

Saksframlegg

Saksb: Kasia Szary-Skadell

Arkiv: PLAN 2019p244 19/7824-3

Dato:
12.03.2020

Saken behandles slik:

UTVALG
Planutvalg

MØTEDATO
20.03.2020

UTVALGSSAKNR
UPS-/

HØRING AV FORPROSJEKTRAPPORT FOR AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER

Byplansjefens innstilling:

1. Forprosjektrapport for avlastet E6 ved Lillehammer (strekning Øyresvika – Storhove), datert 18.09.2019, samt tematiske fagrapporter legges ut til høring/offentlig ettersyn.
2. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 1-1.

Vedlegg:

1. Forprosjektrapport, datert 27.01.2020
2. Dimensjoneringsnotat N-0, datert 23.1.2020
3. Notat N-02 Hydrologi og VA, datert 05.12.2019
4. Notat N-03 Forurenset grunn, datert 03.12.2019
5. Notat N-04 Geologi, datert 4.12.2019
6. Notat N-05 Anleggsgjennomføring, datert 4.12.2019
7. Notat N-06 Miljøtiltak, datert 19.12.2019
8. Notat N-07 støy, datert 05.12.2019
9. Notat N-08 Vurdering av bestemmelser i KDP angående støy, datert 25.11.2019
10. Notat N-09 tursti, datert 05.12.2019
11. Notat N-10 Trafikk, datert 17.01.2020
12. Notat N-11 Brukonstruksjoner, datert 21.11.2019
13. Rapport grovsiling, datert 23.01.2020

Sammendrag:

Lillehammer kommunen har mottatt en forprosjektrapport knyttet til reguleringsplan for avlastet E6 på strekningen Øyresvika – Storhove. Forprosjektet er første fase i reguleringsplanarbeidet for avlastet E6 og vil gi viktige premisser for videre planarbeid. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby gir rammer for hvordan dagens E6 skal reguleres. Det er, gjennom bestemmelser, fastlagt hvor det skal legges til rette og gjennomføres avbøtende tiltak for tilpasning av dagens E6 til lokalveg.

Rapporten omtaler de ulike tiltakene med vurdering av alternative forslag til løsning. Byplansjefen anser rapporten å være av tilfredsstillende kvalitet for å legges ut til høring/offentlig ettersyn.

Forprosjektet omhandler også juridiske vurderinger knyttet til bl.a. rekkefølgekrav. Dette er Nye Veiers vurderinger som Byplansjefen foreløpig ikke har tatt stilling til.

Bakgrunn:

Planarbeidet omfatter tiltak på eksisterende E6 forbi Lillehammer på strekningen Øyresvika - Storhove, som skal gjennomføres i tilknytning til utbyggingen av ny E6. For denne strekningen er det kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby (KDP E6) og bestemmelser knyttet til denne som gjelder. I bestemmelsene er det definert en rekke tiltak som skal gjennomføres på og ved avlastet E6. Forprosjektet konkretiserer og detaljerer alternativer og innhold i tiltakene.

Fakta:

Formål:

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere tiltak på avlastet veg E6 på strekningen Øyresvika – Storhove i tråd med Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, vedtatt 21.06.18.

Planprosess:

Oppstartsmøte ble avholdt 6.05.19. Det ble utarbeidet felles planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og reguleringsplan for avlastet E6 Øyresvika - Storhove, for å se helheten langs strekningen Gjøvik grense – Storhove. Det ble meldt oppstart av planarbeidet samtidig som planprogrammet ble sendt på høring, med frist for uttalelse 05.09.19. Det kom inn totalt 117 merknader. Størsteparten av merknadene gikk på forhold som skal innarbeides i selve reguleringsplanen. Planprogrammet ble fastsatt i kommunestyret 28.11.19.

Som grunnlag for reguleringsplan utarbeides en forprosjektrapport. Denne gis en særskilt behandling med høring og vedtak for å sikre åpenhet, forutsigbarhet og god medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter før premissene for videre planlegging blir fastsatt. Det ble opprettet en regional referansegruppe bestående av representanter fra Lillehammer kommune, Nye Veier og regionale- og statlige myndigheter. Forprosjektet har vært diskutert i gruppa flere ganger. I tillegg orienterte Nye Veier om forprosjektet i Planutvalget 06.02.2020.

Om forprosjektrapporten

Forprosjektet er omfattende, og omhandler beskrivelse av flere ulike alternativer innenfor det enkelte tiltak. Rapporten omfatter også drøfting av avbøtende tiltak på avlastet E6 med Nye Veiers anbefaling til videre reguleringsplanarbeid. I tillegg til hovedrapporten er det utarbeidet flere temarapporter. Det vises i hovedsak til forprosjektrapporten for å få en oversikt over saken. Temarapportene (vedlegg 2-13) gir kort og utdypende informasjon om enkelt tema.

