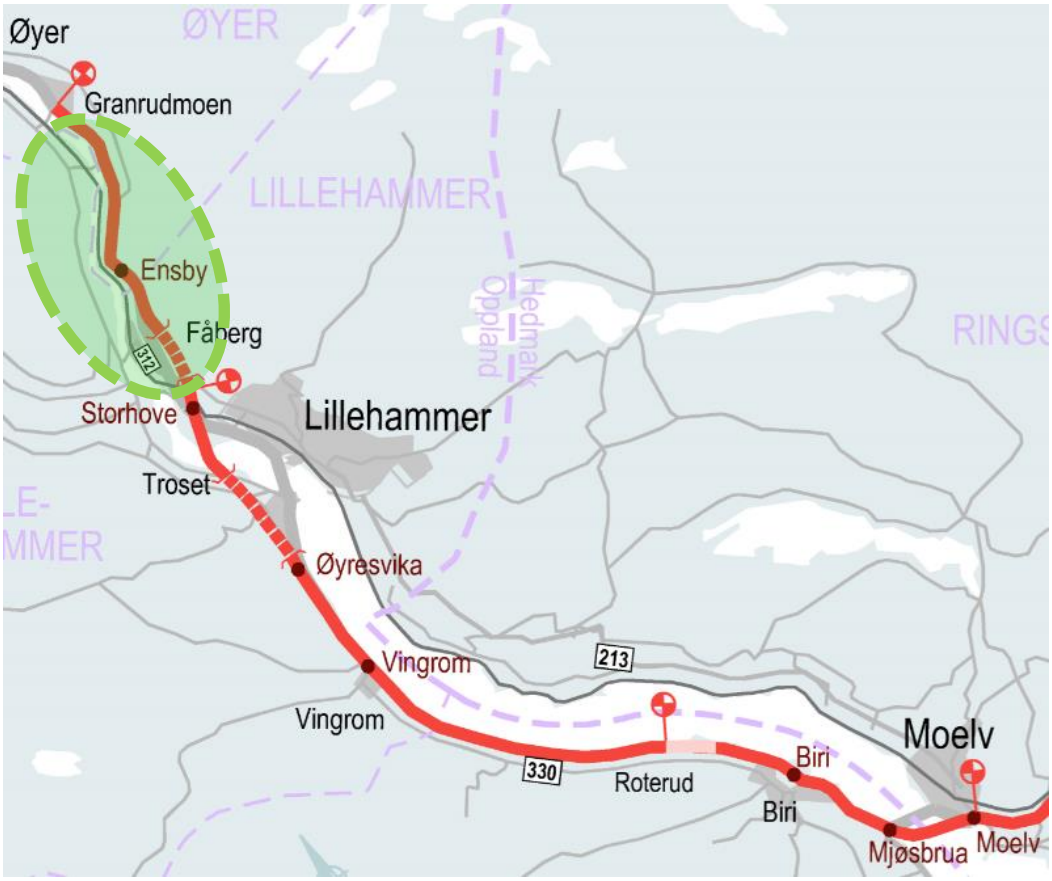
Reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer

Planprogram Lillehammer kommune



Revidert etter høring
27.05.2019

FORORD

Nye Veier utarbeider reguleringsplan for ny firefelts motorveg fra Storhove til Øyer, i Lillehammer og Øyer kommuner.

Utbyggingen av E6 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.

Dette planprogrammet gjør rede for planarbeidet som igangsettes, beskriver prosess og medvirkning samt belyser problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn og som dermed skal utredes i planforslaget.

Ny E6 ses som et helhetlig prosjekt på tvers av kommunegrensene, og planprogrammet er i hovedsak felles for Lillehammer og Øyer kommuner. Det er eget kart for varsel om oppstart for hver kommune. I reguleringsplanen vil juridisk bindende plankart og bestemmelser utarbeides for hver kommune separat.

Informasjon om prosjektet er å finne på nettsiden:
www.nyeveier.no/prosjekter/e6-innlandet/moelv-lillehammer-øyer-soer/

Hamar, 1. februar 2019

Varsel om oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogram til offentlig ettersyn ble behandlet i Utvalg for plan og samfunnsutvikling i Lillehammer kommune den 14. februar 2019, sak 11/19.

I Øyer kommune ble varsel om oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogram til offentlig ettersyn behandlet i Planutvalget i Øyer den 19. februar, sak 8/2019, og i Kommunestyret den 21. februar 2019, sak 0009/19. Vedtak i Øyer omfattet noen endringer til planprogrammet, og dette ble innarbeidet i innledningen i høringsutgaven.

Varsel om oppstart av planarbeidet og planprogrammet har vært på høring i perioden 28.02-12.04.19. Det kom inn til sammen 68 merknader i løpet av høringsperioden. Se vedlegg.

Planprogrammet er revidert basert på mottatte merknader. Videre er endringer vedtatt i Øyer kommunestyre 21.februar innarbeidet i planprogrammet.

Under følger en oppsummering av endringene etter høring:

- *Oppdatert tekst om endringer (denne siden)*
- *Oppdatert framdriftsplan i kapittel 2 – noen flere milepæler og justerte datoer*
- *Oppdater kapittel 3 – Overordna rammer og føringer*
- *Endret figur 5-2*
- *Oppdatert kapittel 5.3 om planalternativ*
- *Oppdatert kapittel 6.1 med prissatte konsekvenser og tatt inn nytt kapittel 6.12 Prissatte konsekvenser.*
- *Lagt til informasjon om private brønner og borehull for drikkevann i kapittel 6.4.*

Planprogrammet ble fastsatt i Kommunestyret i Øyer kommune 23. mai 2019, sak 46/19. Mindre endringer, som følge av vedtaket, er innarbeidet i dette planprogrammet.

- *Presisert at Alternativ A og B omfatter utbygging av firefelts motorveg med 110 km/t.*
- *Sentrumutvikling i Øyer er tatt inn under kapittel for Lokal og regional utvikling.*
- *Presidering av innhold i trafikkutredninger (kap. 6.9)*
- *Presisering i kapittel om planalternativ om ev. framtidig løsning for Granrudmoen ved 110km/t.*

INNHOLD

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn	6
1.2	Prosjektavgrensing	6
1.3	Om prosjektet	8
1.4	Mål for prosjektet og planarbeidet	8
2	Planprosess og medvirkning	9
2.1	Plan- og utredningsprosessen	9
2.2	Medvirkning	10
3	Overordnede rammer og føringer	11
3.1	Statlige føringer	11
3.2	Regionale planer	11
3.3	Kommuneplaner / kommunedelplaner	12
3.4	Gjeldende reguleringsplaner	13
3.5	Pågående planarbeid	17
4	Dagens situasjon	18
5	Om planforslaget som skal utarbeides	21
5.1	Varselgrense	21
5.2	Om tiltaket	22
5.3	Alternativer	23
6	Virkninger og konsekvenser av planforslaget	25
6.1	Generelt og metodikk	25
6.2	Landskapsbilde	26
6.3	Naturmangfold	26
6.4	Naturressurser	26
6.5	Friluftsliv / by- og bygdeliv	27
6.6	Kulturarv	27
6.7	Støy	28
6.8	Luftforurensing	28
6.9	Trafikk	28
6.10	Klima	29
6.11	Lokal og regional utvikling	29
6.12	Prissatte konsekvenser	29
7	Andre tema	31
7.1	Barn og unge	31
7.2	Universell utforming	31
7.3	Folkehelse	31
7.4	Trafikksikkerhet	31
7.5	Grunnforhold	31
7.6	Forurenset grunn	31

7.7 Teknisk infrastruktur 32
7.8 Anleggsgjennomføring 32

8 Ytre miljø 33

9 ROS 34

10 Kilder 35

11 Vedlegg 36

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for prosjektet er behovet for å bedre forholdene på E6 i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Dagens E6 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Vegen medfører også miljøproblemer for blant annet nærliggende boligområder.

Gjennom tidligere konseptvalgutredninger (KVU) og avklaringer med Samferdselsdepartementet er det avklart at E6 skal bygges som firefelts veg fram til Lillehammer.

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby som er utarbeidet av Statens vegvesen ble vedtatt i august 2018. Denne planen omfatter firefelts motorveg fra Vingrom til Ensby.

Det statlige utbyggingsselskapet Nye Veier har ansvaret for utarbeiding av reguleringsplaner og utbygging av E6 fra Kolomoen til Øyer sør. E6 Storhove – Øyer inngår som en del av Nye Veier sitt prosjekt for Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Samtidig som Nye Veier overtok ansvaret fra Statens vegvesen, ble strekningen utvidet videre nordover mot Øyer.

Figur 1-1: Kart som viser Nye Veier sitt prosjekt Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Rød sirkel markerer Storhove-Øyer.

1.2 Prosjektavgrensing

Avgrensing Lillehammer

Etter at Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen, har man valgt å dele E6 Moelv - Øyer opp i hensiktsmessige parseller. Nye Veier har gjort omfattende vurderinger knyttet til blant annet massebalanse, kompleksitet, byggetider, kontraktsformer, entreprise og planleggingsgrenser, grensesnitt og markedssituasjon. Ut fra dette er E6 Moelv – Øyer delt i tre parseller innenfor et felles prosjekt: Moelv – Roterud, Roterud – Storhove og Storhove-Øyer.

I kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, planbestemmelsene for Lillehammer kommuner, er det vedtatt følgende plankrav:

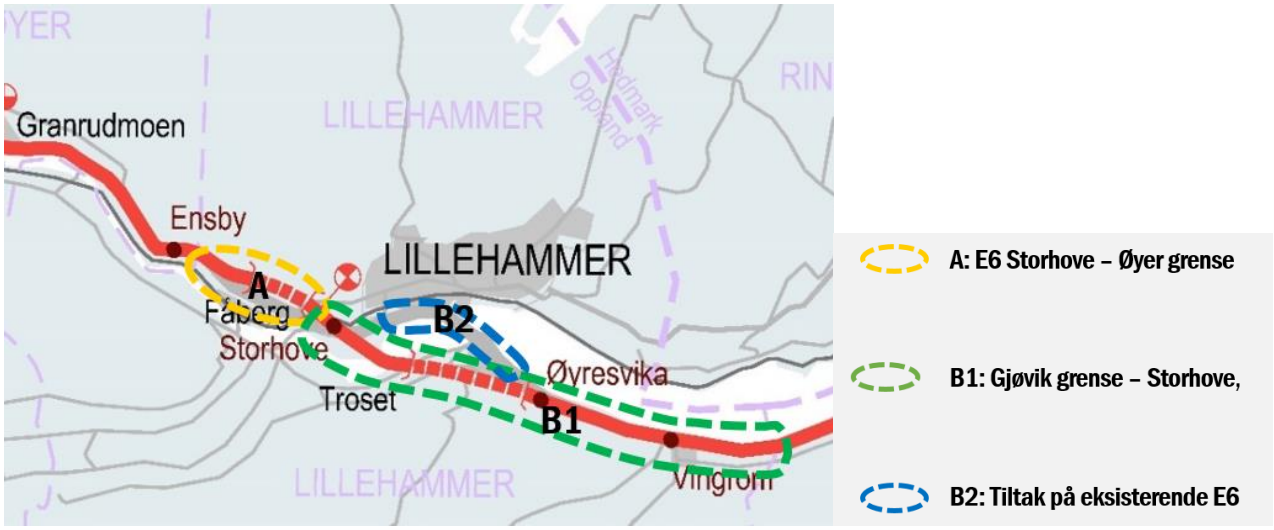
§ 1.1 PLANKRAV
Det skal foreligge vedtatt reguleringsplan før tiltak for ny firefelts E6 kan starte. Denne reguleringsplanen skal også inkludere tiltak som gang-/sykkelveg, avlastet vegnett og andre kompenserende tiltak.

