



# E6 Roterud–Storhove

Høringsinnspill og innsigelser 2021

---

Oppdragsnummer:	5195019
Oppdragsnavn:	E6 Roterud-Storhove
Dokumentnavn:	Høringsinnspill Lillehammer Kommune



Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Olav Malmedal, 61 26 61 41

## Lillehammer - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove - merknader til høring

Det er en svært omfattende plan med mange dokumenter som har vært på høring. Statsforvalteren ser at det har vært utfordrende å legge ut en slik plan på høring i ferietid da muligheter for kontakter og samhandlinger i denne perioden er begrenset.

Planforslaget har for noen områder valgt andre løsninger enn det som ligger i vedtatte kommunedelplaner og det har delvis vært utfordrende. Det er også en del forhold med planforslaget som ikke er godt nok utredet og vurdert.

Statsforvalteren fremmer innsigelser til forslaget på følgende punkter:

- **Manglende ivaretagelse av friluftsliv for områdene Vingrøm, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa**
- **Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy**
- **Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen**
- **Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk**
- **Manglende hensyn til jordvern i planen fra Strandengen til tunnelpåslag ved Øyresvika, og innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.**
- **Kryssing av Lågen:**
  - Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn
  - Bruløsning:
    - Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk
    - manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen
  - Støy i og inntil naturreservatet:
    - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6
    - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode
- **Vassdrag:**



- Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:
  - Manglende bestemmelser for «*Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner*» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn
  - Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa
- Kantvegetasjon rundt Mjøsa:
  - Innsigelse til at det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og bestemmelser til å reetablere en god kantvegetasjon
- Innsigelse til planlagt tursti i strandsoner mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping, av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.
- Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen

Vi viser til brev av 18. juni 2021 hvor reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove i Lillehammer og reguleringsplan for avlastet E6 er lagt ut på høring. Denne uttalelsen gjelder E6 Roterud – Storhove, strekningen i Lillehammer kommune.

Dette er et komplekst prosjekt som tidligere er behandlet gjennom to kommunedelplaner og hvor begge planer ble vedtatt etter mekling. Det er kommunedelplan E6 Biri-Vingrom vedtatt i 2013 og kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby vedtatt i 2018.

Planforslagene som nå er fremmet følger delvis kommunedelplanene, men avviker også fra disse på vesentlige punkter. Planforslagene er i hovedsak i tråd med planprogrammet som ble godkjent, men deler av forslaget innebærer også avvik fra det. Når det gjelder avvikene fra kommunedelplanen så støtter vi løsningene med bru over Lågen i justert trase. Vi støtter også Vingrom kryss nord, men det må jobbes mer for å redusere beslaget av dyrka jord i utformingen av krysset.

### 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 mellom Roterud og Storhove skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods ved oppnåelse av følgende overordnede prestasjonsmål:

- Realisere målet om en skade- og ulykkesfri driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv
- Maksimere trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø, herunder naturreservatet
- Minimere midlertidig og permanent produksjonstap og beslag på landbruksarealer
- Minimere bygge- og levetidskostnadene

Planen skal legge til rette for bygging av firefelts motorvei fra Roterud i Gjøvik kommune og nordover til Storhove i Lillehammer kommune.

### Planforslaget

Detaljregulering for E6 Roterud–Storhove legger til rette for utbygging av ny E6 mellom Roterud i Gjøvik kommune og Storhove i Lillehammer kommune. Strekningen er ca. 23 km lang, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer. Den nye E6 skal bygges som firefelts motorvei med skiltet fartsgrense på 110 km/t.

Mellom Roterud og Øyresvika vil eksisterende E6 utvides fra tofelts til firefelts motorvei. Fra Øyresvika skal E6 gå i tunnel nordover mot Trosset. Tunnelen får en lengde på ca. 4 250 m i



planalternativ 1 og ca. 3 650 m i planalternativ 2. Fra Trosset krysser E6 Gudbrandsdalslågen (Lågen) med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Brua får en lengde på ca. 540 m i planalternativ 1, og ca. 960 m i planalternativ 2. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover og kobles mot ny E6 på Storhove.

Det er utarbeidet planforslag for to alternativer. Alternativene er som følger:

- **Planalternativ 1:** Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Lågen og kryss midt på Storhove.
- **Planalternativ 2:** Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss midt på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt frembygg-bru over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er i sin helhet kommunedelplanens løsning.

Kryss midt på Vingrom og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru over Lågen reguleres slik at de kan velges uavhengig av hverandre.

### Planbestemmelser

Det er laget omfattende planbestemmelser for planene både i Gjøvik og i Lillehammer. Mye avklares gjennom plankart og bestemmelser, men mye henviser også til andre dokumenter og avklaringer. Dette gjør saken vanskelig tilgjengelig.

### Friluftsliv

Kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby legger opp til at det skal tas hensyn til viktige friluftsliv- og naturområder langs Mjøsa og Lågen, slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder. I kapittel 8.4 om oppfølging i reguleringsplanfasen er det også sagt at det skal vurderes aktuelle erstatningsområder for friluftsliv. Dette legger Statsforvalteren til grunn for vår uttalelse til reguleringsplanforslaget for strekningen.

Et vesentlig kvalitetskriterium ved friluftsområdene er størrelsen. E6 vil beslaglegge viktige deler av friluftsområdene for Lillehammer og Vingrom. Statsforvalteren forventer at det ses på avbøtende og kompensierende tiltak for dette arealtapet. Det kan være gjennom utvidelse av andre friluftsområder eller kvalitetsheving av eksisterende områder.

### *Strandsonen langs Mjøsa*

I kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby er det gitt føringer for hvordan reetablering av strandsonen langs Mjøsa skal skje. I medvirkingen som har vært fram mot høringen av foreliggende planforslag, har Statsforvalteren vært i dialog med Nye Veier om etablering og utforming av turvei/strandsoner. Det er mange hensyn som skal ivaretas i strandsonen og på innsjøbunn i Mjøsa.

Selv om Statsforvalteren har vært enig i at det kan ses på en noe differensiert opparbeiding av strandsonen viser vi til kommunedelplanen for strekningen og de avbøtende tiltakene som er foreslått der.

I plankartet er det ikke vist hvor turveien skal gå, eller hvor mye plass som er avsatt til denne. Ut ifra plankartet ser området alt for lite ut til å sikre en opparbeidelse i tråd med foreslåtte avbøtende tiltak i kommunedelplanen. Statsforvalteren forventer en mer konkret oppfølging av hvordan dette kan gjøres og at det sikres i plankart og planbestemmelser.



Statsforvalteren foreslår at det heller enn å fylle ut i samme bredde langs E6 på strekningen fra Vingrom til Øyresvika ses på muligheten for å etablere et par større odder/utfylling utenfor Vingrom kirke og utvidelse av friluftsområdet ved Vingromdammen. Ved Vingrom kirke bør det også lages et lokk over lokalvegen og E6 som binder området rundt kirka sammen med området langs Mjøsa nedenfor kirken.

#### *Vingrom*

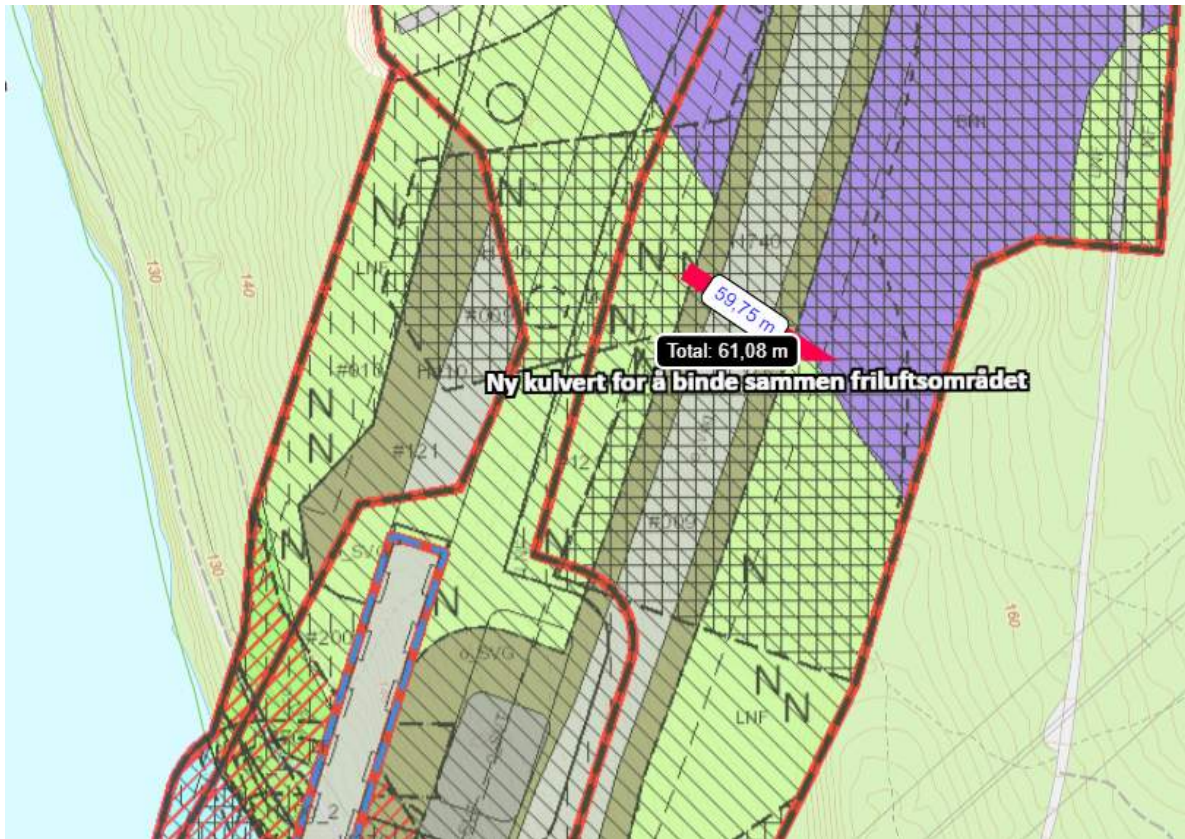
Kryss nord fører til et noe mindre beslag ved Vingromdammen, men fortsatt et betydelig inngrep i friluftsområdet. Dette er et statlig sikret friluftsområde. Det er fylkeskommunen som har overtatt ansvaret for forvaltningen av de statlig sikrede friluftsområdene. Statsforvalteren har imidlertid fortsatt en veiledningsrolle. Videre har Statsforvalteren et generelt ansvar for å se til at det er tatt hensyn til friluftslivinteresser i plansaker.

Utvidelsen av E6 forbi Vingrom fører til et beslag på ca. 27 dekar. Statsforvalteren forventer at det gjøres avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsområdet. Det er positivt at området blir støyskjermet, men det må ses på å forlenge støyskjermen noe i retning sør. Vi stiller også spørsmålstegn ved å benytte voller for å skjerme området. Dette vil føre til et ytterligere arealbeslag. Det må også utredes om kompensasjonen kan gjøres ved utfylling i Mjøsa, se også om utfylling i strandsona under kap. om Vassdrag – Strandsona. Et aktuelt område for vurdering av utfylling er rundt båtslippen ved Vingromdammen.

#### *Hovemoen*

Hovemoen er i dag et mye brukt friluftsområde og et tilnærmet stille område. Ny E6 vil beslaglegge drøyt 26 dekar og dele området i to. Flere av stiforbindelsene vil også bli brutt. Statsforvalteren forventer at området støyskjermes for å redusere støypåvirkningen av området. Støyskjermene fra brua må forlenges inn til avsatt næringsområde på Hovemoen. Videre må stiforbindelsene i området legges om. Det vil bli en passasje under E6-brua, men en gangkulvert lengre inn på Hovemoen må også på plass for å sikre bruken av området. Dette er en naturlig del av de avbøtende tiltakene som er foreslått i kommunedelplanen om reetablering av berørte stier på Hovemoen. Se punkt 6.4.2 i planbeskrivelsen i kommunedelplanen.

Ny bru over Lågen kan forskyve friluftsbuiken på Hovemoen nærmere reservatet. Ytterligere tilrettelegging for friluftsliv helt ned mot Lågen kan være konfliktfylt av hensyn til både fuglelivet på Storvollen og kartlagt naturtype med svært stor verdi (Moshølen S). Dette konfliktpotensialet må i tilfelle følges opp videre hvis området skal tilrettelegges ytterligere for friluftsliv. En kulvert for friluftsliv inne på Hovemoen vil redusere denne konflikten.



Figur 1: Som avbøtende tiltak må det bygges kulvert i friluftsområde på Hovemoen.

Statsforvalteren fremmer på bakgrunn av manglende ivaretagelse av hensynet til friluftsliv på Vingrom, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa **innsigelse** til planforslaget. De avbøtende og kompensierende tiltakene i planforslaget er ikke tilstrekkelige for å sikre hensynet til friluftsliv.

Statsforvalteren viser til rundskriv T-2/16 om Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, punkt 3.10 om friluftsliv. Statsforvalteren anser at reguleringsplanforslaget er i konflikt med områder verdsatt som viktig friluftsområde i henhold til miljødirektoratets veiler M98-2013. Innsigelsen er også begrunnet med at planforslaget ikke tar særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser langs vassdrag jamfør plan- og bygningsloven § 1-8.

### Støy

Det er laget støyfaglig utredning og mange gode avbøtende tiltak er foreslått. Statsforvalteren har likevel noen merknader både til utredning og foreslåtte avbøtende tiltak.

I kommuneplanen er det sagt at: «Grenseverdier i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 eller til enhver tid gjeldende retningslinjer skal legges til grunn for gjennomføring av støyreducerende tiltak mot eksisterende bebyggelse, jf. Tabell 3.» Det samme er gjentatt i forslag til reguleringsbestemmelser at det er den til enhver tid gjeldende retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 som skal legges til grunn.

Støyretningslinjen ble i fjor sendt på høring og trådte i kraft tidligere i år. Statsforvalteren forventer derfor at støyutredning og avbøtende tiltak oppdateres etter ny retningslinje. Ved revisjonen av



støyretningslinjen er det gjort endringer i inndelingen av kapitler. Henvisninger til kapitler og tabeller må derfor oppdateres så den stemmer overens med den nye retningslinjen.