Tiltakene på dagens E6 skal bidra til at: trafikksikkerheten bedres, miljølempene blir mindre, bydelene langs strekningen blir bedre knyttet sammen, og at E6 fremstår som en mindre barriere.

Følgende tiltak er utredet med flere alternativer:

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

I tillegg er muligheten for å endre veibredde og hastighet på avlastet veg også analysert.

Det er vurdert ca. 60 ulike alternativer innenfor de 10 tiltakene. Følgende kriterier ble lagt til grunn for en grovsiling for å avklare alternativer som ikke skulle utredes nærmere:

- ikke er mulig å få til en trafikksikker løsning.
- stort arealbeslag, f.eks. stort behov for erverv av privat eiendom eller konflikt med vernede eller veldig verdifulle områder.
- klart dårligere enn andre alternativer med tanke på målsetting til tiltakene.
- klart større kostnad enn andre tilsvarende alternativer.

Siling av alternativer foregikk i to steg. Det første, grovsilingen (vedlegg 13), var en innledende vurdering i forhold til overordnede kriterier. I neste steg (forprosjektrapporten) er det utført en nærmere analyse av tiltaksvariantene ut fra et utvidet kriteriesett - tekniske, økonomiske og planjuridiske forhold, samt en vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, og andre relevante temaer. Detaljert beskrivelse av vurderingskriterier finnes i kapittel 6 i forprosjektet.

Alternativet hvor det ikke gjennomføres noen tiltak på avlastet E6, er definert som null-alternativet. Dette såkalte null-alternativet er iht. bestemmelser fra kommunedelplanen for Vingrom-Ensby, ikke et reelt alternativ, men et referansegrunnlag for de andre alternativene.

På bakgrunn av utsiling i to steg, er det fra NV gitt en anbefaling for hvert tiltak.

Dette er det som nå er grunnlag for høring av forprosjektet.

Vurdering

Forprosjektet gir hovedsakelig tilstrekkelige og utfyllende vurderinger av de ulike avbøtende tiltak med alternativer.

I rapporten er det tydeliggjort at selv om det bygges ny firefelts veg, vil det bli vanskelig å definere avlastet E6 som lokalveg. Dette først og fremst på grunn av de store trafikkmengdene som vil fortsatt prege dagens vegnett. Trafikkbelastningen på dagens E6 er anslått til å bli høyere enn på ny E6 på strekningen forbi Lillehammer.

Avlastet E6 skal ikke være en gjennomfartsåre, men en veg som betjener lokaltrafikk, hvor trafikantene kjører av og på i de ulike avkjøringene. Hastighet vil ha mindre betydning når vegen skal betjene regional- og lokaltrafikk på korte strekninger. Målet er at gjennomgangstrafikk benytter seg av ny E6.

Byplansjefen mener at tiltak på avlastet veg må ses i et byutviklingsperspektiv. Det er flere tiltak som kan bidra til å tilpasse avlastet E6 ny funksjon. Dette handler blant annet om å gi vegen et mer bymessig uttrykk og utforming, legge til rette for bedre trafikksikkerhet og redusere støy. Det er særlig trafikksikkerhet som bør være i fokus, siden det fortsatt skjer ulykker med drepte og hardt skadde på strekningen.

Nye Veier sitt mandat og oppdrag er «mer vei for pengene og størst mulig nytte for samfunnet». De påpeker at midler spart i et prosjekt, vil brukes et annet sted. Det bemerkes at kostnad i stor grad er utslagsgivende for Nye Veiers anbefaling av tiltak, også når tiltaket vurderes som positivt ut ifra andre vurderingskriterier.

Byplansjefen har forståelse for NVs samfunnsoppdrag og det er viktig å bygge nye veger på en kostnadseffektiv og kvalitativt god måte. Lillehammer kommune som planmyndighet har også et bredere samfunnsansvar. Det handler om å finne gode, helhetlig og langsiktige løsninger for Lillehammersamfunnet.

Byplansjefen er opptatt av å vurdere alternativene i et bredt samfunnsperspektiv, slik at vi får de beste løsningene for Lillehammersamfunnet basert på måloppnåelse, prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Samtidig må valgte tiltak følge opp bestemmelser fra kommunedelplanen.

I forprosjektet har Nye Veier vurdert netto nytte av tiltakene. Trafikkmengder og reisetid gir stort utslag i resultatet, men denne vurderingen legger i liten grad vekt på det nye trafikkmønstret for avlastet veg. Dette vil bli en veg uten gjennomgangstrafikk, men med mange av- og påkjøringer. Byplansjefen er opptatt av at tiltak som skal gjennomføres gir fremtidsrettede løsninger som tjener Lillehammer-samfunnet og hensyntar vegens nye funksjon.