Det ble den 28.11.2018 avholdt et avklaringsmøte med regionale og statlige myndigheter om denne planbestemmelsen. Konklusjonen fra møtet ble at intensjonen bak bestemmelse § 1.1 kan ivaretas uten dispensasjon med den oppdelingen Nye Veier foreslår, så fremt oppstart på del A (Storhove – Øyer) ikke gir føringer for videre arbeid med del B (Gjøvik Grense – Storhove). Videre konkluderte møtet med at planprogram blir brukt for å identifisere behov for endringer, KU-vurderinger, KU-temaer, organisering og medvirkning, samt fremdrift.

Med nevnte oppdeling i parseller, vil det bli utarbeidet parsellvise reguleringsplaner for prosjektet, og reguleringsplan for Storhove – Øyer fremmes først. Denne planen vil videreføre intensjonene i kommunedelplanen, og vil ikke gi føringer for løsninger for E6 videre sørover fra Storhove. Nye Veier har i brev til Lillehammer kommune 23.11.2018 og i møtet 28.11.2018, gjort rede for at reguleringsplan E6 Storhove – Øyer ikke gir føringer sør for Storhove til Øyresvika, og planforslaget vil redegjøre nærmere for Storhove – Øyer i forhold til ny E6 sør for Storhove.

Samtidig som Nye Veier går i gang med planen for Storhove – Øyer, er man i oppstart av de to andre parsellene. I Lillehammer vil det bli to reguleringsplaner i tillegg til Storhove - Øyer; Gjøvik grense – Storhove, og en plan for tiltak knyttet til eksisterende E6. Disse to planene fremmes samtidig, eventuelt at plan for tiltak knyttet til eksisterende E6 fremmes før planen for Gjøvik grense – Storhove, slik at helheten og intensjonene i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby blir ivaretatt. Det er aktuelt å utarbeide planprogram for parsellene videre sørover fra Storhove.

Figuren under skisserer oppdelingen i Lillehammer kommune. Storhove – Øyer grense er reguleringsplanen som dette planprogrammet gjelder. Gjøvik grense – Storhove er parsellen som strekker seg til Roterud i Gjøvik kommune.



Figur 1-2: Skisse over de ulike delplanene i Lillehammer.

Kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby ligger som en felles plattform for de ulike delplanene, og gir bindende føringer som gjelder for hele strekingen som inngår i kommunedelplanen. Tema som kun er relevante i enkelte delområder, håndteres i den aktuelle reguleringsplanen. Eksempler på dette er bestemmelse knyttet til støy for Fåberg (Storhove-Øyer), og krav knyttet til kryssing av Lågen (Gjøvik grense – Storhove). Hver reguleringsplan vil beskrive tiltaket og virkninger av tiltaket, innenfor aktuell planavgrensning. Kommunedelplanen med tilhørende konsekvensutredning og bestemmelser, ivaretar virkninger av strekingen som helhet. Nye Veier fremmer alle de ulike planene, og jobber helhetlig med E6 Moelv – Øyer, på tvers av plangrensene i reguleringsplanene.

Avgrensing Øyer

Som nevnt under kapittel 1.1 ble strekningen for nye E6 utvidet fra Ensby til sør for Granrudmoen da Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen. Nye Veier anbefalte ovenfor Samferdselsdepartementet en forlengelse av utbyggingsprosjektet E6 Kolomoen - Ensby til også å omfatte strekningen videre nordover til starten på det ferdig utbygde prosjektet E6 Øyer - Tretten (2013).

Dette mente Nye Veier ville være en hensiktsmessig tilpassing for å øke den samlede samfunns-økonomiske nytten av prosjektet og hvor trafikantopplevelsen av ny veg vil bli forbedret. Nye Veier antar at det kan oppnås sammenhengende motorveg med fartsgrense 110 km/t fram til Øyer og at prosjektet vil få en naturlig avslutning mot prosjektet Øyer – Tretten, det vil si ca. 1,2 km sør for krysset ved Granrudmoen. Samferdselsdepartementet vurderte i sitt brev datert 1. april 2018 at det vil være en god løsning å forlenge Nye Veier sin ansvarsstrekning og på den måten unngå et standardsprang fra 110 km/t til 80 km/t og så opp til 90 km/t igjen.

Se kapittel 5.1 for beskrivelse av varselområde for regulering.

1.3 Om prosjektet

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune til sør for Granrudmoen i Øyer kommune. Strekningen er på ca. 10 km.

Ved Storhove kobles ny veg til dagens E6, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E6 videre sørover mot Vingrom. Forbi Fåberg skal vegen gå i en toløps tunnel. Videre nordover fortsetter den nye vegen i dagen, som en utvidelse av dagens trase, fram til Øyer. På dagens E6 er det i dette området kryss ved Storhove, Ensby og Granrudmoen. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t, noe som blant annet medfører at noen av kurvene på dagens veg må rettes ut. Det er ønskelig med en kurvatur som ikke bruker minimumsverdier for valgt vegstandard.

1.4 Mål for prosjektet og planarbeidet

Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunnsansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.

Hensikten med planarbeidet er en reguleringsplan som tilrettelegger for bygging av E6 fra Storhove til Øyer på en samfunnsøkonomisk god måte. Planen skal gi forutsigbarhet, rom til entreprenøren for en hensiktsmessig anleggsgjennomføring, og legge til rette for at entreprenøren kan optimalisere og forbedre løsningene som ligger til grunn for reguleringsplanen.

Formål med planprogrammet er å gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive prosess og medvirkning, samt belyse problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn og som dermed skal utredes i planforslaget. Planprogrammet legger føringer for konsekvensutredningen som framstilles sammen med et planforslag i neste runde av planprosessen.

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Plan- og utredningsprosessen

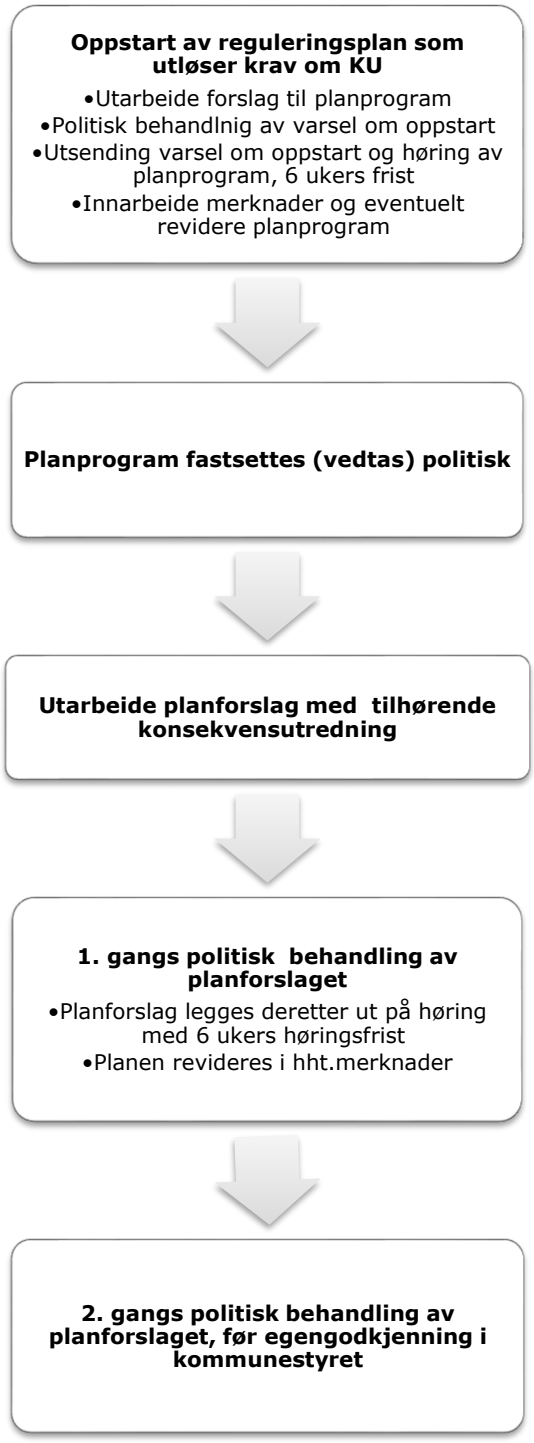
Krav om konsekvensutredning

"Forskrift om konsekvensutredninger " har som formål å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak. Forskriftenes § 6 lister opp hvilke planer som alltid skal konsekvensutredes.

§6 b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen

Vedlegg I, punkt 7:
b) Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk.
c) Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km.

Deler av tiltaket er konsekvensutredet på kommunedelplannivå. Reguleringsplanen blir konsekvensutredet for at hele tiltaket skal være utredet i henhold til §6 b) i Forskrift om konsekvensutredninger.



Planprogram

Når det stilles krav om konsekvensutredning (KU) skal det ved oppstart av planarbeidet utarbeides et planprogram som skal gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive prosess og medvirkning samt belyse problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn og som dermed skal utredes i planforslaget. Planprogrammet legger føringer for konsekvensutredning som framstilles sammen med et planforslag i neste runde av planprosessen. Da redegjøres det grundig for et konkret forslag og de konsekvensene som tiltaket vil kunne medføre.

Planprosess

Figuren over gir en oversikt over hvordan den formelle planprosessen for reguleringsplanen med tilhørende konsekvensutredning vil forløpe i Lillehammer og Øyer kommuner.

I reguleringsplanen vil juridisk bindende plankart og bestemmelser utarbeides for hver kommune separat.

