgrense 70–80 km/t forbi Vingnes og atkomst til sentrum, men samtidig bygge kryss ved Øyresvika og Sannom som gjør at du må senke hastigheten forbi disse kryssene, er ingen god løsning for

nye veganlegg (Nybygde kryss). Det mest logiske er å senke hastigheten der en faktisk ønsker lavere fart, spesielt ved atkomsten til sentrum.

- For å unngå økning av ulykkesfaren, må altså lokalvegen bygges om til ny funksjon for å oppnå målene med hovedvegutbyggingen, nemlig å øke trafiksikkerheten (nullvisjonen) i tillegg til fremkommeligheten. Bedre trafiksikkerhet må også gjelde lokalbefolkningen og de som ferdes på lokalvegen.
- Omkjøringsveg og beredskap
 - Ny E6 må bygges med beredskapsklasse 1A slik at lokalvegen blir brukt til omkjøring bare i helt spesielle tilfeller der begge tunnelløp må stenges.
 - Selv om lokalvegen i svært sjeldne tilfeller må kunne brukes som omkjøringsveg, er det funksjonen som lokalveg som må legges til grunn for videre bruk.
 - Veggen er svært viktig for beredskap og utrykningskjøretøy, inkludert armene fra dagens E6 opp til sentrum og kryssene i dagens E6. Krysset ved Strandtorget er hovedatkomst til sentrum og viktig for forbindelsen sørover.
- Bompenger og lekkasje
 - Det er ikke planlagt bompenger på lokalvegen – lokalvegen må da med andre midler gjøres til et mindre attraktivt alternativ for gjennomkjøring for å hindre lekkasje.
 - Hovedvegen bygges som en trafiksikker møtefri veg. Det er svært viktig at gjennomkjøringstrafikken da blir overført på ny veg. Overføring av trafikk fra avgiftsbelastede veger med høy standard og lav ulykkesrisiko til avgiftfrie veger med lavere standard og høyere ulykkesrisiko kan føre til at ulykkesrisikoen i gjennomsnitt øker. (*TØI Trafiksikkerhetshåndboken kapittel 10*)
 - Mindre trafikk og bedre fremkommelighet på lokalvegen kan føre til høyere fart og større ulykkesrisiko. Lokalvegen må derfor bygges om og hastigheten må settes ned for å unnpå ulykker, spesielt ved kryss og ulykkespunkter.

Rekkefølgebestemmelser og nødvendig direkte sammenheng med bygging av ny E6

I notatet vises det til at rekkefølgetiltak skal ha en direkte planfaglig sammenheng med utbyggingen av nye E6 og kan ikke være begrunnet bare med et ønske om finansiering.

Vår vurdering:

- Avtalen mellom SD og NVAS har bestemmelser om tiltak på lokalveg og tilhørende sykkelvegnett. NVAS skal gjøre tiltak på lokalveg og sykkelnett «som utløses av tiltaket». Det er noe løst og gir rom for tolkninger, men vi kan uansett si at det er et

direkte resultat av tiltaket at dagens E6 blir lokalveg. Da bør vegen også fremstå som lokalveg og det bør gjøres tiltak som bygger opp under dette.

Klassifisering av lokalvegen.

Det er ikke bestemt om dagens E6 skal klassifiseres ned til fylkesveg i sin helhet eller vegen fra Øyresvika via Strandtorget og opp til skysstasjonen skal forbli riksveg på grunn av atkomst til skysstasjonen. Dette bør bli et tema i videre arbeid med reguleringsplanen.

Tiltakene på avlasta veg.

Generelt mener vi at meklingsresultat er bindende da dette er bestemt mellom flere parter der det gis og tas. De enkelte elementene er kommet fram som et vilkår for at en part har kunnet trukket sin innsigelse. Det skal derfor generelt være gode grunner til for å ikke oppfylle bestemmelser som en blir enige om i en mekling. Selv om en i kommunedelplanen E6 Vingrom Ensby foreslo færre tiltak på avlastet veg, må alle parter forholde seg til meklingsresultatet.

I kommunedelplanen foreslo SVV ved første gangs høring å bygge sykkelveg helt fra Vingnes til Storhove med god standard. Det var eneste foreslåtte større tiltak på avlasta veg ved siden av turvegen fra Øyresvika til Vingnes.

Etter innspill fra kommunen og egne vurderinger, ble det ved annen gangs høring gjort en endring på foreslåtte tiltak. Sykkelvegen over Lillehammer bru og høystandard sykkelveg helt til Storhove ble erstattet av enklere sykkelforbindelse mellom Strandtorget og Storhove, kombinert med forbedringer av forbindelse fra Vingnesbrua øst til Strandtorget. I tillegg ble det lagt inn ombygging av kryss på Strandtorget, nytt kryss ved Hovemoen og støytiltak. Turveg fra Øyresvika til Vingnes ble erstattet av fortau langs fylkesvegen på grunn av innsigelser.

I meklingen ble det forhandlet fram flere tiltak på avlasta veg for å unngå atkomsttunnel til Lillehammer, noe som var et mål for Statens vegvesen. Sykkel på Lillehammer bru kom inn igjen i tillegg til sykkeltiltak på Vingnesbruas østside, miljøtiltak på Vingnes kom inn, samt turvegen i tillegg til fortau langs fylkesvegen

Nye Veier gir anbefalinger ut ifra kost/nytte- og trafikantvurderinger. Det er flere av tiltakene det er rekkefølgekrav til, som Nye Veier anbefaler å ikke bygge. Det dreier seg om større kostbare tiltak.

Enhver utbygger må ta høyde for kostnadsøkninger, og rekkefølgebestemmelsen er nettopp for å hindre at tiltakene på avlastet veg skal måtte utgå til fordel for selve hovedvegutbyggingen.

De enkelte partene vil likevel kunne ha ulike synspunkt på hvilke tiltak som er de viktigste, og om det finnes alternative løsninger som vil kunne løse hensikten med tiltakene på en like god måte.

I det følgende går vi gjennom de enkelte tiltakene.

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika

Turstien kom inn ved første gangs høring men ble tatt ut ved annen gangs høring og da erstattet av fortau langs Vingromvegen. Etter meklingen ble det stilt krav om begge deler.

Det forslås å bygge en enklere tursti for å ikke komme i konflikt med naturvern. Turstien lenger sør skal kunne brøytes på grunn av behov for tilgang med kjøretøy. Dette er ikke nødvendig på denne delen av turstien.

Vår vurdering:

- Vi har ingen spesielle kommentarer til turstien, vi mener den foreslåtte løsningen er god nok. Her er det viktig å ikke berøre naturreservatet.

2. Fortau langs Vingromsvegen og T-kryss nord for Øyresvika

Vingromsvegen er en smal veg med ÅDT på 730 nord for Hovslivegen. I KDP ble det drøftet om lokalvegen skulle være gjennomgående eller stoppes slik at det Vingromvegen her blir en ren boliggate. Da er en avhengig av en forbindelse mellom dagens E6 som blir lokalveg, og dagens/fremtidig lokalveg videre sørover mot Vingrom.

Vingromsvegen er trang – og det er stedvis problematisk å øke bredden. Det er derfor foreslått en veg med ett felt og møteplasser og signalanlegg på det trangeste stedet.

Vår vurdering:

- Signalregulering kan brukes midlertidig eller permanent ved tovegs trafikk med bare ett kjørefelt tilgjengelig. På bruer kan vi se dette som en permanent løsning så lenge det ikke bygges ny bru. Langs landeveg brukes signalanlegg som regel som midlertidig løsning ved for eksempel vegarbeid.
- Vi vil fraråde signalanlegg som en permanent løsning langs landeveg og anbefaler heller en smalere 2 felts veg med fortau, selve vegbredden kan reduseres til 5–5,5 meter
- Signalanlegg vil alltid ha driftsmessige utfordringer.
- T-kryss plassert mellom E6-krysset og Vingnes for å forbinde lokalvegen med lokalvegen videre sørover er uheldig. Særlig blir dette ulogisk når Nye Veier vil beholde toplanskryss både ved Vingnes og ved Strandtorget.
 - Forbindelsen mellom ny lokalveg/dagens E6 og lokalvegen videre sørover bør heller løses i nytt E6-kryss.
 - Alternativt må det gjøres bedre tiltak for både kjørende og myke trafikanter på Vingromvegen slik at vegen tåler gjennomgående lokaltrafikk.

3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.

Det er stilt krav til støyskjerming av bebyggelse langs lokalvegen mellom Øyresvika og Lillehammer bru. Tiltaket er kommet inn som et avbøtende tiltak fordi lokalvegen legges i dagens trasé gjennom Vingnes, selv om trafikken vil gå vesentlig ned når hovedvegen legges i tunnel. Tiltaket er vurdert å ha god effekt.

Vår vurdering:

- Tiltaket er i tråd med kommunedelplanen og vi har ingen kommentarer.

4. Støyskjerming av friluftsområdene Vingnesvika og strekningen Mesnaelva – Korgvegen

Det er stilt krav til støyskjerming av bebyggelse langs lokalvegen mellom Øyresvika og Lillehammer bru. Tiltaket er kommet inn som et avbøtende tiltak fordi lokalvegen legges i dagens trasé gjennom Vingnes, selv om trafikken vil gå vesentlig ned når hovedvegen legges i tunnel. Tiltaket er vurdert å ha god effekt.

Vår vurdering:

- Tiltaket er i tråd med kommunedelplanen og vi har ingen kommentarer.

5. Miljøtiltak på Vingnes

Det lå ikke inne forslag til tiltak på Vingnes ved høring. Det kom inn en bestemmelse i meklingen i forbindelse med at atkomsttunnelen til byen ble forhandlet bort, og var en forutsetning for dette. Bestemmelsen er vag, men forutsetter at det skal gjøres tiltak på dagens E6 som kommer Vingnes til gode.

Nye Veiers forslag – tiltak på sykkelløsning, støyvoller og beplantning er i seg selv gode tiltak, men de tilfredsstillende ikke at det skal gjøres tiltak på dagens E6.

Det er kommet forslag om å se på mulig annen kryssløsning, her rundkjøring. Nye Veier har sagt seg villig til å regulere denne dersom det skaffes annen finansiering, men mener at bestemmelsen ikke krever at de skal bygge den. Dette er av de tiltakene NVAAS mener vil hindre god fremkommelighet til sentrum.

Vår vurdering:

- Vi mener rundkjøring på Vingnes eller andre fartsdempende tiltak på dagens veg kan være et tiltak som sammen med rundkjøring på Strandtorget kan bidra til lavere hastighet ved bydelscenteret Vingnes og atkomst til sentrum.
- Ny rundkjøring muliggjør bussholdeplasser på dagens E6 og som kan bidra til endret transportmiddelfordeling.
- Bestemmelsen stiller ikke krav om kryssombygging, men tiltak på dagens E6, noe som er svært viktig for at dagens E6 i fremtiden skal fremstå som en lokalveg.

6. G/S veg fra Vingnes til Storhove, herunder gang- og sykkelveg på Lillehammer bru, forbedring av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden.

I arbeidet med kommunedelplanen, ble det ved første gangs høring foreslått sykkelveg fra Vingnes til Storhove inkludert påhengt bru på Lillehammer bru. Ved annen gangs høring ble sykkel på Lillehammer bru tatt bort til fordel for kryssombygging på Strandtorget. Inn i prosjektet ligger nå foreslått enklere men sammenhengende sykkeltilbud mellom Strandtorget og Storhove (alternativt bare til Sannom). Det foreslås enkle tiltak ved Vingnesbrua øst, inkludert trapp for fotgjengere.

NVAS vurderer at sykkelbru på Lillehammer bru har svært liten trafikanntnytte og foreslår at tiltaket utgår, og at enkle tiltak på Vingnesbruas østside prioriteres.

Vår vurdering:

- Rekkefølgekravene basert på meklingen skal i utgangspunktet følges.
- Dersom sykkelbrua på Lillehammer bru skal tas ut må det sannsynliggjøres at tiltak på Vingnes brua og tilkobling til Strandtorget er en like god løsning for syklistene og dermed oppfyller intensjonen i rekkefølgekravet.
- Hovedtrasé for sykkel som alternativ til E6 er i Lillehammer definert over Vingnes brua og gjennom skysstasjonen og sentrum. Denne vil ha flere brukere enn en trasé langs dagens E6 fordi den kombinerer gjennomkjøring for syklistene med lokaltrafikken i større grad, men tilkoblingen til Strandtorget i henhold til meklingsresultatet er ikke løst ved denne slik forslaget foreligger
- Gang- og sykkeløsninger fra Strandtorget til Storhove må detaljeres videre i reguleringsplanen. Løsningene er i tråd med intensjonen i kommunedelplanen som en enklere løsning der dagens vegnett kan brukes der det er lite trafikk. Vi ber likevel om at en i videre arbeid passer på å få til logiske overganger med så få systemskifter som mulig.

7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget samt tilbakeføring av restarealer på nåværende E6.

Det er klare bestemmelser til at kryssombygging skal gjøres, men ikke akkurat hvordan. Rundkjøring ligger som en illustrasjon i KDP.

I kommunedelplanen kom kryssombyggingen inn som et tiltak ved annen gangs høring etter avtale med Lillehammer kommune, Intensjonen er flere: Flomsikkert kryss, få ned farten og annonsere ankomsten til Lillehammer på en bedre måte.

Nye Veier har utredet to alternative rundkjøringer hvor den ene har tatt utgangspunkt i rundkjøringen i KDP. NAVAS konkluderer med å fraråde tiltaket av følgende grunner:

- Det er sjelden krysset er flomutsatt og dette forsvaret ikke den store kostnaden ved ombygging.
- Det frigjøres lite areal ved ombygging og dette forsvaret ikke de høye kostnadene.
- Det er positivt med tanke på klimagassutslipp å ikke bygge om krysset
- Ombygging medfører store negative konsekvenser i anleggstiden.