Fagrapport for støy viser at økningen i støy langs ny E6 blir vesentlig. Beregningene er gjort for en prognose i år 2045. I fremtidig situasjon vil det være ca. 280 boligbygg som har støy over gjeldende grenseverdier fra ny E6, hvorav ca. 180 av disse vil ligge i gul sone, mens ca. 100 vil ligge i rød sone.

Statsforvalteren forventer at det gjøres en konkret vurdering av om det er mulig å oppfylle kvalitetskravene for støy som er gitt i T-1442/2021. Dersom dette ikke er mulig, må det vurderes å gi tilbud om innløsning av flere boliger.

I bestemmelsene legges det opp til skjerming av en uteplass for støyfølsom bebyggelse som får overskredet grenseverdiene i tabell 2 i retningslinjen. Dette må spesifiseres nærmere. Vi viser til definisjon av uteoppholdsareal i retningslinjen: «Et areal som etter sin funksjon skal være egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for ulike aldersgrupper og ha tilstrekkelig størrelse. Uteoppholdsareal skal plasseres og utformes slik at god kvalitet oppnås, herunder i forhold til sol- og lysforhold, støy- og annen miljøbelastning. Et stille uteoppholdsareal har støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2.» Dette tilsier at det kan være aktuelt å skjerme mer enn en mindre uteplass for bygg med støyfølsom bebyggelse.

Det er beregnet ekstra støy rundt tunnelmunninger. Dette er bra, men avbøtende tiltak for å redusere støypåvirkningen rundt tunnelmunningene må innarbeides. Det bør ses på støysvake vifter/støydempende materialer etc. Statsforvalteren forventer at dette innarbeides i bestemmelser som avbøtende tiltak særlig mot naturreservatet, men også i Øyresvika om dette gir bedre støyforhold for støyømfintlig bebyggelse.

I punkt 5.6 i støyrapporten sies det at det vil bli mye støy i mye brukte friluftsområder. Det sies imidlertid at det ikke gir nok nytte til å forsvare en støyskjerming av friluftsområdene. Statsforvalteren mener dette ikke er tilstrekkelig. Det må vurderes å støyskjermene de områdene som lettest lar seg skjerme og som samtidig er viktige for friluftslivet.

Lokk av størrelse som viltovergang bør vurderes ved Vingrom kirke, samt støyskjerming av område utenfor E6 ved Vingrom kirke.,

I Hovemoen må støyskjermene trekkes lenger inn på land fra brua for å skjerme det ytterste friluftsområdet langs Lågen. Statsforvalteren forventer at skjermene føres fra bro og fram til avsatt næringsområde. Det vil si skjermer på begge sider av vegen i en lengde på drøyt 300 meter.

Beregning av anleggsstøy er i hovedsak utsatt til byggefasen. Dette er slik Statsforvalteren ser det ikke i tråd med veileder T-1442. Bestemmelsene inneholder likevel referanser til retningslinjens grenseverdier for anleggsstøy.

Dersom trafikkmengde endres på tilstøtende vegnett som følge av E6-utbygging og bompenger må det også gjøres tiltak på disse vegene.

Dersom kryss nord på Vingrom velges må lengde og plassering av støyskjerm langs lokalveien forbi Vingrom skole vurderes. Lokalveien flyttes i dette alternativet noe mot øst og støyskjermen må da flyttes etter.





### Støysonekart

Det er noe uklarhet i kartene. For eksempel på side 19-21 står det at det er vist støysoner uten støyskjerming, mens det på kartet ser ut som om skjermene er tegnet inn. Dette må tydeliggjøres. Særlig for kryssingen av Lågen må det tydeliggjøres forskjell mellom skjermet og uskjermet situasjon.

Veganlegget berører stille områder. Det må gjøres avbøtende tiltak også for disse områdene (Hovemoen), evt. at dette kompenseres i andre områder.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til planforslaget fordi grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Følgende forhold må sikres:

- Oppdatering etter ny støyretningslinje T-1442/2021
- Sikre at alle boliger får oppfylt kvalitetskrav etter T-1441/2021
- Dersom ikke kvalitetskrav kan nås må flere gis tilbud om innløsning
- Bedre avbøtende tiltak rundt tunnelmunninger
- Tydeliggjøre støysonekart
- Bedre støyskjerming av friluftsområder
- Bedre bestemmelser angående anleggsstøy
- Vurdering av støy på tilstøtende vegnett

Innsigelsesgrunnlaget er Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).

### Landskap

Det er utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan som er gjort gjeldene gjennom bestemmelsene. I kommunedelplanen er det for strekningen fra Vingrom til Storhove sagt at formingsveileder for E6 Biri - Otta skal legges til grunn for utforming av veganlegget. Slik Statsforvalteren leser planforslaget er denne i liten grad innarbeidet og lagt til grunn for utformingen av veganlegget. Vi forventer at prinsippene rundt denne i større grad innarbeides. Særlig føringer for utforming av tunnelportaler og skjæringer. Vi tenker spesielt på å forlenge tunnelene for å kunne fylle tilbake masser for å unngå store forskjæringer og negative virkninger av fjellskjæringer ved påhuggsområdene.

### Trosset – Storhove

Tunnelportalen må jobbes med for å sikre en god tilpasning til landskapet. Det er lite plass mellom tunnelportal og bru over Lågen, men et stort eksponert tunnelpåhugg kan ikke bli stående uten at det gjøres avbøtende tiltak. Dette vil gi en stort eksponert sår i landskapet rundt Lågendeltaet naturreservat. Mange illustrasjoner i planmaterialet viser hvor negative virkninger tunnelportalen ved Trosset kan få dersom det ikke innarbeides gode avbøtende tiltak.

### Vingrom - Øyresvika

Landskapet på strekningen er verdsatt til et regionalt viktig kulturlandskap. Området er i kommuneplanens arealdel omfattet av hensynssone for landskap.

På strekningen fra Vingrom til Øyresvika vil det bli svært store inngrep i landskapet. Dersom kryss nord på Vingrom velges vil denne strekningen ha behov for gode avbøtende tiltak. Kryss nord vil ha en svært eksponert plassering mot Mjøsa. Fyllingene fra rampene til krysset vil delvis strekke seg ned til strandkanten.

Videre nordover mot Øyresvika vil vegen gå mye på fylling. Dagens eksisterende kantvegetasjon vil i hovedsak fjernes. Hvordan ny kantvegetasjon og evt. turvei skal opparbeides er ikke tilstrekkelig utredet i planbeskrivelse eller sikret i planbestemmelser og kart.



Kryss og tunnelportal i Øyresvika vil føre til en omarbeiding av terrenget helt nede fra Mjøsa og opp til Hovslivegen. Dette er et belte på knapt 400 meter. Det er foreslått oppfylling av dyrka mark, erosjonssikring av sidevassdrag, forskjæring før tunnelportal og nytt kryss som helt vil endre landskapet. Det er derfor særlig viktig med gode avbøtende tiltak på denne stekningen. Ut ifra hensynet til landskap bør det ikke tillates oppfylling av masser på dyrka mark rundt Vingrom kirke.

Mjøsa er allerede i dag tungt preget av vei og jernbane i strandsonen. Samlet sett er Statsforvalteren av den oppfatning at en videre nedbygging ikke kan skje uten at bedre avbøtende tiltak innarbeides. Det er knyttet nasjonale verdier til kultur og naturlandskapet langs Mjøsa i det aktuelle planområdet som ikke er tilstrekkelig sikret i planforslaget.

Vi kan ikke se at estetisk oppfølgingsplan og tabell 3 i ytre miljø-plan ivaretar hensyn til landskap og vassdrag i tilstrekkelig grad. Statsforvalteren fremmer derfor **innsigelse** til manglede hensyn til landskap på strekningen. Innsigelsesgrunnlaget er plan- og bygningsloven § 1-8 forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag. I 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Innsigelsen er også begrunnet i at planforslaget er i konflikt med landskap der de samlede kulturhistoriske verdiene og naturmangfoldverdiene vurderes å utgjøre en miljøverdi av vesentlig regional interesse jamfør rundskriv T-2/16.

## Klimagassutslipp

### *Materialbruk*

Reduksjon av klimagassutslipp er avgjørende for en bærekraftig utvikling av samfunnet. Utbygging av E6 er et stort tiltak hvor materialbruk vil være avgjørende for størrelse på klimagassutslipp.

Det er en rekke mindre bruer i E6 linja og i tilknytning til kryssområdene. Statsforvalteren mener kommunen i samråd med Nye Veier bør ta inn krav om at disse bygges i tre. Vi viser også til kommunedirektørens vurderinger i notat til saksfremlegget (pkt 3.3) om muligheten for kombinasjonsløsninger med betong og tre i bru over Lågen. Det har vært mye diskusjon rundt bygging av trebru over Lågen, men de mange små bruene i prosjektet kan også i stor grad være med på å skape en lokal tilpasning og bidra til reduserte klimagassutslipp.

Det er i utredningen av trebru over Lågen antatt at lavkarbonbetong vil bli benyttet. Dermed blir forskjellen i CO<sub>2</sub> utslipp forholdsvis liten mellom betongkassebru og trebru. I YM-planen står det at bruk av lavkarbonbetong klasse B skal vurderes, men det er ikke et krav.

Det er også mange andre materialer som skal benyttes i bygging av veien. Stål og asfalt er to andre eksempler. Statsforvalteren forventer at det utredes hva som kan spares av klimagassutslipp på å velge de mest klimavennlige løsningene og at disse i utgangspunktet skal brukes. Valg av klimavennlige materialer må ikke føre til en utforming av bru over Lågen som er i større konflikt med naturreservatet og vassdraget enn foreslått kassebru.

Inntil det er tatt inn krav om bruk av mer klimavennlige materialer som lavkarbonbetong klasse B, bruk av tre, klimavennlig asfalt og stål, har Statsforvalteren **innsigelse** til planforslaget. Innsigelsesgrunnlaget er Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning i kommunene. Statsforvalteren kan ikke se at kommunen i tilstrekkelig grad har innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser jf. T-2/16 pkt. 3.4



### *Miljøvennlig transport*

Det er viktig at E6 bygges på en måte som gir god mulighet for kollektivtransport. Dette gjelder særlig utforming av kryssene. Videre må det vurderes hvilke konsekvenser E6 utbyggingen får for tilstøtende vegnett og om det er behov for tiltak i form av trafikksikkerhetstiltak for å tilrettelegge for gående og syklende.

## **Landbrukshensyn – jordvern**

### *Nasjonale føringer jordvern*

Etter at kommunedelplanen for E6 Biri-Vingrom ble vedtatt i 2013 har Stortinget to ganger skjerpa inn jordvernet. Stortinget har i juni 2021 fastsatt et mål om at det ikke skal omdisponeres mer enn 3000 daa/år i Norge, dvs, 300 daa/år i Innlandet. Dette betyr at også vegprosjekter må redusere sitt forbruk av dyrka jord vesentlig. Det innebærer at en ikke automatisk skal følge Vegdirektoratets standardkrav. En må gå konkret inn og vurdere standardene og se på alternative løsninger som reduserer arealbehovet. Vi har tidligere f.eks. gitt innspill om at arealkrevende støyvoller ikke kan aksepteres der det er mulig med mindre arealkrevende støyskjermer. Vi ser også at det må være mulig å redusere areal til skjæringer og fyllinger blant annet gjennom mer bruk av murer. Når E6 fra Roterud til Vingrom skal utvides mot øst og det ikke skal skje noe bygging vestover er det vanskelig å se nødvendigheten av å utvide sidearealet vestover 10 m inn på dyrka jord. Det er opplyst at det er under vurdering ett smalere veiprofil på 20 m mot «standarden» på 23 m og det er bra, men en må også se kritisk på arealbehovet til sidearealet, spesielt der det fører til tap av dyrka jord.

Eventuelt økt arealbehov for omlegging av landbruksveger synes ikke å være tatt med der vegene ikke samtidig er regulert til kjøreveger. Det går heller ikke fram om det er vurdert alternative løsninger og hvordan disse slår ut med hensyn på omdisponering av dyrka jord.

Det påligger tiltakshaver å vurdere ulike tiltak for å redusere negative konsekvenser av tiltaket. Først skal man unngå at planen eller tiltaket fører til skade. Dette har høyeste prioritet. Deretter begrense skaden, så istandsette eller restaurere. En eventuelt siste utvei er å vurdere å kompensere skade, men det er laveste prioritet.

I forhold til jordvern så synes det ut fra de dokumenter som følger saken at det i liten grad å være sett på å unngå eller begrense, men heller hoppet rett ned på å istandsette og kompensere. Statsforvalteren mener at konsekvensutredningen og dermed planen ikke i tilstrekkelig grad følger opp dette.

Ny firefelts E6 med tilhørende sideanlegg går gjennom store og viktige landbruksarealer. Det er ikke entydig hvor store omdisponeringer av dyrka mark planen legger opp til, da det ikke er helt samsvar mellom tall som står i fagrapporten naturressurser og tall i planbeskrivelsen. I fagrapporten står det i sammendraget at tiltaket slik det er planlagt vil gi et samlet permanent arealbeslag på mellom 162 daa og 196 daa dyrket mark avhengig av hvilken kombinasjon av alternativer som til slutt blir vedtatt i reguleringsplanen. I planbeskrivelsen gir tabell 6-8 for Gjøvik og tabell 6-9 for Lillehammer er bilde som mer stemmer med det vi finner ved kontroll av planen. Dette viser at planen fører til en omdisponering av 128,2 daa dyrka mark (fulldyrka 127,6 daa + innmarksbeite 0,6 daa) til tiltaket i Gjøvik og at tiltaket i Lillehammer med alt. Vingrom kryss N og brualternativ i justert linje, gir en omdisponering av 103,8 daa dyrka mark (96,8 daa fulldyrka og 7 daa innmarksbeite). Dette gir en total omdisponering av dyrka jord på 231,4 daa for hele planstrekningen. I tillegg til dette medfører planen også en omdisponering av 16 daa fulldyrka areal til bebyggelsesområde – fritids og turistformål BFT1 og BFT2 i Gjøvik og 21 daa til bebyggelsesområde Kombinert bebyggelse og anlegg



BAA10 del av Vormstugujordet i Lillehammer. Begge disse arealene må komme med i kommunenes KOSTRA-rapportering av planen.