Framdrift

Milepæler	**Tidspunkt**
Oppstartsmøter med Lillehammer og Øyer kommuner	Avholdt desember 2018
Politisk behandling av oppstart / høring planprogram	Februar 2019
Varsel om oppstart planarbeid og offentlig ettersyn planprogram	Februar 2019
Åpne informasjonsmøter	Mars 2019
Frist for innspill oppstart og planprogram	April 2019
Fastsettelse planprogram, politisk behandling	Våren 2019
1. gangs politisk behandling planforslag med KU	Høst 2019
Offentlig ettersyn av planforslag med KU	Høst 2019
Åpne informasjonsmøter	Høsten 2019
2. gangs politisk behandling / vedtak plan	Vinter 2020

2.2 Medvirkning

Lovverket gir klare føringer i forhold til medvirkning i planprosesser. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev. I tillegg annonseres planarbeidet i lokal presse, slik at også øvrige har mulighet til å følge med og / eller komme med innspill til planarbeidet.

En standard planprosess for reguleringsplaner har flere runder der man ber om innspill. I første omgang varsler man en oppstart, for å innhente merknader før man går i gang med utarbeiding av et konkret forslag. Deretter vil man legge ut forslaget til offentlig ettersyn, og ved behov kan det være aktuelt med flere slike høringsrunder.

Nye Veier vil bruke digitale virkemidler som en del av planprosessen og det er opprettet en medvirkningsportal på deres nettside, Her er planprogram med tilhørende varselkart tilgjengelig, og planforslaget med tilhørende kart og 3D-modell vil bli tilgjengelig når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn. Det er mulig å komme med innspill til planarbeidet direkte via denne nettsiden.
www.nyeveier.no/prosjekter/e6-innlandet/moelv-lillehammer-øyer-soer/

Lillehammer og Øyer kommuner bruker aktivt sine nettsider i forbindelse med pågående planarbeider, og alt planmateriale som legges ut til høring vil legges ut her. Planmaterialet vil også være tilgjengelig på kommunenes servicekontorer.
www.oyer.kommune.no
www.lillehammer.kommune.no

Som en del av planprosessen vil det bli holdt åpne informasjonsmøter i forbindelse med offentlig ettersyn av planprogrammet og planforslaget. Det vil i denne sammenheng også bli avholdt såkalte åpne kontordager, hvor berørte parter kan møte Nye Veier og kommunene. I tillegg vil det ved behov bli holdt særmøter med berørte parter, offentlige myndigheter eller andre. I forbindelse med politisk behandling av planprogram og planforslag vil det bli holdt orientering i politiske møter.

Det er opprettet en ekstern samarbeidsgruppe for Nye Veiers prosjekter i Hedmark og Oppland, og her deltar kommunene og andre offentlige myndigheter. I Oppland har regionale myndigheter og kommunene regionalt planforum. Hensikten med planforum er å klarlegge og samordne regionale og kommunale planer. Prosjektet vil bli presentert for planforum som en del av planprosessen.

3 Overordnede rammer og føringer

3.1 Statlige føringer

- LOV-2008-06-27-71 Plan og bygningsloven
- LOV-1978-06-09-50 Lov om kulturminner
- LOV-1981-03-16-6 Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)
- LOV-1995-05-12-23 Lov om jord (Jordlova)
- LOV-2009-06-19-100 Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)
- LOV-2000-11-24-82 Lov om vassdrag og grunnvann (Vannressursloven)
- LOV-2013-06-21-61 Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne
- LOV-2018-05-25-21 Lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven)
- FOR-2017-06-21-854 Forskrift om konsekvensutredninger
- FOR-1995-09-20-4146 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- FOR-2006-12-15-1446 Vannforskriften
- FOR-2014-09-26-1222 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- FOR-2018-09-28-1469 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- FOR-1990-10-12-827 Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520/2012
- Retningslinjer for behandling av støy i planlegging T-1442/2016
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 12.06.2015.
- Nasjonale og vesentlige regionale miljøinteresser, Rundskriv T-2 /16 10.06.2016
- Meld.St.21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk
- Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei, Reformer i veisektoren
- Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029
- Meld. St. 16: Leve med kulturminne (2004-2005)
- Meld. St. 35: Framtid med fotfeste (2012-2013)
- Meld. St.. 18: Friluftsliv (2015-2016)
- Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling
- Oppdatert nasjonal jordvernstrategi (Prop. 1 S (2018–2019))
- Den europeiske landskapskonvensjonen, CETS no. 176, 1. mars 2004
- Konseptvalgutredning (KVU) for «Transportsystemet i Mjøsregionen», (november 2007)
- Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Lillehammer-Otta», (november 2007)

3.2 Regionale planer

- **«Regional plan for samferdsel 2018 – 2030» (24.04.2018)**
  Det er et mål i fylkesdelplanen å styrke kommunikasjonene til/fra og i fylket for å stimulere til økt verdiskaping. E6 er viktig for næringsliv og bosetting i regionen og av stor betydning for Oppland, siden den binder sammen lokalsamfunn og regioner i fylket.

  I planen er det satt et mål om å utvikle en samordnet areal- og transportstrategi (ATP-strategi) for Mjøsbyen. Strategien er under utarbeiding og vil trolig sendes på høring første del av 2019.

- **«Regionalplan for samfunnssikkerhet og beredskap 2018 – 2021» (12.12.2017)**
  Planen er tenkt å skulle skape et plangrunnlag for videreutvikling av samfunnssikkerhet og beredskap i Oppland. Ved å gi en oversikt over risiko og sårbarhet i fylket, samt forslag til tiltak, er målet at planen skal danne en plattform for å forebygge uønskede hendelser og styrke samordningen av det regionale arbeidet med samfunnssikkerhet.

- **«Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland» (15.06.2016)**
  Formålet med planen er å bidra til mer attraktive og robuste byer og tettsteder gjennom kriterier for god stedsutvikling og retningslinjer for etablering av handel. Planen skal være med å avklare hva attraktivitet innebærer for byer og tettsteder i Oppland og skape bevissthet om dette. Videre skal den skape forutsigbarhet når det gjelder lokalisering av handel og tjenestetilbud.

- **« Regionalplan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag» (14.02.2018)**
  Planen omhandler tiltak for å redusere flom- og skredskader. Gudbrandsdalslågen er definert til å ha betydelig flomrisiko. Hovedmålet med planen er å bidra til økt sikkerhet for samfunnet mot skred- og flomskader, samtidig som vann, natur- og friluftsverdier ivaretas. I planen er det søkt å komme fram til tiltak som kan ivareta sikkerheten for liv og helse, infrastruktur, boligområder og næringsområder. Det blant annet tatt inn retningslinjer for arealplanlegging i regionalplanen.

- **«Regionalplan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021» (desember 2015)**
  Den regionale vannforvaltningsplanen fastsetter miljømål for alt vann, både elver, innsjøer, kystvann og grunnvann. Miljømålene er det viktigste i forvaltningsplanen, og skal sikre en helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet.

- **«Regionalplan for folkehelse i Oppland 2018-2022»**
  Visjonen i planen er en samfunnsutvikling som fremmer trivsel, god livskvalitet og god folkehelse for alle.

- **«Regionalplan for klima og energi for Oppland 2013-2024»**
  Satsingsområdene i den regionale planen for klima og energi er transport, jordbruk, energiproduksjon, stasjonær energibruk, avfall, areal og transportplanlegging (ATP) og kunnskapsformidling.

- **«Jordvernstrategi for Oppland» (2007)**
  I strategien blir det pekt på flere utfordringer innen arealforvaltning og jordvern i fylket. Det er et mål at man i arealbruken skal ta hensyn til behovet kommende generasjoner har for jordressurser til å produsere egen mat, og at vi verner om miljøverdiene i kulturlandskapet. Når det gjelder vegbygging blir det pekt på at i områder der gode jordressurser blir planlagt brukt til vegformål, skal det vurderes andre alternative traseer for vegbygging.

- **Kulturarvstrategi for Oppland 2015-2020**
  Formålet med kulturarvstrategien er å definere regionale langsiktige og overordnede mål for kulturvernarbeidet i Oppland fylkeskommune fram mot 2020.

3.3 Kommuneplaner / kommunedelplaner

- **Kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby (2018)**
  Kommunedelplan for firefelts E6 mellom Vingrom og Ensby, utarbeidet av Statens vegvesen. Målet for kommunedelplanen er blant annet at planen skal bedre transportkvalitet og regularitet, inngå i et funksjonelt vegsystem ved Lillehammer by, gi reduksjon i antall trafikkulykker og redusere

miljøulemper langs E6. Videre står det at det skal tas hensyn til viktige frilufts- og naturområder langs Mjøsa og Lågen, og at det skal legges vekt på å bidra til å gi bedre g/s- forbindelser mellom boligområder og sentrum.

3.3.1 Lillehammer kommune

- **Kommuneplan for Lillehammer, samfunnsdel 2014-2027 (20.02.2014)**
  For samferdsel og transport står det i kommuneplanen at det er ønskelig med firefelts E6 bygd ut gjennom Lillehammer innen 2023.

- **Kommuneplan 2011-2024, arealdel (21.06.12)**
  I kommuneplanens arealdel er det i området nord for Lillehammer sentrum avsatt areal til blant annet næringsformål, LNF, turløyper og boligformål.

- **Kommunedelplan for Miljø 2016-2025 (10.12.2015)**

- **Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelser 2018-2021 (22.02.2018)**
  Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse skal være et verktøy for å styre utviklingen av anlegg og områder for fysisk aktivitet og naturopplevelse.

- **Kommunedelplan Oppvekst 2018-2028 (29.11.18)**
- Planen er en overordnet strategisk plan som skal gi mål og retning for at barn og unge skal få en god oppvekst i Lillehammer kommune.

3.3.2 Øyer kommune

- **Kommuneplan for Øyer kommune, samfunnsdelen 2014-2025**
  For temaet samferdsel og infrastruktur er målene i kommuneplanen blant annet et velfungerende og funksjonelt vegnett og trygge veier for alle.

- **Kommunedelplan for Øyer Sør (31.05.2007)**
  Langs dagens E6 er det avsatt areal til bl.a. næring, bolig, LNF, turstier, parkering, sentrumsformål, idrett og offentlig bygg. Hovedformål med planen er å fastlegge rammer for videre utvikling av Hafjell som turistdestinasjon, samt å fastlegge arealer for ny boligbygging, og eventuelle nye sentrumsområder i Øyer sør og Øyer sentrum.

- **Kommunedelplan for klima og energi (12.01.2010)**

- **Kommunedelplan for kultur og fritid 2016-2025**

- **Kommunedelplan for trafikksikkerhet (12.02.2014)**
  Handlingsprogram 2014-2017. Trafikksikkerhetsplanen til Øyer kommune bygger på «0-visjonen» med ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken.

3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Videre følger en oversikt og figurer som viser vedtatte reguleringsplaner som berøres av varselgrensa i Lillehammer og Øyer kommuner (se kap. 5.1).