Det er positivt at Nye Veier i forprosjektet har utredet flere alternativer som kan gi bedre løsninger. I denne prosessen skulle null-alternativet være et sammenligningsgrunnlag, ikke et reelt alternativ. Nye Veier har likevel anbefalt null-alternativet som løsning for flere tiltak. Byplansjefen presiserer at tiltak langs avlastet veg er avbøtende, og står i direkte sammenheng med løsninger som er valgt på ny trasé for firefelts E6 i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. De avbøtende tiltakene skal gjennomføres som en del av E6-prosjektet.

Forprosjektet omhandler også juridiske vurderinger knyttet til bl.a. rekkefølgekrav. Dette er Nye Veiers vurderinger som Byplansjefen foreløpig ikke har tatt stilling til.

Under følger en kort beskrivelse av forprosjektets anbefaling samt Byplansjefens vurdering av den.

Veibredder og hastighet

Hva sier KDP

Bestemmelse 1.3.5 fra kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at i reguleringsplanfasen skal det detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. I tillegg forutsettes det i bestemmelse 1.6.4 at miljøtiltak som bl.a. utforming og hastighetsregulerende tiltak på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes etableres.

Hva er utredet

Dette er bakgrunnen for at hastighetsregulerende tiltak blitt vurdert. Målet er å tilpasse dagens E6 til ny funksjon som lokal veg og for å bedre trafikksikkerhetssituasjonen. Som Nye Veier påpeker vil veien fortsatt ha betydelige trafikkmengder og dagens situasjon er at det foregår ulykker med personskader på strekningen.

Følgende scenarier med forslag er analysert:

	Riselandet	Vingnes	Strandtorget	Mosodden-Hovemoen
Redusert hastighet	70	70	70	70
Redusert hastighet	70	60	60	70
Redusert bredde	fra 10 m til 8,5 m			
Redusert hastighet og Støytiltak	70	70	70	70
Redusert hastighet og Støytiltak	70	60	60	70

For å vurdere effekten av redusert hastighet har det vært gjennomført en forenklet nytte-/kostnadsanalyse. Her er det vurdert endringer i trafikksikkerhet, vedlikehold og klimagassutslipp i tillegg til endret reisekostnader og reisetid.

Nye Veier anbefaler

Som følge av dette anbefaler Nye Veier å ikke redusere fartsgrenser, utenom 60 sone ved nytt t-kryss i Øyresvika og 60 sone ved nytt kryss i Hovemoen. Dette hovedsakelig på grunn av negativ trafikantnytte. Fartsreduksjon ellers på strekningen vil gi positiv effekt for støybelastning og trafikksikkerhet, men det veier ikke opp for negative trafikantnytte. Den negative trafikantnytten får store utslag når store trafikkmengder får hastighetsreduksjon.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen savner vurdering av trafikantnytte av alternativet med dagens fartsgrenser, men med to 60-soner (nye kryssområder) som er anbefalt av Nye Veier.

Byplansjefen ønsker å påpeke at trafikantnytten er beregnet for all trafikk og for reisetid på hele strekningen fra Øyresvika til Storhove. Beregningen tar utgangspunkt i forskjellen mellom gjeldende fartsgrense og framtidig fartsgrense, men tar ikke hensyn til et nytt framtidig trafikkbilde. Det betyr at vegen er uten gjennomkjøringstrafikk og har et trafikkmønster som innebærer mange av- og påkjøringer. Det vil innebære lavere reelle

hastigheter enn regulert gjennom fartsgrense. Byplansjefen mener at det er vanskelig å vurdere om trafikantnyttene fortsatt vil være negativ dersom modellen tar hensyn til fremtidig trafikkmønster og faktisk reisetid mellom ulike målpunkter i byen, istedenfor på strekningen fra Øyresvika til Storhove samlet sett.

Byplansjefen mener at Nye Veiers anbefaling ikke tilfredsstillende gjeldende bestemmelser fra kommunedelplanen.

Tiltak 1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelsen 1.3.1 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby sier at det skal opparbeides tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika og at tiltaket ikke skal berøre naturreservatet.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- Tursti langs Mjøsa - 3 m bredde på hele strekningen
- Tursti langs Mjøsa, 2 m bredde

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler å etablere en 2 meter bred tursti, hvor det på flere strekninger legges opp til en bryggeløsning.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen mener løsningen tilfredsstillende bestemmelsene, men mener samtidig at prinsippet bør være å trekke stien bort fra strandsona og tilpasse terrenget på en bedre måte enn det som foreslås i rapporten. Hovedgrunnen er at man må ta vare på naturkvalitetene og rekreasjonsverdier som finnes her, og ikke forhindre bruk av eksisterende badeplasser. En anbefalt bryggeløsning vil sannsynligvis ikke fungere som en langsiktig løsning, da den er svært utsatt for vannstansvariasjoner i Mjøsa og erosjon. Denne løsningen vil også være utfordrende å drifte og vedlikeholde.