Vår vurdering:

- Flomsituasjonen langs dagens E6 og i krysset ved Strandtorget må hensyntas selv om vegen ikke lenger skal være hovedveg. Det er ikke riktig å hevde at det er sjelden at krysset er flomutsatt. Det har vist seg at flom er blitt et stadig større problem de siste årene, og dette krysset er svært viktig for beredskap og utrykning. Dersom krysset stenges ved flom medfører dette en lang omveg for ambulanser og andre utrykninger som skal sørover.
- Kryssombygging på Strandtorget er viktig for trafiksikkerheten langs lokalvegen. Uten fartsbegrensende tiltak på lokalvegen vil vegen med for god fremkommelighet sannsynligvis få en større ulykkesrisiko. Ombygging til rundkjøring kombinert med fartsbegrensende tiltak på Vingnes og nedsatt hastighet på denne delparsellen vil bedre trafiksikkerheten på denne sentrumsnære delen av lokalvegen. Kryssombygging her og fartsdempende tiltak eller rundkjøring på Vingnes vil altså gjøre det naturlig at fartsgrensen senkes til 60 km/t på de mest sentrumsnære områdene. Det er et viktig trafiksikkerhetstiltak.
- Kryssombygging med rundkjøring vil være et godt tiltak som en atkomst inn til byen fra lokalveg.
- Selv om trafikken vil være høy, vil avvikling sannsynligvis ikke være et problem (eksempel Gjøvik med ÅDT over 15000 ved rundkjøringene ved CC) fordi forventningene på fremkommelighet på lokalveg er annerledes enn til hovedveg.
- Lavere fart og eventuelt noe dårligere fremkommelighet vil bidra til å hindre lekkasje fra hovedvegen.
- Det er naturlig med lavere hastighet på lokalveg dersom de fysiske forholdene bygger opp under dette.
- Trafikknotatet som følger forprosjektet viser at det kan bli avviklingsproblemer i gitte tidspunkter, men også at rundkjøringer har god trafiksikkerhet. Notatet anbefaler videre undersøkelser i beregningsverktøy i videre planlegging og vi støtter dette.
- Vurderingen av kost/nytte må ses også med tanke på trafiksikkerhet og at den kan bidra til å minimere økt ulykkesrisiko på lokalvegen som beskrevet tidligere.

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

Lillehammer kommune ønsket bedre forbindelser mellom Lillehammer og strandsonen langs nåværende E6, og SVV sitt svar på det var å foreslå at det skulle gjøres enkle forbedringstiltak på dagens mange kulverter langs strekningen, med vekt på bedre tilgjengelighet inkludert bedre universell utforming. Bestemmelsen var ment å skulle ivareta

at tiltakene faktisk skulle gjennomføres, men Nye Veier har valgt å forstå bestemmelsen slik at det bare er krav om utredning og at tiltakene ikke skal gjennomføres.

Vår vurdering:

- Statens vegvesen har tolket bestemmelsen slik at tiltaket skal gjennomføres, altså hensikten med bestemmelsen, men vi ser at bestemmelsen er uklar og at det faktisk bare står at dette skal utredes.

9. Kryssløsning på Hovemoen

SVV foreslo i kommunedelplanen ved annen gangs høring å legge inn nytt kryss for å få bedre og mer direkte tilgang til næringsområdene.

Nye Veier har utredet tre alternative kryssløsninger og konkluderer med at en trearmet rundkjøring er den beste. Konsekvensen er at Hovemovegen stenges for gjennomkjøring for også å få plass til sykkel langs Hovemovegen. Nye veier mener løsningen må ses i sammenheng med ny E6 og arealbruken på Hovemoen.

Vår vurdering:

- Vi er enige om at dette bør ses i sammenheng med krysset på Storhove, men at god atkomst til næringsområdene er svært viktig. Vi mener denne må vurderes videre i reguleringsplan. Foreløpig deler vi oppfatningen om at trearmet rundkjøring vil være en god løsning.

Oppsummering

Statens vegvesen vurderer i utgangspunktet at rekkefølgekravene i kommunedelplanen for tiltak på avlasta veg må oppfylles. Dette er krav som er kommet fram i felles forhandlinger og var forutsetning for at innsigelser ble trukket, særlig gjaldt dette innsigelsen knyttet til atkomst til Lillehammer i dagens trasé. Alle partene er bundet av meklingen og resultatene av denne, selv om kravene går vesentlig lenger enn det som vegvesenet foreslo i kommunedelplanen ved annen gangs høring.

Dersom Nye Veier mener at enkelte tiltak ikke kan gjennomføres bør alternative løsninger som oppfyller intensjonen med bestemmelsen vises.

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

Ved utvikling av hovedvegnett må avlastet vegnett utformes på en slik måte at det gir god sikkerhet og fremkommelighet for lokaltrafikken i den daglige bruken, med spesiell tilrettelegging for gående og syklende. Dersom vegen skal brukes som beredskapsveg skal ikke hovedvegstrafikken være førende for de løsninger som blir valgt. Det er helt avgjørende at vi hindrer at dagens E6 ved nedklassifisering til lokalveg blir en veg med høyere ulykkesrisiko enn i dag. Vegen må fremstå og oppfattes som en lokalveg. Det bør bygges fysiske tiltak som kan gi lavere hastighet, spesielt ved atkomsten til sentrum der det er størst aktivitet med av og påkjøring. Faren for lekkasje fra avgiftsbelagt veg til avgiftsfri veg må reduseres ved at vegen fremstår som lokalveg med delvis lavere hastighet og ikke som en hovedveg nummer to. Det må bygges fysiske tiltak som gjør at det blir logisk med lavere fartsgrense.

For ny E6 forbi Lillehammer forutsetter vi at beredskapsklasse 1A legges til grunn slik at en enkelt kan flytte hovedvegtrafikken fra to til ett tunnelløp dersom et løp må stenges. Da vil det være i svært sjeldne tilfeller at lokalvegen må brukes som omkjøringsveg.

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

Statens vegvesen – Transport og samfunn
Med hilsen

Fred Anton Mykland
avdelingsdirektør

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
FYLKESMANNEN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER
INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
NYE VEIER AS, Tangen 76, 4608 KRISTIANSAND S

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Rambøll v/ Eirik Gerhard Lind	Solveig Jarstadmarken	23.04.2020	2019/2952-8/315
		Tidligere dato	Tidligere referanse

Høringsbrev - Forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika - Storhove - uttalelse

Vi viser til forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika- Storhove med høringsfrist 29.04.2020, samt drøftingsmøte gjennomført 19. oktober 2019.

Rambøll har oppfordret forsvarssektoren til å komme med en uttalelse til alternativer for ny adkomst til Hovemoen industriområde. Alternativene ble lagt frem i drøftingsmøtet.

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

Hovemoen leir – status

Forsvarets etablering på Hovemoen har i en periode vært vedtatt nedlagt av Stortinget. Dette er nå i fred med å bli reversert, og i statsbudsjettet for 2020 (stort.prp. 1S 2019-2020) s. 196, andre vedtak pkt. XI finner vi følgende:

«Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet kan videreføre Hovemoen tilpasset Forsvarets organisasjon og struktur.»

Stortingets budsjettbehandling er ennå ikke ferdigstilt. Vårt utgangspunkt er likevel at den militære virksomheten på stedet må kunne videreføres optimalt. Det innebærer at Hovemoen leir fortsatt skal dekke en del av lagerbehovet for Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO), med tilhørende kontorfasiliteter. Det er forventet en svak vekst knyttet til Forsvarets aktivitet i området i årene som kommer.

Ny adkomst til Hovemoen industriområde

Forsvarssektoren stiller seg positive til å avhende areal til ny adkomst som skissert i de fremlagte alternativene, under forutsetninger gitt under.

Hvilket av de to aktuelle alternativene som velges er ikke vesentlig, så fremt anlegget er dimensjonert i henhold til Forsvarets behov. Dette innebærer at både avkjøring fra E6 og ny innkjøring til Hovemoen leir må være dimensjonert for modulvogntog. Pr i dag er trafikkbelastningen på ca 20 vogntog og 70 personbiler daglig, med

en forventet svak økning. Det ser ut for basert på forelagte tegninger at vaktbua må flyttes. Det er en forutsetning av reguleringsplanen viser ny plassering for denne.

Det forutsettes videre at Forsvarets eiendom, bygg og anlegg (EBA) i området reetableres og bekostes av prosjektet i henhold til nærmere avtale. Dette inkluderer blant annet vaktbu, perimetersikring (gjerde) samt infrastruktur. Til informasjon må en del EBA være reetablert før eksisterende kan avhendes. Nye eiendomsgrenser bør etableres på en slik måte at forsvarssektoren ikke blir sittende igjen med uhensiktsmessig restareal.

Vi gjør også oppmerksom på at adkomsten til Hovemoen til enhver tid må være åpen i anleggsperioden og dimensjonert for den transport belastning som nevnt ovenfor i dette brevet.

Forsvarsbygg imøteser en videre involvering i planarbeidet, slik at vi kan bidra til å sikre optimale løsninger både for Forsvaret og for prosjektet for øvrig. Vi forbeholder oss videre retten til å komme med merknader i en høring av planutkast.

Ved eventuelle spørsmål, ta kontakt med saksbehandler på tlf. 416 27 866 eller epost solveig.jarstadmarken@forsvarsbygg.no.

Heidi Skjæret Pedersen
Leder fag og prosjekt
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning region øst

Solveig Jarstadmarken
Arealplanlegger
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning region øst

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Vår dato: 07.05.2020
Vår ref.: 202003619-3
Arkiv: 323
Deres dato:
Deres ref.: KASSZARY 19/7824

Saksbehandler:
Kristin Hasle Haslestad

NVEs generelle merknader - Offentlig ettersyn - Forprosjekt for avlastet E6 ved Lillehammer - Strekningen Øyresvika - Storhove - Lillehammer kommune, Innlandet

Vi viser til høringsdokument datert 20.03.2020, mottatt 29.03.2020. Vi beklager den noe seint tilbakemeldingen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til overordnede planer og veiledning/opplæring av kommuner med store utfordringer innen vårt saksområde. I tillegg prioriterer vi å gi uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette går fram av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#), der vi ber kommunen om å skrive tydelig i oversendelsesbrevet hva en eventuelt ønsker bistand til i den enkelte sak. I denne saken kan vi ikke se at det er bedt om slik bistand. NVE gir derfor en generell tilbakemelding i denne saken.

For generell informasjon og veiledning knyttet til NVEs saksområder viser vi til:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse og dermed svarer ut sikkerhetskravene i byggeteknisk forskrift, samt ivaretar vassdragsinteresser og andre NVE-temaer på en forsvarlig måte.
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplaner](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og konkret hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.

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

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

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

- [NVEs sjekklister for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- [NVEs sider om urbanhydrologi](#) og www.miljokommune.no gir nyttig informasjon om hvordan man bør håndtere overvann i arealplanlegging. Vi viser også til Norsk Vanns veileder A162 – «Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering» og Norsk Vanns rapport B22 - «Vann og avløp i arealplanlegging og byggesaksbehandling», <https://www.norskvann.no/index.php/kompetanse/va-bokhandelen>.
- Klimaservicesenteret/klimaprofilene www.klimaservicesenter.no
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.

Hvis det likevel er behov for NVEs bistand i saken, kan NVE Region Øst kontaktes med en konkret forespørsel.

Med hilsen

Toril Hofshagen
regionsjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

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

Vedlegg:

Kopi til:

FYLKESMANNEN I INNLANDET
INNLANDET FYLKESKOMMUNE

Arkivreferanse: 2020/32083-1
Arkivkode: L12
Saksbehandler: Kari Hanne Klynderud
Sundfør
Adm.enhet: Samfunnsutvikling -
Kommunal veiledning
plan
Dato: 06.03.2020

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	21.04.2020	

Saksframlegg

Fylkesrådmannens innstilling til vedtak:

1. Fylkesutvalget mener Forprosjekt for Avlastet E6 er et omfattende og grundig dokument som gir godt grunnlag for det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen. Det er positivt at forprosjektet er sendt på offentlig høring. Det sikrer en åpen og forutsigbar planprosess med mulighet for god medvirkning.
2. Fylkesutvalget mener Nye Veiers anbefalte løsning for tursti fra Øyresvika til Vingnesvika er i tråd med planbestemmelsen. Gitt god kvalitet vil den tilfredsstillende hensikten med å gi allmenheten tilgang til strandsonen også være et positivt folkehelseiltak.
3. Fylkesutvalget krever at det må reguleres og bygges en kryssløsning på Avlastet E6 på Vingnes som er i tråd med kommunedelplanens bestemmelser om kollektivtilgjengelighet og hastighetsregulerende tiltak på dagens E6 forbi Vingnes. Dette vil også være i tråd med nasjonale og regionale føringer om at all vekst i persontrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange.
4. Fylkesutvalget mener utgangspunktet for støyskjerming av eksisterende bebyggelse bør være at mest mulig av utestøyen reduseres, men at dette må sees i forhold til bokvalitet totalt sett. Støyskjermer bør eventuelt suppleres med fasadetiltak og lokale skjermingstiltak for å oppnå kravene og samtidig ivareta en funksjonell og estetisk utforming. Fylkesutvalget støtter den anbefalte løsningen for støyskjerming av friluftsområder. Ved detaljplanlegging er det viktig at en ved utforming av skjermene tar estetiske og funksjonelle hensyn til stedets karakter.
5. Fylkesutvalget mener de to løsningene for gang- og sykkelvegforbindelse over Lågen må ses i sammenheng. Fylkesutvalget kan først ta stilling til om det er behov for bare én

eller begge forbindelsene når det foreligger en vurdering av en universelt utformet gang- og sykkelveg mellom Bryggerivegen og Strandpromenaden som tar hensyn til Vingnesbrua sin verdi som kulturminne.