3.4.1 Lillehammer kommune

1 Lågendeltaet, (19.03.1987) (PlanID 0501 Plan-099)

2 Landbruksområde i Nordre Ål, (27.01.1977) (PlanID 0501 Plan-048)

3 Vormstuguskiftet, Kalvehagen og Sørbakken, (03.03.1992), (PlanID 0501 Plan-128)

4 Reguleringsplan for næringsområde Hovemoen nord (27.01.2005) (PlanID 0501 Plan-162)

5 Reguleringsplan for atkomst til Storhove fra E6 (24.06.1993) (PlanID 0501 Plan-138)

6 Detaljreguleringsplan for Storhove Sør (22.06.2017) (PlanID 0501 2016p163e01)

7 Reguleringsplan for ny vegforbindelse mellom E6 og fv.312 ved Storhove, (31.03.2011) (PlanID 0501 2007P208)

8 Gang og sykkelveg langs E6 fra Storhove-Nordhove, (10.03.1983) (PlanID 0501 Plan-086)

9 Reguleringsplan for areal ved Storhove/ODH, (21.01.1991) (PlanID 0501 Plan-129)

10 E-6 Skikstadgutua-Smerudgrinda, (10.10.1985) (PlanID 0501 Plan-096)

11 Fv. 312 Smerudgrinda-Brunlaugbakken (PlanID 0501 Plan-187)

12 Reguleringsplan for Fåberg, (10.04.1986) (PlanID 0501 Plan-098)

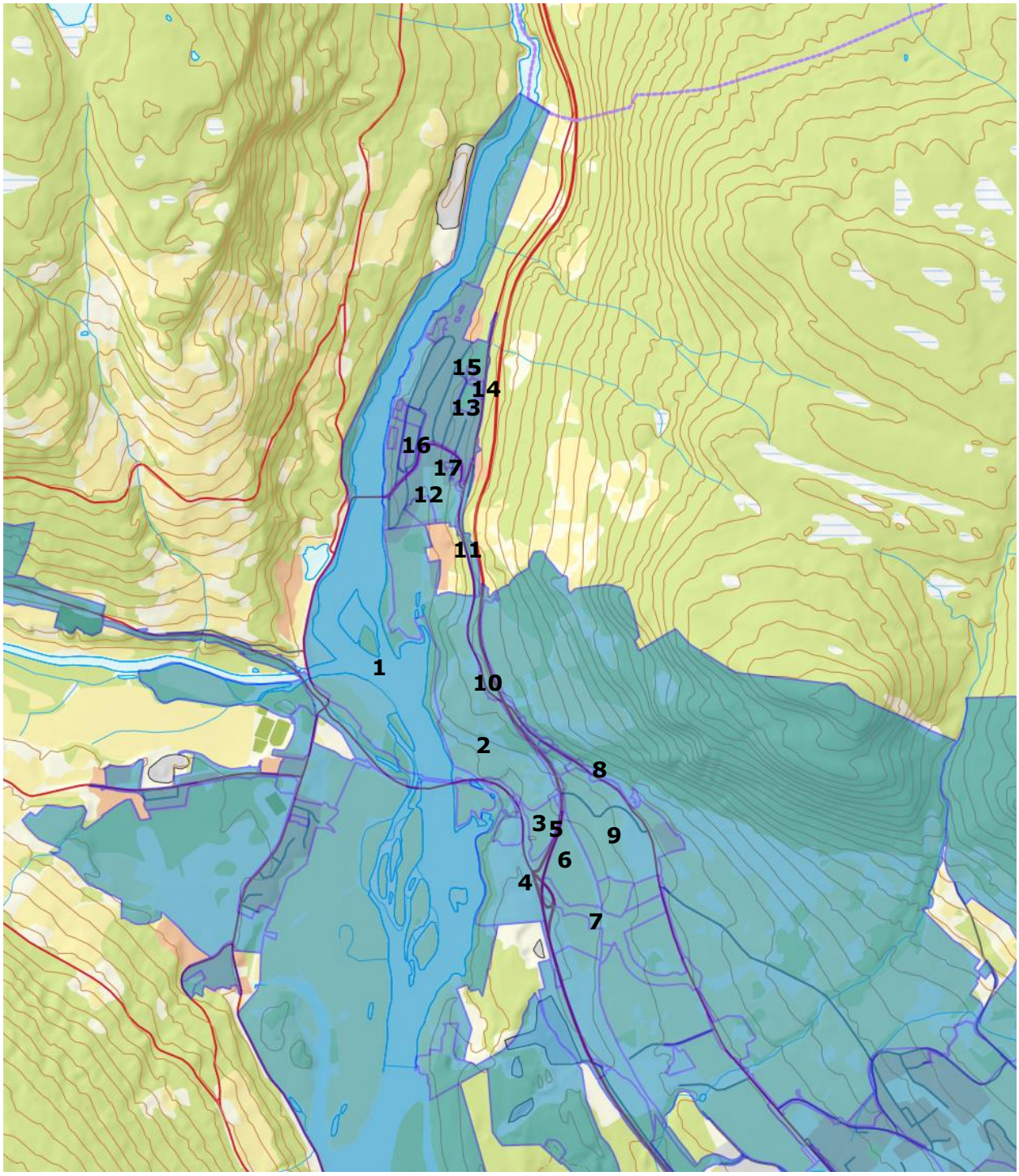
13 Reguleringsendring for O1 og O2 i planen «98 Fåberg», Berg barnehage, (16.05.2008) (PlanID 0501 Plan-098-19)

14 Reguleringsendring for områdene O1 og O2 i planen «98 Fåberg», (23.11.2005) (PlanID 0501 Plan-098-18)

15 Reguleringsendring for del av Fåberg, justering av grense ved Thomas Jørstads veg, (30.05.1986) (PlanID 0501 Plan-098-04)

16 Endring av fortausbredde, Brunlaugbakken (PlanID 0501 Plan-098-03) (23.1.1986)

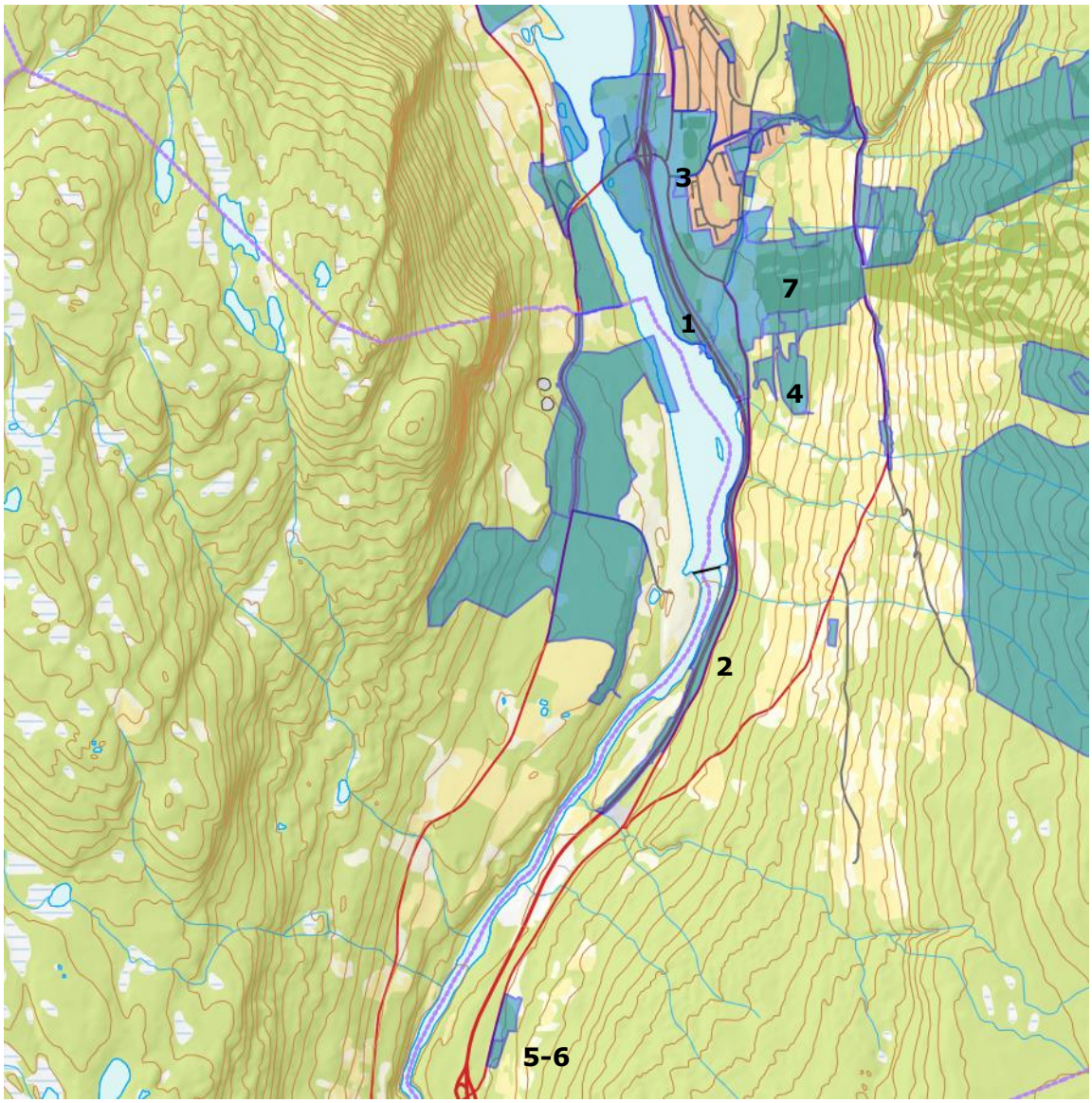
17 Fjerning av snuplass i Smiuvegen (PlanID 0501 Plan-098-07) (23.08.1988)



Figur 3-1: Oversikt over vedtatte reguleringsplaner i Lillehammer kommune. Blå skravur viser hvor det foreligger reguleringsplaner, og nummer henviser til planene som er listet opp over kartet.

3.4.3 Øyer kommune

1 E6 Granrudmoen – Tingberg, (19.05.2009) PlanID 0521 508)
2 E6 Sagåa bru – Mosåa, (19.05.2005) (PlanID 0521 505-1)
3 Områdeplan Øyer sentrum, (21.03.2013) (PlanID 0521 201102)
4 Sørlia nedre, (26.06.2006) (PlanID 0521 214)
5 Lillebæksveen, (27.10.2005) (PlanID 0521 306)
6 Einstad, (04.05.2006) (PlanID 0521 309)
7 Hafjell Alpinanlegg, nedre del (04.07.1985) (PlanID 0521 204)
8 Ny E6 og lokalveg (3.10.1991) Plan id 0521 503. Eldre plan som ikke framgår av kartet under.



Figur 3-2: Oversikt over vedtatte reguleringsplaner i Øyer kommune. Blå skravur viser hvor det foreligger reguleringsplaner, og nummer henviser til planene som er listet opp over kartet.