I Vingnesvika er det viktig at stien får god kobling til badeplassen, som en naturlig forlengelse. Her er det også aktuelt å vurdere en høyere standard på stien som forbindelse til resten av Vingnesvika.

Tiltak 2. Fortau langs Vingromsvegen

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelsen 1.3.1 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at det skal opparbeides fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika.

Hva er utredet

Strekningen er delt i to parseller – Øyresvika til fjellskjæringen (2a) og forbi fjellskjæringen ved Vingnesvika (2b). Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 2a.1 Vingromsvegen uten fortau, men med begrenset trafikk. Alternativet må kombineres med fartsreduserende tiltak og nye koblinger mellom Vingromsvegen og avlastet E6.
- 2a.2 Enveiskjøring på Vingromsvegen m/fortau. Enveiskjørt busstilbud.

- 2a.3 Fortau langs vestsiden av Vingromsvegen.
- 2a.4 Fortau langs østsiden av Vingromsvegen.
- 2a.5 Toveiskjøring på Vingromsvegen m/ møteplasser og fortau.
- 2b.1 Delstrekning ved fjellskjæring, fortau på vest- eller østsiden, justert bredde på Vingromsvegen
- 2b.2 Delstrekning ved fjellskjæring - Gangbru over E6 ved Vingnesvika.
- 2b.3 Koble Vingromsvegen med avlastet E6 med nytt kryss sør for fjellskjæringen. Stenge veien ved fjellskjæringen for biltrafikk (kun for gående og syklende)
- 2b.4 Ett-felts kjøreveg på Vingromsvegen med fortau og lysregulering for trafikk ved fjellskjæringen.

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler løsning med ett gjennomgående kjørefelt med langsgående fortau på vestsiden langs hele Vingromsvegen, møteplasser sør for fjellskjæringen og med lysregulering forbi fjellskjæringen (2a.5 og 2b.4). Alternativer bør kombindes med ny kryssløsning i Øyresvika for å stenge for gjennomkjøring. Tiltaket vil også medføre at eksisterende skoleskysordning kan utgå.

Nye Veier mener også at det alternativt kan velges en løsning med nytt kryss i Øyresvika, Vingromsvegen stengt for gjennomkjøring med unntak av buss, fartsdempende tiltak samt redusert fartsgrense til 30 km/t. Fortau inngår ikke. I denne løsningen kan det vurderes å opprettholde skoleskysordningen.

I de anbefalte løsningene kan kollektivrutene gå som i dag, men fremkommelighet for buss vil reduseres.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen stiller seg positivt til at fortauet legges på samme side som bebyggelsen. Det er også positivt at man ønsker å minimere, eller fjerne gjennomgangstrafikken fra Vingromsvegen.

Byplansjefen savner vurdering av konsekvensene ved å etablere T-kryss med avlastet E6 på denne parsellen. T-kryss løsning er vurdert som alternativ på Hovemoen, men ikke anbefalt på grunn av trafiksikkerhet. Det er kjent at t-kryss løsning kan gi ulykker med alvorlige konsekvenser, avhengig av hastighet. Det forutsettes at fartsgrensa på avlastet E6 ved dette krysset i Øyresvika blir 60 km/t, mens andre deler av strekningen forbi Øyresvika/Rislandet skal ha 80 km/t. Fartsreduserende tiltak er ikke anbefalt, og det er derfor stor usikkerhet knyttet til hvordan man oppnår trafiksikker kryssløsning og en slik fartsreduksjon i en 80-sone. Trafikkmengder for avlastet E6, på denne strekningen, er beregnet til nesten 10.000 kjøretøy daglig, noe som vil kunne medføre stor fare for ulykker. Byplansjefen mener at man bør unngå å etablere løsninger som er ulykkesutsatt og savner vurdering av dette.