6. Fylkesutvalget krever at krysset på Avlastet E6 ved Strandtorget oppfyller kravet om flomsikker løsning (200 års flom + 0,5 meter) gitt i bestemmelsene til kommunedelplanen. Hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap, flomsikker hovedatkomst til regionsenteret og trafikksikkerhet er vesentlig for å bygge om krysset til rundkjøring.
7. Fylkesutvalget mener bestemmelsen om forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 (KDP § 1.7.16) må forstås som tiltak som skal planlegges og bygges av tiltakshaver på E6.
8. Kryssløsningen i Avlastet E6 ved Hovemoen må bygge oppunder en funksjonell og arealeffektiv infrastruktur for hele næringsområdet. Fylkesutvalget anbefaler at valg av kryssløsning ses i sammenheng med reguleringsplanen for ny E6 og forventes til dette arbeidet har kommet lenger.
9. Fylkesutvalget forutsetter at tiltakene i meklingsresultatet er utformet i tråd med pbl. § 11-9, at tiltakene er «nødvendige» (viktig vilkår) og at tiltakene er utløst av E6-utbyggingen. Dermed ligger også kostnadsansvaret på Nye Veier.

Tron Bamrud

Fylkesrådmann

BAKGRUNN FOR SAKEN

Lillehammer kommune vedtok i juni 2018 kommunedelplan for E6 fra Vingrom til Ensby. Vedtatt kommunedelplan bygger på meklingsresultatet fra 2018 mellom Statens vegvesen og Lillehammer kommune, Fylkesmannen i Oppland og Oppland fylkeskommune.

I bestemmelsene til kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby gis det rammer for hvordan dagens E6 (Avlastet E6) skal reguleres. Det er, gjennom bestemmelser, fastlagt hvor det skal legges til rette og gjennomføres avbøtende tiltak for tilpasning av dagens E6 til lokalveg.

Nye Veier har ansvaret for utbyggingen av E6. Forprosjektet er første fase i reguleringsplanarbeidet for Avlastet E6 og vil gi viktige premisser for det videre arbeidet med reguleringsplanen. I forprosjektet gis en systematisk gjennomgang av føringene fra kommunedelplanen og en vurdering av ulike løsningsalternativer innenfor disse. Forprosjektet omhandler også juridiske vurderinger knyttet til bl.a. rekkefølgebestemmelser. Fylkesrådmannen har vurdert Nye Veiers forslag til tiltak ut fra de regionale og nasjonale hensynene fylkeskommunen er satt til å ivareta.

Som parallell prosess til reguleringsplanen for Avlastet E6 skal det fremtidige eierskapet til vegen bestemmes. E6 er i dag riksveg, men kan endre status til fylkesveg og/eller kommunal veg. Denne saken er derfor av særskilt betydning for fylkeskommunen som mulig fremtidig veieier.

Medvirkning og planprosess

Det er fastsatt planprogram for E6 Roterud-Storhove (28.11.19) der Avlastet E6 inngår som en egen del. Fylkeskommunen, representert ved administrasjonen har deltatt i en regional referansegruppe for Avlastet E6 nedsatt av Nye Veier. Der har i tillegg til Nye Veier representanter fra Statens vegvesen, Fylkesmannen i Innlandet og Lillehammer kommune deltatt. Avlastet E6 har også vært presentert og drøftet i Regionalt planforum ved flere anledninger.

Lillehammer kommune har sendt forprosjektet på høring frem til 29.april 2020 med ønske om en bred og tidlig medvirkning i arbeidet med reguleringsplanen. Forslag til reguleringsplan for Avlastet E6 skal legges ut til høring og offentlig ettersyn samtidig med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove. Dette forventes å skje i løpet av 2021.

SAKSFREMSTILLING

I forprosjektet utredes ulike alternative løsninger for det enkelte tiltaket på Avlastet E6 som bestemmelsene i kommunedelplanen beskriver. Nye Veier gir sin anbefaling til valgte løsninger for det videre reguleringsplanarbeid. Tiltakene på Avlastet E6 skal bidra til at trafikksikkerheten bedres, miljøulempene blir mindre, bydelene langs strekningen blir bedre knyttet sammen og at E6 fremstår som en mindre barriere. Følgende tiltak gitt i bestemmelsene til kommunedelplanen er utredet med flere alternativer:

Tiltak på Avlastet E6 fra vedtatt kommunedelplan	Er Nye Veiers anbefaling i tråd med plan- bestemmelsen?
1.Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika	Ja
2.Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.	Ja
3.Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru	Uklart
4.Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen	Ja
5.Miljøtiltak på Vingnes	Nei
6.G/s-vei fra Vingnes til Storhove, herunder gang- og sykkelvei på Lillehammer bru og forbedring av forbindelsen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden	Nei
7.Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.	Nei
8.Utrede forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6	Nei
9.Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen.	Ja

I tillegg er muligheten for å endre vegbredde og hastighet på Avlastet E6 vurdert.

1.Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika

Kommunedelplanens bestemmelse

Rekkefølgebestemmelse § 1.3.1 sier at det skal opparbeides en tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika. Tiltaket langs Mjøsa skal ikke berøre naturreservatet. Turstien skal ferdigstilles senest samtidig som åpning av ny E6.

Fylkesrådmannens vurdering

Nye Veiers anbefaling med en 2 meter bred tursti er i tråd med fylkesrådmannens forståelse av planbestemmelsen. Turstien vil ved kvalitativt god gjennomføring tilfredsstillende hensikten med å gi tilgang til strandsonen. De tre eksisterende undergangene sørger for trafikksikker tilgang til strandsonen og den nye sammenhengende stien vil være særlig viktig for å bedre turmuligheter for beboerne i nærområdet og for generell tilgang til strandsonen langs Mjøsas vestsida.

2. Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes

Kommunedelplanens bestemmelse

Rekkefølgebestemmelsen, § 1.3.1 stiller krav om opparbeiding av fortau langs Vingromsvegen, fra Øyresvika til Vingnesvika.

Nye Veiers forslag

Nye Veier anbefaler at Vingromsvegen endres slik at den får ett gjennomgående kjørefelt med langsgående fortau på vestsida. I tillegg opparbeides møteplasser og lysregulering forbi fjellskjæringen. Det anbefales også å stenge for gjennomkjøring og etablere nytt kryss med avlastet E6 nord for Øyresvika.

Fylkesrådmannens vurdering

Forutsatt en ÅDT under 500, er løsningen med enfelts veg, møteplasser og lysregulering akseptabel. Strekningen er del av sykkelruten Mjøstråkk og en viktig del av det regionale sykkelvegnettet. Lysreguleringen må være tidsregulert utfra syklistenes hastighet for å unngå at syklistene møter motgående trafikk.

Fylkesrådmannen vil ikke anbefale T-kryss mellom Vingromsvegen og Avlastet E6 ved Øyresvika grunnet trafikkmengden. Erfaringsmessig vil dette skape trafikkfarlige situasjoner, spesielt for busser. Fortau langs Vingromsvegen må ses i sammenheng med valg av kryssløsning på E6 i Øyresvika i kommende reguleringsplan. Fylkesrådmannen vurderer både 1/2- og 3/4-kryss i Øyresvika som problematiske for løsningen i Vingromsvegen. Et fullt kryss i Øyresvika vil både kunne blinde Vingromsvegen og unngå et trafikkfarlig kryss mellom Vingromsvegen og Avlastet E6. Uavhengig av kryssløsning må det etableres en trafikksikker snumulighet for buss.

3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.

Kommunedelplanens bestemmelse

Rekkefølgebestemmelse § 1.6.1 stiller krav til at kompensierende støyreducerende tiltak langs eksisterende E6 skal være ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk. Det forutsettes støyskjerming mot eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru, i samsvar med gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016.

Nye Veiers forslag

Anbefalingen er å bygge støyskjermer i varierende høyder. Anbefalt alternativ for støyskjerming tar utgangspunkt i fartsgrense på 70 km/t på hele strekningen fra Øyresvika til Lillehammer bru. Nye Veier anbefaler at fartsgrense forbi Riselandet skal være 80 km/t, med 60 km/t forbi et nytt t-kryss.

Fylkesrådmannens vurdering

Omfanget av støytiltak vil til en viss grad avhenge av skiltet hastighet. Fylkesrådmannens vurdering av Avlastet E6 tilsier at skiltet hastighet bør være 60 km/t. Fylkesrådmannen mener bestemmelsen i kommunedelplanen ikke avgrenser skjermingsansvaret kun til tabell 3 i støyretningslinje T-1442 (2016). Det kan være vanskelig å oppnå kravene i tabell 3, og det bør

da ses helhetlig på hva som gir akseptabelt støynivå og god bokvalitet/stedskvalitet. Utgangspunktet bør være å redusere utestøyen i henhold til kravene, og der kravene ikke oppnås, gjøres fasadetiltak og lokale skjermingstiltak.

4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgveien

Kommunedelplanens bestemmelse

Rekkefølgebestemmelsene §§r 1.3.4 og 1.6.2 stiller krav om støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgveien, innenfor gul sone, med verdier tilsvarende tabell 2 for friområder i tettbebygd strøk, i samsvar med gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016. Dersom dette kravet medfører negative konsekvenser med inngrep i friluftsområdet skal dette avklares med Lillehammer kommune.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen støtter i hovedsak Nye veiers anbefaling, men vil bemerke at Mjøsa nyttes til skøytebane vinterstid, og at dette bør regnes som del av friluftsområdet. En lang støyskjerm gir noe mer skjerming av dagens skøytetrasé. Før valg av kort eller lang skjerm må det avklares om skøytebanene kan flyttes lengre ut på isen. Det er viktig at det tas estetiske og funksjonelle hensyn til stedets karakter ved utforming og materialbruk i skjermene.

5. Miljøtiltak på Vingnes

Kommunedelplanens bestemmelse

Rekkefølgebestemmelsene §§ 1.6.4 og 1.7.18 forutsetter at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes. Detaljer skal avklares i reguleringsplanen. Reguleringsplan skal også vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem.

Nye Veiers forslag

Nye Veier anbefaler ingen endringer på dagens E6, utenom en liten utvidelse av vegetasjonsbeltet mellom E6 og bydelssenteret og oppgradering av eksisterende støyvoll. Det foreslås i tillegg mindre tiltak på sidevegnettet. Anbefalte løsning tillater ikke busstopp langs avlastet E6 fordi den planskilte kryssløsningen krever areal til av- og påkjøringsramper. I tillegg til den anbefalte løsningen er det vurdert to alternativer av rundkjøring som erstatning til dagens planskilte kryss. Disse løsningene muliggjør bussholdeplasser for regionbussene. Nye Veier mener deres anbefalte løsning er i tråd med bestemmelsene i kommunedelplanen.

Fylkesrådmannens vurdering

Vingnes er et bydelssenter i Lillehammer. Dagens E6 er en betydelig fysisk barriere i bydelssenteret og er i tillegg svært arealkrevende. Når E6 legges i tunnel forbi Vingnes åpner det for nye muligheter for bedre kvalitet i nærmiljøet og videre utvikling av bydelssenteret. Planbestemmelsen knyttet til miljøtiltak på Vingnes (§ 1.6.4) er formulert på en måte som åpner for tolkningsmuligheter for hvor omfattende miljøtiltakene er ment. Bestemmelsen stiller imidlertid et entydig krav om kollektivtilgjengelighet på dagens E6. Nye Veiers anbefalte løsning på Vingnes muliggjør ikke busstopp på dagens E6 og er derfor i strid med planbestemmelsen. Gitt nasjonale føringer om at all vekst i persontrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange er det særdeles viktig at det anlegges busstopp langs avlastet E6 på Vingnes. Fylkesrådmannen ser at løsningene med rundkjøring på Vingnes vil være positive for nærmiljøet og arealbruken samtidig som de muliggjør etablering av bussholdeplasser for

regionbussene på avlastet E6. Fylkesrådmannen krever at Nye Veier regulerer og bygger en kryssløsning med tilhørende miljøtiltak som er i tråd med kommunedelplanens bestemmelser om kollektivtilgjengelighet på dagens E6 forbi Vingnes.

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

Kommunedelplanens bestemmelse

Det skal etableres gang- og sykkelvei langs dagens E6 fra Vingnes til Hovemoen. Gang- og sykkelveien ligger i plankartet og rekkefølgekravet punkt 1.3.2 i bestemmelsene sier: «alle gang- og sykkelveier innenfor planområdet skal være ferdigstilt innen to år etter at ny E6 er tatt i bruk». Videre sier rekkefølgekravet i punkt 1.3.5: «En trafiksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbrua sin østside og Strandpromenaden, samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove».

Nye Veiers forslag

Ved Vingnesbruas østside anbefaler Nye Veier å benytte eksisterende gater, med nytt fortau langs Dampsagvegen, forbedret krysningspunkt og ny trappeløsning. Nye Veier mener gang- og sykkelveg på Lillehammer bru har svært lav trafikanntytte og forslår at tiltaket utgår. Nord for Strandtorget vurderer Nye Veier at det kan etableres gang- og sykkelveg primært frem til Korgveien/Sandheimsbakken og en fortausløsning forbi Sandheimsbakken. Nye Veier mener etablering av gang- og sykkelløsninger på strekningen Hovemoen – Storhove er mulig å gjennomføre, men stiller spørsmål om samfunnsnyttens forsvarer kostnaden.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen ser at kostnadene ved to parallelle sykkelveger over Lågen, fra Vingnes vil være høye sett i forhold til trafikantpotensialet og potensielle driftskostnader. Vingnesbrua er allerede en godt etablert gang- og sykkelvegforbindelse, men traséen gir en omvei i retning Storhove sammenliknet med g/s-veg på Lillehammer bru. Sykkeltraséen Nye Veier anbefaler tilfredsstillende heller ikke kravet om universell utforming på Vingnesbruas østside.

Vingnes bru er et sammenbindende ledd mellom de verneverdige områdene på øst og vestsiden av Gudbrandsdalslågen, og representerer en viktig samfredselshistorie for Lillehammer. Kulturminnemyndighetene tillegger brua regional/nasjonal interesse. For å få en universelt utformet løsning mellom bruas østside og Strandpromenaden er det utredet et alternativ med en påhengt gang- og sykkelrampe. Denne vil etter Fylkesrådmannens vurdering bli svært dominerende og redusere de visuelle kvalitetene ved Vingnesbrua. Fylkesrådmannen anbefaler Nye Veier å utrede en alternativ løsning med g/s-veg i tillegg til trapper fra Bryggeveien og ned til Voldsløkka, og videre ned til Strandpromenaden. Dette vil gi en bedre og mer naturlig tilknytning til Lillehammer sentrum enn en påhengt bru. Fylkesrådmannen vil understreke at universell utforming av anlegget er viktig for å oppfylle intensjonen om at bydelene langs strekningen skal knyttes bedre sammen. For strekningen mellom Strandtorget og Mosoddentunnelen, går dagens gang- og sykkelveg gjennom en kulvert som ikke er flomsikker. Fylkesrådmannen forutsetter at fremtidig trasé flomsikres.

