

Lillehammer kommune  
[postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:postmottak@lillehammer.kommune.no)

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
	BÅ	2020/96	Offentlig	14.02. 2020

## **Reguleringsplan for avlastet E6 ved Lillehammer – oversendelse av forprosjektrapport. Anbefaling for videre arbeid.**

### **Innledning**

Nye Veier har utarbeidet forprosjekt i forbindelse med reguleringsplan for avlastet E6 i Lillehammer, og sender herved rapporten over til Lillehammer kommune for videre behandling. Vi ber kommunen om avklaring av viktige og prinsipielle spørsmål, som grunnlag for å utarbeide reguleringsplan.

### **Sammen om gode løsninger i Lillehammer kommune – ny E6 og avlastet E6**

Utbyggingen av ny E6 fra Kolomoen til Lillehammer/Øyer reduserer reisetiden med bil og buss fra Oslo og fra Gardermoen med 20-30 minutter. Det medfører flere turister og økt hyttebruk, noe som vil gi økt handel i sentrum.

Trafikken på dagens E6 vil bli redusert ved at gjennomgangstrafikken blir borte, herunder ca 1500 tunge kjøretøy pr dag. Det gir en betydelig reduksjon i støy, bedring av bomiljø og økt mulighet for areal- og byutvikling.

Nye Veier ønsker sammen med Lillehammer kommune å finne de beste løsningene i Lillehammer, der ny E6 og tiltak på avlastet E6 vurderes samlet. På ny E6 har økt lengde på Fåberg tunnelen og justering av trase ved Hovemoen/ Gausdal landhandleri gitt store fordeler for Lillehammer, men medført betydelige kostnadsøkninger for E6. Lillehammer kommune har også spilt inn ønske om adkomst til næringsområder på Storhove, noe som kan være fornuftig, men som må ses i en større sammenheng.

Nye Veier har i sin vurdering i forprosjektet lagt vekt på å finne og anbefale de tiltakene på avlastet E6 som etter vår mening har størst samfunnsmessig lønnsomhet, og der totale kostnader for ny E6 og avlastet E6 må ses samlet. Dette er i tråd med føringerne som regjeringen har gitt for arbeidet med nasjonal transportplan (NTP).

Med ny E6 og med de anbefalingene Nye Veier kommer med i forprosjektet for avlastet E6, vil vi oppnå følgende i Lillehammer:

- Betydelig reduksjon i reisetid til Lillehammer, noe som gir økt handel i Lillehammer
- Redusert trafikk på avlastet E6
- Betydelig støyreduksjon gjennom nye støyskjermer mot bebyggelse og friområder samt virkningen av redusert trafikk
- Bedre tilgjengelighet ved å anlegge tursti langs Mjøsa
- Bidrar til målet om å øke sykkeltrafikken i Lillehammer gjennom å etablere sammenhengende g/s-veg nord for Strandtorget, og tiltak ved Vingnesbrua østside
- Økt trafiksikkerhet ved å gjøre tiltak på Vingromvegen, evt tiltak for å redusere trafikken
- Bedret bomiljø gjennom miljøtiltak og støyskjerming ved Vingnes
- «Raskt til Lillehammer», dvs ikke gjennomføre tiltak som gir redusert tilgjengelighet fra ny E6 til Lillehammer i anleggsperioden og i permanent situasjon
- Tilrettelegging for næringsutvikling på Hovemoen/Storhove gjennom justering av trase, samt etablering av adkomster
- Økt lengde på Fåberg tunnelen

### **Tilgjengelighet til Lillehammer og til Strandtorget - trafikale konsekvenser**

Redusert hastighet på dagens E6, ombygging/innsnevring av vegprofilet, ombygging av kryss og nye kryss vil øke reisetiden og medføre redusert tilgjengelighet fra dagens E6 til Lillehammer sentrum/Strandtorget. Dette kan påvirke handel og næringsliv.

Dagens E6 vil ha en særs viktig rolle som hovedinnfartsåre til Lillehammer kommune og vil ha en betydelig trafikk i årene fremover. Nye Veier fraråder derfor en nedbygging og eventuelle tiltak som reduserer fremkommeligheten på strekningen.

En krevende anleggsperiode med bygging i/ved E6 vil medføre redusert tilgjengelighet og betydelige behov for omkjøring, noe som vil påvirke handel og næringsliv i Lillehammer. Dette gjelder særlig ombygging av kryss ved Strandtorget og ved Vingnes, samt g/s-bane på Lillehammer bru.

