

## Saksframlegg

Saksb: Marthe Torset

Arkiv: PLAN 2019p242 19/2388-10

Dato:  
17.06.2019

Saken behandles slik:

### UTVALG

Utvalg for plan- og samfunnsutvikling

### MØTEDATO

27.06.2019

### UTVALGSSAKNR

UPS-/

## HØRING - PLANPROGRAM FOR REGULERINGSPLANER FOR NY OG AVLASTET E6 FRA GJØVIK TIL STORHOVE

### Byplansjefens innstilling:

1. Planprogram for Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) – Storhove og Reguleringsplan for avlastet E6 legges ut på høring/offentlig ettersyn.
2. For reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) gjelder vedtaket den delen av planprogrammet som geografisk tilhører Lillehammer kommune, det vil si strekningen fra Gjøvik grense til Storhove.
3. Vedtaket fattes med hjemmel i PBL § 4-1.

### Vedlegg

- Planprogram, datert 11.06.19
- Varselkart
- Bestemmelser Kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby
- Bestemmelser Kommunedelplan for E6 Biri – Vingrom

*Øvrige vedlegg kan fås ved henvendelse til administrasjonen*

### Sammendrag

Lillehammer kommune har mottatt forslag til planprogram for reguleringsarbeidet for (1) Reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og (2) Reguleringsplan for avlastet E6. Det fremmes felles planprogram for begge planene, for å se helheten langs strekningen Gjøvik grense – Storhove. Planprogrammet legger rammer og føringer for planprosessene, med blant annet fremdrift og utredningskrav. Det skal lages konsekvensutredning for hele strekningen på ny E6, med utgangspunkt i Kommunedelplan for E6 Biri – Vingrom (KDP-BV) og Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP-VE). Byplansjefen anbefaler at planprogrammet sendes på offentlig ettersyn/høring.

## **Bakgrunn**

Nye Veier (NV) skal regulere firefelts E6 gjennom Lillehammer kommune fra Gjøvik grense til Øyer grense. Reguleringsplan for strekningen Storhove – Øyer er under arbeid. Fra Storhove og sørover skal det reguleres i tråd med Kommunedelplan for E6 Biri – Vingrom (KDP-BV) og Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP-VE). Reguleringsplanen fortsetter videre inn i Gjøvik kommune, og planprogrammet omtaler også aktuell strekning i Gjøvik kommune.

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 Roterud i Gjøvik til Storhove. 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, og dagens E6 (avlasta veg) med utgangspunkt i gjeldende kommunedelplaner.

### Plangrunnlag

For strekningen Vingrom – Storhove gjelder kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, vedtatt 21.06.18. For strekningen Vingrom til Gjøvik grense gjelder kommunedelplan for E6 Biri – Vingrom, datert 22.11.12. I tillegg er deler av varselområdet regulert. For en oversikt over reguleringsplaner og øvrige overordnede rammer og føringer vises det til planprogrammet.

### Planprosess

Det ble avholdt oppstartsmøte 06.05.19. Saken var diskutert i regionalt planforum 21.05.19. NV orienterte i Utvalg for plan og samfunnsutvikling 23.05.19. Det vil bli meldt oppstart av planarbeidet samtidig som planprogrammet sendes på høring.

### Fremdrift

Fremdriftsplanen viser fastsetting av planprogram høsten 2019. Utarbeiding av planforslag vil foregå hele 2020, og planforslaget er skissert lagt ut til høring/offentlig ettersyn i begynnelsen av 2021. Planen forespeiles vedtatt sommer 2021.

I tillegg til prosesser etter plan og bygningsloven krever løsningen slik den ligger i kommunedelplanene behandling etter blant annet energiloven og naturmangfoldloven. Dette tenkes behandlet parallelt med behandling av reguleringsplanene.

### 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 utarbeiding av planforslag skal det orienteres i utvalg for plan og samfunnsutvikling.

I tillegg vil det opprettes tre arbeidsgrupper som skal følge prosessen tett, to for ny E6 og en for avlastet E6. Her vil kommunen, NV og konsulent/entreprenør sitte sammen med relevante regionale aktører, jf. planprogrammet kapittel 4.4 og 8.4.