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

Kommunedelplanens bestemmelser

I kommunedelplanen gis det bestemmelser knyttet til kryssombygging på Strandtorget i §§§ 1.3.5, 1.7.18 og 1.7.19 :

- *Det skal utredes og legges til rette for flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning av restarealer av nåværende E6. Ny atkomst til sentrum under bakken skal utredes og planlegges i samarbeid med Statens vegvesen parallelt med detaljreguleringsplan for dagens E6.*
- *Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6. Tiltaket skal ses i sammenheng med ny adkomst til sentrum under bakken jf. pkt. 1.7.18.*
- *Det skal vurderes nødvendige tilpasninger i form av belysning, beplantning, veiutstyr m.m. som følge av veiens nye funksjon som lokalvei.*
- *Tiltakene skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6.*

Nye Veiers forslag

Nye Veier anbefaler å beholde dagens kryssløsning med avkjøringsrampe under hovedvegen som er flomutsatt og kan bli stengt allerede ved en 10 års flom. Begrunnelsen for ikke å bygge et flomsikkert kryss er kostnader og negative konsekvenser i anleggsperioden.

Fylkesrådmannens vurdering

Dagens E6-kryss ved Strandtorget er hovedatkomst til Lillehammer by og et regionalt kollektivknutepunkt. Krysset er meget viktig for både varehandel på Strandtorget, og for trafikken til Lillehammer sentrum.

Dagens kryss med avkjørsler er flomutsatt. Selv ved 10-års flom blir avkjørselen til Lillehammer stengt. Det er en klar føring i kommunedelplanens bestemmelser at utbyggingen skal sikre en flomsikker kryssutbedring. Ut ifra hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap er det viktig at krysset bygges om og gjøres flomsikkert. Ombygging av dagens kryss til rundkjøring vil være best for trafikksikkerheten, sikre flomsikker atkomstveg til Strandtorget og Lillehammer og også være riktig utforming med tanke på vegens nye funksjon. Drift- og vedlikehold av en rundkjøring vurderes som vesentlig enklere og rimeligere enn dagens planskilte kryss. Blant annet kan dagens undergang med pumpeutstyr fjernes. Løsningen for gående og syklende mellom Strandtorget og Hovemoen vil også kunne gjøres bedre enn i dag. Ved nye anlegg skal det dimensjoneres for 200 års flom + 0,5 meter sikkerhetsmargin. Fylkeskommunen legger dette til grunn for hvordan den nye rundkjøringen med atkomstveg til Lillehammer skal tilpasses terrenget.

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

Kommunedelplanens bestemmelse

I kommunedelplanens bestemmelse § 1.7.16 står det: *«I reguleringsplanen skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen. Herunder tilrettelegging etter prinsippene om universell utforming».*

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen ser at ordlyden i planbestemmelsen kan forstås som om plankravet kun er begrenset til å omfatte utredning. Denne planbestemmelsen må imidlertid forstås i sammenheng med meklingen etter 2.gangs høring av kommunedelplanen. Fylkesrådmannens forståelse under mekling var at denne bestemmelsen ble lagt til planen på linje med de andre bestemmelsene - som del av tiltak på avlastet E6 som både skulle planlegges og bygges av tiltakshaver.

9. Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen

Kommunedelplanens bestemmelse

Rekkefølgebestemmelser §§ 1.3.5 og 1.7.17 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at det i reguleringsplanfasen skal detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalvei fra Øyresvika til Storhove. Det forutsettes at ny atkomstløsning til industriområdene i Hovemoenområdet med rundkjøring eller kryss skal bygges. Det skal vurderes nødvendige tilpasninger i form av belysning, beplantning, veiutstyr m.m. som følge av veiens nye funksjon som lokalvei. Tiltakene skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6.

Fylkesrådmannens vurdering

Hovemoen er et regionalt viktig næringsområde under utvikling. Det er viktig at kryssløsningen bygger oppunder en funksjonell og arealeffektiv infrastruktur for hele næringsområdet. Fylkesrådmannen mener derfor at valg av kryssløsning bør vente til arbeidet med reguleringsplanen for ny E6 i dette området har kommet lenger.

Vegstandard og hastighet – Avlastet E6 som lokalveg

Kommunedelplanen gir føringer om at Avlastet E6 skal ha lokalvegkarakter; bidra til at trafikksikkerheten bedres, miljøulempene blir mindre og at bydelene knyttes tettere sammen. Det er beregnet at trafikkmengden på Avlastet E6 vil variere mellom 10.000 og 15.000 biler i døgnet i 2040. Avlastet E6 er i dag 10 meter bred, har forsterket midtoppmerking og fartsgrense på 70 og 80 km/t. Forsterket midtoppmerking er et effektivt trafikksikkerhetstiltak og Nye Veier anbefaler at dette opprettholdes. Nye Veier anbefaler også å beholde dagens hastigheter ut fra en beregning av trafikantkostnader knyttet til spart tid.

Fylkesrådmannen vurdering

Vegnormalens vegklasse Hø2 er vegklassen som er nærmest Avlastet E6 sin fremtidige utforming og funksjon. Det tilsier en veg med fartsgrense 60 km/t, kryss i plan og vegbredde 7,5 meter. Fylkesrådmannen ser det er gode grunner til å opprettholde den forsterkede midtoppmerkingen på strekningen da fremtidige trafikktall er høye. Fylkesrådmannen anbefaler også at hastighet på Avlastet E6 fra Øyresvika til Strandtorget settes til 60 km/t i tråd med vegklasse Hø2. Nedsatt hastighet sammen med endret kryssutforming, fra planskilte kryss til rundkjøringer vil understreke vegens nye funksjon som tilførselsveg og lokalveg. I tillegg vil miljøtiltak som tilpasset belysning, beplantning mm (jfr KDP § 1.7.17)) bidra ytterligere til å dempe hastigheten. Fylkesrådmannen vurderer gevinstene ved redusert støy, økt trafikksikkerhet og bedre tilknytning til bydelene som viktigere enn tidstapet på denne strekningen. Fra Mosoddunnelen til Hovemoen vurderes 70 km/t som rett hastighet.

Ansvar for gjennomføring og finansiering

Fylkesrådmannen understreker at rekkefølgebestemmelsene til kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby er nødvendige og fullt ut utløst av utbyggingen av E6. Fylkesrådmannen mener derfor at Nye Veier også er ansvarlig for å finansiere og gjennomføre tiltakene. Nye Veier sier «..de fleste av tiltakene fra kommunedelplanen ble innarbeidet på et sent tidspunkt og uten at det forelå tilstrekkelig avklaring av konsekvenser for omgivelsene, anleggskostnader eller finansiering.». Til dette bemerker fylkesrådmannen at Nye Veier selv er ansvarlig for at det settes av tilstrekkelig tid til å lage et forsvarlig kostnadsestimat, basert på vedtatte planer, som grunnlag for Stortingets behandling av bompengeproposisjoner. Lillehammer kommune vedtok KDP for E6 Vingrom-Ensby 21. juni 2018, mens bompengeproposisjonen Prop. 119S (2018-2019) for E6 Moelv-Øyer ble lagt fram for Stortinget 24. mai 2019. Videre står det i forprosjektet at «..i Stortingsbehandlingen av E6 Moelv-Øyer var det meklingsresultatets løsning som lå til grunn, der alle tidligere løsninger og kostnader var fjernet». Fylkesrådmannen legger derfor til

grunn at kostnadene for vedtatte tiltak på avlastet E6 fullt ut er finansiert i bompengeproposisjonen for E6 Moelv-Øyer.

Fylkesutvalgets behandling av sak 133/2020 i møte den 12.05.2020:

Vedtak:

1. Fylkesutvalget mener Forprosjekt for Avlastet E6 er et omfattende og grundig dokument som gir godt grunnlag for det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen. Det er positivt at forprosjektet er sendt på offentlig høring. Det sikrer en åpen og forutsigbar planprosess med mulighet for god medvirkning.
2. Fylkesutvalget mener Nye Veiers anbefalte løsning for tursti fra Øyresvika til Vingnesvika er i tråd med planbestemmelsen. Gitt god kvalitet vil den tilfredsstillende hensikten med å gi allmenheten tilgang til strandsonen også være et positivt folkehelseiltak.
3. Fylkesutvalget krever at det må reguleres og bygges en kryssløsning på Avlastet E6 på Vingnes som er i tråd med kommunedelplanens bestemmelser om kollektivtilgjengelighet og hastighetsregulerende tiltak på dagens E6 forbi Vingnes. Dette vil også være i tråd med nasjonale og regionale føringer om at all vekst i persontrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange.
4. Fylkesutvalget mener utgangspunktet for støyskjerming av eksisterende bebyggelse bør være at mest mulig av utestøyen reduseres, men at dette må sees i forhold til bokvalitet totalt sett. Støyskjermer bør eventuelt suppleres med fasadetiltak og lokale skjermingstiltak for å oppnå kravene og samtidig ivareta en funksjonell og estetisk utforming. Fylkesutvalget støtter den anbefalte løsningen for støyskjerming av friluftsområder. Ved detaljplanlegging er det viktig at en ved utforming av skjermene tar estetiske og funksjonelle hensyn til stedets karakter.
5. Fylkesutvalget mener de to løsningene for gang- og sykkelvegforbindelse over Lågen må ses i sammenheng. Fylkesutvalget kan først ta stilling til om det er behov for bare én eller begge forbindelsene når det foreligger en vurdering av en universelt utformet gang- og sykkelveg mellom Bryggerivegen og Strandpromenaden som tar hensyn til Vingnesbrua sin verdi som kulturminne.
6. Fylkesutvalget ber om at krysset på Avlastet E6 ved Strandtorget oppfylder kravet om flomsikker løsning (200 års flom + 0,5 meter) gitt i bestemmelsene til kommunedelplanen. Hensynet til samfunnsikkerhet og beredskap, flomsikker hovedatkomst til regionsenteret og trafiksikkerhet er vesentlig for å bygge om krysset til rundkjøring.

7. Fylkesutvalget mener bestemmelsen om forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 (KDP § 1.7.16) må forstås som tiltak som skal planlegges og bygges av tiltakshaver på E6.

8. Kryssløsningen i Avlastet E6 ved Hovemoen må bygge oppunder en funksjonell og arealeffektiv infrastruktur for hele næringsområdet. Fylkesutvalget anbefaler at valg av kryssløsning ses i sammenheng med reguleringsplanen for ny E6 og avventes til dette arbeidet har kommet lenger.

9. Fylkesutvalget ber om at tiltakene i meklingsresultatet er utformet i tråd med pbl. § 11-9, at tiltakene er «nødvendige» (viktig vilkår) og at tiltakene er utløst av E6-utbyggingen. Dermed ligger også kostnadsansvaret på Nye Veier.

Behandling:

Truls Gihlemoen (FrP) anmodet om at "krever" i punkt 6 og "forutsetter" i punkt 9 erstattes med et annet ord.

Fylkesordfører foreslo at "ber om" kan brukes i stedet.

Bjørnar Tollan Jordet (SV) fremmet slikt forslag:

Nytt punkt 10: For å begrense tap av dyrket mark må det vurderes andre løsninger for kryss i Øyresvika.

Votering:

Punkt 1 til 9, med endring i punkt 6 og 9 foreslått av fylkesordfører: Enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Jordet (SV) til nytt punkt 10: Falt med 2 stemmer, avgitt av SV og MDG.

Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse:
Hovemovegen 78
2624 LILLEHAMMER

Telefon:
934 12418

E-post:
ead@sorhove.no

Org. Nummer:
924 436 948

Lillehammer, 27. april 2020

Nye Veier AS

[via Medvirkningsportal for avlastet E6 ved Lillehammer](#)

Forprosjekt for Avlastet E6 på strekningen Øyresvika – Storhove – Uttalelse fra Hovemoen Næringspark AS

Hovemoen Næringspark AS er et nyetablert selskap som har som formål å tilrettelegge for utvikling av Hovemoen som et attraktivt og regionalt viktig næringsområde. Selskapet er etablert av Veidekke Industri AS, Hovesveen Eiendom AS (Ole A. Berge) og Sør-Hove Eiendom AS (Marthe Kari og Erik A. Dahl).

Vi har merknader til tiltak 9 Kryss Hovemoen og tilhørende lokalt vegnett.

Ny kryssløsning er nødvendig

Krysset er inkludert i den vedtatte kommunedelplanen med følgende bestemmelse «1.7.17 Det skal i reguleringsplanen innarbeides ny adkomstløsning til industriområdene i Hovemoen-området med rundkjøring eller kryss».

Både for den igangværende industrivirksomheten i Hovemoen, og som ledd i å tilrettelegge for framtidig næringsvirksomhet i Lillehammer-regionen, er krysset helt nødvendig. Samtidig er det viktig at det får en utforming som fungerer godt for den omfattende transporten av tunge kjøretøyer inn og ut av området.

Våre anslag viser at det i et normalår vil være rundt 30 000 passeringer med tunge kjøretøyer over dette krysset. Dette gjelder transport knyttet til pukk- og grusvirksomheten, asfaltverket og tømmerterminalen. Forsvarets transporter er ikke inkludert i dette tallet, og kommer i tillegg.

Det planlagte krysset vil redusere kjørelengden med ca 3 km for kjøretøyer som skal inn og ut av i Hovemoen fra ny E6. Dersom krysset ikke blir bygd, vil dette bety et økt kjørelengde på til sammen rundt 90 000 km med tunge kjøretøyer på grunn av den omfattende og transportintensive virksomheten som drives i området.

