

NOTAT TIL SAKSFRAMLEGG AVLASTET E6

Datert 11.08.22

Innhold

1.	Planforslaget.....	3
2.	Planprosess.....	3
3.	Kommunedirektørens vurdering	4
3.1	Tiltak 1: Turveg fra Øyresvika til Vingnesvika	4
3.2	Tiltak 2: Trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes	4
3.2.1	Trafikksikkerhetstiltak på Vingromsvegen.....	4
3.2.2	Sammenkobling av Vingromsvegen og avlastet E6	6
3.3	Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen	7
3.4	Tiltak 5: Miljøtiltak Vingnes	7
3.5	Tiltak 6: Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove	8
3.6	Tiltak 7: Kryssombygging ved Strandtorget	9
3.7	Tiltak 9: Ny rundkjøring i Hovemoen	10
3.8	Innsigelser som ikke er knyttet til konkrete tiltak	11
3.8.1	Støyskjerming Lillehammer bru	11
3.8.2	Støy i naturreservatet	11
3.9	Båndlegging av arealer for eventuell ny transformatorstasjon.....	12

1. Planforslaget

Hensikten med reguleringsplanen er å detaljregulere tiltak på avlastet E6 på strekningen Øyresvika-Storhove i tråd med kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby (KDP), vedtatt 21.06.18. Planforslaget må ses i sammenheng med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (E6RS) som behandles parallelt. Dette notatet omfatter kommunedirektørens vurdering av planforslaget.

Reguleringsplanen legges fram med følgende tiltak i tråd med KDP:

1. Turveg fra Øyresvika Vingnesvika.
2. Trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.
3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.
4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og for strekningen Mesnaelva-Korgvegen.
5. Miljøtiltak på Vingnes.
6. Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove.
7. Kryssombygging ved Strandtorget, med tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.
8. Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6. Disse tiltakene kan ikke reguleres og omtales derfor ikke utover dette.
9. Ny rundkjøring i Hovemoen.

Planforslaget er omfattende og består av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, samt en rekke utredninger i form av notat og rapporter. Tiltakene er beskrevet i planbeskrivelsens delkapittel 1.2, og tiltakene som er utredet og vurdert framgår av delkapittel 1.3. Det anbefales å lese dette for å få en innføring i tiltakene.

Tiltakene som er foreslått regulert er vedtatt gjennom forprosjektet til avlastet E6, med unntak av hovedalternativet for tiltak 2 som er Nye Veier (NV) sitt forslag og ble utarbeidet mellom behandling av forprosjektet og 1. gangs høring/offentlig ettersyn.

2. Planprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 06.05.19. Det ble utarbeidet et felles planprogram med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove, for å se helheten langs strekningen Gjøvik grense-Storhove. Det ble meldt oppstart av planarbeidet samtidig som planprogrammet ble sendt på høring med frist for uttalelse 05.09.19. Det kom inn totalt 117 merknader. Størsteparten av merknadene gikk på forhold som skal innarbeides i selve reguleringsplanen. Planprogrammet ble fastlagt i kommunestyret 28.11.19.

Som grunnlag for reguleringsplanen ble det utarbeidet en forprosjektrapport. Denne var på høring/offentlig ettersyn og ble politisk behandlet i kommunestyret 27.06.20. Gjennom forprosjektet ble det avklart hvilke alternativer som skulle reguleres.

Kommunestyret behandlet planforslaget første gang i møte 17.06.21 og reguleringsplan for avlastet E6 var ute på høring/offentlig ettersyn med høringsfrist 05.09.21. Det kom inn totalt 41 merknader og etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn forelå det 14 innsigelser.

Kommunestyret vedtok i møte 27.01.22 å legge planforslaget ut på 2. gangs høring/offentlig ettersyn med frist for uttalelse 25.03.22. Kommunen mottok 19 uttalelser, med totalt tre innsigelser. Alle disse innsigelsene er trukket av innsigelsesmyndighetene forutsatt at endringene som er innarbeidet blir vedtatt i planforslaget for avlastet E6. Endringer i planforslaget fra 2. gangs høring/offentlig ettersyn til sluttbehandling framgår av planbeskrivelsens kap. 2.5.

3. Kommunedirektørens vurdering

3.1 Tiltak 1: Turveg fra Øyresvika til Vingnesvika

Det er jobbet mye med å sikre turvegens bredde uten at det skal gi negative konsekvenser for naturreservatet. I utgangspunktet er intensjonen i KDP at det skal etableres en turveg med tre meter bredde. Det er jobbet med å få til en slik bredde, men dette har ikke vært mulig uten å berøre naturreservatet. Statsforvalteren (SF) har uttalt at det ikke vil gis dispensasjon fra verneforskriften for dette tiltaket og turvegen legges derfor fram med varierende bredde. Bredden på turstien varierer fra 1,5 til 3 meter. En tursti smalere enn 3 meter vil være vanskeligere å drifte, samt attraktiviteten reduseres noe.