3.5 Pågående planarbeid

3.5.1 Lillehammer kommune

- **Kommuneplanens arealdel for Lillehammer**
  Planen er under revidering.

- **Kommunedelplan Lillehammer by (Byplanen)**
  Planen er under revidering.

- **Kommunedelplan Hovedplan for vann- og avløp**
  Planen er under revidering.

- **Hove driftsbanegård, (planID: 2016p216E01)**
  Planen er under utarbeiding.

3.5.2 Øyer kommune

- **Kommunedelplan for Øyer sør**
  Planen er under utarbeidelse.

- **Kommunedelplan for klima og energi**
  Planen er under revidering.

- **Kommunedelplan for trafikksikkerhet**
  Planen er under revidering.

- **Kommunedelplan for vann og avløp**
  Planen er under utarbeidelse

4 Dagens situasjon

Dagens veg

Dagens E6 er en avkjørselsfri veg med to felt som stedvis har forbikjøringsfelt, på strekningen mellom Storhove nord for Lillehammer, til Granrudmoen i Øyer kommune. Ved Ensby ligger ett planskilt kryss, der man blant annet kan ta av for å kjøre lokalvegen fram til Hafjell og tilhørende hytteområder. Fartsgrensen på denne strekningen av dagens E6 er 80 km/t, og trafikkmengden er ca. ÅDT 10.700 (2017). Litt nord for kysset på Ensby og nordover forbi Granrudmoen er fartsgrensen på E6 90 km/t i dag.

Parallelt med E6 ligger fylkesveg 312, Gudbrandsdalsvegen / Hundervegen, som holder en varierende standard, men som stort sett har oppmerket kantlinje men ingen midtlinje. Fv. 312 har fartsgrense på 60 km/t, unntatt gjennom Fåberg der fartsgrensen er 50 km/t, og siste delen inn mot Granrudmoen der vegen har 40 km/t gjennom tettere bebygde områder.

Arealbruk og bebyggelse

Storhove ligger litt nord for Lillehammer by, i et område som er preget av overgangen fra tettbebyggelse til landbruksområder og mer spredt bebyggelse. Videre nordover langs strekningen mot Granrudmoen, er det stort sett spredtbygde arealer, dominert av gårdsbebyggelse og landbruksvirksomhet, men med tettbebyggelse på Fåberg. Fåberg, et tettsted med omtrent 700 innbyggere, ligger mellom Gudbrandsdalslågen og dagens E6, med jernbanen like inntil bebyggelsen.

Fra Fåberg til Hunderfossen er det lite bebyggelse tett mot E6, med unntak av noe spredt gårdsbebyggelse, men strekningen er stort sett preget av skog og utmarksområder. Fra Hunderfossen og nordover til Granrudmoen, ett tettsted med ca. 2000 innbyggere, går det gradvis over fra jordbruksområder til tettere bebygde områder.

Jernbanelinja krysser fra øst til vestsiden av E6 helt i starten av strekningen ved Storhove, og ligger mellom Gudbrandsdalslågen og E6 nesten nord til demningen ved Hunderfossen, der jernbanelinja krysser over til vestsiden av Gudbrandsdalslågen. Jernbanen har noe varierende avstand til dagens E6, men ligger stedvis svært nær veien.

Vegetasjon og terreng

Ved Lillehammer er landskapet åpent, og preget av det vide daldraget der Gudbrandsdalslågen går over i et elvedelta før den ender ut i Mjøsa. Dalen er omgitt av relativt lave og slake åser, der Balbergkampen står frem som en mer karakteristisk ås, enn de andre åsene som ringer inn den vide dalen. Storhove som er starten av strekningen som skal planlegges, ligger vest for Gudbrandsdalslågen, mot nordenden av elvedeltaet og med Balbergkampen som stiger raskt opp i bakkant.

Nordover mot Fåberg smalner elvedalen inn, med Gudbrandsdalslågen i bunnen. Terrenget blir mer sidebratt, med et mer markant skille av dalbunnen og åssidene som definerer landskapsrommet. E6 og jernbanen følger Gudbrandsdalslågen nordover i dalbunnen, til dalen vider seg noe ut ved Ensby. Dalsidene er preget av barskog, med jordbruksareal nede i åssidene, og i dalbunnen.

Ved Hunderfossen og nordover til Granrudmoen vider daldraget seg godt ut, og er preget av elvesletter som er innrammet av relativt slake åser rundt. På vestsiden av Gudbrandsdalslågen er åssiden brattere og mer markant enn på østsiden opp mot Hafjell.

Bilder av dagens situasjon

Figur 4-1: Bildet viser Storhove, med Balbergknappen i bakkant. (Illustrasjon: Nye Veier)

Figur 4-2: Tettstedet Fåberg i framgrunnen, med E6 til høyre, jernbanen og Gudbrandsdalslågen til venstre i bildet. (Illustrasjon: Nye Veier)

Figur 4-3: Nord for Fåberg er dalen smalere enn lenger sør, og åssidene relativt bratte. (Illustrasjon: Nye Veier)

Figur 4-4: Bildet viser Ensbykrysset, sett mot nord. (Illustrasjon: Nye Veier)

Figur 4-5: Hunderfossen ligger midt i bildet. Dalen vider seg ut. (Illustrasjon: Nye Veier)

Figur 4-6: Granrudmoen mot nord, midt i bildet. (Illustrasjon: Nye Veier)

5 Om planforslaget som skal utarbeides

5.1 Varselgrense

Vedlagt varselkart viser området som det varsles oppstart for. Det er egne kartutsnitt for Øyer og Lillehammer kommuner. I forbindelse med varsel om oppstart vil digitalt kart være tilgjengelig på Nye Veiers nettside.

Det er gjennomgående avsatt en relativt bred korridor langs traseen for ny E6. Dette for å kunne gjøre grundige vurderinger knyttet til blant annet utvidelse av bredde på vegen. Det vil komme skjæringer og fyllinger langs vegen, og det er usikkerhet knyttet til omfanget på disse. Innenfor varselgrensen langs vegen kan det også være aktuelt med midlertidige og / eller permanente deponi av masser.

Tunnelen skal reguleres på plannivå «under bakken», og aktuelt område for tunneltrase må derfor inngå i området som det varsles oppstart for. Med liten overdekning over tunnelen vil det også være aktuelt å regulere areal «på bakken» over tunnelen.

Terrenget er stedvis bratt, og i sidebratt terreng må det vurderes skredfare og eventuelle tiltak. Langs bekker må skred- og flomfare vurderes. Det er tatt med areal i varselkartet for disse områdene, med tanke på vurderinger og eventuelle tiltak og hensynssoner som må inngå i planforslaget.

Varselgrensen omfatter områder som vurderes å være aktuelle for blant annet rigg, tilkomstveger til riggområder og mulig omlegging av trafikk i anleggsperioden. Storhove er et av områdene der det vil være behov for midlertidig rigg- og anleggsområde.

Dagens E6 ved Fåberg og lokalveg langs hele parsellen inngår i varselområdet. Dette med tanke på trafikkavvikling i anleggsperioden, eventuelle tiltak i midlertidig og permanent fase, og etterbruk av areal for avlastet E6 ved Fåberg. Ny arealbruk skal inngå i reguleringsplanen.

Ved varsel om oppstart av et reguleringsplanarbeid varsler man et planområde som er ment å dekke hele det arealet som kan tenkes å inngå i planområdet til en ny reguleringsplan. Varselgrensen må ta høyde for ulike forhold som skal vurderes som en del av planarbeidet. I løpet av planprosessen kan det vise seg at ikke hele det varslede området er aktuelt å ta med, slik at det endelige forslaget ender opp med å dekke et mindre areal enn det varslede området.

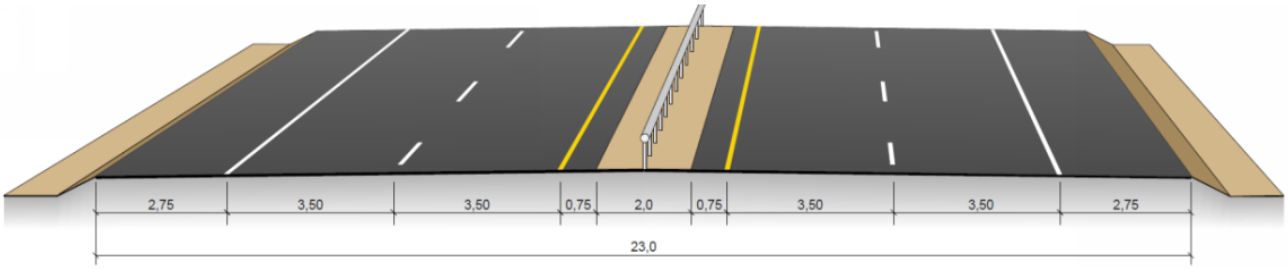
Prinsippet for fastsetting av plangrensen i reguleringsplanen er at alt areal knyttet til det nye veganlegget og tilhørende sideareal, deponier (midlertidige og permanente), midlertidige rigg- og anleggsområder, ulike hensynssoner, mv., inngå i reguleringsplanen.

I enkelte tilfeller viser det seg at det varslede planområdet er for lite, og det vil da være nødvendig med en ny varslingsrunde hvor man informerer offentlige myndigheter og berørte parter om den endringen man ønsker å gjøre.

Når man snakker om virkninger av et planforslag brukes ofte begrepet "influensområde". Dette er det området som kan bli påvirket av tiltaket, enten direkte eller indirekte. For ulike tema vil influensområdet ha ulik utstrekning, og influensområdet kan strekke seg ut over det området som det varsles oppstart for og senere den plangrensen som settes i planforslaget.

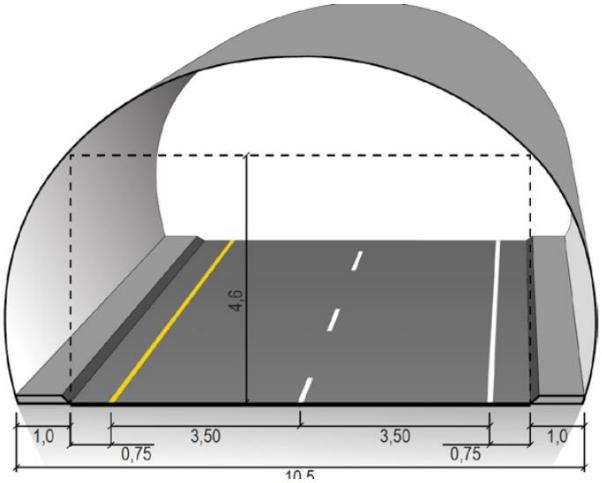
5.2 Om tiltaket

Ny E6 planlegges som motorveg med fartsgrense 110 km/t, i henhold til Statens vegvesen håndbok N100. Vegen planlegges dermed med følgende normalprofil:



Figur 5-1: Normalprofil for E6 (fra håndbok N100)

For tunnel gjelder krav i Statens vegvesens håndbok N500 Vegtunneler. Tunnelene utformes med to parallelle tunnelløp med tunnelprofil T10,5.