I tillegg vil rigg- og anleggsområder samt dyrka arealer som skal heves og tilbakeføres til dyrka mark kunne gi et midlertidig arealbeslag på opp til ca. 380 daa i Lillehammer kommune og ca. 140 daa i Gjøvik. Det gir et samlet midlertidig beslag av dyrka mark på inntil 520 daa dersom alle arealer avsatt i reguleringsplanen tas i bruk.

Ifølge matjordplanen så medfører midlertidig anleggsområde på dyrka mark at 5 % av matjorda på arealene blir borte. Når det blir snakk om så store arealer som blir midlertidig omdisponert som denne planen legger opp til, og 5 % av matjorda på disse arealene blir borte, så tilsvarer det volumet av matjord på 26 daa. Dette viser at midlertidige anleggsområder på dyrka jord må minimeres. Slike midlertidige anleggsområder må, så langt som mulig, søkes lagt på arealer som ikke er dyrka.

Som nevnt foran så er det ikke mulig å se at planforslaget eller konsekvensutredningen har sett på løsninger hvor en unngår eller begrenser tiltakets virkning på dyrka mark, men har gått direkte på de laveste trinn i tiltakshierarkiet med å istandsette og kompensere. Dette er en svakhet ved den utredningen som er gjort, og på den bakgrunn finner vi at konsekvensutredningen ikke er tilfredsstillende jf. konsekvensutredningsforskriften kap. 5 og 6.

#### *Konkrete merknader til planforslaget i Lillehammer*

Strekningen Stranda – Øyresvika avviker mer fra kommunedelplanene enn strekningen i Roterud-Stranda i Gjøvik

Plan	Fulldyrka jord daa	Innmarksbeite daa	Sum dyrka daa
Kommunedelplanlinje	28,9	3,1	32
Reguleringsplanlinje m kryss N	92,7	6,9	98,6

Tab: 1 Oversikt over omdisponert dyrka mark Stranda - Øyresvika

Fra kommunedelplanen ble vedtatt etter mekling til reguleringsplanen som nå er lagt fram har bruken av dyrka jord tredobla seg. Dette på tross av at Stortinget så sent som i juni 2021 vedtok en ytterligere innskjerping av jordvernet. Vi vil minne om silingsfasen i arbeidet med kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby der ulike alternativer ble silt bort. Det var et vesentlig moment i den prosessen at omfattende beslag av dyrka mark i kommunedelplanen på strekningen Biri-Vingrom medførte at det måtte finnes løsninger videre nordover som ikke medførte så mye omdisponering av dyrka jord. Prinsippet ble derfor at fra Vingrom skulle utvidelsen av vegen skje østover helt fram til forbi tunet på Bulung før den gikk opp og inn i tunnel.

Det var klart at en utvidelse østover ville medføre utfylling i Mjøsa. Fylkesmannen anbefalte ved første høring at det gis klarere føring for hvordan strandsone med turveg og kantvegetasjon skal reetableres og at behovet for å sikre leveområder for blant annet krøkle på strekningen utredes nærmere. Dette kommenteres nærmere under tema vassdrag.

I reguleringsplanen er det gjort en del grep som gjør at omdisponering av dyrka jord øker vesentlig i forhold til kommunedelplanene. Dette gjelder omlegging av Paul A Owrens veg ved Lekshus, omlegging av Burmavegen og Døsvegen ved Nedre Rindal, kryss nord som tar del av jordet ovafor Ullhammeren, en utvidelse av annen vegg grunn helt sør i dyrka mark på Røyne (bare på kryss midt), flytting av Vingromvegen og E6 østover med store utslag av skjæring forbi Røyne og nesten bort til



Vingrom kirke. Videre utvidelse østover fra ca. 200 m nord for avkjørsel til Nordre Hov og fram til Bulung og rundt søndre tunnelinnslag.

Statsforvalteren mener at de endringene som er gjort ikke er akseptable i forhold til jordvern, og at det må finnes løsninger som er mere i tråd med kommunedelplanen når det gjelder omdisponering av dyrka jord. Det må ses på alternativ utforming som ikke berører dyrka jord i et slikt omfang som reguleringsplanen legger opp til. Er det mulig å unngå flytting av P. A. Owrens veg ved Lekshus? Er det andre løsninger enn omlegging av Burmavegen og Døsvegen inn på dyrka mark? Kan eventuelt skjæring inn på dyrka mark reduseres til en brøkdel ved bruk av mur? Behovet for omlegging av Burmavegen og Døsvegen inn på dyrka mark kan synes noe mindre for løsning med kryss midt enn løsning med kryss nord sjøl om de er tegna omtrent identiske. Er det mulig å bruke annen kryssløsning ved kryss nord som reduserer behovet for å gå vestover og inn på dyrka mark? Kan det brukes mur som reduserer skråningsutslaget og dermed arealforbruket?

Når det gjelder flytting av traseen vestover fram til forbi Bulung må en se på løsning som ikke går inn på dyrka mark og som gir en utfylling i Mjøsa som gir gode kvaliteter for landskap og naturmangfoldet både under og over vann.

Vi stiller også spørsmål til utvidelsen av Vingrom kirkegård nordover samt støyskjerm nord for kirka som går langt inn på jordet.

Ved Bulung må en få en løsning som gir vesentlig mindre arealforbruk. Det er ikke akseptabelt med reine jordskjæringer som tar så mye areal. Det voldsomme arealbeslaget rundt tunnelportalen må reduseres vesentlig, en må en se på løsning med å forlenge tunnelen 150-200 m og lage jorde over denne og ta vare på dyrka marka mellom Vingromsvegen og ny E6. En kan da ikke ha 20 m brei støyvoll der det kan være dyrka mark, der må det være støyskjerm.

Statsforvalteren har ut fra nasjonale jordvernhensyn **innsigelse** til reguleringsløsningen fra Stranda til tunnelen ved Øyresvika da arealforbruket av dyrka mark er så stort og kommunedelplanen viser en løsning med arealforbruk på 1/3 av det som ligger i reguleringsplanen.

Når det gjelder planen videre nordover til Storhove så er forskjellene i beslag av dyrka jord på Våløya såpass små at her veier andre hensyn mere for valg av alternativ. Det er oppgitt i planbeskrivelsen at Vormstugujordet medfører omdisponering av 14,7 daa, men det riktige for denne planen er 21 daa. Dette må rettes.

#### *Matjordplanen*

Til reguleringsplanen E6 Roterud-Storhove er det laget en egen matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. I sammendraget til Matjordplanen står det at «*Kjerneinnholdet i matjordplanen er identifikasjon av mottaksarealer med tilhørende grovplan for etablering av ny dyrket mark på hvert areal. Videre gir planen detaljerte prinsipper for gjennomføring av jordflyttingen tilpasset de lokale forholdene i dette prosjektet. Planen har også egne kapitler om erfaringer fra andre jordflyttingsprosjekter og om masseforedling. Etter at reguleringsplanen er vedtatt må det lages mer detaljerte planer for hvert aktuelt mottaksareal.*»

Statsforvalteren ser svært positivt på at det har blitt laget en matjordplan, og vi synes den har mange gode føringer/løsninger som er viktig å følge opp.



Planen virker imidlertid ikke å være helt oppdatert i forhold til reguleringsplanen da det opereres med noe forskjellig areal. Ny E6 fra Roterud til Storhove er beregnet å gi et permanent beslag av dyrka mark på 231 daa for det foreslåtte alternativet. På fulldyrka jord viser Jordprøver og jordprofiler et matjordlag (A-sjikt) på om lag 25 cm. All erfaring tilsier at det blir jordtap under jordflytting. I matjordplanen er det tatt høyde for 10 % tap under flytting av permanent beslaglagt jord og 5 % av midlertidig beslaglagt jord.

Matjordplanen identifiserer om lag 290 daa som kan nydyrkes og om lag 290 daa jordbruksjord som kan forbedres eller som påvirkes av massedisponeringer. Det betyr at det er et overskudd av mulige mottaksarealer som kan nydyrkes. En må regne med at noen arealer faller fra, men uansett er det muligheter for å istandsette og kompensere noe av skadevirkningene av tiltaket.

På flere dyrka arealer er det lagt opp til massedeponering. Dersom en skal gjøre det så må det være for å forbedre jorda, ikke for å ha en plass å deponere masse. Begrunnelsen i matjordplanen for de enkelte delfelt synes ikke å være tilstrekkelige. Det må komme en detaljert begrunnelse i det videre arbeidet med detaljplanlegging av det enkelte mottaksområde. Ved heving av terreng kan det totale arealet reduseres ved at en må ha stabile skråninger. Dersom overflatearealet reduseres, må en sette større krav til forbedring av arealet for jordbruksproduksjon. Statsforvalteren er derfor usikker på den oppfyllingen som det legges opp til på dyrka mark, og da særlig i hellende terreng. Vi forutsetter at de mere detaljerte planene blir forelagt kommunens landbruksansvarlige for godkjenning. Statsforvalteren har **innsigelse** til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.

I erfaringsinnhenting viser planen at et viktig funn er at bruk av bulldoser ved utlegging av jordmasser ofte skaper problemer med jordpakking, mens utlegging av jord med beltegravemaskin har vist seg å fungere godt.

AF-gruppen har erfaring for etablering/reetablering av dyrka mark med bulldoser på sand og grusholdig jord på Gryttingsjordene i Sør-Fron i forbindelse med bygging av ny E6 der. Tilbakemeldinger til AF tyder på at dette har gitt akseptabelt avlingsresultat.

Statsforvalteren mener at de erfaringene NIBIO viser til med hensyn på bruk av bulldoser tilsier at en ikke bør åpne for dette. Dersom en likevel skal åpne for å bruke bulldoser bør det skje under strenge vilkår, og det bør kjøres forsøk for sammenligning av resultater. Det er ikke tilstrekkelig at AF-gruppen viser til tilbakemeldinger om at resultatet har gitt akseptabelt resultat uten videre dokumentasjon av før- og etter-situasjonen mhp. avlinger.

## Naturmangfold og verneområder

### *Kryssing av Lågen - høyspent*

Ut fra Statsforvalterens syn var det helt avgjørende for valg av vestlig trase for ny E6 i kommunedelplanen at høyspentlinjene skal legges i bakken, i bru eller utenom reservatet. Dette er fortsatt en forutsetning som Statsforvalteren legger til grunn vil bli realisert når høyspentlinjene skal legges om.

Planbestemmelse 1.7.14 i kommunedelplanen legger opp til at kryssende høyspentlinjer over Lågen skal være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven.

Det er både i kommunedelplan og reguleringsplan jobbet med å finne det beste stedet for å krysse Lågen med ny bru. Dette er viktig, jamfør tiltakshierarkiet, for å unngå skader på naturmangfold.



Deretter må det ses på å avbøte og kompensere for å minimere konsekvensene av ny vei. Det viktigste avbøtende tiltaket i dette tilfellet innebærer å få bort luftstrekke i tilknytningen til ny bru for å unngå at det blir en dobbeltbarriere for fugl.

Det er jobbet fram en plan for å kompensere for tapet av areal, barriervirkning og kollisjonsfare og andre ulemper som følge av ny bru gjennom Lågendeltaet naturreservat. Kompensasjonsplan tar høyde for at de to 300 kV linjene som luftspenn blir liggende på ubestemt tid, men forutsetter at de skal fjernes så snart som mulig. Linjene sammen med et bruspennt utgjør en farligere barriere for fugl enn hva ei bru eller luftspenn gjør alene. Dette er et sentralt punkt i meklingsresultatet, selv om en slik omlegging av linjenettet må skje etter energiloven og er dermed ikke underlagt bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Reinvestering av linjenettet med kryssing gjennom Lågendeltaet naturreservat kan ikke betraktes som et vedlikeholdstiltak og vil kreve behandling og tillatelse etter verneforskriften og naturmangfoldloven § 48.

Det er ikke meldt oppstart av konsesjonssøknad for kabling av høyspentlinjene. Etter vedtak av kommunedelplanen i 2018 har det vært flere dialogmøter mellom Nye Veier, NVE, Statnett, Lillehammer kommune og Statsforvalteren for å se på muligheter for kabling og får å finne ut når Statnett vil starte opp arbeidet med å søke konsesjon for oppgradering av høyspentlinjen. Så vidt Statsforvalteren vet er det ikke bestemt når en slik prosess vil starte opp. Derimot har Statnett sendt på høring en oppgradering av eksisterende linje for å forlenge levetiden på denne.

Etter Statsforvalterens syn er bestemmelse i kommunedelplan 1.7.14 ikke tilstrekkelig fulgt opp i reguleringsplanen.

Statsforvalteren erkjenner at kabling er forhold som blant annet må avklares gjennom energiloven. Likevel mener vi Nye Veier må gå lenger i å vise at det faktisk er mulig å kable og å tilrettelegge for dette når vegen skal bygges. NVE, Statnett og annen fagkompetanse må konsulteres i utarbeidelsen av planforslag som sikrer en løsning som gjør kabling mulig. Det er ikke tilstrekkelig å dokumentere at kablene kan ligge i brua. Utredningene og planforslaget må vise og legge til rette for at det er tilstrekkelig areal på begge sider av brua og tekniske løsninger som muliggjør kabling i fremtiden og at disse kan kobles til eksisterende luftkabler/transformatorstasjon.

Det er brukt hensynssone 740 båndlegging etter andre lover. Det kan oppføres muffestasjon innenfor sonen. Statsforvalteren stiller spørsmålstegn ved sonens avgrensning. For det første overlapper den med naturreservatet. Det er *ikke* aktuelt å gjøre nye inngrep i naturreservatet. Vi stiller også spørsmål ved om ikke sonen bør utvides videre langs brua/veien mot tunnelmunningen. På Hovemoen er denne båndleggingssone lagt i et område over veien, men henger ikke sammen med brua. Det må derfor settes av betydelig båndleggingssoner utover det som nå ligger i planforslaget for å sikre at det er plass til det anlegget som kreves for kabling.