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

Hva sier KDP

Rekkfølgebestemmelse 1.6.1 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at kompensierende støyredukerende tiltak langs eksisterende E6 skal være ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk. Det forutsettes støyskjerming mot eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru med verdier tilsvarende tabell 3 i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016, eller til enhver tid gjeldende retningslinjer.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 3.1 – Støyskjerming for bebyggelsen og fartsgrense 70 km/t
- 3.2 – Støyskjerming og fartsgrense 60 km/t

Nye Veier anbefaler

Nye Veier vurderer at støygrensene gjelder på uteoppholdsareal og utenfor vindu i rom til støyfølsom bruk. Der hvor beregningene viser overskridelse av aktuell grenseverdi er det skissert skjermingstiltak, eller avbøtende tiltak. Anbefalingen er at støyskjermene for bebyggelsen er plassert på ulike høyder som er tilpasset terrenget, og hvor topp skjerm ligger 5,0 m over avlastet E6. Gjennomsnittlig høyde på skjerm vil være ca. 3 m på Riselandet. På Vingnes vil skjermens høyde variere med plassering.

Beregninger og det anbefalte alternativet for støyskjerming tar utgangspunkt i fartsgrense på 70 km/t på hele strekningen fra Øyresvika til Lillehammer bru. Nye Veier anbefaler at fartsgrense forbi Riselandet skal være 80 km/t, med 60 km/t forbi et nytt t-kryss. Som påpekt i rapporten påvirker oppbremsing og akselerasjon støybildet, i tillegg til hastighetsnivå.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen savner en redegjørelse av hvilke fartsgrenser som faktisk anbefales og hvilket utslag vil det gi for støysituasjonen. Byplansjefen forutsetter at støyskjermingstiltak etableres i henhold til gjeldende retningslinjer.

Tiltak 4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelser 1.3.4 og 1.6.2 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgveien, innenfor gul sone, med verdier tilsvarende tabell 2 for friområder i tettbebygd strøk i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealbehandling T-1442/2016, eller enhver tid gjeldende retningslinjer etableres. Dersom dette kravet medfører negative konsekvenser med inngrep i friluftsområdet skal dette avklares med Lillehammer kommune.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 4a.1 – kort skjerm ved Vingnesvika
- 4a.2 – Lang støyskjerm ved Vingnesvika, 1,1 m over veibane
- 4b.1 – Støyskjerm Mosodden sør
- 4b.2 – Støyskjerm Mosodden nord

For Vingnesvika er det utarbeidet to skjermingsalternativer, et med kort støyskjerm og et med lang støyskjerm. Den lange skjermen vil støyskjerm større områder av Mjøsa og skøytebanen. Beregninger viser at kort støyskjerm med høyde 1,2 m også vil ha god virkning for friluftsområdet. Denne har en langt lavere kostnad enn en lang støyskjerm.

Nye Veier anbefaler

I Vingnesvika er det anbefalt kort skjerm.

For Mosodden, sør for tunnelen er det anbefalt støyskjerm med 1,5 m høyde, og nord for tunnelen med en skjermingshøyde på 1,0 m. Høyre støyskjerm nord for tunnelen vil gi refleksjon og slå tilbake på boligområdene på østsiden av dagens E6.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefene vurderer den anbefalte løsningen som tilfredsstillende.

Tiltak 5. Miljøtiltak Vingnes

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelsene 1.6.4 og 1.7.18 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby forutsetter at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.

Detaljer skal avklares i reguleringsplanen. Reguleringsplan skal også vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 5a.1 Oppstramming av kryss, forbedring av overganger og gangbaner
- 5b.1 Kobling mellom avlastet E6 og lokalveg med tre-armet rundkjøring med avkjøring mot Jørstadmoveien
- 5b.2 - Kobling mellom avlastet E6 og lokalveg med tre-armet rundkjøring med avkjøring mot Vingnesgata

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler å gjennomføre alternativet 5a.1. De anbefalte miljøtiltakene innebærer ingen endringer på dagens E6, utenom utvidelse av skjermingsbelte mot framtidig bydelssenter og utbedring av dagens støyvoll. Det foreslåtte grepet inkluderer tiltak på sidevegnettet som: oppstramming av kryss, forbedring av fotgjengeroverganger og gangbaner, etablering av snarveier, trekker langs Jørstadmovegen og støyskjerming av holdeplasser og gangsoner i Vingnesgata og Jørstadmovegen.

I tillegg til de anbefalte tiltakene er det vurdert to varianter av rundkjøring, som vil erstatte dagens planskilte kryss. Begge alternativene bidrar til at avlastet E6 fremstår som en lokalveg og på den måten bidra til å utvikle bydelssenteret Vingnes. En rundkjøringsløsning med arm mot Vingnesgata vurderes som det beste alternativet. Tiltaket vil være positivt for nærmiljø, kollektiv og arealbruk. Dette alternativet åpner muligheten for etablering av bussholdeplasser for regionbussene.