Figur 5-2: Normalprofil for tunnel T10,5 (fra SVV håndbok N100). Avstand mellom tunnelløpene vil være ca. 10 m

Alle kryss mellom ny E6 og andre veger skal være planskilte, med akselerasjonsfelt og retardasjonsfelt på E6.

Teknisk beskrivelse av tiltaket vil inngå i planforslaget.

Vurderinger knyttet til anleggsgjennomføring inngår ved prosjektering av ny E6. Se kapittel 7.8 for mer om dette temaet. Midlertidige rigg- og anleggsområder, herunder også areal til midlertidige omkjøringsveger, skal inngå i planforslaget.

Dagens E6 Fåberg inngår som en del av prosjektet, og det følger av bestemmelsene i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby at avlastet E6 ved Fåberg legges ned. Etterbruk at dette arealet skal inngå i planarbeidet. Eventuell omklassifisering av vegnett vil bli omtalt i planforslaget.

Estetikk

I bestemmelsene fra kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby for Lillehammer kommune ligger det inne krav til bruk av Statens vegvesen sin formingsveileder for E6 Biri – Otta, mens for Øyer kommune ligger det i bestemmelsene at det skal utarbeides en formingsveileder som skal sikre en helhetlig utforming av

veganlegget med en god teknisk, funksjonell og estetisk kvalitet. Nye Veier har utarbeidet Estetisk veileder med formål å gi enhetlige retningslinjer for design, estetikk og formgivning for strekninger Nye Veier har ansvar for.

Landskapsmessige virkninger av tiltaket vil bli konsekvensutredet. Se kapittel 6.2.

Overvannshåndtering

Overvannshåndtering inngår som et tema ved prosjektering av det nye veganlegget og det skal utarbeides en overvannsplan. Overvannsystemet dimensjoneres i henhold til Statens vegvesens håndbok N200, for 200 års returperiode for flomhendelse, basert på beregnet flomnivå der framtidige klimaendringer og beregningsusikkerhet er medregnet. Håndbok N200 har et todelt påslag, og samlet påslagsfaktor blir i henhold til håndboken på 44 %.

I planbeskrivelsen vil det inngå en beskrivelse av valgte løsninger for overvannshåndtering. Overvannshåndtering inngår i tiltaket som ligger til grunn for konsekvensutredning og vil bli omtalt under aktuelle tema, som naturmangfold, naturressurs (drikkevann), ROS, mv.

Massedeponi

Massedeponier, både i permanent situasjon og midlertidige deponier som en del av anleggsfasen, vurderes som en del av planarbeidet og areal til dette avsettes innenfor planområdet. Dersom det likevel av ulike grunner må vurderes områder utenfor planområdet, skal disse reguleres.

I planbeskrivelsen vil det inngå en beskrivelse av midlertidige og permanente deponier. Deponier inngår i tiltaket som ligger til grunn for konsekvensutredning og vil bli omtalt under aktuelle tema, som landskapsbilde, naturmangfold, naturressurs, mv. Massehåndtering er også et av temaene som inngår i tema anleggsgjennomføring (se kap. 7.8).

5.3 Alternativer

Planalternativ

Detaljreguleringsplanen skal tilrettelegge for utbygging av firefelts motorveg fra Storhove til Øyer. Det er avklart at vegen skal gå i tunnel forbi Fåberg og videre følge dagens trase for E6. Fra Ensby til Øyer ligger dagens veg i sidebratt terreng med nærføring til Lågen, og på deler av strekingen går jernbanen parallelt med vegen. Gjenbruk av dagens E6 vil være mulig ved å følge dagens trase. Dette gjør at søk etter alternative traseer vurderes som uaktuelt.

I reguleringsplanarbeidet vil det gjøres vurderinger knyttet til delområder eller valg av løsninger. For eksempel kan nærmere informasjon om grunnforhold gi føringer for tunnelpåhugg, og ved utvidelse til firefelts veg må det vurderes hvilken side det er mest hensiktsmessig å legge utvidelsen på. Øyer kommune har bedt om at tunnel forbi Fossøygården og Måkrud vurderes. I Lillehammer skal det vurderes en alternativ trasé mellom tunnelmunningen- og plangrensen i sør som i minst mulig grad berører eksisterende næringsarealer. Dette må samordnes med planarbeidet for E6 Gjøvik grense – Storhove.

Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby er vedtatt med en ca. 1,6 km lang tunnel forbi Fåberg. Økt lengde på tunnelen kan bli vurdert for å optimalisere tiltaket.

Det vil i planforslaget bli redegjort for ulike løsninger som er vurdert som en del av planarbeidet.

Det er i dag kryss ved Ensby og Granrudmoen i Øyer kommune. Som en del av planarbeidet vil det bli sett nærmere på kryssplasseringer. Prosjektet vil se helhetlig på kryssløsninger, og med en utvidelse av

prosjektet fra KDP E6 Vingrom - Ensby og videre nordover mot Granrudmoen kan det være aktuelt å tenke nytt.

Øyer kommune har bedt om at det utredes 90 km/t hastighet, ut fra et ønske om redusert inngrep i landskap og dyrka mark som følge av tiltaket.

Ulike alternativer for kryssplassering, samt hastighet på 90 km/t medfører at fire alternativer konsekvensutredes som en del av planarbeidet.

Alternativ A og B omfatter utbygging av firefelts motorveg med 110 km/t fram til ca. 1 km sør for Granrudmoen. Alternativ A forutsetter at dagens kryssplassering ved Ensby opprettholdes. I Alternativ B legges krysset ved Ensby ned, og det etableres et nytt kryss ca. 1 km sør for dagens kryss Granrudmoen.

Alternativ C0 og C1 omfatter firefelts motorveg med 110 km/t fram til like sør for Hunderfossen demning, og deretter dagens veg med 90 km/t. Alternativ C0 har kryss på Ensby som i dag, mens i alternativ C1 legges Ensbykrysset ned og det opprettes et nytt halvkryss ved Midtskog, med ramper kun i sørgående retning.

Øyer kommune har bedt om at ulike kryss for Øyer sentrum utredes. Innenfor dette prosjektet vil ikke dagens kryss ved Granrudmoen endres, da det ligger utenfor den strekningen som nå skal bygges ut. Dagens situasjon med kryss på Granrudmoen ligger til grunn i alternativ A, C0 og C1. Nytt kryss sør for Granrudmoen utredes i alternativ B (uten at Granrudmoen legges ned). Ved eventuell framtidig utbygging av 110 km/t videre nordover, *kan* kryssene i Øyer bli påvirket. Planforslaget vil på et overordnet nivå redegjøre for eventuelle framtidige virkninger som følge av de alternativene som inngår i dette planarbeidet. I planforslaget vil det inngå en tegning på overordnet nivå, som viser mulig kryssløsning for Granrudmoen med firefelts 110 km/t gjennom området.

0-alternativ

"0-alternativet" er et uttrykk for den situasjonen man kan tenke seg dersom et planlagt tiltak ikke blir gjennomført. 0-alternativet er et sammenligningsgrunnlag for vurderingen av konsekvenser. Det betyr at referansesituasjonen per definisjon har ingen konsekvenser.

I dette planarbeidet vil 0-alternativet være dagens situasjon, med en forventet utvikling og gjennomføring av vedtatte reguleringsplaner i området.

6 Virkninger og konsekvenser av planforslaget

6.1 Generelt og metodikk

I henhold til Plan- og bygningsloven skal alle planer ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området. For planer som omfattes av krav om konsekvensutredning gjelder mer detaljerte regler.

Konsekvensutredninger har til hensikt å belyse hvilke vesentlige virkninger en plan kan forventes å ha i forhold til tema innenfor miljø og samfunn. Videre skal utredningen ta for seg skadereduserende tiltak for eventuelle negative konsekvenser som framkommer. Basert på de temavise vurderingene vil det bli gjort en sammenstilling og helhetsvurdering av planen og dens virkninger, samt en anbefaling basert på dette.

Konsekvensutredningen skal videre gi en vurdering av behovet for nærmere undersøkelser før gjennomføring av planforslaget. Det skal også gjøres en vurdering av behovet for undersøkelser etter gjennomføring av forslaget, med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av forslaget.

Dette planprogrammet tar for seg de ulike temaene som man på dette stadiet i planprosessen er kjent med, og som man mener må inngå i en planbeskrivelse med konsekvensutredning. I planprogrammet er det valgt å kun ta med de tema som er vurdert til å være beslutningsrelevante for planarbeidet og tiltakene som planlegges.

Generell metodikk for vurdering av virkninger og konsekvenser av planforslaget vil være følgende punkter, men framstillingen kan variere avhengig av hva som er hensiktsmessig for det enkelte tema.

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger
- Beskrivelse av tiltak som kan redusere eventuell negativ virkning av tiltaket (skadereduserende tiltak)

I konsekvensutredningen for dette planarbeidet er det valgt å ta utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018). Metoden er en samfunnsøkonomisk analyse som består av to deler: prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Prissatte konsekvenser gjelder virkninger som kan måles i kroner. Ikke prissatte konsekvenser er virkninger det er umulig eller uhensiktsmessig å prissette.

Sammenstilling av hele konsekvensutredningen vil følge metodikken i håndbok V712. Det vil bli gjort en samlet vurdering av de ulike virkningene av tiltaket. I den samlede vurderingen skal det synliggjøres hvordan ulike tema vektes.

Det er utarbeidet konsekvensutredning for kommunedelplan E6 Vingrom –Ensby. Denne vil inngå som et viktig grunnlag for utarbeiding av konsekvensutredning av reguleringsplan for E6 Storhove – Øyer.

Noen tema vil bli utredet som egne notater / rapporter (som vedlagte fagrapporter, hvor konklusjoner fra rapportene inngår i planbeskrivelsen), mens andre vil bli utredet som delkapitler i planbeskrivelsen. Dette vurderes underveis i prosessen når omfang av de ulike temaene framkommer.

6.2 Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler de romlige og visuelle egenskapene til landskapet og hvordan landskapet oppleves som fysisk form, fra bylandskap til uberørt naturlandskap. I konsekvensutredningen er målet å frembringe kunnskap om de verdifulle områdene for temaet, og få frem hvordan disse endres som følge av tiltaket.

Det vil bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Grunnlaget suppleres med nye registeringer ved behov.

Konsekvensutredningen skal gi en vurdering av hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes.