Vi kan heller ikke se at det foreligger godkjenning fra vegdirektoratet for kabling i bru/vei. Selv om det hefter noe usikkerhet ved hvilken bru som blir valgt mener Statsforvalteren dette spørsmålet er av så avgjørende betydning at Vegdirektoratet må godkjenne kabling før reguleringsplanen kan vedtas. Vi viser i denne sammenheng til vårt svar til kommunen angående vår tolkning av Kdp bestemmelse 1.7.14 i brev av 12. november 2020. I planbeskrivelsen går det frem at forholdet er diskutert med Vegdirektoratet og at dette trolig kan godkjennes, men at det ikke er aktuelt å søke før veien skal bygges.



### Betalingsforpliktelse

For å sikre finansiering av kabling har Nye veier inngått en avtale med Statnett om å koste kablingen. Statsforvalteren ser ikke avtalen som er tilstrekkelig. Den gir ikke tilstrekkelig sikkerhet for at konsesjonsprosess etter energiloven kommer i gang. Etter at brua er justert slik at den ikke lenger er i konflikt med høyspentledningene er det også større usikkerhet om når ledningene vil bli omlagt.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til mangelfull utredning og sikring av avbøtende tiltak. Det må dokumenteres at det er avsatt tilstrekkelig areal til framtidig anlegg for kabling. Utredningene må vise en teknisk løsning for hvordan kabling kan gjennomføres og dette må gjøres i samråd med NVE, Statnett og annen nødvendig fagkompetanse. **Innsigelsen** er begrunnet i at planforslaget kommer i konflikt med verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V, jf. § 77 og de verdier som vernet skal ivareta, også når planforslaget ligger utenfor verneområdet.

### Kompensasjonsplan for Lågendeltaet naturreservat

Kompensasjonsplanen skal sikre at negative konsekvenser som gjenstår for verneverdiene med ny E6 gjennom Lågendeltaet blir fullt ut kompensert. Tiltakshierarkiet (unngå – begrense – istandsette – kompensere) er forankret i stortingsmelding «Norsk handlingsplanen for naturmangfold» (Meld. St.14 (2015-2016) – Natur for livet) og er godt beskrevet i kompensasjonsplanen. Planen følger gjeldende nasjonale prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon utgitt i mai 2019 av Regjeringen (vedlagt). De valg som ble tatt i kommunedelplanprosessen er viktige trinn i tiltakshierarkiet, særlig punktet om å berøre naturreservatet. Det er beskrevet i kompensasjonsplan, og Statsforvalteren vil komme nærmere inn på dette når vi vurderer dispensasjonssøknaden for å krysse naturreservatet.

Planen er etter vårt syn godt gjennomarbeidet, og vi er i all hovedsak enige i det faglige grunnlaget og vurderingene av konsekvenser for verneverdiene som mulig ny E6 vil få. Det er likevel Nye Veier sin plan, og vi vil derfor kommentere der vi har ytterligere krav til reguleringsplan enn det som er foreslått.

### Tap av naturverdier utenfor Lågendeltaet naturreservat

I denne saken har både kommunen og miljømyndighetene hatt ansvar for å spille inn eventuelle behov for kompensasjon for tap av naturverdier utenfor verneområdet tidlig i planfasen. Hverken kommunen eller Statsforvalteren har signalisert noe slik behov i denne prosessen. Vi er av den oppfatning at det for naturverdiene utenfor Lågendeltaet naturreservat kun er aktuelt med tilpasninger og skadereduserende tiltak, dvs. de tre første trinnene i tiltakshierarkiet (unngå – begrense – istandsette).

### Samordning med planprosessen og vern av erstatningsareal

Rekkefølgen av vedtak etter plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven er slik som dette er omtalt i kommunedelplanens bestemmelse 1.7.14, jf. naturmangfoldloven § 48. Spørsmålet har vært gjenstand for både en lovlighetskontroll og stilt som spørsmål i Stortinget fra Miljøpartiet De Grønne til klima- og miljøminister Ola Elvestuen den 28.09.2018.

En forutsetning for å gi en dispensasjon til ny veg gjennom Lågendeltaet naturreservat er at et erstatningsareal er sikret for vern. Etter prinsippene for økologisk kompensasjon skal et vernevedtak av erstatningsareal normalt være fattet før eller samtidig med vedtak av reguleringsplan. For Rykkhustjønnna, som er det planlagte erstatningsarealet, foreligger det avtaler med grunneierne. Statsforvalteren har sagt at dette er godt nok før en evt. dispensasjon gjennom Lågendeltaet naturreservat da prosessen er basert på frivillighet. Så snart som mulig vil Statsforvalteren sette i gang den formelle verneprosessen for dette arealet. Et vilkår i en mulig dispensasjon for ny E6





gjennom Lågendeltaet, vil være at tiltak i naturreservatet ikke kan starte opp før vi har avklart eventuelle merknader som kommer inn under høring av Rykkhustjønnas naturreservat, og at området er tilrådt videre til Miljødirektoratet fra oss. Vi forventer ikke at det kommer innvendinger i verneprosessen for Rykkhustjønnas som vesentlig endrer innhold eller konklusjon i kompensasjonsplan. Vi ser det som sannsynlig med et vernevedtak i 2022.

Det har vært gjennomført en omfattende prosess med grunneierne i Rykkhustjønnas, som nå har avtaler med både Staten og Nye Veier om erstatning etter prinsippene for frivillig vern av skog, og ytterligere kompensasjon. Statsforvalteren arbeider nå for at dette arealet vernes, uavhengig av hva som skjer videre i planprosessen med ny E6 gjennom Lågendeltaet, inkludert dispensasjonsbehandlingen etter naturmangfoldloven.

#### *Bruløsning*

Statsforvalteren er enig i at forslaget med kassebru i justert trase er den beste løsningen for verneverdiene i naturreservatet, der side 42 i kompensasjonsplan gir et godt bilde på tilpasningene som er gjort for å optimalisere denne løsningen. Det er vesentlig at 22 kV ledningen blir lagt i bru slik planen legger opp til. Dette er ikke sikret i planbestemmelsene. Dette må inn i punkt 5.1.8 og i rekkefølgebestemmelser kapittel 6. Vi har **innsigelse** til planen inntil den er tatt inn jf. T-2/16 pkt. 3.6.

Selv om kassebru i justert linje kan bygges og driftes samtidig som de to 300 kV eksisterende luftspennene ligger der, er det vesentlig at også disse linjene blir fjerna som luftspenn så snart som mulig.

Det forutsettes at det ikke blir noen varig utfylling i Lågen på vestsiden ved landkaret til ny bru, slik som konklusjonen var fra Nye Veier på befaring med oss på stedet 30. juni i år. Her må grensa for verneområdet merkes i felt og med GPS.

En stor fordel med kassebru er også at anleggsfasen blir betydelig kortere enn for de andre skisserte løsningene. Særlig kan bygging av en fritt frembygget bru ta flere år med få muligheter for fleksibilitet i byggeperioden for å hensynta sårbare perioder: Den vil og gi store, midlertidige fyllinger i Lågen med mulig varige påvirkninger nedover vassdraget. En høy, fritt frembygget bru slik som skissert i kommunedelplan, er av hensyn til passasje for fugl som forklart over, heller ikke å foretrekke av den grunn. I tillegg støtter vi den justerte traseen foran KDP-traseen, der det å spare Midttuva for inngrep er et viktig tungtveiende hensyn. Statsforvalteren har **innsigelse** til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen. jf. T-2/16 pkt. 3.6.

#### *Støy i og inntil naturreservatet*

Støy og påvirkning på dyreliv er et komplekst og forholdsvis lite undersøkt område, og derfor vektlegger vi føre-var prinsippet spesielt her, jamfør naturmangfoldloven § 9. Støynivåer så lave som 40-50 dB kan ha negativ effekt på fugl. Vi forutsetter at støyende aktivitet blir skjermet så godt som mulig i den videre detaljplanleggingen og slik som beskrevet for området rundt Trosset i YM-plan pkt. 4.5-34. Knusing av masser planlegges både ved Trosset og på Hovemoen. Ettersom støyen fra anleggsfasen vil kunne foregå over tre sesonger, vil vi fremme ett eget punkt til planbestemmelsene for å ivareta verneverdiene særlig ved Trossetvollen og Storvollen. Vi har **innsigelse** til planen inntil dette er tatt inn jf. T-2/16 pkt. 3.6. og naturmangfoldloven §49.

- Støy fra masseknusing og annet støyende anleggsarbeid skal ikke gi støy over 50 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni.



Støyrapporten side 51 viser hvor en får støypåvirkning opp til 55 dB (gul sone) rundt ny bru i reservatet. Ny E6 skal dermed ikke gi noen rød sone for varig støy ( $\geq 55$  dB) som berører naturreservatet. Vi forutsetter at lyd fra for eksempel tunnelpåslaget ikke gir noen større rød sone enn det som vises på kart i støyrapporten (KU for støy) side 51 og 57, samt kompensasjonsplan side 26. Hvis det er risiko for et annet, varig støybilde rundt tunnelmunningen enn det som er beregnet, må det gjøres avbøtende tiltak som for eksempel bruk av absorberingsmatter for å dempe dette mest mulig. Ut fra dette ber vi om at planbestemmelsen under tas inn og vi har **innsigelse** til planen inntil den er tatt inn jf. T-2/16 pkt. 3.6.

- Støy fra ny E6 skal ikke overstige 55 dB i Lågendeltaet naturreservat.

Dersom støyen i framtiden øker over 55 dB pga. økt trafikk må det sikres at det blir gjort tiltak for å begrense støyen til under 55 dB. Støyskjermene på brua må dras langt nok inn på land for å ikke gi unødvendig, varig støy i reservatet.

Støyskjermen på den nye brua må være tett og ikke gjennomsliktig for å minske kollisjons- og forstyrrelsesfaren for fugl. Dette bør fremgå tydeligere i pkt. 5.1.8 a. Støyskjermen må bygges helt tett fra vegbanen og opp slik det er beskrevet i kompensasjonsplanen.

#### *Periode for arbeid i naturreservatet*

Planbestemmelsene pkt. 5.1.8 legger noen premisser for brua og anleggsarbeid i Lågendeltaet naturreservat. Her fastslås at utfyllinger i Lågen og tyngre arbeider innenfor naturreservatet skal fortrinnsvis gjennomføres i perioden 15. oktober–1. april. Statsforvalteren er enig i at disse datoene vil skjerme de viktigste periodene for fugl og fisk i dette området

Det er i tillegg i YM-plan tatt høyde for å begrense støy fra anleggsdriften i naturreservatet, både med støyskjerming og hensyn til sårbare perioder for fugl (tabell 1, side 30 i YM-plan).

Krav i anleggsperioden omkring støy er beskrevet i YM-plan. Dette vil konkretiseres nærmere gjennom et mulig dispensasjonsvedtak, og må planlegges sammen med Statsforvalteren som forvaltningsmyndighet.

#### *Hensynssone i anleggsfasen*

Vi mener at hensynssonen som er lagt inn i naturreservatet for arbeid med ny bru virker unødvendig bred, og må krympes ned til å gjelde det som er helt nødvendig, forslagsvis slik som skissert i figur 8-6 i planbeskrivelsen side 162. Dette vil komme som krav i en mulig dispensasjon.

#### *Beregning av kompensasjonsareal*

Størrelsen på et erstatningsareal skal veie opp for det resterende tap som gjenstår i reservatet som blir berørt av utbyggingen etter at tiltakshierarkiet er fulgt, herunder avbøtende tiltak slik som beskrevet i kompensasjonsplan side 37. Vi vil kommentere dette nærmere i vår behandling av dispensasjonssøknaden.

Kvoten er beregnet ut fra at Statnett sine kraftlinjer blir liggende på ubestemt tid inntil en reinvestering og luftspennet blir fjernet. Vi mener totalt sett, at Lågendeltaet, tatt alle planlagte avbøtende tiltak og erstatningsareal med i betraktning, blir overkompensert med 12 %. Denne «bufferen» mener vi må brukes til å fange opp eventuelle arealbeslag som kan komme med tiltak knyttet til avlastet E6.



### Avlastet E6

Kompensasjonsplan omfatter i utgangspunktet kun E6 Roterud-Storhove og kryssing av Lågendeltaet naturreservat. Når kommunedelplanen E6 Vingrom-Ensby ble splittet i to reguleringsplaner har det vært presisert fra vår side at vi forventer at samtlige tiltak, også knyttet til avlastet E6, som kan berøre naturreservatet må utredes ift. krav om avbøtende tiltak og kompensasjonsareal. Vårt innspill til disse punkt kommer nærmere frem i uttalelse til reguleringsplan for avlastet E6, inkludert kompensasjonsbehov for mulig arealtap i reservatet

### Overvåkning

Det ser i plandokumentene ikke ut til å være lagt opp til noen spesiell overvåkning av annet enn miljøtilstanden i vannforekomster i Lågen og Mjøsa. Det vil komme ytterligere krav knyttet til verneverdier og støy gjennom en mulig dispensasjon.

### Naturmangfold utenfor verneområdet

Planen innebærer en negativ påvirkning på bakkehekkende fugl i jordbrukslandskapet. Vi har ingen merknader til vurderingene som er gjort.

### Stranda – Vingrom kirke (to alternativer)

Rinnas utløpsdelta med gråor-heggskog og rester av flommarksskog har flere verdier som omfattes av T-2/16 pkt. 3.6. Statsforvalteren mener at arealet er et viktig naturmiljø av stor regional verdi da det ikke er mange slike områder igjen rundt Mjøsa, særlig på denne siden/vestsiden nord for Mjøsbrua. Ut fra hensyn til disse verdiene støtter vi valg av Vingrom kryss nord-løsningen. Det er uansett valg av kryssløsning vesentlig at dette arealet ikke blir ytterligere berørt enn det som er tegnet ut i reguleringskartet, og at det i anleggsfasen for noen av kryssløsningene ikke ser ut å være nødvendig å gå inn her. Vi kan heller ikke se at det skal bli nødvendig å berøre Rinna i anleggsfasen. Tiltak knyttet til atkomst til friluftslivsområdet må også ta hensyn til verdiene, og planlegges ut fra å få minst mulig negativ påvirkning på disse.