Redusert hastighet reduserer nytten for trafikantene, og den samlede samfunnsnyttens ved en hastighetsnedgang fra dagens situasjon til 70 km/t på hele strekningen er -93 MNOK. Dersom en i tillegg reduserer hastigheten på midtpartiet til 60 km/t, vil den negative samfunnsnyttens øke til -145 MNOK. Det er også fordeler med redusert hastighet knyttet til støy og trafikksikkerhet, men det bidrar lite i en samfunnsøkonomisk beregning.

Nye veier har i sin anbefaling lagt vekt på å ikke gjennomføre tiltak som gir redusert tilgjengelighet fra ny E6 til Lillehammer i anleggsperioden eller i permanent situasjon.

### **Finansiering og budsjett. Føringer fra regjeringen – fokus på mer effektiv ressursbruk og mer infrastruktur for pengene**

Finansiering og kostnader/budsjett for E6 gjennom Lillehammer er gitt i Prop. 19 S (2018-2019), «Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer..». Dette er budsjettet er styrende for Nye Veier, og må holdes for å kunne gjennomføre den planlagte utbyggingen.

Regjeringen har gjennom Nasjonal transportplan gitt alle samferdselsetatene i oppdrag å sørge for mer effektiv ressursbruk og gi mer infrastruktur for pengene. Nye Veier har et mandat om å gi mer vei for pengene, og ha fokus på best mulig nytte for samfunnet. Utbyggingen av ny E6 og tiltak på avlastet vei skal betales av bilistene på E6 gjennom bompenger, samt via offentlig finansiering. Det er viktig at disse midlene brukes på en god måte og at man forholder seg til gitt budsjett og finansiering. Kostnadsøkninger vil føre til kutt andre steder i prosjektet.

Det er blitt vist til store kostnadsbesparelser i kommunedelplanen ved at kravet om en svært kostbar tunnel for lokaltrafikken ved Vingnes falt bort i meklingsen, og at det derfor kan være rom for å gjøre andre omfattende tiltak på avlastet E6. I Stortingsbehandlingen av E6 Moelv – Øyer var det meklingsresultatets omfang som lå til grunn, og alle tidligere alternativer og kostnader ved alternative løsninger var fjernet. Nye Veier får ikke tilført nye midler ved kostnadsøkninger.

Ny E6 og avlastet E6 i Lillehammer er ett prosjekt, der kostnadene ses samlet.

## **Om rekkefølgebestemmelser og nødvendig direkte sammenheng med bygging av ny E6**

Det følger av plan- og bygningsloven at rekkefølgetiltak som er angitt i kommunedelplanen for avlastet E6 skal ha en direkte planfaglig sammenheng med utbyggingen av ny E6. Det innebærer at behovet for rekkefølgetiltakene må være *direkte* utløst av den utbyggingen av ny E6 som kommunedelplanen åpner for, og ikke begrunnet f.eks i et ønske om finansiering.

## **Om forprosjektet**

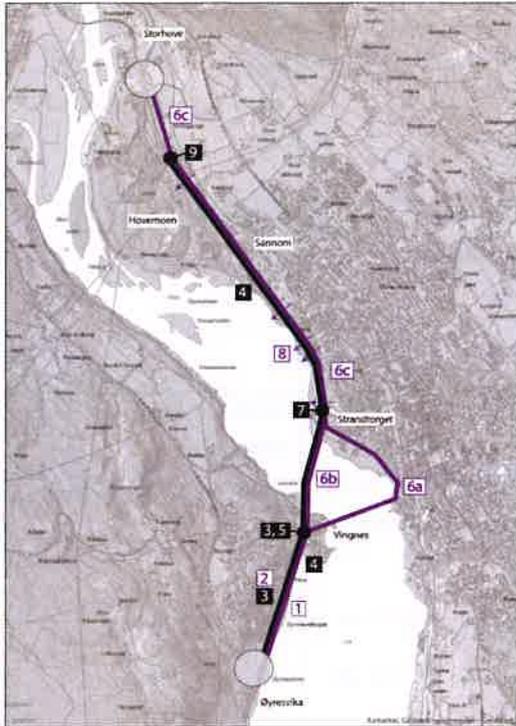
I forprosjektet behandles tiltakene på avlastet E6 som inngikk som planbestemmelser til kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby, som ble vedtatt i juni 2018.