Det er i en høringsuttalelse til E6RS vist til etablert tursti i Vingnesvika. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at opparbeidet tursti ikke har tilrettelagt tilkomst i dag, samt at den ikke er sammenhengende og mener således at disse ikke er direkte sammenlignbare. Det er kommunen som vil være ansvarlig for drift og vedlikehold av turvegen. Selv om turvegen ikke blir optimal med tanke på drift og attraktivitet, er hensynet til naturreservatet vektet tungt i planleggingen av denne strekningen. Kommunedirektøren mener, uavhengig av bredde, at turvegen slik den foreligger vil være et positivt tiltak som øker allmennhetens tilgang til strandsonen og med sin tilgjengelighet kan være et positivt tiltak for folkehelsen. Turvegen er et nødvendig avbøtende tiltak for det inngrepet ny E6 medfører i strandsonen videre sørover, og i øvrige friluftsområder. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidelse av turvegen.

3.2 Tiltak 2: Trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes

3.2.1 Trafikksikkerhetstiltak på Vingromsvegen

Iht. KDP skal det opparbeides fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika. Det ble utredet mange alternativer i forprosjektet, og det er jobbet videre med alternative løsninger etter behandling av forprosjektet. I reguleringsplanen har det vært vurdert totalt fire alternativer for trafikksikkerhetstiltak på Vingromsvegen:

- Hovedalternativet: Uten g/s-veg, men med hastighetsreducerendetiltak (timeglassinnsnevninger av vegbanen) og tilrettelegging for bussholdeplasser.
- Alternativ 2A: G/s-veg langs Vingromsvegen mellom Hovslivegen og Jørstadmovegen med trafikksikkerhetstiltak (timeglassinnsnevninger av vegbanen) mellom Øyresvika og Hovslivegen, samt tilrettelegging for bussholdeplasser.
- Alternativ 2B: G/s-veg langs Vingromsvegen mellom Øyresbekken og Jørstadmovegen, samt bussholdeplasser.
- Alternativ 2F: G/s-veg langs Vingromsvegen mellom Bulungbekken og Øyresbekken som kun kan kombineres med alternativ 2B.

Det er mange boliger på strekningen mellom Øyresvika og Jørstadmovegen, og Vingromsvegen fører inn mot bydelssenteret på Vingnes. Noen har direkte avkjørsler ut i Vingromsvegen og andre kobler seg på via Risesvingen, Hovslivegen og Petterjordet. Myke trafikanter har i dag ingen trafikksikre løsninger, og strekningen er definert som skoleveg.

Til 2. gangs høring/offentlig ettersyn anbefalte kommunedirektøren hovedalternativet som innebærer at det etableres hastighetsreducerende tiltak gjennom timeglassinnsnevninger med 250-300 meters mellomrom på strekningen fra Øyresvika til Jørstadmovegen. Etter kommunedirektørens

vurdering er det ikke kommet fram nye momenter i høringsperioden. Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen vurderer hovedalternativet som akseptabelt såfremt trafikkmengden er lav og det gjøres nødvendige trafiksikkerhetstiltak, herunder timeglassinnsnevring. Berørte parter er i utgangspunktet enig i fagmyndighetenes anbefaling så lenge to-felts veg med fortau ikke er et alternativ. Dette alternativet ble forkastet i forprosjektet som følge av høye kostnader og inngrep i private eiendommer.

Kommunedirektøren legger til grunn kryss nord i Vingrom i E6RS. Basert på trafikkberegninger vil kryssvalget i Vingrom innebære redusert trafikk på Vingromsvegen da trafikken fra Døvsvegen og Burmavegen fanges opp. Dette, sett sammen med at det ikke skal være bompenger på strekningen mellom Vingrom og Lillehammer by, forventes trafikkmengden å bli lav på Vingromsvegen da det ventes at ny E6 vil bli benyttet til Lillehammer by. Dersom det hadde blitt lagt til grunn et annet kryssalternativ i Vingrom kunne dette ha medført økt trafikkmengde på Vingromsvegen og dermed utløst behov for andre trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen.

En potensiell ulempe med timeglassinnsnevringene er for brede kjøretøy med brede på over 3,5 meter (eksempelvis landbrukskjøretøy). Disse vil måtte benytte seg av fortauskantene.