Forekomst av den utvalgte naturtypen hule eiker ser ut å være ivaretatt gjennom plankart og planbestemmelse.

### Lys

Etablering av ny vegbelysning er i YM-planen beskrevet med hensyn til kryssing av vannobjekter. Statsforvalteren forutsetter at unødvendig lysforurensing også tas i betraktning mer generelt, særlig inntil vassdrag og områder med stor verdi for særlig insekter og flaggermus. Herunder ligger muligheter for å skjerme/rette lys, og å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs.

### Revegetering og fremmede arter

Planbestemmelse 2.2.2, 2.5.9 og 6.1 ivaretar revegetering og fremmede arter på en god måte. Det bør vurderes å innarbeide vilkår i YM-plan for bygge- og anleggsfasen om at ikke revegerte flater sjekkes og holdes fri for fremmede arter.

### Vassdrag

Statsforvalteren mener at detaljnivået på de enkelte tiltakene, slik de er beskrevet i planen, ikke er tilstrekkelig for at det kan gis tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Bestemmelse 2.5.2 sier imidlertid at det skal utarbeides en plan for vannhåndtering. Vannhåndteringsplanen skal omfatte overvannshåndtering (bestemmelse 2.1.3), inngrep i vassdrag og vannforekomster (2.5.5) og flom (2.5.10), og planen skal ligge til grunn for å søke om nødvendige godkjenninger hos forvaltningsmyndighetene, jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Vi vil dermed



i denne høringsuttalelsen påpeke ting som må på plass i vannhåndteringsplanen for å kunne behandle en søknad om tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Samtidig påpeker vi forhold i reguleringsplanen som må på plass for å sikre areal og bestemmelser for nødvendige tiltak som trenger godkjenning etter særlovene. Generelt mener vi det er viktig å finne varige løsninger som ivaretar hensynene til både naturmangfold, forurensning og flomsikkerhet.

### *Strandsone*

#### *Konsekvenser av utfylling i Mjøsa*

Strandsona til Mjøsa har vært utsatt for inngrep som vei- og jernbanebygging i over hundre år. De siste 20 årene har vi sett et en stor økning i inngrep, blant annet ved utbygging av jernbane i strandsona nordover fra Minnesund, men også med de planlagte E6 utbyggingene fra Moelv og nordover til Lillehammer. I tillegg er arbeidet med ny riksvei 4 fra Gjøvik til Mjøsbrua i startfasen, en utbygging som også kan komme til å berøre strandsona. Den samlede belastningen kan bli svært stor, og alle inngrepene totalt sett kan ha, og vil fortsette å få, en negativ innvirkning på ulike fiskearter i Mjøsa. Det blir derfor svært viktig å ta hensyn til naturmangfoldet i forbindelse med slike store utbygginger.

E6 mellom Roterud og Storhove vil ha nærføring til Mjøsa på store deler av strekningen, og vil medføre store utfyllinger i Mjøsa. Permanent utfylling i Mjøsa på strekningen Bakke camping til Øyresvika vil for tursti og vei utgjøre 36 000 m<sup>3</sup>. I tillegg er det på samme strekning planlagt mudring av 6150 m<sup>3</sup>.

Det er kjent at fisken krøkle gyter i grunntvannsområdene på strekningen, noe som er bekreftet gjennom undersøkelser gjennomført i området våren 2021. Gyteområder er registrert utenfor rasteplassen ved Vingrom kirke, ved nesene utenfor Hov, samt flere partier av strandlinjen fra Bulung til Øyresodden. Krøkla velger ut gyteområder som ligger strandnært på geografisk avgrensede arealer som innfrir rognas behov for oksygenering i inkubasjonsperioden i mai-juni. Krøklas gyteplasser ligger derfor typisk på nes og odder hvor vannstrømmene er kraftigere og sikrer god nok vanngjennomstrømming til at rogn får nok oksygen. Substratet må også være grovt nok til at rogn ikke slammes ned.

Undersøkelsene gjennomført våren 2021 viser at samtlige gyteplasser ligger i tilknytning til nes og odder. En viktig observasjon er at samtlige av de registrerte gyteområdene for krøkle var etablert på naturlige strandlinjer. Det ble ikke observert gyteaktivitet langs noen av de menneskeskapte fyllingene.

Strandsonen mellom Roterud og Vingnes framstår som nokså ensartet og relativt lite buklete. Med unntak av Furuodden, Stranda og utløpsområdet til Rinda så er det lite variasjon i topografien. Likevel ser vi forskjell i krøklas bruk av området der den konsentrerer seg på de strukturene som er, selv om de ikke er særlig markante.

En utfylling i Mjøsa vil føre til en homogenisering og utretting av strandsonen. Både grunne vik og odder med mer strøm rundt vil stå i fare for å forsvinne. Mjøsa har 19 fiskearter, og de ulike artene har ulike krav til leveområdene. Det er behov for både grunne vik som kan være oppvekstområder for abbor og karpfisk, og odder som blant annet er viktige gyteplasser for krøkle. Statsforvalteren er særlig bekymret for at en utfylling i Mjøsa på denne strekningen vil gi dårligere overlevelse på rognstadiet og skape en flaskehalseffekt på krøkleproduksjonen i nordre del av Mjøsa. Krøkle er en nøkkelart i Mjøsa og har en særlig betydning også som fôr-fisk for storaure. Miljødirektoratet har foreslått at Mjøsa blir utpekt som nasjonalt storaurevassdrag, noe som fordrer en enda bedre



forvaltning og et vern av aurebestandene i vassdraget, og dermed også dens næringsgrunnlag. Det er derfor av nasjonal interesse at blant annet krøklebestanden tas vare på.

I bestemmelse 3.5.1 står det at strandsonen skal utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan. Statsforvalteren savner en mer detaljert beskrivelse av hvordan strandsona skal utformes med odder og viker, og forutsetter at dette må på plass med nøyaktige kart i den helhetlige planen for vannhåndtering. Det er også viktig at utfyllingene i Mjøsa ikke fører til bratte skråninger der det i dag er gruntområder, men at den naturlige variasjonen også i dybdeforhold ivaretas på strekninger der det skal fylles ut.

Både på grunn av bæreevne på veggen og som erosjonssikring i bølgesonen planlegges det å bruke sprengstein. Ut fra miljøundersøkelsene som viser at krøkle unngår gyting i sprengsteinsfyllinger krever Statsforvalteren at all utfylling i Mjøsa må overdekkes av masser som gir en naturlig strandsoner/innsjøbunn. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.

Etablering av en naturlig innsjøbunn vil også være en forutsetning for å få tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Siden dybdekart for de berørte områdene mangler i plandokumentene, er det vanskelig å si noe om hvorvidt det er avsatt store nok arealer til å gjennomføre tiltak for å reetablere en variert og naturlig innsjøbunn, og om det faktisk er praktisk mulig å gjennomføre slike tiltak. Statsforvalteren fremmer derfor også **innsigelse** til manglende kunnskapsgrunnlag. En innsigelse kan imøtekommes dersom det kan fremlegges dokumentasjon på at avsatte arealer er store nok til å gjennomføre reetablering av naturlig innsjøbunn og at slike tiltak er gjennomførbare.

#### [Kantvegetasjon langs Mjøsa](#)

Vannressurslovens § 11 pålegger å opprettholde kantvegetasjonen langs vassdrag i form av et begrenset naturlig vegetasjonsbelte. Formålet med bestemmelsen er å sikre at det opprettholdes en naturlig kantvegetasjon som ivaretar de økologiske funksjonene kantvegetasjonen har i naturen. Kantvegetasjon skal også motvirke avrenning, dvs. hindre utrasing og forurensning, og gi levested (skjul, oppholdssted mv) for planter og dyr som har naturlig tilhold ved eller i vassdraget. Det skal tungtveiende grunner til for ikke å opprettholde et belte som oppfyller formålet i bestemmelsen.

Store deler av E6 vil bli liggende på fylling langs/i Mjøsa. Planen har i liten grad lagt opp til reetablering av en vegetasjonssone langs strandkanten. Statsforvalteren mener at det på deler av strekningen må settes av areal hvor det kan reetableres en flersjiktet vegetasjonssone langs Mjøsa. Dette for å ivareta den viktige økologiske funksjonen en slik sone har. For fisk og vannlevende organismer er det særlig viktig med en bred kantsone i tilknytning til blant annet evjer og elveutløp. Trærne gir fuglene mulighet til å bygge reir og få unger. Blomstene gir nektar til sommerfugler og andre insekter. Trær og busker i ulik høyde, og vekster som dør og råtner, sørger for mat og levesteder til et stort mangfold av arter. En vegetasjonssone langs Mjøsa fungerer også som en «grønne korridor» for små og store dyr, som rådyr og elg, som kan bevege seg fra sted til sted uten å bli oppdaget.

Kantvegetasjon har også en betydning for den visuelle effekten av vegfyllingene sett fra vannsiden og for så vidt også fra motsatt side av Mjøsa. Det bør være trær/busksjikt i skråning som forblender



veg og vegfylling sett fra vannsiden. Mjøsa er et verdifullt friluftsområde for mange, og brukerne av Mjøsa skal også ha en god landskapsopplevelse – ikke bare de veifarende.

Vi mener det ikke er avsatt tilstrekkelig areal og bestemmelser til å reetablere en god kantvegetasjon langs Mjøsa, og med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til dette av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk, reduksjon av økologisk viktige områder og friluftsliv.

#### Sti langs Mjøsa

I kommunedelplanen var det lagt opp til en tursti med tre meters bredde i Mjøsas strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping. Dette ville fordre store utfyllinger ut i Mjøsa for å få til, og ut fra hensynet til fisk og naturmangfold i strandsonen har dette vært vurdert som lite heldig.

Prosjektet har i arbeid med turstien sett på forbedringsmuligheter. Formålet med arbeidet har vært å finne en trasé som i større grad gjør det mulig å bevare natur- og landskapsverdiene, samtidig som friluftslivsinteressene ivaretas på en god måte. Dette har ført til at det nå foreslås en enklere sti der eksisterende stier/veier i stor grad tas i bruk, mange steder med en bredde ned i en meter. En enklere sti vil likevel på flere strekninger kreve omfattende utfyllinger i Mjøsa. Ifølge opplysninger vi har fått fra Nye Veier viser foreløpige estimater at turstiens fotavtrykk i Mjøsa utover fyllingsflater fra E6 vil være på totalt 13 190 m<sup>2</sup>.

Stien som nå er planlagt vil kun kunne benyttes sommerstid, da det ikke vil være mulig å for eksempel brøyte stien vinterstid. Vi er også usikre på hvor mye stien vil bli benyttet som sykkelsti siden den nå blir svært smal. Det kan dermed synes som stiens verdi som transportåre for gående og syklende er vesentlig redusert. Statsforvalteren mener derfor at de positive verdiene den nye stien vil ha som turvei og transportåre ikke er store nok til at de oppveier de negative sidene den vil ha på naturmangfoldet i og langs Mjøsa. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til den planlagte turstien av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.

#### Kryssing av elver og bekker

Det er mange mindre bekker og elver som blir berørt av ny E6, og av disse er 8 fiskeførende. Det er viktig at disse ikke får dårligere gyte- og leveområder som følge av bygging av E6. Inngrep i disse er beskrevet i plandokumentene, men detaljene er ikke på et slikt nivå at det per i dag kan gis tillatelse til å gjennomføre planene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Dette forutsetter vi kommer på plass i den helhetlige planen for vannhåndtering.

#### Generelle funksjonskrav

For å få tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag forutsetter Statsforvalteren at det tas hensyn til tilstedeværende ferskvannsorganismers miljøkrav ved gjennomføring og istandsetting. Dette innebærer blant annet at tiltak ikke medfører endringer av elveløpet eller at det ikke etableres konstruksjoner e.l. som er til hinder for fiskens og eventuelt andre arters frie gang. De aller fleste fiskearter har systematiske forflytninger mellom ulike leveområder gjennom livsløpet, og årsaken kan være gytevandring, næringsvandring eller andre former for vandring for å oppnå gunstigere livsbetingelser. For å unngå skader på bestanden må vandringsmuligheten opprettholdes, og vandringsveien bør foregå uhindret. Dette er et funksjonskrav som gjelder til evig tid, og som er viktige både i anleggsgang og i driftsfase. Vegeier er ansvarlig for tilsyn og eventuelt vedlikehold av vandringsvegen. Hvis det i dag eksisterer uheldige løsninger på strekninger som hindrer



fiskevandring, må det sees på muligheten for å anlegge mer hensiktsmessige løsninger, når man først skal gjøre arbeider på stedet.

Det er også viktig at valgte løsninger ikke krever gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget. Dette gjelder både oppstrøms, nedstrøms og ved/under det aktuelle tiltaket. Ideelt sett bør massetransporten i vassdraget få gå som normalt, og det bør velges løsninger som ikke endrer forutsetningene for masseavlagring og dermed øker behovet for masseuttak. Det er ikke ønskelig med en situasjon der det er behov for jevnlig masseuttak, da dette reduserer vassdragsmiljøet og kan gi et behov for å stadig fjerne kantvegetasjon for å komme til med maskiner.

En måte å løse ev. problemer med avsetting av masser kan være å etablere massefangdammer oppstrøms E6, og gjerne oppstrøms vandringshindre for fisk. Her vil masser kunne tas ut ved behov uten at det er nødvendig å gjøre inngrep i fiskeførende strekninger.

Det må sikres et naturlig substrat under bruer og inne i kulverter. Midlertidige og permanente tiltak må heller ikke føre til varige endringer av bunnforhold/substrat nedstrøms, ved f.eks. å endre strømningsforhold. Innstøping av sikring i betong må unngås. Det bør vurderes om sikringen av elvebunnen kan kombineres med celleterskler.