De fleste av tiltakene fra kommunedelplanen ble innarbeidet på et sent tidspunkt og uten at det forelå tilstrekkelig avklaring av konsekvenser for omgivelsene, av anleggskostnader eller finansiering. Det er derfor hensiktsmessig med et forprosjekt som utreder tiltakene fra kommunedelplanen og kommer med anbefalinger for videre arbeid med reguleringsplanen.

## **Gjennomgang av tiltakene i forprosjektet – grunnlag for anbefaling**

I forprosjektet har vi sett på følgende tiltak, jfr. figur 1:

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/kryssombygging Vingnes
6. G/s-vei fra Vingnes til Storhove, herunder g/s-vei 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



Figur 1. Oversikt over tiltakene som er vurdert i forprosjektet

Tiltak	Vurdering/drøfting	Anbefaling for reguleringsplanen
1. Tursti Øyresvika - Vingnesvika	Det er vurdert to alternative løsninger; 3 m bredde og tilpasset bredde (2-3m). Løsningen med tilpasset bredde gir minst inngrep, har god måloppnåelse og lavest kostnad. Kostnad ca 5 mill. kr.	Tursti med tilpasset bredde.
2. Fortau Vingromsvegen	Det er vurdert en lang rekke alternative løsninger. Fortau med samtidig opprettholdelse av bredden på Vingromsvegen blir svært kostbart (75-90 mill. kr) og er ikke mulig å finansiere. Inngrep i omgivelsene og bebyggelsen blir betydelig. Det anbefales en som gir mindre inngrep, har god måloppnåelse og lavere kostnad. Denne innebærer fortau på vestsiden, innsnevring og møteplasser på Vingromsvegen, lysregulering ved fjellskjæringen, og nytt kryss ved Øyresvika som reduserer gjennomgangstrafikken. Kostnad ca 33 mill. kr. En løsning uten fortau, men nytt kryss ved Øyresvika kan også vurderes, selv om måloppnåelsen vil være noe dårligere.	Gjennomgående fortau, med innsnevring av Vingromsvegen er primær anbefaling.  En løsning uten fortau, men med redusert trafikk anbefales sekundært.

3. Støytiltak bebyggelse Riselandet - Vingnes	En gjennomgående støyskjerm med ca 3 m høyde vil bidra til at støyen bedres vesentlig, med inntil 10 dBA i forhold til i dag. Kostnad ca 16 mill. kr. God måloppnåelse.	Støyskjerm ca 3 m høyde. Ivareta utendørs støynivå.
4. Støytiltak friområder Vingnes og Mosodden	Støyskjermer plassert i vegkant og med høyder 1 – 1,5 m gir god effekt, og bidrar til god reduksjon i støyen på friområdene. Kostnad ca 10 mill. kr. God måloppnåelse.	Støyskjermer 1-1,5 m.
5a. Miljøtiltak Vingnes	Det er vist hvordan det kan oppnås forbedringer når det gjelder hastighet på E6, støy, gående/syklende, visuell opprustning, beplantning og transformasjon. Dette er i tråd med intensjonen i planbestemmelsen. Kostnad ca 5 mill. kr. God måloppnåelse.	Anbefalt løsning detaljeres i reguleringsplanen.
5b. Kryssombygging Vingnes	Det er vurdert ombygging av krysset ved Vingnes til rundkjøring. Det kan gi fordeler i forhold til byutvikling på Vingnes og i forhold til plassering av bussholdeplasser. Ulempene er høye kostnader (25 mill. kr), økt klimautslipp ved etableringen, samt trafikale konsekvenser i anleggsperioden og permanent situasjon. Ombygging av krysset er etter Nye Veiers vurdering ikke en del av planbestemmelsene. Med bakgrunn i den høye trafikken mener Nye Veier at dagens vegsystem er helthetlig og funksjonelt, slik det er angitt i planbestemmelsene.	Nye Veiers anbefaling er at dette ikke videreføres.  Kan videreføres dersom det sikres finansiering, og dersom fordelene er vurdert større enn ulempene.
6.a Trafikksikker g/s-forbindelse på Vingnesbruas østside	Det er vurdert flere alternative løsninger. Anbefalt løsning inneholder ny trapp, fortau og krysningspunkter noe som bedrer forholdene for gående og syklende. Løsningen er vurdert å være like trafikksikker som andre mer kostbare løsninger. Kostnad ca 4 mill. kr. God måloppnåelse.  En løsning med ny bru/rampe er vurdert til å ha få brukere og høy kostnad (25 mill. kr), og for dårlig samfunnsmessig lønnsomhet.	Løsning med trapp, fortau og to nye krysningspunkt.
6.b G/s-bane på Lillehammer bru	En g/s-bane på brua korter inn distansen med ca 900 m, men det er beregnet at det vil bli relativt få brukere. De fleste sykklistene vil velge Vingnesbrua og videre mot sentrum. Nytten for sykklistene er beregnet til 4-8 mill kr. Anleggskostnaden er høy, ca 60 mill kr, og i tillegg er det	G/s-bane på Lillehammer bru anbefales ikke.