#### Om planforslaget som skal utarbeides

Det fremmes felles planprogram for hele strekningen gjennom Lillehammer kommune, fra Gjøvik grense til Storhove. Dette vil senere bli 2 separate reguleringsplaner, én reguleringsplan for ny E6 Gjøvik grense – Storhove og én for avlastet E6.

#### *Teknisk beskrivelse*

I reguleringsplan for E6 Gjøvik grense til Storhove skal det etableres 4 felts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Fra Gjøvik grense til Øyresvika blir det utvidelse av dagens trasé. Fra Øyresvika til Nordre Trosset går vegen i toløps tunnel, før den krysser Lågen via ny bru. Det etableres nytt kryss på Storhove som kobler vegen sammen med veg som planlegges nord for Storhove, samt lokalvegnettet. Se planprogrammet for fullstendig beskrivelse.

På avlastet E6 fra Øyresvika til Storhove vil det reguleres en rekke avbøtende tiltak. Dette gjelder blant annet gang/sykkel-veg, forbedring av kryssninger for gående, tilpasninger av vegen som lokalveg, støyskjerming og kryssutforminger mm. Se planprogrammet for fullstendig beskrivelse.

#### *Varselgrense*

Varselområdet for oppstart av planarbeidet tar utgangspunkt i plangrensen fra kommunedelplanene. I tillegg er det enkelte steder, hvor man vet det blir behov for mer plass, eller ønsker å se på alternative løsninger, tatt med noe mer areal. Endelig plangrense vil bli fastsatt i planforslaget.

#### *Behov for utredninger*

Planprogrammet er delt i 2 deler, hvor del 1 omtaler ny E6 og del 2 avlastet E6.

#### Del 1: Ny E6.

For reguleringsplan for E6 Gjøvik grense til Storhove skal strekningen konsekvensutredes (KU) på tiltaksnivå. Dette skal sikre at utredningene blir gjort på riktig detaljnivå, samt fange opp behov for å utrede eventuelle endringer, og arealbehov som ligger utenfor traseen slik den er definert i kommunedelplanene 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. Der det er godt nok kunnskapsgrunnlag i overordnet konsekvensutredning (KU) kan denne benyttes inn i ny KU. NV ønsker også å se på alternative løsninger for enkelte strekninger/punkt, listet opp under.

- Plassering av kryss i Vingrom (alternativ plassering til KDP-BV, sør for sentrum)
- Plassering av «fotopunkt» (alternativ plassering ved Øyresvika)
- Linje for tunnel og utforming av kryss/tilkobling på lokalnettet i Øyresvika (Endret linje for tunnel ift. KDP-VE som kommer ut lengre nord, teknisk utforming av kryss og plassering ift. tunnelåpning)
- Justert linje for kryssing av Lågen (som resultat av endret trasé for tunnel)

- Kryssutforming og plassering av kryss i Hovemoen (alternativ til løsning i KDP-VE)

I tillegg kan det bli behov for mindre justeringer og optimaliseringer, samt vurdering rundt utvidelse av vegen mot øst eller vest. For utfyllende informasjon om utredninger som skal gjennomføres, se kapittel 6 i planprogrammet.

#### Del 2: Avlasta veg.

Tiltak langs avlastet veg er ikke KU-pliktige etter forskrift om konsekvensutredning. Konsekvenser av tiltak vil likevel bli vurdert som en del av planprosessen, og omtalt i planbeskrivelsen. Det skal også igangsettes et forprosjekt for å konkretisere tiltak/føringer som ligger i overordnet plan. Forprosjektet skal også gi grunnlag for utforming av tiltak som skal reguleres.

#### **Vurderinger**

Byplansjefen har en del kommentarer til planprogrammet, men mener det er av tilfredsstillende kvalitet for å legges ut høring/offentlig ettersyn. Byplansjefen vil påpeke at høring/offentlig ettersyn er en viktig del av arbeidsprosessen med å sikre kvalitet på planprogrammet. Gjennom høring ønsker kommunen å få tilbakemeldinger på:

- utredningsbehov
- oppfølging av vilkår nedfelt i kommunedelplanene
- tiltak og tilpasninger på avlastaveg (dagens E6) som er viktig for Lillehammers byutvikling
- skissert opplegg for arbeidsprosess og medvirkning – som er viktig for både detaljregulering av firefelts E6 forbi Lillehammer og avlasta veg.

