

Saksframlegg

Saksb: Marthe Torset

Arkiv: PLAN 2018p 18/8556-24

Dato:
02.02.2019

Saken behandles slik:

UTVALG

Utvalg for plan og samfunnsutvikling

MØTEDATO

14.02.2019

UTVALGSSAKNR

UPS-/

HØRING AV PLANPROGRAM - REGULERINGSPLAN FOR E6 STORHOVE - ØYER

Byplansjefens innstilling:

1. Planprogram datert 01.02.19 legges ut på høring/offentlig ettersyn
2. Vedtaket gjelder for den delen av planprogrammet som geografisk tilhører Lillehammer kommune, det vil si strekningen fra Storhove til Øyer grense, som definert i varselkart
3. Vedtaket fattes med hjemmel i pbl § 4-1

Vedlegg

- Planprogram, datert 01.02.19
- Varselkart

Sammendrag

Lillehammer kommune har mottatt forslag til planprogram for reguleringsarbeidet E6 Storhove – Øyer. Planprogrammet legger rammer og føringer for planprosessen, med blant annet fremdrift og utredningskrav. Det skal lages konsekvensutredning for hele strekningen. Formålet med planarbeidet er å detaljregulere firefelts E6 gjennom Lillehammer, med utgangspunkt i Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP). Byplansjefen anbefaler at planprogrammet sendes på offentlig ettersyn/høring.

Bakgrunn

Nye Veier (NV) skal regulere E6 gjennom Lillehammer kommune fra Gjøvik grense til Øyer grense, i tråd med Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP). Reguleringsplanen fortsetter videre inn i Øyer kommune, og planprogrammet omtaler også aktuell strekning i Øyer kommune. Før oppstartsmøte med Lillehammer kommune ble det avholdt et avklaringsmøte med regionale aktører. Møtets formål var å avklare hvorvidt NVs ønskede

oppdeling av reguleringsplanarbeidet i 3 faser var mulig innenfor bestemmelse § 1.1 i KDP. Konklusjonen var at oppdelingen kan gjøres som ønsket, under forutsetning av at oppstart av fase A (Storhove til Øyer) ikke legger føringer for videre arbeid med E6 sørover, det vil si fase B1 fra Gjøvik grense til Storhove og fase B2 langs avlastet veg (dagens E6) fra Vingnes til Storhove. Møtet konkluderte også med at planprogram skal brukes for å identifisere behov for endringer, konsekvensutredningematikk, konsekvensutredninger/-vurderinger, organisering og medvirkning, samt fremdrift.

Et planprogram skal avklare planprosessen og sentrale temaer i planarbeidet, jf. pbl § 4-1. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt. Planprogrammet skal også vise hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Det er besluttet å fremme felles planprogram for hele strekningen fra Storhove og inn i Øyer kommune, forbi Ensby. Vedtaket som gjøres i Utvalg for plan og samfunnsutvikling omhandler forhold som geografisk berører Lillehammer kommune.

Fakta

Formål

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere firefelts E6 gjennom Lillehammer, med utgangspunkt i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby.

Planprosess

Det ble avholdt oppstartsmøte 13.12.18. Nye veier orienterte Utvalg for plan og samfunnsutvikling 17.01.19. Forslag til planprogram ble diskutert i Regionalt planforum 29.01.19. Det vil bli meldt oppstart av planarbeidet samtidig som planprogrammet sendes på høring.

Framdrift

Fremdriftsplanen viser fastsetting av planprogram, samt førstegangsbehandling av planforslaget, før sommer 2019. Sluttbehandling for reguleringsplanen er forespeilet høst 2019. Årsaken til den raske fremdriften er planlagt byggestart i 2020.

Medvirkning

Det legges i planprogrammet opp til medvirkning ut over det som er lovpålagt gjennom plan- og bygningsloven. Det skal i forbindelse med høring av planprogram og planforslag gjennomføres åpent plankontor og åpne folkemøter. Det er opprettet en ekstern arbeidsgruppe med representanter fra regionalt nivå. Det er planlagt drøfting av planmateriale i regionalt planforum. I forbindelse med behandling av planprogram og planforslag skal det orienteres i politisk utvalg.

Forholdet til overordnet plan

Kapittel 3 i forslag til planprogram gjengir overordnede rammer og føringer for planarbeidet, både statlig, regionalt og kommunalt. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby ligger som grunnlag for løsninger, og gir rammer og føringer for reguleringsplanen for den strekningen denne gjelder. Strekningen fra Vingrom til Ensby i KDP er tillatt oppdelt i 3 forskjellige reguleringsplaner, under forutsetning at første delstrekning (A) ikke gir føringer for videre planarbeid, og at det varsles oppstart med planprogram.

Om planforslaget som skal utarbeides

Teknisk beskrivelse av tiltaket, med profiler for vegbane og tunnel finnes i kapittel 5.2. Temaene estetikk, overvannshåndtering og massedeponi er særlig fremhevet, og vil bli konsekvensutredet under relevante tema.