Det er grunn til å forvente at trafikkmengden til Hovemoen vil øke ytterligere i årene framover. Både Lillehammer kommune og flere næringsaktører arbeider nå for å tilrettelegge for framtidig vekst og utvikling av Hovemoen som næringsområde. Ved siste revisjon av Lillehammer kommunes arealplan ble næringsområdet i Hovemoen vesentlig utvidet.

Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse:
Hovemoen 78
2624 LILLEHAMMER

Telefon:
934 12418

E-post:
ead@sorhove.no

Org. Nummer:
924 436 948

Vi viser til uttalelsen fra Byplansjefen, som i saksframlegg til Planutvalget uttaler: «Hovemoen er Lillehammers viktigste næringsområde. Det blir viktig å utforme en sammenhengende og funksjonell veginfrastruktur som betjener næringsområdet i Hovemoen på best mulig måte.»

Løsning med rundkjøring

Vi mener at en løsning med rundkjøring vil være det klart beste alternativ. Vi mener at en trearmet rundkjøring vil dekke de mest vitale behovene og er en akseptabel løsning.

T-kryss vil være en klart dårligere løsning, og med den trafikken som skal inn og ut av området må en forvente at det vil oppstå kødannelse i krysset.

Krysset må utformes med en geometri som er tilpasset det store antall lange kjøretøyer, blant annet tømmervogntog, som daglig passerer inn og ut av Hovemoen.

Sammenhengen med øvrig infrastrukturplanlegging

Vi er enig i at utforming av krysset må ses i en enhetlig sammenheng med den øvrige infrastrukturplanleggingen i området, der ny E6 og arealbruken i Hovemoen inngår.

Vi vil understreke at det etter vårt syn ikke er noen som helst tvil om behovet for en ny kryssløsning. Samtidig er vi enig i at det vil være hensiktsmessig å se på trafikkmønsteret for hele Hovemoen ved detaljutformingen.

Et viktig poeng i så måte er at det i framtida vil være ønskelig i større grad å skille trafikk til industri- og terminalområdet fra trafikk med privatbiler, samt gående og syklist.

Det vil også være en fordel for trafikksituasjonen i Hovemoen om trafikk til den søndre delen, f. eks til Lillehammers nye vannverk, kan få adkomst via Korgvegen. Dette understreker behovet for en oppgradering av veikulverten ved Sannom for Korgvegen, som er nevnt på side 201 i forprosjektrapporten.

Med vennlig hilsen

Styret i Lillehammer Næringspark AS

Ole A. Berge (sign.)

Arvid K. Jordet (sign.)

Erik A. Dahl (sign.)

Lillehammer kommune
E-post:
postmottak@lillehammer.kommune.no

Deres ref. KASSZARY 19/7824-5

Dato: 28.04.2020

Høring på forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika-Storhove

Vi viser til forslaget til forprosjekt for tiltak på avlastet E6 Øyresvika-Storhove lagt ut på høring med frist 29. april 2020. Glommen Mjøsen Skog ønsker å gi innspill til høringen. Vårt innspill begrenses til å gjelde forhold av stor betydning for skog- og trenæringen.

Glommen Mjøsen Skog SA eies av ca 7200 skogeiere i Innlandet og østre del av Viken fylke. I 2019 hadde andelslaget en omsetning på 2,3 mrd. kroner. Hovedoppgaven til Glommen Mjøsen Skog er tømmeromsetning, og i 2019 omsatte bedriften 3,4 mill. m³, som utgjorde omkring 30 % av tømmeromsetningen i landet. Bedriften eier industri, bl.a. nær 80 % av aksjene i Moelven Industrier, og deltar aktivt i klyngen Norwegian Wood Cluster (NWC). I tillegg utfører Glommen Mjøsen Skog en rekke skogtjenester, gir faglige råd til skogeierne, ivaretar deres næringspolitiske interesser og er landets ledende bedrift innenfor skogtakst og digitale forvaltningsverktøy.

Det foreslåtte forprosjektet for å avlaste E6 Øyresvika-Storhove berører skog- og trenæringens adkomst til flis- og tømmerterminalen på Hovemoen. Vi tar derfor opp forhold som gjelder Tiltak 9 «Ny rundkjøring eller annen kryssløsning på Hovemoen».

Det transporteres fra både Gudbrandsdalen, Lillehammer og Gjøvik-Toten inn til flis- og tømmerterminalen på Hovemoen. Vi vil derfor understreke terminalens betydning for skog- og trenæringen.

Årsvolumet som lagres på terminalen på Hovemoen er ca 240 000 m³. Det innebærer ca 5750 transporter og 11500 passeringer med tømmervogntog på årsbasis. Tilfredsstillende adkomst til terminalen gjennom hele året er helt avgjørende.

For å dekke tømmervogntogenes behov mener vi rundkjøring er det klart beste alternativet for krysset ved Hovemoen. Vi vil spesielt understreke at rundkjøringen må utformes slik at lange tømmervogntog kan passere rundkjøringen. Tømmervogntogene har i dag en tillatt lengde på 24 m. Vi vurderer det slik at en trearmet rundkjøring dekker de vesentligste behovene for skog- og trenæringens transport til Hovemoen og mener derfor at denne løsningen er akseptabel.

Vennlig hilsen
GLOMMEN MJØSEN SKOG



Berit Sanness

Høringsinnspill avlastet E6 ved Lillehammer

Når det gjelder utredning av prosjektet så har Nye Veier (NV) anbefalt null-alternativet som løsning for flere tiltak. Jeg er enig med byplansjefen at dette kun skulle være et sammenligningsgrunnlag og ikke et reelt alternativ.

Tiltak 1: Tursti

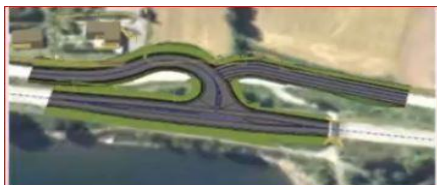
Det er viktig at turstien ikke berører strandsonen i særlig grad i Øyresvika. Stranden her er i vernesonen og en av få steder langs Mjøsa som ikke er fylt ut av tidligere veiarbeid, slik at den opprinnelige strandsonen her fortsatt er inntakt. Stranden er et viktig område for rekreasjon og bademuligheter. Her er det en av de få plassene rundt Mjøsa hvor det fortsatt fiskes etter lågåsild og flere Mjøsdragere har båten sin og bålplassen sin her. Dette er viktig kulturarv å ta vare på.



Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen

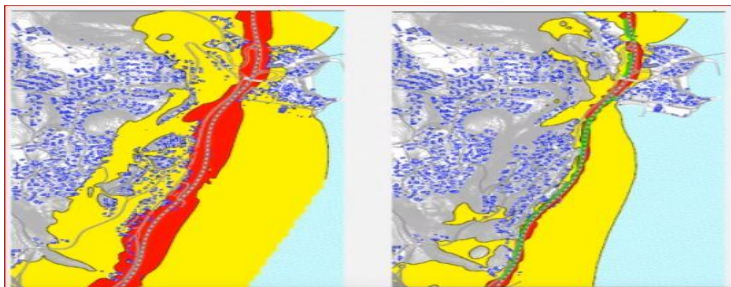


Vi ønsker 2a.5 med møteplasser og fortau og toveiskjøring. Vi forutsetter at fortau ikke er for inngripende på tomter som ligger langs Vingromsvegen. Vi ønsker ikke kryss, da dette vil virke mot sin hensikt når det gjelder å minimere gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen.



T-kryss her anses ikke som en god løsning. Vi forutsetter at Vingromsvegen blir toveis og at det vil da ikke være behov for kryss mellom Vingromsvegen og E6. Løsningen anses å være for inngripende i et område som allerede vil bli berørt av tunnellingang.

Tiltak 3 og 4: Støyskjerming



Når det gjelder strekingen forbi Øyresvika ønskes det hastighet på 60 km/t på avlastet E6. Dette fordi det vil dempe støy og føre til at færre kommer i rød og gul sone. Dette er viktig for å ivareta livskvaliteten til beboere langs strekningen og fritidsbruken av strandsonen. Mjøsa og stranden brukes til friluftsliv og rekreasjon og støy er en viktig faktor for at Mjøsa og strandsonen fortsatt skal kunne være forholdsvis støyfritt og naturnært.



Nye Veier

Veidekke Industri AS
Hovemoen Grustak
Hovemoen 78
2624 Lillehammer

Deres ref.

Vår ref.
hph

Dato
29.04.2020

Forprosjekt for Avlastet E6 på strekningen Øyresvika – Storhove – Uttalelse fra Veidekke Industri AS

Veidekke Industri AS, Hovemoen Grustak driver produksjon og salg av pukk og grus i Hovemoen på Lillehammer.

Vi har også mottak av asfaltflak, samt at vi tar imot stein og fjell fra entreprenører som vi videreforedler til byggematerialer.

Vi har flg innspill til tiltak 9, Kryss Hovemoen:

Vår virksomhet er helt avhengig av gode, og hensiktsmessige vegløsninger inn til Hovemoen.

I snitt pr. år anslår vi at vår virksomhet genererer ca 25 000 turer med tunge kjøretøyer.

Alternativ 9.1, 3-armet rundkjøring

Dette alternativet er det beste for vår virksomhet.

Utformingen av rundkjøring må ivareta den store andel med tunge kjøretøy som vil benytte krysset.

Framover kan det også åpnes for å bruke 25 meters vogntog med 60 tonn totalvekt for transport til og fra vår virksomhet, dette må også tas hensyn til i planlegging av rundkjøringen.

Endelig utforming av ny adkomst til Hovemoen industriområde må sees i sammenheng med arealplan for Hovemoen industriområde.

Arealplan Hovemoen

Våre arealer i Hovemoen blir i dag brukt til gjennomkjøring, både av fastboende vest i Hovemoen, kjøring til det nye vannverket, samt kunder som skal til Lunds Biloppugging.

Å blande slik trafikk, med vår egen virksomhet i form av kjøring med store anleggsmaskiner i dette området er ikke ønskelig.

Vi ønsker derfor at det kan vurderes å få etablert adkomst fra Sannom til nytt vannverk og privat bebyggelsen sørvest i Hovemoen.

I denne forbindelsen må oppgradering av kulvert i Korgvegen i Sannom også vurderes.

Med hilsen
Veidekke Industri AS



Hans Petter Haugsrud



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Innlandet

Stolvstadvegen 1
2360 Rudshøgda
Mobil 95 77 47 61
gt@lastebil.no
Bankgiro 7162.05.68842
Org.nr. 971299681
www.lastebil.no

Nye Veger AS

Rudshøgda 29.04.20

Forprosjektrapport for avlastet E6 ved Lillehammer

Norges Lastebileier-Forbund Innlandet viser til høring om Forprosjektrapport for avlastet E6 ved Lillehammer på strekningen Øyresvika – Storhove. NLF har følgende kommentarer:

Gjennomgangstrafikken skal benytte seg av ny E6, men mange vil fortsatt kjøre dagens E6. Trafikksikkerhet og miljø blir viktige prioriteringer. Det samme gjelder framkommelighet.

Innfartsvegen fra E6 til Lillehammer er en viktig veg der det bør være god trafikkflyt.

Det må legges opp til avkjøringer, kryss og rundkjøringer, slik at modulvogntogene (25,25 meter) kommer fram.

Når det gjelder trafikksikkerhet, har sikt for yrkessjåførene stor betydning. Trær og skilt må ikke plasseres slik at det fører til dårligere sikt fra førerhytta.

Konkrete punkter i Nye Veiers forprosjekt:

5.b Kryssombygging Vingnes.

NLF støtter Nye Veiers forslag om at dagens kryss beholdes. Fremkommeligheten er tilstrekkelig for tunge kjøretøy. I tillegg unngår en vesentlige ulemper i byggeperioden.

7. Kryssombygging Strandtorget.

NLF støtter Nye Veiers vurdering om at dagens kryss beholdes. Fremkommeligheten er tilstrekkelig for tunge kjøretøy. Kostnadene til ombygging ville blitt høye – hele 40 mill kr. I tillegg unngår en også her vesentlige ulemper i byggeperioden.

9. Kryss Hovemoen.

Nye Veiers anbefaling til reguleringsplanen, er at dette krysset avventes. Behovet sees i sammenheng med planleggingen for hele området – inkludert E6 og arealbruken på Hovemoen. Her er det mye næringsliv som krever tungtransport. Framkommelighet for modulvogntog må prioriteres i videre planlegging.

NLF vil gi Nye Veier honnør for jobben som gjøres med E6 fra Kolomoen til Moelv og ser fram til videre utbygging nordover!

Med hilsen fra Norges Lastebileier-Forbund
Region 2 – Innlandet

Guttorm Tysnes, regionsjef

HØRINGSINNSPILL – FORPROSJEKT FOR TILTAK PÅ AVLASTET E6 ØYRESVIKA - STORHOVE

1. INNLEDNING

Det vises til forprosjektrapport av 27.01.2019 for avlastet E6 ved Lillehammer (strekning Øyresvika – Storhove), lagt ut på høring med frist for innspill til kommunen til 29.04. d.å.

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

Innledningsvis påpekes at vi oppfatter at det foreslås flere gode tiltak som vi kan støtte. I det følgende vil vi dog påpeke de punkter som vi mener er særlig kritiske eller viktige for næringslivet, og som det må være et spesielt fokus på.

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

Ny firefelts E6 er viktig for Lillehammer. Med en sikker og effektiv vei sikrer og styrker vi næringslivets forutsetninger for verdiskaping. En viktig premisse for dette er at det som etter hvert blir gamle E6, opprettholder sin funksjon som effektiv transportåre inn til byen. Dette gjelder både i en anleggsperiode, og når nye E6 er ferdigstilt. En rask adkomst til byen krever også, som påpekt ved en rekke tidligere anledninger, at det legges opp til en avkjøring fra ny E6 i Øyresvika når du kommer nordfra.