#### Generelle betraktninger.

Planprogrammet bærer preg av å ha størst fokus på regulering av ny veg, mens reguleringsarbeidet for avlastet veg er mindre omtalt. Byplansjefen presiserer i den sammenheng at tiltak langs avlastet ved er *avbøtende*, og står i direkte sammenheng med løsninger som er valgt på ny trasé for firefelts E6 i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP-VE). De avbøtende tiltakene skal gjennomføres som en del av E6-prosjektet. NV har tidligere gitt garanti for at oppdeling i ulike planfaser ikke skal ha påvirkning på oppfølging av føringer gitt overordnet kommunedelplan. Byplansjefen forventer at dette følges opp i det videre arbeidet.

Byplansjefen mener planprogrammet stedvis er noe uklart når det omtaler oppfølging av føringer fra overordnede kommunedelplaner. Byplansjefen ser at tematikken er omtalt, men det benyttes vage formuleringer som gir stort tolkningsrom. Dette gjelder særlig i del 2, som omhandler avlasta veg.

Selv om konkret utforming av tiltakene ikke er skissert/løst i KDP-VE (eksempelvis når det kommer til standard på gang- og sykkelveg eller hvordan avlastet veg skal kobles til lokalvegnettet), er det viktig at planprogrammet omhandler disse føringer/rammer og konkretiserer hvordan de skal utredes videre/følges opp i reguleringsplanarbeidet.

Dette for å unngå uklarheter i etterkant rundt hva som skal inngå i arbeidet. Dersom NV, slik det antydes, vil se på alternativer til vedtatte løsninger, enten i forhold til ny E6 eller avlastet E6, må dette også komme tydelig frem i planprogrammet.

Byplansjefens videre vurderinger av relevante tema er omtalt under:

## Del 1 – Ny E6

### *Forholdet til overordnet plan*

Kommunedelplanene skal legges til grunn i arbeidet med reguleringsplanen.

Det har kommet noen endrede forutsetninger siden kommunedelplanen E6 Biri – Vingrom ble vedtatt i 2012, og etterfølgende reguleringsplaner rundt Vingrom ble utarbeidet. Farten som var lagt til grunn i kommunedelplanen var 100 km/t, mens NV nå planlegger ny veg med fartsgrense 110 km/t. I tillegg har krav i veinormalene blitt skjerpet, slik at det enkelte steder vil bli behov for utretting av kurver/andre tilpasninger. NV ønsker i tillegg å utrede alternativ plassering av kryss ved Vingrom.

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby som var vedtatt i 2018 hadde fartsgrense 110 km/t. Her ønsker NV i planprosessen å se på endring/optimalisering av følgende punkter/strekninger:

- Plassering av «fotopunkt» (alternativ plassering ved Øyresvika)
- Linje for tunnel og utforming av kryss/tilkobling på lokalnettet i Øyresvika (Ny linje for tunnel som alternativ til linje i KDP-VE)
- Justert linje for kryssing av Lågen (som resultat av endret trasé for tunnel)
- Kryssutforming og plassering av kryss i Hovemoen (alternativ til løsning i KDP-VE)

### *Fremdrift*

I tillegg til prosesser etter plan og bygningsloven skal vegkryssingen over Lågen behandles etter naturmangfoldloven. En flytting av ledningsnett for høyspent vil i tillegg kreve behandling etter nnergiloven.

Det vil også gjennomføres en rekke andre prosesser parallelt med planarbeidet (jf. tabell 1 i planprogrammet). Byplansjefen er opptatt av at disse prosessene settes i gang og blir koordinert med planprosessen på en god måte. Byplansjefen mener det er viktig at hensyn/tiltak blir avklart på tidligst mulig tidspunkt inngår som en del av reguleringsplanprosessen. Selv om en fremdrift på 2 år kan oppfattes som romslig, er dette en svært kompleks plan hvor det i realiteten er mange avklaringer/hensyn som er gjensidig avhengig av hverandre for å holde fremdrift. Fremdriften er derfor strammere enn det kan virke, men Byplansjefen mener den gir et godt utgangspunkt.