Nye Veier mener kryssombygging ikke er en del av de fremforhandlende tiltakene i kommunedelplanen. Tiltaket kan videreføres dersom fordelene er vurdert å være større enn ulempene og det sikres finansiering.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen mener de anbefalte miljøtiltakene (5a.1) vil heve kvaliteter på Vingnes, men de tilfredsstillende ikke bestemmelsene på flere punkter. Det er spesielt betenkelig at sammen med anbefalt løsning langs Vingromsvegen vil kollektivframkommeligheten på Vingnes samlet

sett være dårligere enn i dag. Kollektivtilgjengeligheten vil heller ikke være forbedret. Dette er ikke i tråd med kommunedelplanens bestemmelser.

Intensjonen i planbestemmelsene fra kommunedelplanen er å gjennomføre tiltak på dagens E6 som begrenser miljølempene ved å ha en trafikkert veg gjennom Vingnes. Bedre kollektivtilgjengelighet og en utforming av dagens veg skal bidra til utvikling av bydelssenteret på en positiv måte. I forslag til ny byplan legges det til rette for utvikling av bydelssenteret blant annet med flere boliger (bl.a. Lillehammer Brygge). Tiltakene som er forankret i kommunedelplanens bestemmelser er premissgivende for et attraktivt og levende bydelssenter med gode løsninger for sykkel, gange og bruk av kollektiv. Byplansjefen anbefaler derfor at tiltakene som planlegges og gjennomføres på avlasta veg gjennom Vingnes sikrer dette.

Tiltak 6 Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove

Hva sier KDP

Bestemmelsene 1.3.2 og 1.3.5 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby og plankart sier at det skal etableres en trafiksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove og at alle gang- og sykkelveger skal være ferdigstilt innen to år etter at ny E6 er tatt i bruk.

Hva er utredet

Tiltaket er delt i ulike analyseområder og utredet med følgende alternativer:

6a: Gang- og sykkelvei Vingnesbrua – Strandpromenaden. Trafiksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbrua sin østside og Strandpromenaden.

- 6a.1 Benytte dagens veger. Trapp i terrenget tilknyttet Vingnesbrua/Voldsløkka, samt innarbeide bedre krysningspunkt.
- 6a.2 - Benytte dagens veger, kombinert med trapp og heis tilknyttet Vingnesbrua
- 6a.3 - Kombinasjon av separert gang- og sykkelbru langs nordsiden av Vingnesbrua, samt ombygging av Voldsløkka.

6b: Gang- og sykkelvei Vingnes - Lillehammer bru

- Alt 0 (dersom tiltak på Vingnesbrua gjennomføres)
- 6b.1 - Lillehammer bru. Påhengt gang- og sykkelvei. Vegbredde 8,5 m, Bredde på g/s-vei er 3,0 m
- 6b.2 - Lillehammer bru. Påhengt gang- og sykkelvei. Redusert vegbredde til 7,50 m på veien. Bredde gang- og sykkelvei er 3 m.

6c: Gang- og sykkelvei Strandtorget – Mosoddentunnelen

- 6c.1 - Gang- og sykkelvei over friluftsområde på innsiden av eksisterende E6 og frem til Mosoddentunnelen.
- 6c.2 - Gang- og sykkelvei langs avlastet E6 på innsiden/østsiden frem til Mosoddentunnelen.

6d: Gang- og sykkelvei Mosoddvegen – Sandheimsbakken

- 6d.1 Gang- og sykkelvei 3 m bredde

6e: Gang- og sykkelvei langs Sandheimsbakken, mot Sannom

- 6e.1 – fortau

6f: Gang- og sykkelvei langs Hovemoen - Storhove

- 6f.1 og 6f.2 - gang- og sykkelvei mellom fundamenter under vei- og jernbanebru, bredde 3 m

Nye Veier anbefaler

Ved Vingnesbruas østside anbefaler Nye Veier en løsning hvor man hovedsakelig benytter seg av eksisterende gater, med nytt fortau langs Dampsavegen, forbedret krysningspunkt og ny trappeløsning.

Nye Veier mener at gang- og sykkelveg på Lillehammer bru har svært lav trafikantnytte, og forslår at tiltaket utgår. Tiltak på Lillehammer bru og Vingnes bru vil mest sannsynlig konkurrere om de samme brukere. Det trekkes også i negativ retning at sykkelbanen vil ligge i rød støysone.

Nord for Strandtorget vurderer Nye Veier at det kan etableres gang- og sykkelveg primært frem til Korgveien/Sandheimsbakken og en fortauløsning forbi Sandheimsbakken, hvor det vil være krevende både teknisk og økonomisk å etablere en gang- og sykkelløsning.

Nye Veier mener at etablering av gang- og sykkeløsninger på strekningen Hovemoen – Storhove er mulig å gjennomføre, men stiller spørsmål om samfunnsnyttens forsvarer kostnaden.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen ser ikke at NVs anbefaling av gang- og sykkeløsninger gir et helhetlig tilbud på hele strekningen fra Vingnes til Storhove, slik gjeldende bestemmelser fra kommunedelplan forutsetter.