Av de samme grunner det viktig at det ikke vedtas og iverksettes tiltak som gjør det vanskelig å komme seg fra ny E6 og inn til Lillehammer. Langvarig anleggsarbeid på Lillehammer bru og/eller ved Strandtorget vil få negative følger for adkomst til og handel og opplevelser i Lillehammer. Vår bekymring går på at kundene finner andre steder å besøke hvis adkomsten til byen vår blir for vanskelig og "kronglete". Tiden fra avkjøringen fra ny E6 og inn til byen må være så kort og effektiv som mulig. Det kan derfor ikke opprettes nye rundkjøringer, fartsdumper osv. på denne strekningen. Dette begrenser farten, og medfører at besøkende bruker lengre tid for å komme seg inn til byen. Vi vil på det sterkeste fraråde en ny rundkjøring på Vingnes. Det å drive "bydelsutvikling" ved å sette ned farten mv. på en så viktig vei på denne måten er ikke bærekraftig for byen vår. Slik bydelsutvikling må skje på andre veier. Det ivaretar definitivt ikke byens og næringslivets behov, og medfører at tiden fra avkjøringen til byen blir vesentlig lengre. Dette vil også være negativt for sykehuset vårt, og for Lillehammer som knutepunkt (jf. nedenfor). Strekningen må opprettholdes med fartsgrense 70 km/t. så langt frem til avkjøringen ved Strandtorget som mulig. Dette er svært viktig også i forhold til at veien er i dimensjonsklasse for nasjonal hovedvei.

Vi er videre negative til etablering av en helt ny og hevet rundkjøring ved Strandtorget. Dette vil medføre en lang anleggsperiode med en svært krevende adkomst til både Strandtorget og byen vår. Dette vil utvilsomt gå utover både handel og opplevelser. Vi

stiller oss spørrende til behovet sett opp mot de negative konsekvensene; en fremtidig flomfare bør kunne avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak, for eksempel en heving av eksisterende veibane. Den samfunnsmessige nytten ved å anlegge en helt ny rundkjøring er vurdert av Nye Veier AS, og synes svært begrenset, samtidig som de næringsmessige konsekvensene vil bli store. Vi fraråder derfor dette, og ber om at kommunen heller ikke legger opp til tiltak som bidrar til å svekke byens effektivitet og attraksjonskraft.

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

3. SKILTING TIL BYEN OG ATTRAKSJONER

Når vi nå er i den situasjon at ny E6 vil bli lagt et godt stykke utenfor byen vår, er det desto viktigere med god skilting for å komme seg inn til byen. Dette omfatter ikke bare skilting til byen "Lillehammer", men også skilting til de ulike attraksjonene, som feks Maihaugen, OL-anleggene mv. Dette er et sentralt punkt som må bringes opp ifm. tiltak på avlastet E6. Mangelen på skilting på Lillehammer har vært et sterkt beklagelig og kritisk punkt i årevis. Mens andre byer i vår region og ellers i landet opplever god og tilstrekkelig skilting til både sentrum og attraksjoner, har dette vært et forsømt område på Lillehammer.

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

4. HELHETLIG LØSNING E6 – KNOTEPUNKT

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

For å nå dette målet er opprettholdelse av fartsgrensen på eksisterende E6 viktig. Dette er omtalt ovenfor under pkt. 2.

Dernest er det viktig med en god og effektiv adkomst opp Mesnadalsarmen og inn til skystasjonen. Dette bør også ses i sammenheng med Bankenkrysset, i det det er viktig med en helhetlig løsning på dette. Vi har nå en gyllen mulighet for å få til en samlet løsning. Fremfor å bruke økonomiske ressurser på en altfor kostbar rundkjøring ved Strandtorget, eller tiltak på gamle E6 kommentert ovenfor, bør en vesentlig del av midlene heller benyttes til utbedring av adkomsten til knutepunktet, inklusive Bankenkrysset, som også er en knutepunktsadkomst.

Her bør evt. flere aktører sette seg ned og samsnakke, slik at en god løsning på samtlige av disse utfordringene kan oppnås via et og samme prosjekt. Vi har som nevnt en gyllen mulighet til dette, og den muligheten er nå.

5. HOVEMOEN – AVKJØRING TIL BYEN MV.

Nordlige avkjøring til Lillehammer er planlagt lagt til Hovemoen. Avkjøringen må være så effektiv som mulig, og med kortest mulig avstand til eksisterende E6, som hovedfartsåre inn til sentrum. Det må fokuseres på effektiv adkomst til byen, fremfor å legge til rette for andre mulige tiltak som detaljhandel mv. i området. Detaljhandel utenfor sentrumskjernen vil utvilsomt bidra til å svekke handelen i sentrum og på øvrige steder avsatt til detaljhandel. Avkjøringspunktet må også ha en "installasjon" med god informasjon om byen, attraksjoner, adkomst mv. Skiltingen må være utfyllende, jf. ovenfor.

6. KOLLEKTIVTRANSPORT

Generelt vil vi understreke behovene for at kollektivtransporten ivaretas. Dette gjelder under alle de ovennevnte punktene. Vi må anta at en større del av fremtidig økning i lokal og muligens regional trafikk, tas via kollektivtilbud. Da må disse ivaretas også i den planlegging og utbygging som skal skje nå.

Igjen; avgjørende er gode og tidsmessig effektive adkomster fra ny E6 til Strandtorget, Skysstasjonen som knutepunkt, og Lillehammer sentrum.

Eli K. Saastad
Konst. styreleder Lillehammer Næringsforening

Bjørn Nørstegård
Styreleder Visit Lillehammer

Erik C. Skjellerud
Senterleder Strandtorget

Kjetil Schonhowd
Styreleder Lillehammer Sentrum Drift AS



Advokatfirma
DLA Piper Norway DA
Bryggegate 6
Postboks 1364 Vika
N-0114 Oslo
Norway

T +47 2413 1571
F 47 2413 1501
W www.dlapiper.no
NO 982 216 060 MVA

Lillehammer kommune
c/o Rambøll

Deres referanse
KASSZARY 19/7824-5

Vår referanse
TIG/TIG/52682/505
NOM/3926308.1

29. april 2020

Kun e-post : eirik.lind@ramboll.no

HØRING - FORPROSJEKT FOR TILTAK PÅ AVLASTET E6 ØYRESVIKA - STORHOVE

Vi bistår Bilbygg AS (Bilbygg), eier av Korgvegen 30, gnr. 41 Bnr. 681 i Lillehammer kommune. Vi viser til høringsbrev av 20. mars 2020 med merknadsfrist 29. april 2020. Disse merknader er rettidige.

Korgveien 30 er leid ut på langsiktig basis til Norsk Scania AS (Scania). Både Bilbygg og Scania har gått gjennom høringsmaterialet. Da dette er et forprosjekt legger vi til grunn at løsningene som er beskrevet i forprosjektet vil bli konkretisert i den kommende reguleringsplanen. Det er viktig for både Bilbygg og Scania at de får anledning til å medvirke til reguleringsplanen.

All informasjon bes sendt til:

Bilbygg AS v/ Jon Kaasa: jk@eiendomsspar.no

Norsk Scania AS v/ Einar Merrit Moe: enar.merrit.moe@scania.no

Så vidt vi kan se legger ikke forprosjektet så langt opp til noen fysiske endringer som direkte berører vår klients eiendom, men vi antar at bruken av eksisterende gang/sykkelvei langs eiendommen vil kunne øke dersom det blir et mer helhetlig strekk. I den forbindelse er det viktig at dere ved videre planlegging hensyntar at gang/sykkelveien krysser innkjøringen til Korgveien 30, se markering med rød pil på kart under. I og med at Scania disponerer eiendommen benyttes denne innkjøringen jevnlig av store vogntog. Trafikksikkerheten må ivaretas i dette punktet.

Advokatfirma DLA Piper Norway DA er et ansvarlig selskap med delt ansvar som er en del av DLA Piper, et globalt advokatfirma med virksomhet gjennom separate juridiske enheter.

Oversikt over kontorer og informasjon om de enkelte selskaper finnes på www.dlapiper.com



Dersom det er behov for å drøfte forhold knyttet til innkjøringen eller annet knyttet til Korgveien 30 kan undertegnende kontaktes på telefon 92092698 eller e-post tone.gjertsen@dlapiper.com.

Med vennlig hilsen

Advokatfirma DLA Piper Norway DA



Tone Gjertsen
Partner
tone.gjertsen@dlapiper.com

cc: Bilbygg AS v/ Jon Kaasa
Norsk Scania AS v/ Einar Merrit Moe

Nye veier AS,
Lillehammer kommune, Plan og miljø

Lillehammer, 23.4.2020

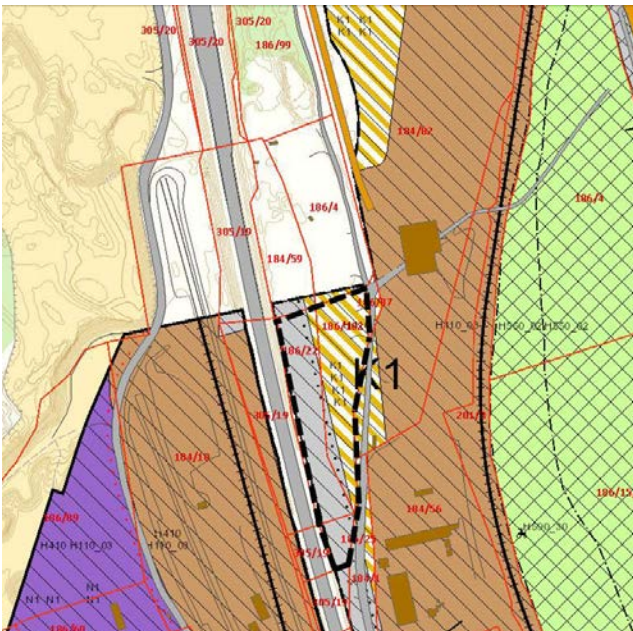
Vår saksbehandler: **Vår ref.:**
Magnus Ø Sveum 12541

Deres ref.:
Bjørn Åmdal, Kasia Szary-
Skadell

INNSPILL TIL FORPROSJEKT FOR TILTAK PÅ AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER

Vi viser til forprosjektrapport for avlastet E6, og høring med frist for innspill 29. april 2020.

Areal+ AS er engasjert av interessent i arealet som ligger mellom dagens E6 og området for Hove hensettingsanlegg. Arealet omfatter tre eiendommer som er vist i kartet under. Disse er avsatt til framtidig næringsområde og trafikkareal langs E6. K1 er en kategori i kommuneplanens arealdel som gir mulighet for forretning til areal- og transportkrevende handel, eventuelt veikro, med tomteutnyttelse (BYA) minimum 70 %.



Kommuneplanens arealdel vedtatt 2020, med eiendommene gnr/bnr 186/22, 25 og 102

Areal+ AS

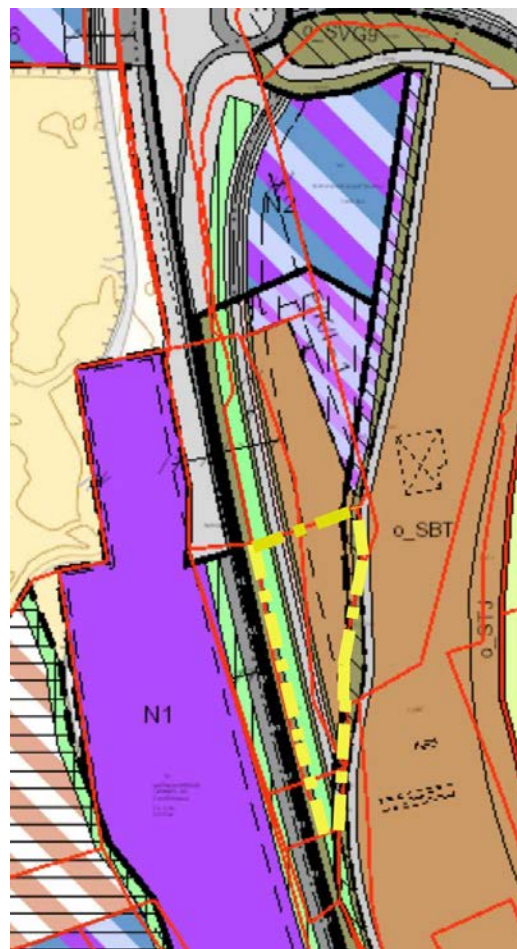
Org.nr. 883 672 992

www.arealpluss.no

	Postadresse:	Kontoradresse:	Telefon:	Bankkonto:
Avd. Lillehammer	Storgt. 64A, 2609 Lillehammer	Storgt. 64 A	41 43 50 91	
Avd. Gjøvik	Ringvegen 26, 2815 Gjøvik	Ringvegen 26	90 97 37 51	
Avd. Fåvang	Fåvangvegen 2, 2634 Fåvang	Fåvangvegen 2	61 24 57 70	1594.52.80503

De aktuelle eiendommene har i lengre tid vært avsatt til og regulert til jernbaneformål med en lokalvei og fortau langs E6 på vestsiden - for å betjene jernbane- og næringsområdet herfra.

Gjennom nylig vedtatt reguleringsplan for Hove hensettingsområde (22.1.2020) legges hensettingsanlegget på østsiden av K1-eiendommene og det skal etableres lokalvei/matevei mellom næringsområdene og hensettingsanlegget.



Gjeldende reguleringsplaner i området

Plassering av gang- og sykkelvei mellom Sannom og Storhove:

Forprosjektet for avlastet E6 illustrerer to alternativ for ny gang- og sykkelvei, på vestsiden (6f.1) eller østsiden (6f.2) av K1-næringsarealene. Silingsdokumentet sier at begge alternativ til gang- og sykkelvei skal vurderes i videre prosess. Selv om det sies at gang- og sykkelvei her vil ha svært få brukere, regner vi med at en gang- og sykkelvei vil bli regulert og opparbeidet.