Vingromsvegen er det eneste reelle alternativet for landbrukskjøretøy på strekningen Vingrom-Vingnes og det er derfor viktig å tilrettelegge for disse kjøretøyene. Innsnevringene skal opparbeides som korte fortau og kantsteinen vil bli nedsenket i ytterkantene. Gjennom innsnevringene må brede kjøretøy passere ved å benytte fortauskanten. Det må således ikke plasseres installasjoner som eksempelvis skilt som vanskeliggjør dette, noe som må følges opp videre i byggeplanfasen. Strekningen hvor kjøretøy må benytte kantsteinen/fortauskanten er kort og antallet kjøretøy estimeres å være lavt slik at kommunedirektøren vurderer løsningen som tilfredsstillende også for denne typen kjøretøy.

Det vurderes som en ulempe med hovedalternativet at det ikke blir en separat løsning for gående og syklende. Kommunedirektøren mener imidlertid at med en lav trafikkmengde og redusert hastighet på strekningen vurderes hensynet til trafiksikkerhet for myke trafikanter og framkommelighet for øvrige trafikantgrupper som en akseptabel løsning. Etter kommunedirektørens vurdering vil de øvrige alternativene (alt. 2A og alt. 2B) gi ulemper for en eller flere trafikantgrupper.

Kommunedirektøren legger til grunn at dersom trafikkmengden blir større enn det som er lagt til grunn for valgt løsning, skal det vurderes ytterligere trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen, iht. bompengeproposisjonen. Selv om alternativet ikke innebærer fortau slik det er omtalt i KDP, mener kommunedirektøren at hovedalternativet er løsningen som ivaretar alle trafikantgrupper på den mest hensiktsmessige måten. Ut fra en samlet vurdering av de ulike alternativene anbefaler kommunedirektøren hovedalternativet.

Ved 2. gangs behandling ble det omtalt at det kan være stor trafikk på Vingromsvegen når det er begrenset framkommelighet på E6. Med bakgrunn i dette og liten kunnskap om anleggsgjennomføringen ble rekkefølgebestemmelsen for opparbeidelse av trafiksikkerhetstiltakene på Vingromsvegen endret slik at de skulle være etablert før anleggsarbeidet på ny E6 i Øyresvika ble igangsatt. Gjennom høringsuttalelsen fra NV har en fått større kunnskap om anleggsgjennomføringen. Det er framsatt at som følge av etablering av bru/kulvert i Øyresvika og øvrig anleggsarbeid vil Vingromsvegen bli stengt tidlig i anleggsperioden. Det vil naturligvis medføre at det ikke vil være gjennomgangstrafikk på Vingromsvegen og etablering av trafiksikkerhetstiltakene før anleggsarbeidet igangsettes vil være uhensiktsmessig. Rekkefølgebestemmelsen er nå endret slik at timeglassinnsnevringene skal være etablert senest når Vingromsvegen åpnes for ordinær trafikk etter gjennomført anleggsvirksomhet. Dersom

anleggsgjennomføringen i Øyresvika ikke blir som forutsatt, er rekkefølgebestemmelsen likevel utformet slik at krav til etablering av tiltaket er ivaretatt.

3.2.2 Sammenkobling av Vingromsvegen og avlastet E6

Det er vurdert totalt tre alternativer for eventuell sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 i Øyresvika:

- Hovedalternativet: Ingen sammenkobling av vegene, og uten g/s-veg langs Vingromsvegen fra Øyresbekken og sørover.
- Alternativ 2D: Rundkjøring sør for Øyresbekken.
- Alternativ 2E: T-kryss sør for Øyresbekken.

I likhet med trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen er sammenkobling av Vingromsvegen og avlastet E6 blitt vurdert ut fra kryssplassering i Vingrom i E6RS og løsning for trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen fra Øyresvika og nordover. Kommunedirektøren anbefalte hovedalternativet ved forrige behandling, dvs. uten sammenkobling i Øyresvika, og opprettholder denne anbefalingen til sluttbehandling.

Med en kryssplassering ved Ullhammeren (kryss nord) fanges all trafikk fra Vingrom opp, inkludert fra Burmavegen og Døsvegen. Det er ventet at en i større grad benytter ny E6 i staden for Vingromsvegen videre nordover, slik som det gjøres i dag. Det skal heller ikke kreves inn bompenger på strekningen mellom Vingrom og Lillehammer by slik at bruken av Vingromsvegen forventes å bli redusert. Som følge av disse forholdene antas gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen å bli liten, og trafikkmengden således lav. Med bakgrunn i dette vil det ikke være et behov for sammenkobling i Øyresvika for å lede trafikk utenom de bebygde områdene fra Øyresvika til Jørstadmovegen. Etter kommunedirektørens vurdering vil en annen kryssplassering i Vingrom medføre større gjennomgangstrafikk på Vingromsvegen og således utløse behov for sammenkobling i Øyresvika.