Ved behov for endringer av elveløpet må det etter endte arbeider sikres at elveløpet har en naturtypisk morfologi. Eksempelvis skal løpet ikke være slett hverken i lengdeprofil eller breddeprofil, og i tilfeller der det er behov for bunnplastring må det sikres at elvebunnen ikke blir permeabel slik at vannet forsvinner ned i bunnen og elveleiet tørrlegges. Det kan også være tilfeller der det er behov for å anlegge en djupål, for å konsentrere vannstrømmen ved lave vannføringer. Vi viser ellers til sikringshåndboka til NVE: <https://sikringshandboka.nve.no/moduler/modul-f0-101-miljotilpassing-av-sikring-i-vassdrag/>

Kantvegetasjon skal i størst mulig grad tas hensyn til og bevares. Skråninger og kantsoner som berøres skal settes i stand igjen etter inngrepet, og tilsås/beplantes med stedegen vegetasjon der det er behov. Kantvegetasjon bør ikke fjernes over en lengre strekning. Ved erosjonssikring av elvekant bør det tilstrebes å lage en mest mulig naturlig elvekant, med eks. rufsete preg, hulrom etc. Det bør også vurderes å tilføre stedegen vekstmasse e.l. på sikring ned til det mest hensiktsmessige nivået, slik at kantvegetasjon raskt kan etablere seg.

Forurensning til vassdrag må unngås. Ved bruk av sprengstein må denne spyles/vaskes, for å unngå tilførsel av partikler (steinnåler) til vassdraget. Slike partiklene kan ha en spiss, flisete og skarp kantet form, og kan føre til skader på fisk. Det bør også kontrolleres at det ikke forekommer rester av plast i massene som brukes, for å unngå at dette havner i vassdraget. Videre er det viktig å hindre avrenning av finstoff til vassdraget, via overflatevann som ofte samler seg i byggegrop og grøfter.

#### *Kryssing av Lågendeltaet – bruløsninger*

Når det gjelder valg av bruløsning over Lågendeltaet er det særlig endringer i strømningsforhold og bunnforhold som kan få en betydning for i hvor stor grad en fiskebestand vil bli berørt. KU viser til at ei fritt frambygd bru med store massive brupillarar vil kunne gi større varige endrede strømningsforhold sammenlignet med ei kassebru med mange mindre brupillarar.

Bygging av ei fritt frambygd bru vil i anleggsfasen også kreve store midlertidige utfyllinger i Lågendeltaet i hele bruas byggetid på ca. 3 år. Dette vil nødvendigvis føre til en struping av elveløpet, noe som i en flomsituasjon kan føre til store endringer i strømningsforhold. Dette kan føre til utgraving av elvebunnen rett under brua, men også endringer lenger nedstrøms. Leveområder for



fisk og andre vannlevende organismer kan bli påvirket, men det kan også ha betydning for fugl dersom mudderbankene nedstrøms graves bort eller flyttes.

Av hensyn til fisk mener vi derfor at en kassebru er å foretrekke framfor ei fritt frambygd bru, da denne i mindre grad vil påvirke strømningsforholdene både i anleggsfasen og i driftsfasen. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til fritt frambygd bru av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk.

#### *Konkrete innspill til bestemmelsene*

I bestemmelser om bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (3.5.2) og (3.5.3) står det at fiskevandring skal opprettholdes i anleggsfase. Dette må også gjelde i driftsfase.

Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 **innsigelse** til dette av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk. Innsigelsen kan imøtekommes ved å ta inn at det også gjelder i driftsfasen.

#### *Tidspunkter for arbeid:*

Dersom mulig bør tunneldriving utføres utenom aurens gyteperiode som her antas å være i perioden 15. september til 15. november.

For å unngå tilslamming i en sårbar periode for krøkle, som gyter i strandsona i Mjøsa omkring Øyresvika og ned mot Vingrom, bør anleggsarbeid som medfører påvirkninger av elvevann og utosområder, unngås i perioden 15. april til 15. juni.

Dersom det i forundersøkelsene viser seg at aure forekommer i bekkens nedre deler, bør anleggsarbeidet i selve bekkeløpet konsentreres til perioden 15. juni - 15. september. Dersom forundersøkelser viser eller sannsynliggjør at harren bruker Kollefallsbekken, bør belastningen i perioden 15. april - 30. juni minimeres av hensyn til evt. vårgytende harr.

#### **Vingrom kirke og kirkegård**

Fra 1.1.2021 ble den regionale gravplassmyndigheten overført fra Hamar bispedømmeråd til Statsforvalteren. Statsforvalteren forholder seg til de innspillene som bispedømmerådet tidligere har gitt. Biskopen og bispedømmerådet har trukket innsigelsen sin til planforslaget blant annet med vilkår om medvirkning knyttet til utformingen av den foreslåtte støyskjermen (brev datert 31.10.2017).

Gravplassens særegne funksjon må ivaretas på en verdig måte, særlig som sted for gjennomføring av gravferd, sorgbearbeidelse og som minnested. Den skal holdes i hevd og forvaltes med den orden og verdighet som dens egenart tilsier (§ 1 i gravplassforskriften).

Mellom gravplass og naboskap bør det legges inn en buffersone, jmfør § 2 i gravplassforskriften. Dette bør også kommenteres i reguleringsbestemmelsene.

I planbeskrivelsen pkt. 7.5.2 Støy står følgende i fjerde kulepunkt: «*Ved Vingrom kirke etableres en støyskjerm med lengde på ca. 190 m og høyde ca. 2,5 m over terreng. Det etableres også voller på hver side av denne skjermen med høyde ca. 3 m relativt til dagens terreng.*»

Gravplass skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (§ 2 i gravplassforskriften).-Det er foretatt konsekvensanalyse av hvordan støyen fra veien vil virke inn på gravplassen, men vi savner en vurdering av hvordan de visuelle kvalitetene ved





gravplassen blir påvirket av dette høye gjerdet. Den ettersendte henvisningen og sammenligningen med buskene som i dag prøver å være en beskyttelse mot eksisterende vei, gir ikke en godt nok bilde av situasjonen. Et høyt gjerde kan medføre at gravplassen oppleves lukket og innestengt. Alternativet med miljølokk lå inne tidligere i planprosessen, men denne løsningen har dessverre ikke blitt ført videre.

Detaljutformingen av støyskjermen og plan for endring av vegetasjon mellom gravplassen og E6 blir derfor svært viktig for helheten. Antakelig bør skjermen ha en del transparente felt for utsyn og for å ivareta kvalitetene til gravplassen, slik at tilleggsbelastningen for sørgende og sårbare blir minst mulig. Avstanden til de nærmeste gravene må være minst 3 meter (gravplassforskriften § 7). Det må også sikres at den lokale gravplassmyndigheten (finansiert av kommunen) ikke blir sittende med vedlikeholdsansvaret for støyskjermen etter 20 år. Gravplassenes tidsperspektiver er svært lange. Statsforvalteren tiltrer de tidligere gitte vilkårene om medvirkning ved utforming av støyskjermene og fastsettelse av vedlikeholdsansvaret.

Planen om oppfylling av terrenget nord og sør for gravplassen vil også ha konsekvenser for både opplevelsen av kirkestedet, kulturmiljøet og mulig virkning for utsynet. Vi kan ikke se at disse visuelle aspektene er tilstrekkelig vurdert. Terrengoppfyllingen vil endre kulturlandskapet der Vingrom kirke og kirkegård er den karakteristiske stedsmarkøren.

- Utformingen av støyskjermene må utføres med høy kvalitet, faglig kompetanse og stor omtanke for gravplassens særegne funksjon som sørgested. Statsforvalteren tiltrer bispedømmerådets vilkår om utforming av støyskjermene og fastsettelse av vedlikeholdsansvaret (31.10.2017).
- Ut fra den store belastningen veien vil medføre for kirkestedet som kulturmiljø fraråder vi ytterligere påvirkning med oppfyllinger av terrenget nord og sør for gravplassen.
- Buffersone mellom gravplass og omgivelser bør legges inn.

Vi gjør oppmerksom på at slik planforslaget nå foreligger, vil støyskjermen formelt bli en del av inngjerdingen av gravplassen. Løsningen må formelt vedtas av den lokale gravplassmyndigheten (Lillehammer kirkelige fellesråd) og godkjennes av Statsforvalteren, se § 4 i gravplassloven.

### **Samfunnssikkerhet**

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Analysen er utarbeidet i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Analysen følger trinnene for risiko- og sårbarhetsanalyse slik det er beskrevet i veilederen.

ROS-analysen viser at planområdet er godt beskrevet og det er kartlagt uønskede hendelser til følgende farer:

- Skredfare
- Ustabil grunn
- Flom og overvann (vann på avveie)
- Skog-/lyngbrann
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning
- Transport av farlig gods
- Dambrudd
- Trafikkforhold
- Eksisterende kraftforsyning



- Drikkevannskilder
- Fremkommelighet for utrykningskjøretøy
- Slokkevann for brannvesenet
- Sårbare bygg

Til de uønskede hendelsene er det vurdert risiko og sårbarhet (sannsynlighet, konsekvens og usikkerhet). Det er også identifisert tiltak for å redusere risiko og sårbarhet. ROS-analysen viser at planområdet generelt fremstår som lite til moderat sårbart med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt. Vi forutsetter at det i videre planlegging finnes løsninger for å sikre tilstrekkelig slokkevannkapasitet for brannvesenet.

I veilederen Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017) poengteres det at det ofte er de komplekse hendelsene som utsetter planområdet for de største utfordringene. Det kan være følgehendelser eller samtidige uønskede hendelser (sammenfallende hendelser). Dersom den uønskede hendelsen medfører følgehendelser, kan det påvirke en videre utvikling av den uønskede hendelsen og dermed også gi større konsekvenser. ROS-analysen til reguleringsplanen omhandler enkelthendelser og ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser, noe som kan være en svakhet ved analysen. Likevel skal det også nevnes at i ROS-analysen poengteres det at skredfare må sees i sammenheng med flom og overvann. Dette er positivt å se.

Med henvisning til ovennevnte synes samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn å være ivarettatt i reguleringsplanen.

#### *Videreprosess*

Statsforvalteren viser til at vi har flere innsigelser og merknader til planforslaget slik det foreligger og imøteser videre dialog for å løse disse.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)  
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Vedlegg:

- 1 Prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon

Kopi til:

Norges vassdrags- og  
energidirektorat

Postboks 5091 Majorstua 0301 OSLO

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER

Innlandet fylkeskommune

Pb. 4404 2325 HAMAR

Gjøvik kommune

Postboks 630 2810 GJØVIK



Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

Lillehammer kommune  
Postboks 986, NO

2626 Lillehammer

LILLEHAMMER KOMMUNE		
År/saksnr.	Dok.nr.	Lopenr.
21/4650	212	
<b>30 SEPT. 2021</b>		
Ark.l		Dokid: 21098068 (21/4650-212)
Ark.l		FYLKESUTVALGETS VEDTAK - REGULERINGPLAN FOR E6 ROTERUD - STORHOVE (REGULERINGSP PLAN FOR AVLASTET E6)

Deres ref:

Vår ref:  
2020/12496-126

Dato:  
27.09.2021



**Vedtak Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og  
reguleringsplan for avlastet E6-offentlig høring - Lillehammer  
kommune**

Vedlagt følger Fylkesutvalgets vedtak i saken.

Med vennlig hilsen

Kristin Ryen Reithaug  
Seksjonssjef, plan

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Arkivreferanse: 2020/12496-96  
Arkivkode: L12  
Saksbehandler: Kristin Ryen Reithaug,  
Annbjørg Backer, Torill  
Nygård, Mari Olsen,  
Øystein Andersen, Anne  
Engesveen, Tuva M. Eiklid  
Adm.enhet: Samfunnsutvikling -  
Kommunal veiledning  
plan  
Dato: 06.08.2021

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	15.09.2021	26/21
Fylkesutvalget	21.09.2021	105/21

## Reguleringsplaner for E6 Roterud - Storhove og Avlastet E6 – Lillehammer kommune- Høringsbrev

### Fylkesutvalgets behandling av sak 105/2021 i møte den 21.09.2021:

#### Vedtak:

1. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.
2. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskyss.
3. Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettets som mangelfullt utredet og fremmer innsigelse til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget for sidevegsnettets, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettets som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele

strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

4. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.

5. Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.

6. Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen fremmer innsigelse til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.

7. Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegerering av tunnellinislag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet.

8. Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å finansiere nødvendige faglige undersøkelser av krigsminner som går tapt som en følge av utbyggingen, slik at kunnskapen om disse sikres.

9. Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette fremmes det innsigelse til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

10. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

11. Fylkesutvalget forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

12. Fylkesutvalget ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.

13. Fylkesutvalget etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

#### **Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer**

14. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafikksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebane i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.

15. Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikanntnyttens vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler



hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.

16. Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsettes i nord like før en rundkjøring. Fylkesutvalget vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og fremmer innsigelse til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikk tallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.

17. Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkesutvalget at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.

18. Fylkesutvalget mener at vegutbygging er mer enn å komme raskest mulig fra A til B. Innlandet og landet trenger en god og sikker E6. Utbygging av E6 skal ikke gå på bekostning av gode løsninger for av- og påkjøringer, gode tilførselsveger, for sidevegsnett, trafikk sikkerhet og påvirkning for omkringliggende lokalmiljø, klimautslipp og miljøpåvirkninger verken under anleggsperioden eller på grunn av valgte løsninger.

Samfunnsøkonomisk nytte handler ikke bare om høyest mulig fartsgrense, men bør handle mer om veg, gode lokale løsninger og mindre belastning for miljøet. Fylkesutvalget mener at man må se på handlingsrommet for planlegging, dimensjonering og hvordan vi skal ha trafikk sikre løsninger både langs hovedvegnett og sidevegsnett.

### **Behandling:**

#### Truls Gihlemoen (FrP) fremmet forslag på vegne av H og FrP:

Fylkesutvalget understreker at avlastet E6 må oppleves som en effektiv transportåre inn til Lillehammer både i anleggsperioden og når ny E6 er ferdigstilt. Fylkesutvalget støtter derfor ikke tiltak som skaper unødige utfordringer ved at det blir dårligere flyt og samhandling.