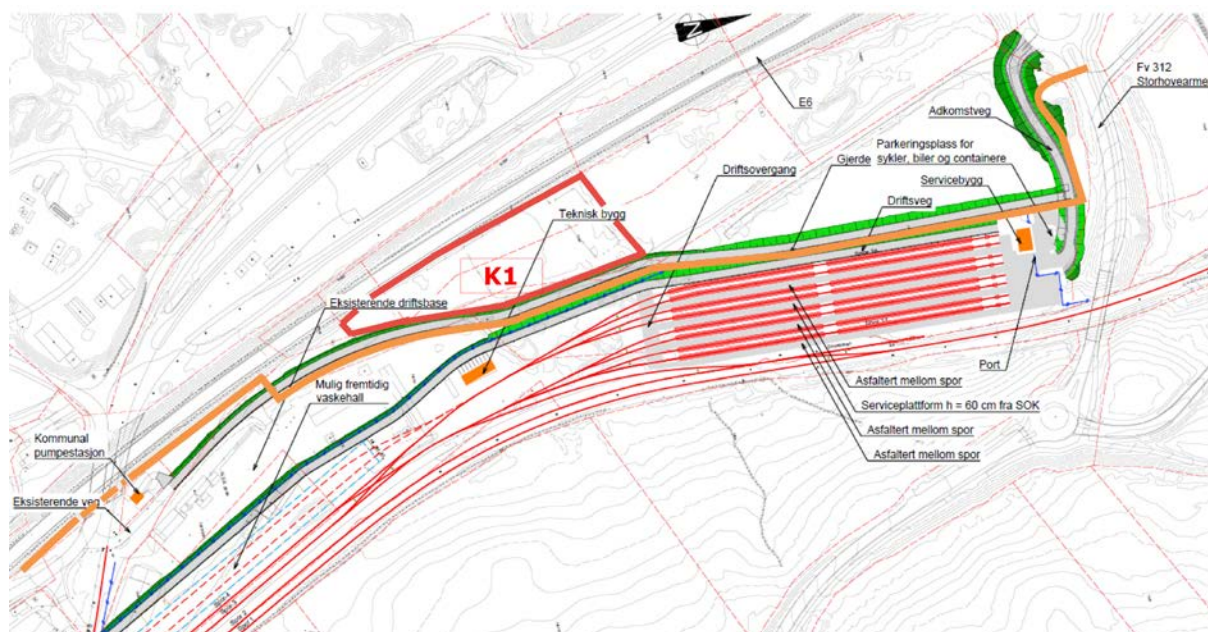


6f.2: Ønsket alternativ for plassering av gang- og sykkelvei

Lillehammer har generelt knapphet på denne type næringsarealer (K1 – storvarehandel). Arealene her vil kunne få god eksponering mot gjennomfartsåre, har gode adkomstmuligheter og er relativt lett å opparbeide. Det er derfor viktig at reguleringsplan for avlastet E6 bidrar til at næringsarealer optimaliseres gjennom reguleringsarbeidet.

Vi vil anbefale at gang- og sykkelvei reguleres som vist i det østlige alternativet: 6f.2. Gang- og sykkelveien vil da ligge langsmed framtidig lokalvei/matevei og langs Hove hensetting. Man oppnår bl.a. følgende fordeler:

- Gang- og sykkelveien vil sannsynligvis få større nytte dersom den legges mest mulig synlig for alminnelig ferdsel. Da oppnås også en større opplevd trygghet. Ved å legge den på østsiden av lokalveien unngår man kryssinger over avkjørsler til næringseiendommene.
- Mellom avlastet E6 og næringsområdet er det en bratt skråning, og alternativ 6f.1 vil sannsynligvis bli lagt på toppen av skråningen og ikke på nivå med avlastet E6. Alternativet vil da bli liggende på «baksiden» av framtidige næringsbygg.
- I alternativ 6f.2 vil man kunne legge næringsbyggene nærmere avlastet E6, og dermed bli mer synlige mot trafikken langs avlastet E6. Dette er viktig for områdets attraktivitet.



Alternativ 6f.2 skissert i oransje (Areal+) på illustrasjonsplan for hensettingsanlegget (Bane NOR, 2020)

Tiltak 9 - nytt kryss Hovemoen

Firearmet rundkjøring ser ut til å inneholde mulighet for ny direkte adkomst mellom K1-området og nytt kryss

Dette forsetter at planovergangen over jernbanen til tømmerterminalen opprettholdes. Vi ser at økt biltrafikk vil kunne gi køproblematikk ved planovergangen, men hyppigheten av tømmer tog hit skulle tilsi at det ikke bør være problematisk eller risikofyllt å opprettholde en bomregulert planovergang. Dette bør analyseres nærmere.

Alternativet gir også direkte atkomst til eksisterende næringsområder langs Hovemoen (Byggmax, Biltema m.fl.). Generelt er god opplevd tilgjengelighet viktig for næringslivet – særlig nå når gjennomgangstrafikken på E6 flyttes utenfor byen.



Alternativ 9.2 i forprosjektet

Med vennlig hilsen

(sign.)

Magnus Øyvåg Sveum
arealplanlegger

Er eier av G.nr. 162/9 + 162/75 på Riiselandet, Lillehammer

Tiltak 1. Tursti Øyresvika – Vingnesvika.

Dette er et meget gammelt fiskebruk, Riise Østre, er Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde.

Godtar IKKE tursti over min eiendom!

Tiltak 2. Fortau langs Vingromsveien

Her er mange forslag?

Godtar IKKE at min eiendom blir belastet!

Tiltak 3. Støyskjerming.

Det ser ut til at det bare er vurdert Støytiltak etter T-1442/2016 og ikke tatt hensyn til UTSIKT til stranda og Mjøsa fra boligen og området mitt.

Godtar derfor IKKE planlagt støyskjerm.

Med vennlig hilsen

Svein Løvseth

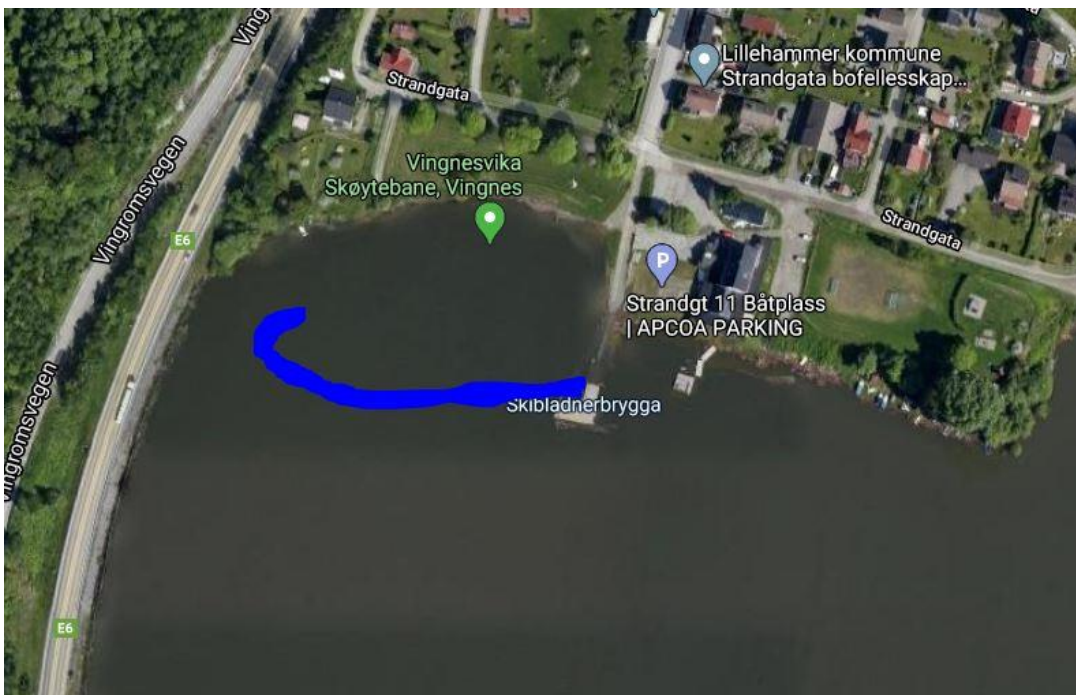
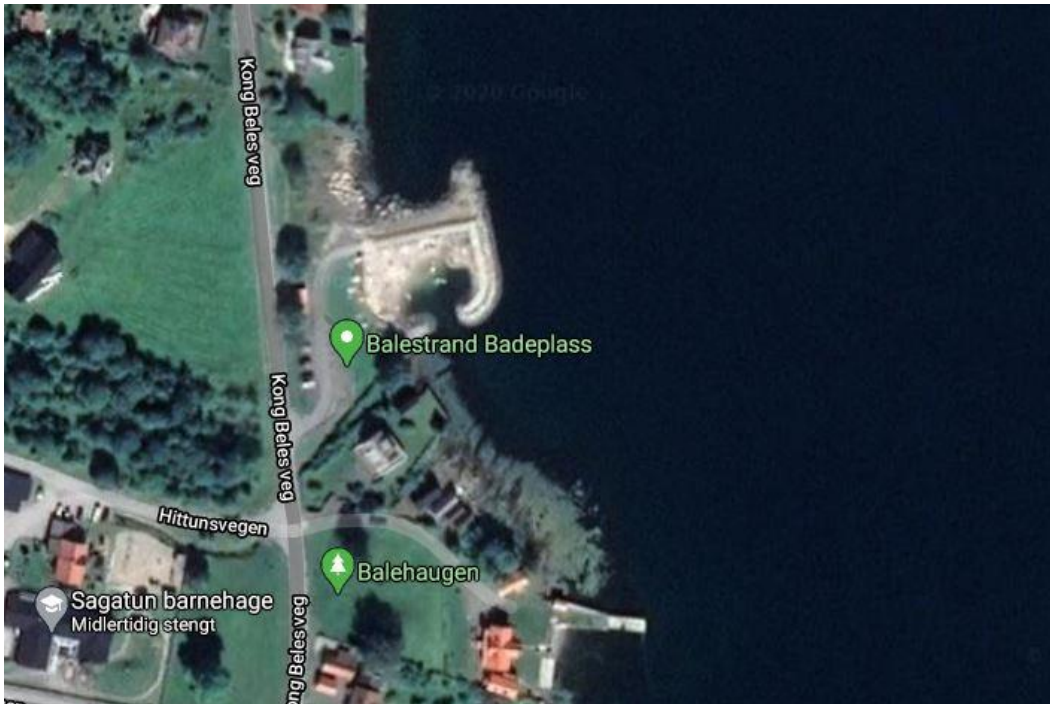
Vingromsveien 120

2608 Lillehammer.

Tlf. 90754500

E-post: svein.lovseth@online.no

Innspill fra Pål Eirik Alrek - Vedlegg



Bente Moringen

Subject: FW: Avlastet E6 ved Lillehammer.

tir. 28. apr. 2020, 09:48 skrev ole.skytter <ole.skytter@gmail.com>:

Alt.2a.1.

Med dette vil det etter min mening bli vesentlig større trafikk på lokalvei frem til T kryss nord i Øyresvika enn pr i dag. Det vil da kreve støytiltak i planen for nye E 6 , som burde vært ferdig samtidig slik at vi som bor i Øyresvika kunne sett helheten. Vi i Vingromsvegen 231 er fra før ganske støybelastet , og dagens støyskjerm har liten virkning. Hadde det ikke vært for egne tiltak med støyglass og div. så hadde vi nok ikke kunne brukt uteområde slik vi gjør på en måte i dag. Vi er godt voksne og har de 2-3 siste årene sett etter noe enklere og mindre arbeidskrevende boalternativ. Men så lenge vi ikke får noen avklaring , så er jo alt satt på vent. Blir det bedre eller verre her. Det siste er ikke mulig ? Vi har jo sett og hørt planer og tider. Men det skjer jo ingenting , og ved henvendelser vet ingen noe. Vi håper det snart blir en avklaring slik at vi kan komme videre.

Vennlig hilsen

Ole H Skyttermoen Bjørg I Bjerke. Vingromsvegen 231. Tlf.91816981.