Sammenkobling har også blitt vurdert opp mot hvilket alternativ for trafiksikkerhet som velges på Vingromsvegen. Alt. 2A og 2B vil etter kommunedirektørens vurdering medføre behov for sammenkobling av hensyn til brede kjøretøy og redusert framkommelighet på Vingromsvegen da det over hele eller deler av strekningen vil være 1-felts veg med møteplasser. Dersom ikke brede landbrukskjøretøy har framkommelighet på Vingromsvegen må en kjøre via Saksumsdalen. En sammenkobling ville kunne gi et mer funksjonelt vegsystem bl.a. for buss som kunne ha fått en rundtur, men en eventuell sammenkobling vil imidlertid medføre et mindre beslag av dyrka mark, gi et ytterligere kryss inn til byen og ventes å kunne medføre en større trafikkmengde på strekningen med størst boligtetthet fra Øyresvika til Jørstadmovegen. Dersom det hadde vært behov for en sammenkobling, hadde kommunedirektøren anbefalt rundkjøring (alt. 2D) av hensyn til trafiksikkerhet. Kommunedirektøren vurderer ulempene med en sammenkobling å være betydelig større enn uten. Dette under forutsetning av at kommunedirektørens anbefalinger vedtas, herunder timeglassinnsnevring på Vingromsvegen og kryss nord i Vingrom på E6RS.

Som følge av kommunedirektørens anbefaling er bestemmelser knyttet til ivaretagelse/bruk av dyrka mark fjernet da det er ingen tiltak på avlastet E6 som kommer i konflikt med dyrka mark. Dersom andre alternativ enn hovedalternativet vedtas, må disse bestemmelsene tas inn igjen ved sluttbehandling.

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

Iht. KDP skal eksisterende bebyggelse innenfor gul støysone på strekningen Øyresvika - Lillehammer bru støyskjermes. I tillegg skal friluftsområdene ved Vingnesvika og strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen støyskjermes.

For boligområdene er det derfor tatt inn langsgående støyskjermer som langt på veg skjermer disse boligene for støy, men med kun støyskjerm ville det fortsatt være 22 boliger som lå innenfor gul støysone og en bolig i rød støysone. Ved forrige behandling ble det derfor tatt inn en ny bestemmelse som sikrer lokale tiltak på disse boligene i tråd med bestemmelsen i KDP. Lokale tiltak innebærer at en vil se på hver enkelt eiendom og tilpasse tiltakene deretter. Hvilke tiltak som vil være aktuelle på boligene fastlegges ikke nå, men i byggefasen. Aktuelle tiltak kan for eksempel være nye vinduer, ytterligere isolasjon og støyskjermer på eiendommene. Tiltakene skal etableres i dialog med grunneier.

Til 2. gangs høring/offentlig ettersyn omtalte kommunedirektøren at i støyberegningene er det lagt til grunn 70 km/t selv om det på strekningen i dag er 80 km/t. Kommunedirektøren mener at støybestemmelsene ivaretar øvrige boliger dersom hastigheten blir høyere enn det som er lagt til grunn i støyutredningene. En høyere hastighet på avlastet E6 vil innebære at flere boliger vil måtte få lokale støytiltak. Med bakgrunn i suppleringsene i planbestemmelsene er også innsigelse fremmet av SF ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn trukket. Det er vurdert høyere støyskjerm, men ut fra at det vil gi liten effekt og medfører negative landskapsvirkninger er ikke dette innarbeidet i planforslaget. En høyere skjerm vil påvirke den visuelle effekten for både beboere bak støyskjermen og trafikanter som skal til Lillehammer by. Kommunedirektøren er opptatt av at støyskjermene for bebyggelsen, spesielt den høye støyskjermen på Riselandet, får krav til utforming som reduserer inntrykket av konstruksjonen. Bestemmelsene vurderes å ivareta dette. Støyskjermene er vist i plankartet, samt at høyde og utformingskrav er sikret gjennom bestemmelsene.

Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn er det gjort noen endringer i bestemmelsene mtp. utformingskrav som nå differensierer på utforming av støyskjermer for bebyggelsen og friluftsområdene. Friluftsområdene i Vingnesvika og vestsiden på strekningen Mesnaelva-Korgvegen skal skjermes med lav støyskjerm. Slik bestemmelsene var utformet ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn kunne det medføre at støyskjermene for friluftsområder ble plassert lengre bort fra støykilden og således høyere skjerm, noe som igjen kunne gi drift- og vedlikeholdsulempere. I Vingnesvika kunne dette ha medført at støyskjermen hadde kommet i konflikt med turvegen som igjen kunne ha medført at turvegen må flyttes nærmere Mjøsa. Det er nå spesifisert at bl.a. visuell brytning i overflaten, materialbruk og planting av vegetasjon gjelder høye støyskjermer (støyskjermer for bebyggelsen) som ikke skal etableres på vegskulder/integrert del av rekkverket. For friluftsområdene åpner bestemmelsene nå for at støyskjermene kan bli en integrert del av rekkverket, som også vil gi størst støydempende effekt.

3.4 Tiltak 5: Miljøtiltak Vingnes

Iht. KDP skal reguleringsplan for avlastet E6 vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem. I planforslaget er det lagt føringer for regulering av miljøtiltak langs dagens E6 og i nærområdet forbi Vingnes, herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og

syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning osv. Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn kan ikke kommunedirektøren se at det er framkommet nye momenter som tilsier at anbefaling ved forrige behandling bør endres. Kommunedirektøren mener hovedalternativet oppfyller intensjonen i KDP på en tilfredsstillende måte og anbefaler derfor dette alternativet.

Det er utredet og vurdert to alternativer for kryssløsningen på Vingnes; videreføring av dagens kryss (hovedalt.) og rundkjøring (alt. 5B). Dagens kryssløsning er arealkrevende, men har en god funksjonalitet og kapasitet. Alternativet med rundkjøring vil gi en begrenset trafikkavvikling, både på avlastet E6, men også gjennom at all trafikk fra/til Jørstadmovegen vil måtte gå via Vingnesgata. En rundkjøring med arm mot Vingnesgata vil kunne frigi arealer til næringsformål på vestsiden da sørgående på-/avkjøringsrampe kan saneres.

Uavhengig av kryssløsning reguleres det flere miljøtiltak på Vingnes. Et av tiltakene er kollektivholdeplasser. Løsningene vil være noe ulike for de to kryssløsningene, men begge vurderes å ivareta kollektivtilbudet på en tilfredsstillende måte. Tilgangen til kollektivholdeplassene sikres gjennom regulerte gangforbindelser. Det vil være et sammenhengende gang-/sykkeltilbud gjennom Vingnes på aksene Vingarvegen/Vingnesbrua. For eksempel er det i Vingnesgata en noe uoversiktlig situasjon i dag- hvor et kryss, utkjøring fra en privat bolig og fotgjengerovergang er samlokalisert. Dette strammes opp gjennom planforslaget og det blir en ryddigere situasjon for alle trafikantgrupper, dette gjelder også kryss Stavnesgata/Vingnesgata. For å ivareta intensjonen om miljøgate på avlastet E6 er det regulert hastighetsreducerende tiltak, eksempelvis en to meter midtrabatt som skal beplantes og således gir en smalere vegbane. En rundkjøring vil naturlig begrense hastigheten og de hastighetsreducerende tiltakene har derfor ikke vært en del av det alternativet.

Det reguleres en parkeringsplass på vestsiden av avlastet E6, men det stilles ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse gjennom E6-prosjektet. Parkeringsplassen utnytter et restareal i dagens kryss. Den tilrettelegger for bruk av kollektivtilbudet som skal opparbeides på avlastet E6. Den vil også kunne ha en funksjon som tilrettelegging for friluftsliv i Vingnesvika og for tilgjengeligheten til turvegen langs Mjøsa da det er begrensa med parkeringsmuligheter på Vingnes slik det er i dag.

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

Det skal etableres en trafiksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden, samt manglende lenker på strekningen Mesnaelva-Storhove, i praksis en sammenhengende gang- og sykkelveg (g/s-veg) fra Vingnes til Storhove. For løsningen fra Vingnes til Mesnaelva er det utredet og vurdert to alternativer; hovedalternativet som innebærer g/s-veg over Vingnesbrua og videre nordover på Strandpromenaden, i tillegg til g/s-veg over Lillehammer bru (alt. 6C). Fra Mesnaelva til Storhove har det kun blitt utredet et alternativ for g/s-veg og er en del av hovedalternativet. Denne vil forbi de vestligste boligene i Mosoddvegen være g/s-veg kombinert med adkomstveg til boligene. G/s-vegen fortsetter deretter nordover langs Hovemovegen og gjennom næringsområdet på Hovejordet, krysser fv. 2522 i plan og kobler seg deretter på eksisterende g/s-veg ved Blåswixvegen.