Varselgrense

Ut over plangrensen som ligger til grunn i KDP er det innenfor varselgrensa i Lillehammer tatt med ekstra arealer for området rundt Storhove, i forbindelse med tunnelen forbi Fåberg, samt en bred korridor nordover fra tunnelutslaget. Endelig plangrense vil bli fastsatt i planforslaget.

Behov for utredninger

Det skal gjennomføres konsekvensutredning (KU) på tiltaksnivå i reguleringsplanen. Dette skal sikre at utredningene blir gjort på riktig detaljnivå, samt fange opp behov for å utrede eventuelle endringer, og arealbehov som ligger utenfor trasèen slik den er definert i KDP sin avgrensning. Det er sentralt at tematikk som ikke var utredet i overordnet plan, for eksempel områder for rigg, anlegg, deponi mm, blir tilfredsstillende utredet i reguleringsplan

Vurderinger

Byplansjefen anser planprogrammet til å være av tilfredsstillende kvalitet for å legges ut til høring/offentlig ettersyn. Under følger en vurdering av relevante tema.

Felles planprogram

Nye veier har utarbeidet et felles planprogram for hele planstrekningen. Fra Storhove til Ensby ligger kommunedelplanen til grunn. Byplansjefen presiserer at vedtak som blir fattet gjelder planprogrammet for strekningen som geografisk ligger innenfor Lillehammer kommune. Vedlagt varselkart viser også dette. Byplansjefen vil etter høringen vurdere om det er hensiktsmessig å fastsette et felles planprogram, eller om det blir behov for å ha to separate planprogram. Dette vil blant annet avhenge av behov for endringer som følge av høringen eller politisk behandling i forbindelse med høringen. Planens juridiske dokumenter vil uansett bli delt opp mellom Lillehammer og Øyer kommuner.

Forholdet til overordnet plan

Det ligger som en forutsetning for oppdelingen av planarbeidet, at reguleringsplanen for første del, fase A (Storhove – Øyer) ikke gir føringer for videre planlegging sør for Storhove. Planprogrammet beskriver i korthet forholdet mellom del A og del B1 og B2. Det er gitt en garanti på at det ikke vil gi nye føringer for videre planarbeid som følge av oppdelingen. Vegen vil kunne koble seg på både eksisterende vei og fremtidig ny E6 fra Stohove og sørover. Planprogrammet sier derimot mindre om forholdet til helheten for enkelttema, ut over at dette håndteres gjennom bindende føringer i kommunedelplanen. Byplansjefen forstår at planprogrammet fokuserer på strekningen som inngår i reguleringsplan fra Storhove til Øyer, men det er samtidig viktig å synliggjøre helheten. En oversikt med overordnet prosess (etter plan- og bygningsloven og andre lovverk) og forventet fremdrift i tilgrensende planer (B1 og B2) ville gjort dette tydeligere.

Framdrift

Det ønskes en svært rask fremdrift for et så omfattende planarbeid. Fremdriften det legges opp til er krevende for både kommunen som planmyndighet, regionale aktører, naboer,

berørte parter og offentligheten for øvrig. Byplansjefen er opptatt av effektivitet i planarbeidet, men samtidig skal planprosessen og planmaterialet ha god kvalitet. Det stilles derfor spørsmål ved om fremdriften som skisseres er i overkant ambisiøs. Planprogrammet som nå legges på høring og videre fastsettes skal legge føringer for planforslaget. Når arbeidet med planforslaget, slik fremdriften indikerer, vil pågå parallelt med at planprogrammet ligger til høring og ikke ennå er fastsatt, kan det være utfordrende. Byplansjefen er usikker på om det er satt av nok tid til samhandling og kvalitetssikring mellom fastsetting av planprogram og førstegangs behandling av planforslag. Fremdriften det legges opp til vil kreve et godt og gjennomarbeidet planforslag, med særlig fokus på medvirkning underveis for å få til en god og effektiv prosess.

Opplegg for medvirkning

Byplansjefen ser det som positivt at det gjennomføres «åpent plankontor» og folkemøter i forbindelse med høringene av planprogram og planforslag. Dette gjør det mulig for offentligheten å få enklere tilgang til et så omfattende planmateriale, samt å gi rom for å opplyse om konsekvenser for enkelt tema eller områder. Opplegget for medvirkning som er skissert virker også å ivareta behovet for tett dialog med politikerne og regionale myndigheter på en god måte.

Om planforslaget som skal utarbeides

Varselgrense

Varselgrensa omfatter områder utover traséen slik den er definert i KDP. Det er mange formål som skal inn i planområdet i tillegg til veiarealet, og det er særlig viktig å sette av nok arealer når det varsles oppstart for kunne vurdere og inkludere områder til rigg, anleggsgjennomføring, samt midlertidige- og permanente deponier. Man trenger også fleksibilitet for påhugg for tunneler og løsninger for utvidelse av selve veibanen. Byplansjefen har vært tydelig på viktigheten av at det settes av *nok* arealer i oppstartsfasen, for å unngå at planen må varsle oppstart på nytt. Varselgrense er ikke det samme som endelig planavgrensning, men en ytre grense for områder som kan inkluderes i plangrensen. Nye veier mener de i varselgrensen har tatt høyde for dette, og har med tilstrekkelig areal.