Inspill - Ungdommens medvirkningsportal

OBJEC TID	CreationDate	Hvem representerer du?	Hvor mange bidro til dette svaret?	Tiltak	Er tiltaket bra?	Begrunnelse	Hvis nei, har du et annet forslag?	Er anbefalingen til tiltaket som er kommet riktig?
11	24.04.2020	Lillehammer videregående skole, avd. Nord	2-5 personer	1	Tiltaket er bra	Dette er en fin mulighet for folk til å komme mer ut av huset og tomte si for å være i aktivitet. Så lenge det er godt nok beskyttet for flom ser jeg ikke no problem i det.		Ja
23	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	1	Tiltaket er bra	Viktig å ikke bygge i naturreservatet - kan også være fint for dem på vingnes siden det ikke er så mange turstier her.		Ja
32	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	1	Tiltaket er bra	En tursti er jo alltid relevant og bra med tanke på å komme seg i aktivitet. Er ikke så veldig kjent med området derimot.		
2	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	1	Middels	Hvordan har de tenkt å sikre at veien ikke blir oversvømt når vannet stiger og at det er en trygg tursti å gå på så langt ved vannet. Hvordan sikre holdbarheten og at den varer lenge og ikke bare må pusses opp hver år og er et pengeslukende hull.	Nei, men trenger mer detaljert forklaring og mer spesifikke beskjeder om hvordan dette tiltaket skal gjennomføres.	Nei
12	24.04.2020	Lillehammer videregående skole, avd. Nord	2-5 personer	2	Middels	det er kanskje ikke det viktigste tiltaket men det øker trivsel og trygghet, og flere folk velger kanskje sykkel fremfor bil for å komme jeg til steder uten risikoen for å bli kjørt på		
24	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	2	Tiltaket er dårlig	Unødvendig bruk av midler, ingen bor der, det blir ikke brukt og såpass lite trafikk at det går ann å ferdes der fra før av.	Bruk pengene på noe annet	Ja
33	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	2	Middels	Er ikke så kjent med området. Vis et fortau er høyst nødvendig for de gående sin sikkerhet er det jo selvfølgelig et passende tiltak.		
3	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	2	Middels	Mener det er unødvendig bruk av penger og ser ikke behov for det. (Vi er elever som bor på Vignes)		Ja
25	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	3	Tiltaket er bra	Har betydning for de som bor der og turmiljøet.		Ja
34	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	3	Middels	Støykjermering er bra for å gjøre et område mer attraktivt og rolig spesielt med bebyggelser. Vis ingen har sendt inn noe klage så er det nok ikke høyst nødvendig.		
4	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	3	Tiltaket er dårlig	Virker som en umulig jobb og gjennomføring ble dårlig forklart i video. Forstår ikke meningen bak tiltaket, spesielt ikke hvorfor de skal støyskjermes vignet.		Ja
13	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	4	Tiltaket er bra	dette tiltaket er ganske likt som tiltak 3, øker trivsel.		
26	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	4	Tiltaket er bra	Trengs, hvertfall om man bygger ut E6		Ja
35	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	4	Middels	Når det gjelder støyskjerming av friluftslivområder så er det kanskje mer viktig fordi folk reiser muligens til et friluftsområde for å få ro og fred rundt seg og ikke nødvendigvis for å høre på mye støy-		
5	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	4	Tiltaket er dårlig	Unødvendig. er man ute i naturen og går forbi en bilvei må man tåle støyet.		Ja
14	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	5	Tiltaket er bra	Syns at generelt de tiltakene som er på Vignes er bra og vil øke trivsel og trygghet for store og små		Ja
27	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	5	Tiltaket er bra	Bra for lokalbefolkning, ikke mange fine tiltak på vingnes fra før.		Ja
36	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	5	Middels	Er ikke kjent på Vingnes, så er ikke noe særlig relevant for oss og vi har ikke noen store meninger om akkurat dette.		
1	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	5	Tiltaket er bra	Vingnes trenger en oppussing. Ettersom mange kommer til å kjøre forbi og det er lurt at forbipasserende ser at kommunen tar vare på alle deler av byen sin.		Ja
15	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	6	Middels	Det er ett bra forslag og tiltak, men mener at det heller kan vurderes nå fremover og at for tiden er det ikke nødvendig når det går buss		Ja
16	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	6	Tiltaket er dårlig	Dette er ikke ett nødvendig tiltak så lenge bussen er tilgjengelig fra Vingnes.		
28	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	6	Middels	Finnes allerede gangveier som brukes, blir mvelldig mye ressurser på noe vi allerede har en versjon av		Ja
37	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	6	Tiltaket er bra	Gang/sykelvei er et veldig bra tiltak, er ikke så kjent med strekningen. Men flere gang og sykkelveier gjør det lettere og komme seg fra plass til plass og gjør områdene mer attraktive og mulige å nå.		
6	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	6	Tiltaket er dårlig	Helt unødvendig. Kjenner ingen ungdommer eller studenter ved HII som sykler fra vignet til storhove. Så lenge bussruter blir opprettholdt er dette et unødvendig. Enda mer sløsing av penger.		Ja
17	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	7	Tiltaket er bra	Det er hvert år ved vårfloppen store problemer langs hele Strandtorget og omegn, så ett kraftig tiltak her er høyst nødvendig skal det		
19	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	7	Tiltaket er bra	helt klart at dette er noe som kommer til bli satt pris på både med gåene og kjørene. det er bedre å ta en sjanse med sikkess enn å drøye det.		
29	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	7	Middels	Hjelper lite at veien er over vannet når strandtorget er unner vann. Koster mange penger		Ja
38	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	7	Middels	Syns det burde endres på litt på krysset ved strandpromenaden, det er et litt lite kryss i forhold til mengde trafikk. Med tanke på flomsikring er det også et veldig positivt og bra tiltak.		
10	23.04.2020	NTG-U Lillehammer	2-5 personer	7	Tiltaket er bra	det er bra fordi nårfloppen kommer er det eldig viktig at det ikke blir så mange skader og hvis man legger inn mere insats fra start trenger man ikke å reparere så ofte		Ja
7	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	7	Middels	Ble ikke bra nok beskrevet i hvordan de skal gjennomføre dette og ønsker en garanti fra nye veier og Lillehammer kommune om at den skal være flom sikker.		Ja
18	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	8	Tiltaket er bra	Her også er det ting som må prioriteres, hvert år er det flommet overganger som gjør at det blir vanskeligere for myke trafikanter å ferdes		
20	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	8	Tiltaket er bra	flom er noe som vi ikke kommer unna her i Norge så bedre å ta forhåndsregler.		
30	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	8	Tiltaket er bra	Nesten ingen fra før, ville blitt brukt av mange.		Ja
39	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	8	Tiltaket er bra	Dette tiltaket er veldig bra, dette gir syklistene og andre aktive myke trafikanter mye bedre muligheter for trening og aktivitet over større areal.		
8	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	8	Tiltaket er bra	Virker bra		Ja
21	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	9	Tiltaket er dårlig	unødvendig bruk av penger og tid. kan ikke si at det er noe problem med den løsningen som elt er der.		
22	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	9	Tiltaket er dårlig	Vil si det er unødvendig, for mye jobb i forhold til kostnad og nødvendighet		
31	24.04.2020	Lillehammer videregående skole,	2-5 personer	9	Middels	Ganske bra fra før, husker det som om vi nylig lagde noe der.		Ja
40	24.04.2020	NTG Lillehammer	2-5 personer	9	Middels	Er ikke kjent med området og dagens trafikk der.		
9	21.04.2020	Åretta ungdomsskole	2-5 personer	9	Tiltaket er dårlig	Unødvendig. Ser ingen problemer med rundkjøringen vi har nå eller behovet for ny kryssløsning. Evt få bedre begrunnelse på hvorfor dette er noe man vurderer å bruke penger og tid på.		Ja

Andre tilbakemeldinger

OBJEC TID	CreationDate	Hvem representerer du?	Hvor mange bidro til dette svaret?	Andre tilbakemeldinger	Kommentar		
1	24.04.2020	Lillehammer videregående skole, avd. Nord	Jeg alene	Dårlig belysning	Dårlig belysning lags veien og skummel å gå langs hele Hamarvegen fra der fortauet slutter og til fylkesgrensa		
2	24.04.2020	Lillehammer Steinerskole	5-10 personer	Annet	Hvor mye skal ofres for å spare reisetid gjennom Lillehammer? https://www.gd.no/debatt/leserinnlegg/e6-utbyggingen/e6-og-naturen-i-lagendeltaet/o/5-18-384118		

ANNONSE

Live video i HD kvalitet

Med nytt utendørskamera sendes 40 sek videoklipp til alarmsentralen om alarmen går.


Verisure

DEBATT LESERINNLEGG E6-UTBYGGINGEN BYUTVIKLING

E6 og naturen i Lågendeltaet



Press: Ny E6 forbi Lillehammer møter mange konflikter, som sårbare naturområder. Foto: Halgrim Øistad

Av Heidi Kristoffersen, leder, Naturvernforbundet i Lillehammer Paul Lindviksmoen, leder, Naturvernforbundet i Oppland
06. desember 2016, kl. 09:18 

Artikkelen er over 3 år gammel

Statens vegvesen planlegger ny, 4-felts E6 forbi Lillehammer, fra Vingrom til Ensby. Uansett trasévalg vil vegen komme i berøring med Lågendeltaet

naturreservat. En av traseene vil innebære kryssing av Lågen midt inne i sentrale deler av reservatet.

DEL

f

...

ANNONSE

The advertisement features two products. On the left, three boxes of KRONE-IS ice cream are shown. A price tag above them indicates 15,00 PR. PK. On the right, a red package of WIENERPØLSER is shown. A price tag above it indicates 59,00 PR. KG. At the bottom, the REMA 1000 logo is displayed in large, stylized blue and red letters. Below the logo, the text 'Kampanjeperiode 11.05-24.-05.2020' is written in small black font.

15⁰⁰
PR. PK

59⁰⁰
PR. KG

KRONE-IS 5-PK
Isbjørn-is, 15,00 pr. pk

WIENERPØLSER
Nordfjord, ca. 1,5 kg, 59,00 pr. kg

REMA 1000
Kampanjeperiode 11.05-24.-05.2020

DEBATT

Naturreservat er den strengeste formen for vern av natur vi har. Lågendeltaet naturreservat som strekker seg fra Øyresvika til Fåberg har høy nasjonal verdi og ble vernet i 1990. Deltaet er et stort og variert gruntvannsområde, med øyer, kanaler, strandenger, sump og dyrket mark. Det har særpreget natur og vakkert kulturlandskap. Vegetasjonen er sammensatt, med flere plantearter og vegetasjonstyper som er sjeldne i Norge. Alt i alt er det et økologisk nøkkelområde med stort biologisk mangfold, der spesielt fuglelivet er rikt.

Hold deg oppdatert og abonner på GDs nyhetsbrev! Da får du de viktigste sakene rett i innboksen din.

Meld deg på vårt nyhetsbrev

«Deltaet er også et viktig yngle-, oppvekst- og beiteområde for mange fiskeslag.»

Det er påvist 224 forskjellige fuglearter i deltaet. Av disse er 58 å finne på "rødlista", lista over arter som er truet av utrydding. Noen av artene hekker og overvintrer i området, andre flyr videre. Deltaet ligger i den indre trekkruta for fugler som trekker nordover i landet og helt til arktiske strøk, og er en svært viktig lokalitet i denne ruta.

Trekkfuglene flyr over enorme strekninger og møter mange farer og store påkjenninger på sin lange reise, vår og høst. Tusenvis av dem bukker under hvert år, bl.a. fordi stadig flere av raste- og beiteplassene de er avhengige av, blir ødelagt av forstyrrende elementer som skremmer dem vekk. I Lågendeltaet er det spesielt andefugler, vadere og gjess som mellomander.

Trekkfugler forflytter seg i store flokker. Det er essensielt at hele flokken kan spise og hvile samtidig. Lågendeltaet er et gedigent matfat hvor mange finner mat samtidig. Det er derfor trekkfuglene går ned akkurat her. Det er viktig

for fuglene å være i god form når de kommer fram til hekkeplassene fordi de begynner å legge egg med en gang. Dette for å utnytte den korte tida de har til rådighet. Hvis de da er i dårlig kondisjon, blir hekkingen ofte mislykket.

«Så må vi spørre oss hvorfor det er maktpåliggende å få bygget denne vegen.»

Det er en kjensgjerning at mange fuglearter er i sterk tilbakegang og stadig flere havner på rødlista. Vi vet at menneskelige inngrep i deres naturlige beite- og leveområder er en vesentlig del av grunnen til dette. Deltaet er også et viktig yngle-, oppvekst- og beiteområde for mange fiskeslag. Her beiter bl.a. den sagnomsuste hunderørreten på krøkle og lagesild på sin veg oppover mot gyteplassene lenger opp i Lågen. Ellers finner vi gjedde, abbor, karpefisker og harr.

«Det er derfor et skrikende behov for å få redusert vegtrafikken, som i Oppland er den aller største kilden til klimagassutslipp.»

Hovemoen er et bynært og mye brukt rekreasjonsområde. Å få en firefelts motorvei med trafikk i 110 km/t gjennom dette området, vil være svært ødeleggende. Innbyggertallet i Lillehammer by vil trolig i fremtida være betydelig større enn nå. Da blir bynære turområder enda viktigere enn i dag.

En ny motorveg vil naturligvis ha stor innvirkning på de forholdene vi har nevnt ovenfor. Særlig vil ei over 30 m høy bru med brukar på Våløya være et omfattende, negativt inngrep, rett gjennom hjertet av deltaet. Brua i seg selv, med brukar, fyllinger og forbygninger, er store inngrep. Trafikken fører med seg støy, svevestøv, forurensning, saltavrenning om vinteren, samt skyggevirksomheter som også vil ha negativ effekt.

Så må vi spørre oss hvorfor det er maktpåliggende å få bygget denne vegen. Norge har forpliktet seg til å kutte 40 % av sine klimagassutslipp innen 2030. Det er derfor et skrikende behov for å få redusert vegtrafikken, som i Oppland er den aller største kilden til klimagassutslipp. Men all erfaring viser at nye motorveier bidrar til å øke vegtrafikken kraftig, samtidig som de undergraver effekten av å satse på for eksempel raskere og bedre jernbanetilbud, både for gods og persontrafikk. Dessuten krever motorveier store arealer, koster milliarder, øker helseskadelig luftforurensning og skaper støyplager.

Motorveier ødelegger oftest store arealer med matjord og viktige natur- og rekreasjonsområder. Naturvernforbundet går derfor klart imot de aller fleste prosjekter som innebærer bygging av firefelts motorveier, så også på strekningen Vingrom–Ensbj. I stedet vil vi at pengene skal brukes på langt mer offensiv utbygging av jernbane og opprustning av det eksisterende vegnettet.

Vi lever i en tid hvor vi mennesker øver et stadig større press på naturen og dermed på livsgrunnlaget vårt. I motsetning til mange land i Europa øker Norge fortsatt sine klimagassutslipp år for år. Global oppvarming og reduksjon av biologisk mangfold er to av vår tids store utfordringer. Ferskvanns-biomangfold er det som går mest tilbake både i Norge og på verdensbasis. Disse utviklingstrekkene må vi stoppe. Derfor sier vi et klart nei til utbygging av ny 4-felts motorveg mellom Vingrom og Ensbj.

Skriv ditt leserbrev her

DELTA I DEBATTEN! Vi oppfordrer leserne til å bidra med sine meninger, både på nett og i papir

Mest lest: **Debatt**

Siste: **Leserinlegg**

- Ny Reiselivet på offensiven?
- Ny En dynamisk kommuneproposisjon til beste for kommunene
- Ny Regjeringen svikter kommunene
- Ny Kommunen bør tenkja seg godt om før han fakturerer ette...
- Ny Bondens kapital må verdsettes!

Siste: **Debatt**

- Ny En dynamisk kommuneproposisjon til beste for kommunene
- Ny Regjeringen svikter kommunene
- Ny Journalistikken og forskningen
- Ny Kommunen bør tenkja seg godt om før han fakturerer ette...
- Ny Bondens kapital må verdsettes!