Ved forrige behandling av planforslaget anbefalte kommunedirektøren hovedalternativet, og etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn kan en ikke se at det er framkommet nye elementer til vurderingen av tiltaket slik at anbefalingen opprettholdes. Anbefalingen av bruk av Vingnesbrua baserer seg på flere faktorer. Beregninger viser at Vingnesbrua vil ha størst brukernytte av de to alternativene. Denne løsningen vil gi en bedre kobling mot sentrum og bedre tilgjengeligheten til

Strandtorget/Strandpromenaden gjennom etablering av trapp ned fra brua på østsiden og sykkelveg på strekningen videre nordover mot Strandtorget. Vingnesbrua ligger også nærmere en større boligkonsentrasjon og vil således ha en større nytteverdi. Kommunedirektøren mener at en g/s-veg over Lillehammer bru vil fremme folkehelsen og binde sammen to områder som skal utvikles videre, men det er imidlertid flere negative forhold ved en slik løsning. Nærhet til avlastet E6 sammen med beregnet trafikkmengde vil gjøre g/s-vegen støyutsatt og dermed mindre attraktiv. Det er beregnet at trafikkmengden i beregningsåret vil være omtrent som i dag. I tillegg vil løsningen være uforholdsmessig kostbar sett opp mot nytteverdien, herunder kostnader knyttet til både etablering, men også mtp. drift/vedlikehold.

Andre forhold taler også for hovedalternativet, hvor hensynet til naturreservatet vektet tungt. Vingnesbrua er etablert og vil ikke medføre etablering av en ny barriere i reservatet. Med en påhengt g/s-veg på Lillehammer bru vil dette medføre et nytt inngrep i et kjerneområde i reservatet og gi konsekvenser for fuglelivet i området. Først gjennom midlertidig inngrep i anleggsfasen, da en er avhengig av adkomst fra Lågen. I tillegg vil påhenget medføre en økt barriere- og fragmenteringseffekt i driftsfasen. Den menneskelige aktiviteten på brua vurderes å være det mest uheldige for fuglelivet. G/s-veg over Lillehammer bru vil kreve støy-/visuell skjerming. I tillegg til å påvirke attraktiviteten av brua vil støyskjermene påvirke hvordan adkomsten inn til byen oppleves. SF fremmet innsigelse ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn til hvis ikke alt. 6C med påhengt g/s-veg over Lillehammer bru blir vedtatt. SF har ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn trukket innsigelsen.

På deler av strekningen fra Mesnaelva til Blåswixvegen er det opparbeidet g/s-veg. Gjennom reguleringsplanen blir det regulert og sikret etablering av g/s-veg der hvor det er manglende lenker i dagens situasjon, slik at det er sikret et sammenhengende tilbud fra Mesnaelva til Storhove. Ved Blåswixvegen skal g/s-vegen krysse Hovearmen i plan. Kryssing i plan vurderes som tilfredsstillende basert på beregning for antall gående og syklende, samt at hastighet og lav trafikkmengde på Hovearmen tilsier det ikke er grunnlag for planfrie løsninger. Denne løsningen er i tråd med kravene i vegnormalen.

Etter kommunedirektørens vurdering er det både fordeler og ulemper med de to alternativene som foreligger for strekningen mellom Vingnes og Mesnaelva, men basert på en samlet vurdering anbefales alternativet over Vingnesbrua. Kommunedirektøren vurderer det slik at hovedalternativet ivaretar bestemmelsene i KDP på en tilfredsstillende måte.

3.6 Tiltak 7: Kryssombygging ved Strandtorget

Iht. KDP skal dagens E6 tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. Som en del av dette forutsettes det at dagens kryss ved Strandtorget bygges om, i tillegg til fjerning og tilbakeføring av på-/avkjøringsramper på dagens E6. Dagens avkjøring fra E6 til Mesnadalsvegen bygges som en trearmet rundkjøring. Rundkjøringen skal ligge over nivå for 200-års flom, Mesnadalsvegen videre til eksisterende rundkjøring går fra nivå tilsvarende 200-års flom til 100-års flom. G/s-veg legges i kulvert under Mesnadalsvegen, over nivå for 50-års flom.

Deler av dagens kryss er flomutsatt (primært sørgående på-/avkjøringsrampe) og stenges tidlig ved en flomhendelse. Det foreligger ingen dokumentasjon på flomsikkerhetsnivå på dagens løsning, men Statens vegvesen mener det er under 50-års flom. Med hensyn til samfunnsikkerhet og beredskap må rundkjøringen dimensjoneres for 200-års flom. Det er flere høringsparter som er negative til ombyggingen av dagens løsning hvor det er pekt på høye kostnader for etablering, samt konsekvenser for næringslivet, spesielt i anleggsfasen da adkomsten naturligvis vil bli berørt.