For virkninger av planforslag er begrepet «influensområde» brukt. Dette er arealer som direkte eller indirekte kan bli påvirket av tiltaket. Influensområdet kan variere i utstrekning avhengig av tema, og kan strekke seg *ut over* avsatt varselgrense og senere plangrense. Et eksempel på dette kan være influensområde for støy.

Behov for utredninger

Konsekvensutredningen som ble gjennomført i KDP er for enkelte tema svært detaljert, mens andre tema skal vurderes videre i reguleringsplanprosessen. § 6 b) i konsekvensutredningsforskriften skisserer 2 krav som må være tilfredsstillt for at tiltak som firefelts motorvegⁱ ikke behøver konsekvensutredning (KU); reguleringsplanen må være i fullt samsvar med overordnet plan, og KU fra overordnet nivå må være gjort på tiltaksnivå. Der det i reguleringsplanen blir endringer fra overordnet plan skiller forskriften mellom vesentlige og

ⁱ faller inn under vedlegg I i forskriften

mindre vesentlige endringer, hvor kun de vesentlige endringene har KU-krav. Områder som går ut over plangrensen i KDP er ikke konsekvensutredet tidligere, og har dermed KU-krav.

Det er besluttet å gjennomføre KU på reguleringsplan nivå for hele planområdet, selv om strekningen Storhove – Ensby allerede er konsekvensutredet i KDP. Byplansjefen ser det som positivt at det gjennomføres en felles KU for hele strekningen, og mener dette er med på å ivareta helheten. Det gjør at man i stor grad unngår vurdering av gråsoner, mellom hva som er en vesentlig og mindre vesentlig endring av KDP i reguleringsplanforslaget, og hvorvidt ulike tema har riktig detaljnivå i utredningene som ble gjort i KDPs konsekvensutredning. For mange tema er konsekvensutredningen i KDP gjort med høyt detaljnivå, og mye av informasjonen herfra kan tas med inn og brukes som grunnlag i de nye vurderingene.

Statens vegvesens håndbok V712 for ikke prissatte konsekvenser vil bli benyttet som metode for konsekvensutredningen. Relevante tema fra prissatte konsekvenser vil bli tatt med som egne tema i konsekvensutredningen, men her vil ikke V712-metodikken bli benyttet. Konsekvensutredningen skal dermed, som vist i kapittel 6, ta for seg «landskapsbilde», «naturmangfold», «naturressurser», «friluftsliv/by- og bygdeliv» og «kulturarv», (ikke-prissatte konsekvenser), i tillegg til «støy», «luftforurensning», «trafikk», «klima» og «lokal og regional utvikling» (prissatte konsekvenser). Det vil bli gjort en samlet vurdering av virkninger av tiltaket. Det stilles krav om at vektning mellom ulike tema skal synliggjøres.

Byplansjefen har i tidlig fase av planarbeidet vært tydelig på at tema vilt/vilttrekk, rigg- og anleggsområder, midlertidige og permanente deponi, vannressursen på Hovemoen og overvann krever spesiell oppfølging. Byplansjefen mener disse temaene blir ivaretatt gjennom forslaget til prosess som skisseres i planprogrammet. Konsekvenser for landskapsbilde blir spesielt viktig ved tunnelinnslagene. Hensynet til Pilgrimsleden må ivaretas sammen med andre omkringliggende arealer langs E6. For tema estetikk forstår Byplansjefen det slik at formingsveilederen for E6 Biri-Otta skal benyttes for de delene av planen som baserer seg på KDP. Byplansjefen forventer at bestemmelser og føringer fra kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby blir innarbeidet i planforslaget, og at intensjonene i KDP blir ivaretatt. I tillegg til tema som blir håndtert gjennom KU gjelder dette særlig bestemmelser for tilbakeføring av eksisterende E6 til annet formål og håndtering av særbestemmelsen om støy nord for tunnelutslaget på Fåberg.

Konklusjon

Byplansjefen mener intensjonene i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte slik det beskrives i planprogrammet. Krav til KU på hele strekningen sikrer ivaretagelse av tema vurdert i KDP, og bestemmelser herfra setter rammer for reguleringsplanfasen. Det legges opp til bred medvirkning. Fremdriften er etter Byplansjefens vurdering svært ambisiøs, og det bør vurderes om denne er gjennomførbar før fastsetting av planprogrammet. Byplansjefen forventer et godt og gjennomarbeidet planforslag, hvor de faglige vurderingene i konsekvensutredningen legger grunnlag for valg av løsninger, og at det åpnes for medvirkning gjennom hele planprosessen. Byplansjefen anbefaler at planprogrammet sendes på høring.

Inger Stubsjøen
Byplansjef

Marthe Torset
Planrådgiver