Den anbefalte løsningen ved Vingnesbrua tilfredsstillende ikke bestemmelsene, da en trapp på ingen måte er en sykkelforbindelse. En trappeløsning tilfredsstillende ikke krav til universell utforming i gjeldende lovverk. I tillegg vil trappeløsning være særlig utfordrende om vinteren, da den er vanskelig å drifte. Det er utredet en løsning med rampe ned mot Voldsløkka som tilfredsstillende bestemmelser fra kommunedelplanen. Denne løsningen har best måloppnåelse når det gjelder ikke-prissatte konsekvensene. Prissatte konsekvensene er vurdert likt og positivt på begge av de alternativene totalt sett.

Nye Veiers anbefaling om at gang- og sykkelveg på Lillehammer bru utgår er også i strid med gjeldende kommunedelplan.

Byplansjefen anbefaler at sammenhengende løsning for trafikksikker gang- og sykkelforbindelse for hele strekningen Vingnes – Storhove vurderes etter høring og at løsning knyttes til reguleringsplanprosessen.

Tiltak 7 Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget

Hva sier KDP

Bestemmelsene 1.3.5 og 1.7.10 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby sikrer at reguleringsplanfasen skal detaljere hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. Det forutsettes at det bygges en flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6. Tiltaket skal ses i sammenheng med ny adkomst til sentrum under bakken.

Det skal vurderes nødvendige tilpasninger i form av belysning, beplantning, veiutstyr m.m. som følge av veiens nye funksjon som lokalvei. Tiltakene skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 7.1 – rundkjøring plassert over dagens veglinje
- 7.2 – rundkjøring plassert vest for dagens veglinje

Nye Veier anbefaler

Nye Veier vurderer at kryssombygging, med bakgrunn i betydelige kostnader, stor kostnadsusikkerhet og store negative konsekvenser i anleggsperioden, ikke har tilstrekkelig positive effekter til å kunne forsvares. I tillegg er de trafikale konsekvensene ved en flomsituasjon akseptabel da stengning oppstår sjeldent og det er flere gode omkjøringsmuligheter. Denne anbefalingen er i strid med bestemmelsene fra overnevnt kommunedelplan.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen er uenig i NVs vurdering. Det primære, sett fra Byplansjefens ståsted, er at Lillehammer får en tilfredsstillende, permanent løsning for sin hovedinnfartsåre til byen. Det kan ikke være slik at de negative, midlertidige konsekvensene av anleggsfasen skal vektlegges høyere enn en flomsikker permanent løsning.

Deler av dagens kryss er flomutsatt og kan bli stengt allerede ved en 10 års flom. Krav til sikkerhet mot økte nedbørmengder og flom gjelder for alle tiltak og er regulert i lovverket. Dagens E6 vil ha en viktig funksjon med store trafikkmengder, det er også påpekt i forprosjektet. Vegen havner i sikkerhetsklasse med en returperiode for flomhendelse på 200 år. For å ta hensyn til fremtidige klimaendringer og risiko/usikkerhet, skal en faktor på 40% påslag også legges til grunn. Dette skal være dimensjonerende for krysset. Flomsikring av dagens kryss er vurdert, men det er mer kostbart enn å bygge om hele krysset til flomsikker løsning.

Alternativet med rundkjøring plassert over dagens veglinje (alt.7.1) har best måloppnåelse samlet sett. Ved gjennomføring av dette tiltaket vil man måtte stenge vegen i en periode for all trafikk til/fra nord. Men som Nye Veier påpeker finnes det flere gode omkjøringsmuligheter. Krysset vil være tilgjengelig for trafikk til/fra sør gjennom hele anleggsperioden. I tillegg kan det være mulig å opprettholde trafikk også til/fra nord, men det vil kreve betydelige trafikkreguleringer og betydelige merarbeid (se vedlegg 6). Kryssombygging er en hendelse som kan planlegges og varsles i god tid for å minimere ulempene, i motsetning til flom.

Alternativet med rundkjøring over dagens linje skal ha god nok kapasitet til å håndtere fremtidige trafikkmengder. Det frigir arealer mot Mjøsa som vil kunne tilbakeføres til friluftsområder. Byplansjefens vurdering er at dette er den mest trafikksikre løsningen for alle trafikantene. I rapporten påpekes det at rundkjøring har en lavere ulykkesfrekvens enn planskilte kryss.