Samfunnsøkonomisk nytte handler ikke bare om høyest mulig fartsgrense, men bør handle mer om veg, gode lokale løsninger og mindre belastning for miljøet. Fylkesutvalget mener at man må se på handlingsrommet for planlegging, dimensjonering og hvordan vi skal ha trafiksikre løsninger både langs hovedvegnettet og sidevegsnettet.

#### **Votering:**

Forslag fremmet av Gihlemoen (FrP) falt med to stemmer avgitt av Jønnes (H) og Gihlemoen (FrP).

Forslag fremmet av Gran (MDG) falt med to stemmer avgitt av Grand (MDG) og Jordet (SV). Innstillingen fra hovedutvalg for samferdsel, punkt 1: Vedtatt mot 4 stemmer, avgitt av Jønnes (H), Gihlemoen (FrP), Gran (MDG), Jordet (SV).

Innstillingen fra hovedutvalg for samferdsel, punkt 2 - 17: Vedtatt mot to stemmer, avgitt av Jønnes (H) og Gihlemoen (FrP).

Forslag til nytt punkt 18 fremmet av Hove (Sp): Vedtatt mot 3 stemmer, avgitt av Jønnes (H), Gihlemoen (FrP) og Thomassen (PP).

---

#### **Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 26/2021 i møte den 15.09.2021:**

##### **Vedtak:**

##### **Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og Avlastet E6**

1 Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.

2 Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskysst.

3 Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettet som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget for sidevegsnettet, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettet som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder



9 Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

10 Fylkesutvalget **fremmer innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

11 Fylkesutvalget forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

12 Fylkesutvalget ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.

13 Fylkesutvalget etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

#### **Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer**

14 Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafikksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebane i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.

15 Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnytt



- Pkt. 2: enstemmig vedtatt
- Pkt. 3: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 4: enstemmig vedtatt
- Pkt. 5: enstemmig vedtatt
- Pkt. 6: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 7: enstemmig vedtatt
- Pkt. 8: enstemmig vedtatt
- Pkt. 9: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 10: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 11: enstemmig vedtatt
- Pkt. 12: enstemmig vedtatt
- Pkt. 13: enstemmig vedtatt
- Pkt. 14: ved alternativ votering mellom fylkeskommunedirektørens innstilling og forslaget fra Lars Rem (FrP) ble det avgitt 9 stemmer for fylkeskommunedirektørens innstilling og 1 stemme for forslaget fra Rem.
- Pkt. 15: enstemmig vedtatt
- Pkt. 16: vedtatt mot 1 stemme (Lars Rem, FrP)
- Pkt. 17: enstemmig vedtatt

### **Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:**

#### **Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og Avlastet E6**

- 1 Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.
- 2 Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskys.
- 3 Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettene som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikkallgrunnet for sidevegsnettene, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettene som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i

plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

- 4 Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.
- 5 Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.
- 6 Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.
- 7 Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegerering av tunnellinislag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet.
- 8 Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å finansiere nødvendige faglige undersøkelser av krigsminner som går tapt som en følge av utbyggingen, slik at kunnskapen om disse sikres.
- 9 Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.
- 10 Fylkesutvalget **fremmer innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

- 11 Fylkesutvalget forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.
- 12 Fylkesutvalget ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.
- 13 Fylkesutvalget etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

#### **Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer**

- 14 *Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafiksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebanelen i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.*
- 15 *Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnyttene vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.*
- 16 *Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsettes i nord like før en rundkjøring. Fylkesutvalget vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.*
- 17 *Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkesutvalget at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.*





## 1. Saksutredning

Denne regulerings-saken er svært omfattende og fremlegges som to saker for strekninger i henholdsvis Gjøvik og Lillehammer kommuner. For Lillehammer kommune er det lagt frem en offentlig høring som omfatter både reguleringsplan E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for Avlastet E6. For å ivareta den helhetlige vurderingen fremmer fylkeskommunedirektøren også høringssaken til Lillehammer kommune som en samlet sak.

### Fakta om strekningen E6 Roterud-Storhove (Avsnittet er det samme for sakene i både Gjøvik og Lillehammer)

Denne detaljreguleringsplanen omfatter forslag om utbygging av E6 Roterud til Storhove med en strekning på ca. 23 km. (8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer) Prosjektet skal utvide E6 til 4-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t.

Det er utarbeidet to alternative planforslag.

**Alt1:** Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Gudbrandsdalslågen (Lågen) og kryss midt på Storhove. **og Alt2:** Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss midt på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt frembygg-bru over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er i sin helhet kommunedelplanens løsning.

Tiltaket omfatter også areal til midlertidig lagring av masser og terrengarrondering knyttet til forbedring av jordbruksarealer, støyskjermingstiltak, nødvendig omlegging av lokalveier, atkomstveier og teknisk infrastruktur, midlertidige bygge- og anleggsområder m.m. Kryss midt på Vingrom og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru over Lågen reguleres slik at de kan velges uavhengig av hverandre.

- Mellom Roterud og Øyresvika vil eksisterende E6 utvides fra tofelts til firefelts motorvei.
- Fra Øyresvika skal E6 gå i tunnel nordover mot Trosset. Tunnelen får en lengde på ca. 4 250 m i planalternativ 1 og ca. 3 650 m i planalternativ 2.
- Fra Trosset krysser E6 Lågen med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. I planalternativ 1 foreslås en betongkassebru som er 540 m lang og 21 m bred, der veilinjen ligger ca. 15 m over høyeste regulerte vannstand. I planalternativ 2 foreslås en fritt frembygg-bru som er ca. 960 m lang og 23 m bred, der veilinjen ligger ca. 40 m over høyeste regulerte vannstand.
- Fra Hovemoen fortsetter veien nordover og kobles mot ny E6 på Storhove.

### Særskilt til Lillehammer kommune:

Nye Veier AS har i tillegg til E6-planen utarbeidet reguleringsplan for avlastet E6 på Lillehammer. Reguleringsplanen er en oppfølging av tiltak som følger av kommunedelplan for Vingrom – Ensbj. Formålet med dette reguleringsplanarbeidet er å regulere 9 tiltak langs avlastet E6. Disse er som følger:

1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.
2. Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.
3. Støyskjermer for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.
4. Støyskjerming for friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen.
5. Vingnes. 5A: Miljøtiltak, 5B: Rundkjøring.
6. G/s-veg fra Vingnes til Storhove, herunder trapp ved Vingnesbruas østside og sykkelveg

mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/Strandtorget.

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 nord for Mesnaelva.

9. Rundkjøring ved Hovemoen.

### Prosesen

Generelt om prosessen for begge kommuner Gjøvik og Lillehammer.

Reguleringsplanarbeidet ble igangsatt våren 2019. Planprogrammet ble sendt på offentlig høring sommeren 2019 og ble deretter fastsatt henholdsvis 21.11.2019 i Gjøvik kommune og 28.11.2019 i Lillehammer kommune. Plan og utredningsprosessen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen side 14. flg. Det samme gjelder gjennomføring av medvirkningen, jfr. planbeskrivelsen 15-16. Fylkeskommunens ulike fagavdelinger har deltatt i flere dialogmøter underveis i prosessen og planen har også vært drøftet i regionalt planforum. Innlandet fylkeskommune har høringsfrist som samsvarer med fylkesutvalgets behandling. Høringsuttalelsen oversendes partene i etterkant av behandlingen.

### Overordnede planer med bestemmelser om hva som skal følges opp i den videre detaljreguleringen av E6.

For strekningen mellom Roterud og Vingrom gjelder kommunedelplan (kdp) for E6 Biri–Vingrom (22.11.2012).

- Målet for kdp. er bl.a. reduksjon av antall hardt skadde og drepte i trafikken, god landskapstilpasning og detaljutforming av veien, trafiksikker og effektiv ferdsel, miljøtilpasset veistrekning og kostnadseffektive løsninger.

For strekningen mellom Vingrom og Storhove gjelder kdp. for E6 Vingrom–Ensbj (21.06.2018).

- Målet for kommunedelplanen er blant annet at E6 skal få bedre transportkvalitet og regularitet, E6 skal inngå i et funksjonelt veisystem ved Lillehammer by samt at antall trafikkulykker og miljøulemper langs E6 skal reduseres. Videre står det at det skal tas hensyn til viktige friluft- og naturområder langs Mjøsa og Lågen og at det skal legges vekt på å bidra til å gi bedre gang- og sykkelveiforbindelser mellom boligområder og sentrum.

## **2. Vurderinger**

Planarbeidet er svært omfattende, og Nye Veier har lagt til rette for aktiv deltakelse i prosessen. Innlandet fylkeskommunenenes merknader og vurderinger tar utgangspunkt i vårt regionale ansvar på ulike fagområder som omfatter myndighets- og forvaltningsoppgaver i tillegg til vårt ansvar for å ivareta sammenhenger, sett ut fra et helhetlig samfunnsutviklingsperspektiv. Vi har videre vurdert oppfølging av de overordnede planene som ligger til grunn for planarbeidet, og en generell vurdering er at disse er fulgt opp på en god måte. Når det gjelder utredningene som ligger til grunn for valg av løsninger, vil en generell vurdering her være at på noen områder fremstår denne som mangelfull. Dette vil bli kommentert til de ulike temaene.

Når det gjelder de samferdselsfaglige interessene, er de knyttet til rollen som vegeier av fylkesvegnettet og som antatt framtidig vegeier av dagens E6 gjennom Lillehammer (avlastet E6). I tillegg skal det sørges for at regionale føringer blir ivaretatt i planleggingen.

**2.1 I det følgende gis et sammendrag av de samferdselsfaglige vurderingene. Det vises til vedlagt notat for en mer utdypende vurdering.**

#### Kryssløsning Storhove

*Vi støtter fremlagt forslag.*

#### Bru over Lågen

Vi støtter planforslaget med justert linje og betongkassebru. Dette alternativet gir muligheter til å redusere utfylling i anleggsperioden i Lågen med 3 måneder, og gir også muligheter for å tilpasse anleggsaktivitet til sårbare tidspunkt i reservatet. Samlet sett gir dette alternativet mindre konsekvens både i anleggsfasen og driftsfasen. Planforslaget innebærer at det etableres ny kulvert for omlegging av Jørstadmovegen. Det er viktig at kulverten utformes slik at syklistene blir ivaretatt på en god måte, både når det gjelder tverrsnitt og belysning.

#### Kryss og tunnelpåhugg Øyresvika

Vi støtter vurderingen av at et halvkryss dekker behovet for trafikkavvikling på ny E6 sør for Lillehammer. Trafikkberegningen viser at det er ubetydelig med trafikk som kommer nordfra og som velger å kjøre av ved Øyresvika.

#### Kryss Vingrom

For kryssalternativ nord medfører gang og sykkelveg fra Vingrom/Burmavegen og fram til krysset at gående og syklende kan ferdes trygt. Videre mot Vignes vil trafikken på Vingromsvegen være lav, og det vil ikke være behov for gang- og sykkelveg her. Ut ifra trafikale hensyn fremstår kryssalternativ nord som den beste løsningen.

Kryssalternativ midt gir raskest adkomst til E6 for reisende til og fra Vingrom og Torpavegen, og har regulert inn bussholdeplasser på rampene, slik at reisende til og fra Vingrom kan benytte seg av ekspressbusstilbud på ny E6. Alternativet vil imidlertid gi mer trafikk på Vingromsvegen gjennom Vingnes, som ikke er ønskelig.

Kryssalternativ sør (som er forkastet) medfører en trafikkøkning i Paul A. Owrens veg (fv.2538) inn mot Vingrom sentrum og kryss mot Torpavegen (900 ÅDT, 13 %). Busstilbudet blir også negativt påvirket. Trafikalt sett vurderer vi dette som den minst gunstige kryssløsningen i Vingrom.

#### Veglinje mellom Øyresvika og Roterud

Vi støtter fremlagt forslag på denne strekningen, men det er viktig at hensynet til gående og syklende blir ivaretatt fullt ut i anleggsperioden, og da spesielt på de strekningene hvor fylkesvegen blir stengt for trafikk som en følge anlegget.

#### Målsettinger, behov og konsekvenser knyttet til sidevegsnettet

Ved utbygging av store vegprosjekter, tilsvarende som ny E6, skal helhetlig /sammenhengende tilbud til gående og syklende for et slikt veganlegg fremgå av overordnet plan. Enhetlige og sammenhengende nett er viktig for å kunne prioritere disse trafikantgruppene i henhold til nasjonale mål, som blant annet det nasjonale målet om å øke sykkelandelen med 8 % og at 80 % av skolebarn skal ha mulighet til å sykle og gå. Dette målet er knyttet til skoleveg definert og prioritert innenfor 2 km fra skole.

Lokalvegnettet langs E6 på strekningen Mjøsbrua – Lillehammer er avlastet veg for E6. Strekningen omfatter tettsteder og randbebyggelse. Det er grunnskoler i Biri, Biristrand og

Vingrom. I rutevise utredninger for rute 6A er tilbudet for gående og syklende definert til fylkesveg parallelt med E6. Nasjonal og regionale sykkelruter er lagt til både Fv. 213 og fylkesveg vest for Mjøsa.

Innlandet fylkeskommune har deltatt i planprosessen i tidlig fase, gjennom flere uformelle dialogmøter og formelt gjennom regionalt planforum, der vi har meldt tilbake behov for mer omfattende vurdering av trafikk tall og trafikale virkninger for sidevegnettet. Dette gjelder spesielt som følge av antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6 og for anleggsfasen. IFK har også bidratt med å fremskaffe oppdatert tallgrunnlag fra nylig utførte trafikk tellinger på noen av de berørte fylkesvegene. Nye tellinger indikerer at trafikkmengden på noen av fylkesvegene har økt betydelig siden trafikktallene som ligger i vegdatabanken (NVDB) ble registrert, der noen tall går tilbake til 2011. Det er imidlertid ikke mulig å sammenligne disse tallene direkte, men det er grunn til å stille spørsmål ved om tallgrunnlaget som ligger inne i vegdatabanken er representativt. I etterkant av våre tilbakemeldinger i regionalt planforum den 20.04.2021 har Nye Veier fått utarbeidet en ny fagrapport - *Trafikale forhold på fv. 2538/250/2540 Biri – Vingrom nord*.