### *Opplegg for medvirkning*

En så kompleks planprosess krever et godt opplegg for medvirkning. I planprogrammet legges det opp til medvirkning ut over det som kreves av plan- og bygningsloven. For innbyggere/grunneiere legges det opp til både åpne informasjonsmøter og åpent plankontor. Regionale myndigheter er involvert gjennom regionalt planforum, ekstern samarbeidsgruppe samt to arbeidsgrupper tilknyttet regulering av denne strekningen. Byplansjefen mener organiseringen som er skissert vil kunne ivareta de ulike interessene i planarbeidet på en god måte.

Det bemerkes at et slikt opplegg for medvirkning, kombinert med rask fremdrift av planarbeidet, vil kreve mye ressurser i offentlig forvaltning både hos kommunen og andre. Firefelts E6 er et statlig prosjekt av høy viktighet. Byplansjefen mener det er fornuftig at det brukes tilstrekkelig tid for å følge opp prosjektet slik at vi sikrer de riktige løsningene for lillehammersamfunnet. Det er opprettet en intern arbeidsgruppe i administrasjonen som bistår i tverrfaglig kvalitetssikring av planmaterialet, og som følger planprosessen. I tillegg vil

kommunen etablere en arbeidsgruppe med representanter fra grunneiere/næringsliv for Hovemoen- området.

### *Om planforslaget*

#### Varselgrense

Byplansjefen har vært tydelig på at det er viktig å ha med tilstrekkelig areal ved oppstart av planarbeidet, for å ha plass også til formål som ikke var lagt inn i overordnet plan, eksempelvis anleggsgjennomføring, rigg og deponiområder. I forslag til varselgrense er det tatt utgangspunkt i traséen fra KDP-ene, med noen utvidelser, særlig i forbindelse med kryss. Varselgrensen ser ut til å fange opp de arealbehovene vi er kjent med nå.

#### Behov for utredninger

Det er besluttet å gjennomføre KU på reguleringsplan nivå for hele planområdet, selv om strekningen er konsekvensutredet på kommuneplannivå. 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 kommunedelplanene i reguleringsplanforslaget, og hvorvidt ulike tema har riktig detaljnivå i utredningene som ble gjort i overordnet konsekvensutredning. For mange tema er konsekvensutredningen i kommunedelplanene gjort med høyt detaljnivå, og mye av informasjonen herfra kan tas med inn og brukes som grunnlag i de nye vurderingene.

#### Vurdering av alternativer

Nye veier ønsker se på endringer/optimaliseringer av enkelte løsninger som er valgt i kommunedelplanene, som listet opp over. I tillegg vil det antakelig bli behov for mindre justeringer, og vurderinger rundt utvidelse av vegen enten mot øst eller vest. Byplansjefen synes det er positivt at Nye Veier ønsker å utrede flere alternativer der dette kan gi bedre løsninger/høyere samfunnsnytte.

Eksempelvis vil alternativ lokalisering av kryss i Vingrom gi en bedre løsning enn ved dagens kryss, som trolig vil medføre et vesentlig større inngrep, og dermed presse veg/vegarealer ut i statlig sikret friområde mot Mjøsa i vest og skoleområde på østsiden. Gjennom konsekvensutredningen av både eksisterende plassering og et alternativ lengre sør, kan man gjennom reguleringsprosessen ta informerte og riktige valg av plassering.

Det presiseres i den sammenheng viktigheten av fokus også på verdier og konsekvenser som ikke kan gis en pengeverdi, ikke prissatte konsekvenser. Dette fanges opp av konsekvensutredningen.

Byplansjefen påpeker at der det gjøres en alternativvurdering av vedtatte løsninger fra kommunedelplanene skal begge/alle alternativer følge planforslaget ved høring, for å sikre reell medvirkning.