	<p>økte kostnader til drift og vedlikehold. Det vil være ulemper i anleggsperioden.</p> <p>Byggingen av g/s-banen vil medføre økte klimautslipp, men må veies opp mot evt. økt sykkelbruk/redusert bilbruk.</p> <p>Grunnet støy og nærføring til E6 stilles det spørsmål ved attraktiviteten. Det finnes et trafiksikkert, universelt utformet og ikke-støyutsatt g/s-tilbud på Vingnesbrua, og Nye Veier mener det må satses på denne gode g/s-ruten.</p> <p>Nye Veier mener tiltaket har for dårlig samfunnsmessig lønnsomhet, for høy kostnad og trafikale ulemper i byggefasen og anbefaler ikke gjennomføring.</p>	<p>Det anbefales å bruke det gode tilbudet på Vingnesbrua.</p>
6.3 G/s-veg Strandtorget - Storhove	<p>Det er vurdert g/s-veg på manglende lenker mellom Strandtorget og Storhove. Kostnaden er på ca 33 mill. kr, men kan øke grunnet forurenset masse i grunnen.</p> <p>Beregningene viser at det vil bli svært få nord for Sannom, og at det totale nyten for trafikantene kun er på 3-6 mill. kr.</p> <p>Nye Veier stiller spørsmål ved nytten av tiltaket, særlig i nord, men mener det bør videreføres til reguleringsplanen for videre avklaring.</p>	<p>Tiltaket anbefales videreført for ytterligere avklaring</p>
7. Kryssombygging Strandtorget	<p>Det er vurdert to løsninger for ombygging av dagens kryss til rundkjøring.</p> <p>Fordelene med ombyggingen er at det frigis litt areal og at undergangen under E6 blir flomsikker, noe som i praksis i dag er et lite problem.</p> <p>Kostnaden er beregnet til 40 mill kr, men denne kan øke til mer enn 80 mill. kr dersom det må fjernes forurenset masse (søppelfylling) og etableres midlertidige bruer i anleggsperioden. Det er ikke mulig å finansiere et så omfattende tiltak, og med så stor usikkerhet.</p> <p>Ombygging av krysset vil gir økt klimautslipp ved etableringen. Det er også fare for forurensning til Mjøsa fra søppelfyllingen via grunnvannet.</p> <p>Anleggsperioden blir ca 1,5 år og krevende. I en periode på 4-5 måneder kan E6 bli stengt fra nord, og enda lenger dersom forurenset masse må fjernes. Omkjøring vil være mulig via annet vegnett. Dette vil ha konsekvenser for handel og næringsliv på Strandtorget og i sentrum.</p>	<p>Dagens funksjonelle og velfungerende kryss beholdes.</p> <p>Ombygning av krysset frarådes.</p>