Kommunedirektøren er opptatt av at den viktige innfartsåren til Lillehammer by, som også er hovedinnfartsåre til et regionalt kollektivknutepunkt, skal være flomsikkert og utformet iht. nye krav for flomsikkerhet. Ombyggingen vil gi midlertidige ulemper for trafikkflyten i anleggsfasen. Dette vil være planlagte ulemper som kan avbøtes gjennom god informasjon og tiltak. Flomhendelser kan ikke planlegges på samme måte, og en løsning med tilfredsstillende flomsikkerhet i permanent fase veier tyngre enn de midlertidige ulempene etter kommunedirektørens vurdering. Tiltaket vil være positivt for friluftsliv/naturmiljøet da påkjøringsrampene fjernes og tilbakeføres til friområde. Løsningen forutsetter redusert hastighet, noe som vil være positivt for området da lavere hastighet vil generere mindre støy inn i naturreservatet. Rundkjøringen ved Strandtorget vil ha egen avkjøringsrampe for nordgående trafikk, og det vil derfor ikke være nødvendig å kjøre gjennom rundkjøringen dersom man kjører inn til byen, omtrent som i dag. At det etableres rundkjøring behøver ikke nødvendigvis heller å bety en ulempe for sørgående trafikk som skal inn til byen. Avstanden gjennom rundkjøringen blir vesentlig kortere enn dagens avkjøringsrampe.

Hvis ikke kryssombyggingen vedtas, vil det hefte innsigelse ved planforslaget siden SF fremmet innsigelse ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn.

3.7 Tiltak 9: Ny rundkjøring i Hovemoen

Det skal etableres ny adkomstløsning fra avlastet E6 til næringsområdene i Hovemoen iht. KDP. Dette foreslås løst gjennom å regulere en tre-armet rundkjøring like sør for jernbane-/vegbro over avlastet E6. To av armene utgjør avlastet E6. Den tredje armen går mot vest og mot næringsarealene i Hovemoen, via denne armen kan en også kjøre videre til Hovemovegen.

Kommunedirektøren mener rundkjøringen, slik den foreligger i planforslaget, oppfyller kravet i KDP på en tilfredsstillende måte. Tiltaket er for å sikre tilgjengeligheten til dagens og framtidige næringsarealer, som blir oppdelt av ny E6 gjennom Hovemoen. Adkomsten til store deler av framtidige næringsarealer på vestsiden av ny E6 må gå over brua tilhørende vegnettet i Hovemoen, i søndre del av Hovemoen. Det er derfor viktig å få en god sammenkobling mellom disse områdene og avlastet E6, og videre ut på hovedvegnettet. Foreslått løsning vil gi en hensiktsmessig tilgang til næringsarealene uten behov for parallelle veger som kan gå på bekostning av større næringsarealer.

Koblingen mellom reguleringsplanene for E6RS og avlastet E6 i dette område, spesielt koblingen mellom rundkjøringen i avlastet E6 og brua for vegnettet i Hovemoen på E6RS, bør vurderes i en egen prosess hvor en ser på arealbruken i hele Hovemoen.

Som en følge av etablering av ny rundkjøring på avlastet E6 må Forsvarets vaktbu mm. flyttes. Forsvarsbygg har opprettholdt sin innsigelse fra 1. gangs høring/offentlig ettersyn da planforslaget ikke synliggjør i tilstrekkelig grad hvordan plassering av vakt, sikring og tilfredsstillende vegsystem inn i området er løst. Kommunedirektøren mener i utgangspunktet at de forhold som Forsvarsbygg har innsigelse vurderes å være av privatrettslige karakter som behandles gjennom en grunnervvprosess. Kommunedirektøren har likevel imøtekommet innsigelsen ved at Forsvarets adkomstveg er vist med vegformål og tatt inn en illustrasjon på framtidig situasjon i planbeskrivelsen. En gjør oppmerksom på at forsvarsformålet åpner for en rekke tiltak, herunder også etablering av adkomstveg. Kommunedirektøren viser også til at øvrige forhold Forsvarsbygg hadde innsigelse til ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn er ivaretatt gjennom bestemmelser og rekkefølgekrav. For eksempel er bestemmelsene til forsvarsformålet relativt vide og kommunedirektøren vurderer det slik at de åpner for det mest som er tilknyttet Forsvarets virksomhet og ev. behov for videre utvikling innenfor planområdet.