#### Byplansjefen har for øvrig følgende kommentarer.

*Kryssing av Lågen* - Fylkesmannen har gjennom prosessen med KDP-VE vært tydelig på at luftstrekk av ledningsnett ikke vil tillates dersom E6-traseen skal krysse naturreservatet.

Kryssingen av naturreservatet med ny vei krever dispensasjon fra naturmangfoldloven, som behandles parallelt med prosessen etter plan og bygningsloven, og hvor Fylkesmannen er myndighet. Byplansjefen vil anbefale at det fokuseres på alternative krysnings-løsninger for el-nettet som ikke går i luft.

*Bruk av formingsveileder* - Formingsveileder for E6 Biri-Otta er vedtatt lagt til grunn gjennom KDP-VE. I planprogrammet konkluderes det likevel, under tema estetikk, med at formingsveilederen for E6 Biri-Otta ikke lengre er aktuell. Dette begrunnes med at en annen veileder skal tas i bruk. I kommunedelplanen er bruk av formingsveilederen for E6 Biri-Otta hjemlet i to bestemmelser (§§ 1.5.2 og 1.7.4). Byplansjefen vil anbefale at denne veilederen også benyttes for denne strekningen av ny E6, for å gi de samme rammer for utforming av veien gjennom Lillehammer. Veilederen har konkrete anbefalinger til utforming og materialvalg som har vært førende for E6- utbygginger i deler av Gudbrandsdalen. Veilederen er stedstilpasset landskapet, og skal sikre helhet for strekningen. Byplansjefen er opptatt av at veianlegget skal ha høy kvalitet, og tilpasses omkringliggende landskap på best mulig måte.

## **Del 2 – Avlastet E6**

### *Forholdet til overordnet plan*

Avbøtende tiltak skal reguleres inn i plan for avlastet E6 er hjemlet i KDP-VE. Flere av tiltakene kom inn sent i prosessen, og ble ikke prosjektert eller detaljutført på overordnet nivå. I reguleringsplanen blir det derfor viktig å avklare nødvendig utredninger/konkretiseringer for disse tiltakene med tanke på standard og utforming. Byplansjefen har under arbeidet med planprogrammet presisert viktigheten av de avbøtende tiltakene som ble vedtatt i kommunedelplanen. Disse var som nevnt innledningsvis en forutsetning for å få vedtak på planen (KDP-VE) uten innsigelser, etter mekling. Det blir viktig i det videre arbeidet å konkretisere tiltakene med utgangspunkt i føringene og intensjonene som ligger i overordnet plan. Dette er viktige byutviklingstiltak for Lillehammer.

### *Fremdrift*

Reguleringsplan for avlastet E6 skal planlegges parallelt med reguleringsplan for E6 Gjøvik grensen til Storhove. Plan for avlastet veg skal vedtas senest samtidig som plan for ny E6, som antas vedtatt i 2021. Byplansjefen mener det er viktig at planene behandles parallelt, slik at man fanger opp og tar hensyn til sammenhengen mellom planene, særlig i forbindelse med kryss i nord og sør.

### *Opplegg for medvirkning*

Opplegget for medvirkning er lik for begge planene, med åpent plankontor og åpent møte i høringsperioden. Det skal nedsettes en arbeidsgruppe for avlastet E6 som skal sitte tett på prosjektet. I tillegg skal det informeres i regionalt planforum og politiske forum. Byplansjefen mener opplegget som er skissert vil kunne ivareta de ulike interessene i planarbeidet på en god måte.

### *Om planforslaget*

#### Varselgrense

Vedlagt varselkart viser varselområde samlet for både avlastet og ny E6. Områdene rundt kryssene i Storhove og Øyresvika skal reguleres i reguleringsplan for ny E6. Ut over områder

som var tatt med i KDP-VE, er det inkludert et lite område ved østsiden av Vingnesbrua, for å kunne inkludere tiltak som skal gjøres der. Traseen er også stedvis utvidet for å få plass til tiltak langs veggen.