I dette planarbeidet vil tiltak som kan gi virkninger for landskapsbilde blant annet være tunnelpåhugg, eventuelle massedeponi, skjæringer og fyllinger, samt riggområder og anleggsveger i anleggsperioden. Det skal vurderes både nær og fjernvirkning av tiltakene.

6.3 Naturmangfold

Naturmangfold er definert i Lov om forvaltning av naturens mangfold § 3, som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Planforslagets konsekvenser for naturmangfoldet vil bli utredet.

Fagreferanser som offentlige databaser og publikasjoner vil bli sjekket og det vil bli gjennomført feltregistreringer for å sikre et tilstrekkelig godt kunnskapsgrunnlag. Sektormyndigheter kontaktes for å få belyst om det finnes forekomster av betydning som er unntatt offentlighet, eller som enda ikke er offentlig tilgjengelige.

Naturmangfold i influensområdet vil bli registrert og verdivurdert. Forekomst av skadelige, fremmede arter – først og fremst karplanter – vil bli risikovurdert utfra tiltakets omfang og art.

Konsekvensutredningen vil gi en vurdering av hvordan naturmangfoldet vil bli påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltaket er ferdigstilt. Aktuelle skadereduserende tiltak vil bli vurdert.

Tiltaket innebærer flere tema som må utredes, som naturtypelokaliteter, arter av nasjonal forvaltningsinteresse, hensyn til vilt, nærhet til vassdrag og naturreservat, vannmiljø, fare for forurensning, mv.

Prinsippene i Naturmangfoldlovens §8-12 legges til grunn for utredning av konsekvenser for naturmangfold. En vurdering av planforslaget iht. Naturmangfoldlovens kap. II vil framgå.

6.4 Naturressurser

Fagtemaet omhandler jordbruk, reindrift, utmarksarealer, fiskeri, vann- og mineralressurser. Jakt inngår i temaet og vurderes ut fra økonomiske betydning. Tema som ikke er relevant for planarbeidet vil ikke bli utredet, som reindrift og fiskeri. Jordbruk og utmarksarealer skal utredes, og det må i planarbeidet gjøres en nærmere vurdering av om andre fagtemaer innenfor naturressurser skal konsekvensutredes

Det vil bli tatt utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Grunnlaget suppleres med nye registeringer ved behov.

Konsekvensutredningen skal vurdere hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke naturressurser i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er opparbeidet. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes. Eventuell tilbakeføring av areal til landbruk må ivaretas i reguleringsplan med tilhørende bestemmelser.

For temaet naturressurser vil jordbruk og drikkevannsressurser være viktige deltema. Det er store mineralressurser ved Storhove. Videre er det også en stor grunnvannsressurs ved Storhove. Vurderinger knyttet til disse konkrete forekomstene vil inngå i tema naturressurser. Det er flere private brønner og borehull for drikkevann i området. Slike private drikkevannskilder blir kartlagt og omtalt i KU for naturressurser. Entreprenør vil følge opp dette i byggeplanlegging og anleggsfase, og sikre løsninger for drikkevannskilder som eventuelt blir berørt av tiltaket. I plan for ytre miljø (se kap. 8) vil også dette bli fulgt opp.

Føringer for hvordan matjord skal behandles under og etter anleggsperioden, evt. endringer knyttet til drenering av dyrka mark som følge av tiltaket, og tilkomst til eiendommer vil omtales.

6.5 Friluftsliv / by- og bygdeliv

Temaet omfatter de områdene som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers, noe som også inkluderer friluftsliv i byer og tettsteder.

Friluftsliv og by- og bygdeliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Temaet tar for seg både nærområder, byer, tettsteder og større friluftsområder. Hvordan folk bruker og opplever det naturlige og menneskepåvirkede landskapet er sentralt for temaet. Tiltakets innvirkning på friluftsliv og by- og bygdeliv vil bli konsekvensutredet i planarbeidet.

Det vil bli tatt utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Grunnlaget suppleres med nye registeringer ved behov.

I konsekvensutredningen skal det vurderes hvordan tiltaket påvirker de fysiske forholdene og mulighetene for opphold, lek, rekreasjon og fysisk aktivitet, både i anleggsperioden og etter at tiltakene i planen er opparbeidet. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes.

I planarbeidet må det ses på hvordan man kan legge føringer for å sikre god tilgjengelighet både i anleggsperioden og etter at tiltakene er bygget. Det blir viktig å sikre tilgang til friluftsområder, ferdselslinjer på tvers av anlegget og sikre løsninger for myketrafikanter. Tilgang til Mjøsa og Lågen må sikres i både permanent situasjon og i anleggsperioden.

6.6 Kulturarv

Kulturminner og kulturmiljøer er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er spor etter menneskelig virksomhet, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljøer er områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.

Data om registrerte automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner, nyere tids kulturminner og kulturmiljøer gjennomgås. Opplysninger hentes inn fra Riksantikvarens database for kulturminner: Askeladden, Oppland fylkeskommunen ved avdeling for kulturarv, samt evt. rapporter om kulturminner og kulturmiljø innenfor planområdet. Det vil bli bestilt og utført registrering av kulturminner for områder som tidligere ikke er registrert. Dette gir kunnskap om hvilke typer kulturminner som finnes, deres antall, beliggenhet, vernestatus og –verdi, samt kulturmiljøene de inngår i. Opplysningene danner forståelse for områdets forhistoriske og historiske utvikling, hvilket gir grunnlag for å identifisere og verdisette områdets kulturminner og kulturmiljøer.

Konsekvensutredningen vil vurdere hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke kulturminner og kulturmiljø i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er opparbeidet. Særlig viktig vil kryssing av pilegrimsleden være. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes.

6.7 Støy

Som en del av prosjektet vil det bli utført beregninger og utarbeidet en fagrapport om temaet.

Det skal beregnes støy for dagens situasjon (2019), 0-alternativet og for ny veg. For 0-alternativet og planalternativ beregnes det støy for framtidig situasjon, år 2040. Beregningene skal gjøres i tråd med Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016. Det skal utarbeides støysonekart med rød og gul sone til bruk for vurdering av utendørs støy, og det skal beregnes støynivå ved fasade for støyfølsomme bygg (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager). Det skal vurderes støy til friluftsområder, opp mot grenseverdier i T-1442/2016.

Ut fra beregninger vurderes behovet for avbøtende tiltak, og det gjøres egne beregninger som viser resultat av støyreduserende tiltak.

Vurderinger knyttet til støyulemper i anleggsfasen vil inngå i fagrapport for støy.

I bestemmelsene for kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby er det et særskilt krav om støyskjerming for Fåberg. Denne bestemmelsen danner et viktig grunnlag for støyvurderinger i akkurat dette området.

KDP E6 Vingrom – Ensby, planbestemmelser Lillehammer, § 1.6.3:
"Fra nordre tunnelinnslag ved Fåberg til Johnsenhaugen, ca. 250 meters lengde, skal det etableres skjermende tiltak mot Fåberg tettsted og Fåberg vestside som støymessig og visuelt begrenser virkingen av ny E6 betydelig ut over T-1442/2016. "

6.8 Luftforurensing

Som en del av planarbeidet skal det utarbeides en analyse av luftkvalitet i tråd med Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. En overordnet vurdering knyttet til luftforurensing i anleggsfasen vil inngå i analysen.

Det skal beregnes luftforurensing for dagens situasjon (2019), 0-alternativet og for ny veg. For 0-alternativet og planalternativ beregnes framtidig situasjon, år 2040.

6.9 Trafikk

Trafikktall danner grunnlag for vurdering av blant annet støy og luftforurensing, og er førende for valg av vegstandard og løsninger i prosjektet. Som en del av planarbeidet må det beregnes trafikktall for 0-alternativ og planalternativ i framtidig situasjon.

Ved vurdering av ulike løsninger i prosjektet vil det være viktig å se dette i forhold trafikk. Dersom det blir aktuelt å vurdere endringer knyttet til kryss, må det gjøres trafikkvurderinger for dette.

Virkninger og konsekvenser av tiltaket skal beskrives i planforslaget. Dette vil kunne omfatte endringer i trafikk på lokalvegnett som følge av ny E6, endringer i adkomstveger, virkninger ved plassering av bom og omkjøring ved stengt tunnel.

Trafikkutredningen på sidevegene, kommunale og fylkeskommunale veger som blir berørt ved en E6-utbygging, skal gjennomføres. Det må også på plass en oversikt over avbøtende tiltak med hensyn til trafikksikkerhet for alle utreda alternativer.

6.10 Klima

Nye Veier har høye klimaambisjoner, og dette er viktig for valg av løsninger i prosjektet. Dette gjelder både for anleggsfasen og for permanent situasjon / driftsfase.

Massetransport i anleggsfasen, valg av løsning, og produksjon og bruk av mengde materiale er viktige faktorer for klimagassutslipp ved utbygging av transportinfrastruktur. Reguleringsplanen vil omtale hvordan dette håndteres på reguleringsnivå, og hvilke føringer planen gir for prosjektet videre. Anleggsgjennomføring er et tema som inngår i reguleringsplanfasen, og YM-plan vil også komme inn på tema som er relevant med tanke på klimagassutslipp.

Flere tema som inngår i planforslaget er relevante med tanke på klima, som for eksempel luftforurensing og tema innenfor ROS.

Økt nedbør med mere som følge av klimaendringer vil bli hensyntatt ved valg av løsninger, herunder blant annet håndtering av overvann. Overvannshåndtering inngår i prosjektering av veganlegget, og beskrives i planforslaget.

Temaet klima vil bli omtalt i et eget kapittel i planbeskrivelsen, med oppsummering fra relevante delutredninger.

6.11 Lokal og regional utvikling

I planforslaget vil det inngå en vurdering av virkninger for lokal og regional utvikling. Planforslaget må ses i forhold til kommunale planer for blant annet arealutvikling og næringsliv, og hvordan tiltaket samsvarer med mål i kommunale og regionale planer.

I Øyer kommune pågår planarbeid for Øyer sør. Tema "lokal og regional utvikling" må ses i forhold til det pågående planarbeidet, og kommunens planer for utvikling av sentrumsområdet. I Lillehammer kommune pågår med blant annet arbeid kommuneplanens arealdel, og dette må ses i forhold til reguleringsplan for ny E6.

Under tema "Lokal og regional utvikling" skal tiltakets virkninger for sentrumsutvikling i Øyer sentrum utredes. Valg av kryssløsning er en viktig premiss for blant annet sentrumsutvikling.

6.12 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene vurderes samlet i en nytte-kostnadsanalyse. Nytte-kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Beregning av prissatte

konsekvenser skal utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt verktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter.

Figuren under viser en oversikt over kostnads- og nyttekomponenter som inngår ved bruk av denne metodikken, med henvisning til ulike kapitler i Statens vegvesens håndbok V712.