3.8 Innsigelser som ikke er knyttet til konkrete tiltak

3.8.1 Støyskjerming Lillehammer bru

SF har opprettholdt sin innsigelse til krav om støyskjerming av naturreservatet ved Lillehammer bru. Innsigelsen er derimot blitt spesifisert ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn og det er konkret påpekt støyskjerming av Leirvika. Innsigelsen begrunnes ut fra naturmangfoldloven og den samlede belastningen i naturreservatet. SF viser til at bompenggeordningen vil kunne påvirke trafikkmønsteret på avlastet E6. Trafikkberegninger viser at det vil være omtrent like stor trafikk på Lillehammer bru i framtiden som i dagens situasjon, men erfaringsmessig kan disse tallene bli større enn hva som er beregnet. Kommunedirektøren kan uansett ikke se at dette i seg selv utløser krav til støyskjerming av Leirvika. Støyskjerming av Leirvika ligger ikke inne i KDP, og den samlede belastningen i naturreservatet behandles gjennom dispensasjon fra verneforskriften. I denne er det satt vilkår om etablering av støyskjerm og støyskjerming er derfor innarbeidet i planforslaget.

Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn er det utarbeidet er notat hvor det er sett på støyskjerm på Lillehammer bru. Innsigelsen er forslått imøtekommet med en 250 meter lang støyskjerm i 1,1 meter høyde på vestsiden av brua som kobler seg sammen med eksisterende støyvull på Vingnes. Leirvika vil da i stor grad komme ut av gul støysone og kommunedirektøren vurderer det slik at dette fugleområdet blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Det har vært vurdert en høyde på 1,2 meter, men denne vurderes å gi minimalt bedre støyskjemende effekt enn en på 1,1 meter. En støyskjerm høyere enn 1,1 meter kunne gi negative virkninger for bl.a. omkringliggende landskap og fugleliv da det vil medføre en større barriereeffekt, i tillegg til å være utfordrende mtp. gjennomføring.

I vurderingen av støyskjermede tiltak er det sett på hvordan hastighet på avlastet E6 vil påvirke støysituasjon i Leirvika. Støyvurderingene viser at det er hastighet på avlastet E6 som har den største effekten på støynivået i Leirvika. Hastighet reguleres ikke etter plan- og bygningsloven. Det er gjennom planforslaget regulert, samt stilt rekkefølgekrav til etablering av rundkjøring ved Strandtorget og miljøgate på Vingnes som tilsier at hastigheten kan bli lavere enn i dagens situasjon. Kommunedirektøren viser for øvrig til plandokumentene hvor det er sikret støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika, samt på strekningen Mesnaelva-Korgvegen. Dette vil ha en positiv effekt for støynivået i naturreservatet.

Lengde, høyde og etablering av støyskjermer på Lillehammer bru er sikret gjennom plankart og bestemmelser. I dispensasjonen fra verneforskriften er det satt vilkår om at støyskjermer må være etablert senest tre år etter ny E6 er tatt i bruk. I bestemmelsene er det satt to år, i tråd med øvrige rekkefølgebestemmelser som er videreført fra KDP.

3.8.2 Støy i naturreservatet

Ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn videreførte SF sin innsigelse til hvordan anleggsstøy inn i naturreservatet er ivaretatt gjennom planforslaget. I høringsuttalelsen foreslo SF en tekst som skulle supplere bestemmelsen som ble tatt inn før 2. gangs høring/offentlig ettersyn for å imøtekomme deres innsigelse. SFs forslag er tatt inn i bestemmelsene og supplementet legger føringer for når støyskjerming på Lillehammer bru og turvegen langs Mjøsa kan etableres. Omtalte tiltak skal ikke etableres i perioden 1. april – 31. mai av hensyn til trekkende fugl i naturreservatet.

3.9 Båndlegging av arealer for eventuell ny transformatorstasjon

NVE fremmet innsigelse ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn da det ikke var tatt inn kompensierende areal til båndlegging for framtidig oppgradering av sentralnettet, herunder ny transformatorstasjon med tilhørende ledningsnett i Hovemoen. Innsigelsen omfattet primært E6RS da det er dette planforslaget som reduserer båndleggingsarealene i overordna planer. Det ble i avlastet E6 tatt inn et mindre båndleggingsareal etter energiloven på strekningen inn mot eksisterende transformatorstasjon i Hovemoen til 2. gangs høring/offentlig ettersyn for å imøtekomme innsigelsen. Kommunedirektøren anbefaler nå at båndleggingssona tas ut og bakgrunnen for dette framgår av kommunedirektørens notat til E6RS kap. 3.2.2. Med kommunedirektørens anbefaling vedr. båndleggingssona i Hovemoen vil det foreligge innsigelse til avlastet E6.