#### Utredningsbehov

Tiltak langs avlastet veg skal ikke konsekvensutredes, men konsekvenser skal vurderes i planprosessen. Relevante tema er listet opp i kapittel 10 i planprogrammet og inkluderer overordna planer, samt tema som; landskap, naturverdier, kulturminner og kulturmiljø, friluftsliv og byliv, trafikksikkerhet, sammenheng i gang- og sykkelveger og turstier, universell tilgjengelighet, grønn infrastruktur, teknisk infrastruktur, sikringszone drikkevann, grunnforhold, økonomi og gjennomføring.

Enkelte av tiltakene som skal inn i reguleringsplanen er lite detaljert i KDP-VE. Byplansjefen ser det som positivt at det skal settes i gang et forprosjekt. Her blir det viktig å involvere relevante aktører i prosessen. Løsninger som er positive for lokalsamfunnet bør prioriteres. Det må gjøres vurderinger av prissatte så vel som ikke-prissatte konsekvenser. Det anbefales at et slikt forprosjekt vedtas i kommunen for å sikre forankring og enighet om løsninger som videre skal reguleres.

#### Byplansjefen har for øvrig følgende kommentarer

I del 2 av planprogrammet antydes flere steder at tiltak langs avlastet veg skal vurderes nærmere i forhold til hva som skal gjennomføres. Byplansjefen har vært tydelig på at tiltak som er hjemlet i KDP-VE skal planlegges og bygges, og forventer at dette følges opp i videre planarbeid. Dersom det skal vurderes alternativer til tidligere vedtatte avbøtende tiltak må disse alternativene utredes og avklares – og bli en del av planprosessen. Alternativer må inngå i reguleringsplan som sendes til høring/offentlig ettersyn.

Bestemmelse 1.3.5 (KDP-VE), under rekkefølgekrav, sier at det «i reguleringsplanfasen skal detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove». Intensjonen bak formuleringen var at avbøtende tiltak tilknyttet avlastet E6, i bestemmelsene under kapittel 1.6 samt §§ 7.15-7.19, gir føringer for denne tilpasningen. Dette er tiltak/tilrettelegging som skal gjennomføres/bygges som en del av E6-utbyggingen, senest innen 2 år etter ny E6 er ferdig utbygd. Grunnen til at enkelte av tiltakene har presisert ferdigstillelse innen 2 år etter prosjektet er ferdig, var fordi disse vanskelig kan gjennomføres samtidig med at all E6-trafikken går langs avlastet veg. Kapittel 8.5 i planprogrammet blir dermed upresist, og antyder at kun deler av tiltakene på avlastet veg vil bygges som en del av E6-utbyggingen. Byplansjefen forutsetter at dette blir korrigert ved sluttbehandling av planprogrammet.

#### Alternativer

Planprogrammet omtaler vurdering av alternativer, hvor NV vil se på mer effektive løsninger enn det som inngår i kommunedelplanen. Det sies ikke noe om hvilke tiltak dette gjelder. Det defineres heller ikke hva som menes med «mer effektive løsninger», men tiltakets funksjon og intensjonen bak bestemmelsene og kart i KDP-VE skal legges til grunn. Byplansjefen mener at der det eventuelt ses på alternative løsninger, skal både ny og vedtatt løsning inkluderes i planforslaget. Dette for å sikre reell medvirkning og vurderinger av alternativene. Viktigheten av dette forsterkes ved at tiltak som var inkludert i overordnet plan var gjenstand for mekling,



hvor avbøtende tiltak et sted hadde sammenheng med tiltak/løsning som ble endret et annet sted i planområdet.

### **Konklusjon**

Et planprogram skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen, opplegget for medvirkning, vise hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Byplansjefen mener planprogrammet fra NV i hovedsak oppfyller disse kravene. Samtidig er Byplansjefen, som omtalt i vurderingene over, betenkt over enkelte forhold som omhandles i planprogrammet, som samlet sett gir inntrykk av at noen av føringene fra kommunedelplanen ikke vil bli fulgt opp etter intensjonen. Byplansjefen mener likevel det er viktig å få lagt planprogrammet ut til høring/offentlig ettersyn for å få tilbakemelding, og sette i gang planprosessen, og anbefaler derfor at planprogrammet legges ut.

Lillehammer, 17.06.19.

Inger Stubsjøen  
Byplansjef

Marthe Torset  
Rådgiver plan