Byplansjefen savner en vurdering av reisetidsforskjellen mellom null-alternativet og de to andre alternativene. Løsningen i alt. 7.1 innebærer at trafikantene fra sør kjører av på en rampe, som tilsvarer dagens situasjon. Det vil mest sannsynlig ikke gi noen endringer i reisetid til sentrum og Strandtorget. Det er heller ikke synliggjort hvor stor reisetidsforskjellen blir for trafikantene som kommer fra nord og øst. Det anbefales at rapporten suppleres med dette.

Byplansjefen er opptatt av at den viktige innfartsåren til Lillehammer by, som også er hovedinnfartsåre til regionalt kollektivknutepunkt skal være flomsikker og utformet i henhold til nye krav om flomsikkerhet. I ny byplan er Strandtorget-området definert som transformasjonsområder med høy arealutnytting og fortetting. Her åpnes det for en flerfunksjonell bystruktur med blanding av kontor/forretning/tjenesteyting og bolig. Dette må hensyntas i utforming av dagens E6 og kryssløsning ved Stradtorget.

Tiltak 8. Utredning av overganger og gangkulverter

Hva sier KDP

Bestemmelsen 1.7.16 i kommunedelplan for Vingrom-Ensby sikrer at i reguleringsplanarbeidet skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen. Herunder tilrettelegging etter prinsippene om universell utforming.

Hva er utredet

Det er følgende kryssingsmuligheter som er utredet:

- 8.1 – undergang under E6 ved Mesnaelva
- 8.2 – søndre overgang over Miljølokk ved Mosodden
- 8.3 – Nordre overgang over miljølokk ved Mosodden
- 8.4 - Undergang/vegkulvert ved Sannom Korgvegen
- 8.5 - undergang/gangkulvert ved Byggmax/Hovemovegen 33

Nye Veier anbefaler

Nye Veier legger til grunn at utredningskravet er tilfredsstillt med de utredninger/vurderinger som er gjort i forprosjektet og at det ikke er stilt krav om gjennomføring av tiltakene i kommunedelplanen.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen mener likevel at intensjonen i kommunedelplanens bestemmelser var å planlegge og gjennomføre tiltak for å oppnå gode kryssingspunkter og minske barrieren av dagens E6 mellom byen og strandområdene til Mjøsa/Lågen.

Tiltak 9. Nytt kryss Hovemoen

Hva sier KDP

Rekkefølgebestemmelser 1.3.5 og 1.7.17 i kommunedelplanen for Vingrom-Ensby stiller krav om at det i reguleringsplanfasen skal detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalvei fra Øyresvika til Storhøve. Det forutsettes at ny atkomstløsning til industriområdene i Hovemoenområdet med rundkjøring eller kryss skal bygges.

Det skal vurderes nødvendige tilpasninger i form av belysning, beplantning, veiutstyr m.m. som følge av veiens nye funksjon som lokalvei. Tiltakene skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6.

Hva er utredet

Følgende alternativer er utredet innenfor tiltaket:

- 9.1 - tre-armet rundkjøring
- 9.2 - fire-armet rundkjøring

- 9.3 - t-kryss

Nye Veier anbefaler

Nye Veier anbefaler trearmet rundkjøring, og mener dette alternativet kommer best ut av de tre alternativene som er vurdert. Nye Veier mener at behovet for et kryss, samt utforming og plassering må ses i en enhetlig sammenheng med infrastrukturplanleggingen i området, der også ny E6 og arealbruken på Hovemoen inngår.

Byplansjefens kommentar

Byplansjefen er enig i at utforming og plassering må ses i en enhetlig sammenheng med infrastrukturplanlegging i området, der også ny E6 inngår

Hovemoen er Lillehammers viktigste næringsområde. Det blir viktig utforme en sammenhengende og funksjonell veginfrastruktur betjener næringsområdet på Hovemoen på best mulig måte.

Dette er blant annet bakgrunnen for kravet om at reguleringsplaner for ny E6 og avlastet E6 skal utarbeides parallelt. I forprosjektet er ikke helhetlig løsning for området presentert. Byplansjefen ser at dette vil være tema senere i reguleringsplanarbeidet. Et hovedspørsmål som må besvares er om den anbefalte løsningen som innebærer at Hovemoeveien stenges for kjørende mot nord er akseptabel og gir tilfredsstillende adkomst til industriområdet i Hovemoen.

Konklusjon

Kvalitetssikring av forprosjektet gjennom prosess med høring, sammen med god politisk forankring, vil gi et solid plangrunnlag for videre arbeid med reguleringsplanen for avlasta veg gjennom Lillehammer.

Byplansjefen anbefaler at forprosjektet sendes på høring/offentlig ettersyn.

Lillehammer, 12.03.2020

Inger Stubbsjøen
Byplansjef

Kasia Szary-Skadell
Rådgiver plan