	<p>E6 er ikke flomutsatt, men to av svingebevegelsene i krysset (kulverten). For disse finnes det gode omkjøringsmuligheter via Sannom og Vingnes. Statistikken viser få perioder med stengning (4 ganger siste 15 år, i snitt 1-2 døgn), og det er nylig gjennomført en økning av høyden på flomvollen med 60 cm (2019).</p> <p>Dagens kryss er velfungerende og funksjonelt. Ombygging har stor kostnad og stor usikkerhet, innebærer en komplisert anleggsperiode samtidig som flomsituasjonen er godt håndterbar. Fordelene er små, kostnaden stor og nytten er lav. En ombygging frarådes.</p>	
8. Forbedring av krysningspunkter	<p>Nye Veier har vurdert utbedring av samtlige krysningspunkter av dagens E6 mellom Mesnaelva og Hovemoen</p> <p>Det er vurdert tiltak som bedrer stigningsforholdene, skilting, belysning, porter, oppstramming av mur/terreng, beplanting, overflatebehandling, enkle tiltak mot flom mm. Samlet er kostnaden ved dette vurdert til å ligge på ca 5 mill kr.</p> <p>Nye Veier mener at utredningskravet i kommunedelplanen er tilfredsstillende med de vurderingene som er gjort i forprosjektet.</p>	<p>Utredningskravet er etter Nye Veiers syn oppfylt.</p> <p>Omtale av tiltakene kan tas inn i planbeskrivelsen.</p>
9. Kryss Hovemoen	<p>Det er vurdert alternative løsninger med rundkjøringer med fire armer og med tre armer, samt T-kryss.</p> <p>Tre-armet rundkjøring gir minst inngrep, er billigst å bygge (25 mill kr), fungerer godt trafikalt og gir bedre løsning for g/s-veg.</p> <p>Nye Veier mener at behovet for kryss, samt utforming og plassering må ses i en enhetlig sammenheng med infrastrukturplanleggingen i området, der også ny E6, kryss ved Storhove og arealbruken på Hovemoen inngår.</p>	<p>Avventes.</p> <p>Behovet for kryss, samt utforming og plassering må ses i en enhetlig sammenheng med planleggingen i området, der også ny E6 og arealbruken på Hovemoen inngår.</p>

Tabell 1. Gjennomgang av tiltakene som er vurdert i forprosjektet

## Oppsummering og videre prosess

Nye Veiers anbefaling for videre arbeid er oppsummert i tabell 2.

Tiltak	Nytte - vurdering	Endret reisetid til Lillehammer
1. Tursti Øyresvika - Vingnes	God – øker tilgjengelighet, etablerer tursti	Nei
2. Fortau Vingromsvegen	God – bedrer trafiksikkerhet, etablerer fortau	Nei
3. Støytiltak bebyggelse Riselandet - Vingnes	Høy – betydelig bedret støysituasjon, etablerer støyskjermer	Nei
4. Støytiltak friområder; Vingnes og Mosodden	Høy – betydelig bedret støysituasjon, etablerer støyskjermer	Nei
5a. Miljøtiltak Vingnes	God – tiltak i tråd med kommunedelplan, opprustning ved Vingnes	Nei
6a. Vingnesbruas østside, g/s-tiltak	God – bidrar til mål om økt sykkelandel Lillehammer, bedret trafiksikkerhet og tilgjengelighet	Nei
6c. G-s veg Strandtorget - Hovemoen	Middels – bidrar til mål om økt sykkelandel Lillehammer, etablerer sammenhengende g/s-tilbud nord for Strandtorget	Nei
9. Kryss Hovemoen	Middels – må ses i en større sammenheng, avvente	Marginalt
7. Ombygging av kryss Strandtorget	Lav – små fordeler, stor kostnad og betydelige ulemper i anleggsperioden. Anbefales ikke	Ja, svært negativt
6b. G/s-bane Lillehammer bru	Liten – få brukere/liten nytte. Stor kostnad. Vingnesbrua/sentrum er et fullgodt alternativ. Anbefales ikke	Ja, negativt
5b. Kryssombygging Vingnes	Ikke del av KDP – «byutvikling», men betydelig kostnad og trafikale ulemper	Ja, negativt
8. Utbedring av krysningspunkt	Middels - krav om «utredning» er oppfylt gjennom forprosjektet	Nei

Tabell 2. Oppsummering av Nye Veiers anbefaling i forprosjektet

Forprosjektet sendes nå over til Lillehammer kommune for videre behandling. Vi ber kommunen om tilslutning til våre anbefalinger, slik at vi kan gå videre til reguleringsplanfasen.

Spesielt viktig er det å få signaler på hvor viktig innfartsåren til Lillehammer er når det gjelder fremkommelighet og om det aksepteres tiltak som vil redusere denne fremkommeligheten, gjennom lavere hastighet i både byggefase og permanent fase.

Vi understreker at det er viktig å holde fremdrift for behandling av forprosjektet og for den påfølgende reguleringsplanen, særlig med tanke på at kommunen har stilt krav om samtidig behandling av plan for ny E6 Roterud/Gjøvik grense – Storhove. Nye Veier vil derfor starte opp arbeide med reguleringsplan våren 2020.

Med vennlig hilsen  
Nye Veier AS



Øyvind Moshagen  
Prosjektdirektør

Vedlegg: Forprosjekt datert 27. jan 2020

Kopi til: deltakerne i ekstern referansegruppe