Aktørgruppe	Kostnads- og nyttekomponenter
Trafikant- og transportbrukere (kapittel 5.3)	Distanseavhengige kjørekostnader Andre utgifter for trafikantene Tidsavhengige kostnader Ulempeskostnader i ferjesamband Helsevirkninger for gående og syklende Utrygghetskostnader for gående og syklende
Operatører (kapittel 5.4)	Inntekter Utgifter Overføringer
Det offentlige (kapittel 5.5)	Investeringskostnader Drifts- og vedlikeholdskostnader Overføringer Skatteinntekter
Samfunnet for øvrig (kapittel 5.6–5.10)	Ulykker Støy Luftforurensning (lokal, regional) Klimagasser Restverdi Skattekostnad

Figur 6-1: Prissatte kostnads- og nyttekomponenter fordelt på aktørgruppe (SVV V712)

7 Andre tema

Foregående kapittel tok for seg virkninger og konsekvenser av tiltaket, som skal inngå i planforslaget. I tillegg vil planbeskrivelsen ta for seg noen andre tema som også er viktige å få belyst som en del av planforslaget, men som ikke er fagtema i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. Disse temaene er derfor samlet i dette kapittelet.

7.1 Barn og unge

Barn og unge er en gruppe som skal ivaretas særskilt i planprosesser, og temaet vil være aktuelt i flere av delutredningene. I arbeid med planforslaget vil det framkomme hvilke områder som brukes av barn og unge, og det vil være naturlig å se temaet sammen med bl.a. temaet friluftsliv / by- og bygdeliv som vil bli utredet i planarbeidet. Temaet barn og unges interesse vil bli omtalt i et eget kapittel i planbeskrivelsen, med oppsummering fra relevante delutredninger.

7.2 Universell utforming

En vurdering av planforslaget i forhold til universell utforming vil inngå som en del av planbeskrivelsen.

7.3 Folkehelse

Temaet vil omtales i planbeskrivelsen for de områdene / tema der det er relevant. Med tanke på fysisk aktivitet i et folkehelseperspektiv vil temaet bli en del av vurderingene for temaet friluftsliv / by- og bygdeliv, samt barn og unges interesser. Bakenforliggende faktorer som påvirker helsen, i form av bolig- og oppvekstmiljø, vil blant annet bli ivaretatt innenfor tema støy og luftforurensing.

7.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er viktig ved valg av løsninger i prosjektet. I tillegg til trafikksikkerhet på ny motorveg, skal sikkerhet for gående og syklende i varetas i både anleggsfase og permanent situasjon, og ulykker knyttet til viltpåkjørsler er et viktig tema.

En vurdering av tema trafikksikkerhet vil inngå i planforslaget, og det skal utføres en såkalt TS-revisjon som en del av prosjektet.

7.5 Grunnforhold

Som en del av prosjektet skal det foretas grunnundersøkelser. Dette for å kartlegge berg- og løsmasseforholdene og grunnvannsforholdene i området, slik at løsninger til geotekniske og geologiske tiltak kan planlegges. Det er planlagt å utføre undersøkelser generelt langs vegens trasé og ytterligere med fokus på konstruksjoner, tunnel og tunnelpåhugg, og for å kunne vurdere stabiliteten av fyllinger og skjæringer.

Det vil i planbeskrivelsen bli tatt inn relevant informasjon basert på resultat fra disse undersøkelsene.

7.6 Forurenset grunn

Sammen med grunnundersøkelser av grunnforhold gjøres det kartlegging av mulig forurenset grunn i planområdet. Resultat av disse undersøkelsene danner grunnlag for valg av løsninger i prosjektet og inngår i tema Ytre miljø.

7.7 Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet er det i dag ulike tekniske infrastrukturer. Blant annet kraftlinjer, vann- og avløpsnett og Hunderfossen demning med tilhørende anlegg.

Temaet omtales i planforslaget. Som en del av planarbeidet vil eksisterende teknisk infrastruktur som kan bli berørt av tiltaket kartlegges. Eventuelle konflikter mellom planlagt tiltak og eksisterende infrastruktur må kartlegges og omtales.

Ved utforminga av tiltaket vurderes behov for ny og/eller tilknytning til teknisk infrastruktur, som for eksempel brannvann for tunnel og anlegg for håndtering av overvann.

På deler av strekningen går dagens E6 langs med jernbanen, og E6 krysser i dag jernbanen ved Storhove. Forhold knyttet til nærføring til jernbanen må avklares som en del av prosjektet, og det vil i planbeskrivelsen bli redegjort for valgte løsninger.

7.8 Anleggsgjennomføring

Som en del av prosjektet vil det gjøres vurderinger knyttet til anleggsgjennomføring for tiltaket, og en overordnet vurdering av hvordan anleggsdriften kan gjennomføres vil inngå som en del av planforslaget. Under følger en kort oppsummering av noen deltema som vil inngå i disse vurderingene.

Ny veilinje ligger i hovedsak i dagens trase der det kan være stor nytte i å kunne utnytte eksisterende E6 både for trafikkavvikling i anleggsperioden og som en del av ny veigrunn. For en god trafikkavvikling vil areal for trafikkomlegginger og trygge avkjørsler utredes. Området ved Storhove har utfordringer knyttet til faseplaner, både mot jernbanen samt E6. Ulike faser må inngå i vurderingene knyttet til anleggsgjennomføring.

Søndre tunnelpåhugg på Fåberg har usikkert fjellforløp, og kan påvirke lokalveg i anleggsfasen. Stedvis er terrenget sidebratt bestående av løsmasser, blant annet ved tunnelpåhugg nord for Fåberg, og areal for å sikre mot skred er nødvendig. I samme område vil en også kunne forvente mye overflatevann.

I området ved Hunderfossen dam, er det trangt, og det vil være utfordringer knyttet til å få etablert fyllinger uten at disse kommer i konflikt med elv samt dam. Dersom det blir aktuelt å fylle ut andre steder i Lågen må problemstillinger knyttet til dette vurderes.

Det vil være behov for å finne gode arealer for deponering av rene overskuddsmasser. Deponier langs med ny veilinje vil redusere transportkostnader. Areal for transport av masser innad på anlegget vil redusere behov for masseflytting på offentlig veinett. Riggområder ønskes primært i områder der det vil være mest aktivitet i anleggsperioden som ved tunnelpåhugg, kryssområder og ved større konstruksjoner, for å effektivisere anleggsgjennomføringen.

Det er krav fra kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby at det skal utarbeides massehåndteringsplan og rigg- og marksikringsplan som en del av reguleringsplanen. Disse planene vil inngå i nevnte vurderinger knyttet til anleggsfasen.

Konsekvenser i anleggsfasen for enkelttema vil inngå i de ulike temautredningene.

8 Ytre miljø

Som en del av prosjektet skal det utarbeides en plan for Ytre miljø (YM-plan). Hovedmålet med en YM-plan er å redusere de miljøulempene som kan oppstå i bygge- og anleggsfasen av prosjektet. Byggherre, prosjekterende og entreprenør er gjensidig forpliktet til å ta hensyn til dette slik at tiltaket kan gjennomføres så skånsomt som mulig for natur, miljø og nærområder. Planen skal danne grunnlag for senere planlegging, og videreføres som et systematisk verktøy som sikrer ytre miljø gjennom prosjekterings- og byggefasen, og videre i driftsfasen.

YM-planen er forankret i Statens vegvesens håndbok R760. YM-planen er også forankret i Nasjonal transportplan (NTP), offentlig lovverk og de retningslinjer som gis av nasjonale, regionale og lokale myndigheter. Ytre miljøplanen skal tilfredsstille kravene som NS 3466:2009 setter til miljøprogram og miljøoppfølgingsplan.

Utgangspunktet for YM-planen er en systematisk gjennomgang av miljøtemaer som kan berøres av prosjektet med påfølgende risikovurdering. Vurderingene danner grunnlag for beskrivelse av risikoreduserende tiltak. Viktige tema vil blant annet være forurenset grunn, støy, luftforurensing, fare for forurensing til vannforekomster og grunn, naturmangfold, m.fl.

I bestemmelsene for kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby er det krav om at det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan som en del av reguleringsplanarbeidet. YM-planen vil ivareta dette kravet.

9 ROS

Plan- og bygningslovens § 4-3 stiller et generelt krav til utredning av risiko og sårbarhet i reguleringsplaner som legger til rette for utbyggingsformål.

Hensikten med ROS-analysen er å avdekke risiko og sårbare forhold / objekter som kan forbindes med reguleringsplanen. Analysen skal avdekke forhold som kan medføre en uakseptabel risiko for menneske, miljø eller materiell. ROS-analysen skal identifisere mulige uønskede hendelser, og vurdere sannsynligheten for disse, samt tilhørende konsekvens. Ved identifisering av uakseptabel risiko vil det være vesentlig å utarbeide avbøtende tiltak. ROS-analysen tar for seg både anleggsfase og permanent situasjon.

Analysen vil være basert på den systematikk som bl.a. er beskrevet i "DSB Veileder, Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen" fra 2017 som erstatter de tidligere veilederne for samfunnssikkerhet i PBL; "Samfunnssikkerhet i arealplanlegging- Kartlegging av risiko og sårbarhet (2011)," og "Samfunnssikkerhet i plan- og bygningsloven (2012)".

ROS-analysen vil bli utført på bakgrunn av tilgjengelige dokumenter som er av betydning for arbeidet med reguleringsplanen. Aktuelle vurderinger i forbindelse med denne reguleringsplanen vil kunne være trafikkvurderinger, vurderinger av trafikksikkerhet, støyvurdering, skredfare, flomvurderinger, geotekniske forhold, kulturminner og vurdering av natur og biologisk mangfold.

Den endelige ROS-analysen utarbeides når alle grunnlagsdokumenter foreligger, men det vil underveis i planprosessen bli jobbet aktivt med tema innenfor risiko og sårbarhet. Det skal blant annet gjennomføres flere tverrfaglige samlinger med fokus på risiko.

Analysen vil bli gjennomført i følgende trinn:

- Identifisering av sårbare objekter
- Identifisering av relevante hendelser som kan representere en risiko
- Sannsynlighet for hendelsene
- Konsekvenser av hendelsene
- Sammenstilling av risiko
- Forslag til risikoreduserende tiltak
- Sikre de risikoreduserende tiltakene i reguleringsplandokumentene (plankart og bestemmelser)

10 Kilder

- Kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby, Statens vegvesen, 2018
- Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018
- Nye Veier www.nyeveger.no
- Øyer kommune www.oyer.kommune.no
- Lillehammer kommune www.lillehammer.kommune.no
- Kommunenes kartløsning http://glokart.no/
- Oppland Fylkeskommune www.oppland.no
- Statens vegvesens kartløsning https://www.vegvesen.no/vegkart/

11 Vedlegg

- Varselkart
- Oppsummering av merknader ved varsel om oppstart og høring av planprogram