Vi savner en helhetlig og metodisk tilnærming der konsekvenser for sidevegsnettet som følge av hele utbyggingsprosjektet Moelv-Øyer sees i sammenheng og vurderes for hver enkelt trafikantergruppe. En utfordring ved at prosjektet deles opp i delstrekninger er at trafikale virkninger blir vurdert for et mindre influensområde om gangen og vi stiller spørsmål ved om trafikkanalysene dekker et stort nok geografisk påvirkningsområde. Vi er spesielt opptatt av trafikale virkninger for følgende fylkesveger: fv. 213 øst for Mjøsa, fv. 253 Trossetstranda, fv. 2538 Biristrandvegen og fv. 2540 Vingromsvegen.

I rapporten «*Trafikale forhold på fv. 2538/250/2540 Biri – Vingrom nord*» legger forslagsstiller til grunn tallgrunnlag og premisser knyttet til bompengeproposisjonen og konkluderer med at det ikke er behov for tiltak på sidevegnettet ut over det som reguleres i plan for avlasta E6 og enkelte konkrete tiltak knyttet til Vingrom sentrum og kryssomlegging i Vingrom. Samtidig påpekes det at nye trafikk tellinger indikerer at det allerede i dag kan være behov for tiltak på enkelte strekninger, men som forslagsstiller mener er vegeier sitt ansvar og ikke har utredet nærmere.

Nye Veier viser til at kommunene og fylkeskommunen gjennom vedtak til bompengeproposisjonen har bundet seg til ikke å stille krav om tiltak på sidevegsnettet i forkant av utbygging. Eventuelle trafikale utfordringer skal løses i etterkant. Bompengeproposisjon ble lagt fram for Stortinget 24. mai 2019, som er før reguleringsarbeidet ble påbegynt. Det normale for statlige utbygginger er at kostnadsramme og finansieringsopplegg bestemmes etter at reguleringsplaner er vedtatt, herunder at større fravikssaker er avklart. Årsaken til dette er at mange viktige og potensielt kostnadsdrivende forhold først blir avklart i reguleringsprosessen.

En tilnærming som angitt i bompengeproposisjonen, der en eventuell trafikkøkning på sideveier som følge av utbyggingen skal møtes med trafikkreduserende tiltak, vil innebære en vente-og-se-holdning i stedet for en føre-var-holdning. Vår oppfatning er at en helhetlig og fullverdig trafikk løsning må planlegges i forkant, og ikke løses i etterkant.

Vår vurdering er at forslagsstiller misoppfatter ansvarsforholdet ved utarbeidelse av en reguleringsplan etter plan- og bygningslova. Når det gjelder vegnettet som Innlandet fylkeskommune har ansvar for, er det mange ønsker og behov for trafikksikkerhets-, og gang- og sykkelvegtiltak. IFK må derfor prioritere å gjøre tiltak på de strekningene i fylket hvor eksisterende situasjon er mest problematisk først. Dersom kommuner/utbyggere ønsker nyetableringer som betydelig forverrer en allerede problematisk situasjon, og man ikke kan vente på at vegeier kan prioritere tiltak i uvisse framtid, er det kommunen/utbygger som må

sørge for gjennomføring av tiltak. Det er nettopp derfor rekkefølgekrav stilles i reguleringsplansammenheng.

Fylkeskommunedirektøren anser de trafikale virkningene for sidevegsnettene som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikktallgrunnlaget for sidevegsnettene, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettene som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til relevante faser i utbyggingen (f.eks. før anleggsstart eller før ny veg tas i bruk).

Fylkeskommunedirektøren krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettene som følge av ny E6.

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

Fylkeskommunedirektøren har i møter påpekt at det er behov for en spesifikk ROS-vurdering av hvordan fylkesvegnettene kan bli påvirket som følge av anleggsarbeidet. Vi mener det er for dårlig utredet og synliggjort hvordan avvikssituasjoner skal håndteres i ROS-analysen. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting. Spesielt vil fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer kunne få økt trafikk, og der det er mange forhold som må vurderes nærmere.

#### Vegstøy

Vi forventer at gjeldende støyregler legges til grunn.

Dette gjelder både for anleggsperioden, som en del av prosjektet og driftsfasen.

#### Byggegrenser mot fylkesveg

Vi er tilfredse med at det vises til gjeldende vegnettplan. Slik bestemmelsen er formulert, kan det tolkes til at det også gjelder for fylkesveger og kommunale veier. Det bør presiseres i bestemmelsen at dette kun gjelder for E6.

## **2.2 Kulturminnevernfaglige merknader**

Under følger en kort oppsummering av de kulturminnevernfaglige merknadene til planforslaget. For grundigere beskrivelser og redegjørelse for innspill, se eget notat vedlagt.

#### *Automatisk fredete kulturminner*

Forelagte planforslag berører 27 registrerte lokaliteter med automatisk fredete kulturminner. De fleste kulturminnene utgjør bosetningsspor, fossile dyrkingsspor samt et overpløyd gravminne i dyrket mark. I en særstilling står ID170887 som utgjør en hustuft fra yngre jernalder som trolig har hatt en rituell funksjon i form av et hedensk gudshus. Denne type hustuffer er meget sjeldne i Norge. Ut over lokalitetene i dyrket mark vil 6 kullgroper og 2 gravhauger i skogsmark bli berørt.

I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal fylkeskommunen i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen, ta stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir berørt av planen. Høringsforslaget har, iht. forskrift, vært oversendt Kulturhistorisk Museum i Oslo for faglig tilrådning.



Alle omlegginger av pilegrimsleden må gjøres i tett dialog med pilegrimskontaktene i Lillehammer og Gjøvik kommuner samt de regionale pilegrimssenterne på henholdsvis Dale-Gudbrands gård og Granavollen.

### *Landskap*

Utbyggingen vil generelt medføre store endringer i landskapsbildet langs hele strekningen. I tillegg til selve vegen, med de skjæringer og fyllinger dette medfører, foreslås det å bruke noe av massene til utslaking av jordbruksarealer rundt gårdene. Fylkeskommunen er særlig opptatt av at hensynet til landskapet rundt Vingrom kirke; Vingromlandet, må veie tungt.

Ut ifra hensynet til kulturlandskapet er kryssalternativ midt ved Vingrom være det beste, da alternativ nord går delvis inn i et landskap som vurderes som regionalt viktig. Dette hensynet må imidlertid sees opp mot andre trafikale hensyn. Desto viktigere blir det da at verdiene i landskapet lenger nord blir ivaretatt på en god måte.

Vi oppfordrer sterkt til at det settes krav om en naturlig arrondering av landskapet, slik at nytt oppfylt terreng ikke oppleves som unaturlig flatt og planert i et ellers småkupert og bølgende landskap. Særlig må det jobbes for å få en naturlig utforming av terrenget inn mot kirke og kirkegård, slik at denne ikke «omringes» av brutale skjæringer.

Videre må det jobbes grundig med å utforme gode løsninger for revegetering av skjæringene rundt selve tunnellini-slaget. Erfaringene fra revegetering av slike skjæringer under utbyggingen av E6 lenger nord har vist at dette er utfordrende, og det er viktig at erfaringene herfra tas med i det videre arbeidet med løsning for nye strekninger.

### *Krigsminner*

I løpet av krigsårene bygde tyskerne flere bygg og anlegg i Lillehammer og Fåberg-området, som lå strategisk til med tanke på transport av mannskaper, mat og forpleiningsvarer, våpen, ammunisjon og byggevarer. På Hovemoen ble «Waldlager» etablert, og her lå forsyningsleir, ammunisjonslager, hovedbakeri for de tyske styrkene i Indre Østlandet og en russisk fangeleir.

Fylkeskommunen har i samarbeid med Nye veier og Forsvarsbygg gjennomført et innledende registreringsarbeid for å kartlegge hva som gjenstår av leiren. Arbeidet viser at det i dag er det kun tre av brakkene som ble bygd under 2. verdenskrig som står igjen, lengst sør i leiren. I tillegg ble det registrert 53 bevarte groper etter ammunisjonsbunkere, 6-8 mulig tufter, en skytestilling m.m.

De foreslåtte løsningene med bro over mot Hovemoen, samt planene for avlastet E6, vil berøre deler av dette området, og medføre at en rekke spor etter ammunisjonsbunkere, sprengningsgroper, tufter og deler av vegnettet går tapt. Gitt «Waldlager» Hovemoen sin sentrale og strategiske posisjon i den tyske krigsorganisasjonen, er restene etter denne vurdert å inneha regional verneverdi. Området vurderes som godt egnet for en god formidling og tilrettelegging av krigsminnene.

Fylkeskommunedirektøren vil sterkt oppfordre Nye veier til å ta sitt samfunnsansvar på alvor, og bidra til at de kulturminnene som går tapt som en følge av utbyggingen blir tilstrekkelig undersøkt før de forsvinner. Vi foreslår derfor at Nye veier som et avbøtende tiltak finansierer en ytterligere arkeologisk undersøkelse av de krigsminnene som vil bli direkte berørt. Vi ber Nye veier ta kontakt med fylkeskommunen for å utarbeide en avtale for et slikt arbeid.



## 2.3 Vassdrag

### Kryssing av Lågendeltaet

Lågendeltaet er viktig som gyte- og oppvekstområde for mange fiskearter, og fungerer som vandringsvei for storørret, harr og lake til gyteplasser lenger opp i vassdraget. Når det gjelder valg av bruløsning er det særlig endringer i strømningsforhold og bunnforhold som kan få en betydning for i hvor stor grad fisk og andre ferskvannsorganismer blir berørt.

Fylkeskommunedirektøren er opptatt av at ny bru ikke skal ha en negativ påvirkning på funksjonsområder for fisk i deltaet. Ut fra et fiskefaglig ståsted mener vi derfor at justert linje med kassebru er et bedre alternativ enn fritt frambygg-bru, da denne i mindre grad vil påvirke strømningsforholdene både i anleggsfasen og i driftsfasen. Selv om kassebru har flere, smalere pilarer ute i elveløpet vil den i driftsfasen i mindre grad påvirke leveområder for fisk og andre ferskvannsorganismer negativt, og den har en mer akseptabel anleggsperiode både når det kommer til varighet, konsekvenser og fleksibilitet.

### Inngrep i Mjøsa

#### *Generelt om utfylling i Mjøsa*

Mudring, utfylling knyttet til E6 og tursti og fjerning og reetablering av både kantvegetasjon og strandlinje er aktiviteter som vil påvirke strandsona til Mjøsa. På delstrekningene Vingrom kirke – Øyresvika og Stranda-Vingrom kirke er det planlagt for utfylling i Mjøsa. Utfyllingene er ikke sammenhengende på hele strekningen. Omfanget på permanent utfylling er anslått til å være totalt 36 000 m<sup>3</sup>, både for utfyllinger knyttet til selve E6 og til ny tursti.

Strandsona er viktig for flere av fiskeartene som lever i Mjøsa, og de ulike artene har ulike krav til leveområder. Variasjon med odder, nes, viker og gruntområder skaper ulike habitat og funksjonsområder som av de ulike artene brukes til både gyting, oppvekst og næringssøk. Det er eksempelvis bekreftet gjennom undersøkelser våren 2021 at krøkle gyter flere steder på strekningen som nå skal fylles ut. Krøkla velger ut gyteområder som ligger strandnært og på geografisk avgrensede arealer som innfrir rognas behov for oksygentilgang i inkubasjonsperioden i mai-juni. En interessant observasjon som ble gjort ved undersøkelsene i 2021 er at samtlige av de registrerte gyteområdene for krøkle var etablert på naturlige strandlinjer. Det ble ikke observert gyteaktivitet langs noen av de menneskeskapede fyllingene. Strandsona på strekningen har også tidligere vært mye benyttet av lagesild. Selv om det de senere årene har blitt fanget betydelig mindre lagesild og at det ser ut til at artens atferd og vandringsmønster i Mjøsa har endret seg, ble det registrert mye yngel av bl.a. lagesild langs land i flere av de grunne vikene på strekningen. Det er også verdt å nevne at strandsonen fungerer som oppvekstområde for flere andre arter som storørreten beiter på.

Fylkeskommunedirektøren er bekymret for omfanget av utfyllinger i Mjøsa og hvilken konsekvens dette kan få for de ulike fiskeartene. Både isolert for de fiskeartene det gjelder, men også fordi det finnes nøkkelarter her som har stor betydning for resten av økosystemet i innsjøen. Utfylling fører ofte til en homogenisering og en redusert verdi på strandsona for fisk, og å gjenskape variasjon i både utforming, substrat og strøm- og dybdeforhold er vesentlig for at områdene ikke skal bli ødelagt. I bestemmelsene står det at «strandsonen skal utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker iht. prinsipper i *Eстетisk oppfølgingsplan*». I denne planen står det lite konkret om hvordan utformingen skal være, og ingenting om hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres. Det står også at «reetablering av strandsonen kan stedvis være utfordrende på grunn av dybde og grunnforhold, og dette kan legge føringer på utforming av strandsonen». Siden utforming av ny strandsona ikke er planlagt i detalj, og dybdekart for de berørte områdene ikke er inkludert i plandokumentene/sett i sammenheng med planlagte utfyllinger, er det vanskelig for oss å vurdere om det er avsatt nok areal i reguleringsplanen til god utforming og om det i det hele tatt er gjennomførbart. Fylkeskommunedirektøren mener dette er en mangel i

dokumentasjonsgrunnlaget, da vi ikke kan se at det er gjort vurderinger knyttet til realiteten i å utforme en naturlig strandsone og innsjøbunn.

#### *Spesifikt om ny tursti*

Det planlegges ny tursti i strandsonen på strekningen fra Stranda til Øyresvika. Turstien skal anlegges med gruset dekke i en bredde på 1 - 3 m. Turstien ligger inne i kommunedelplanen, og det har i forkant av reguleringsplanen blitt gjort et arbeid med å finne forbedringsmuligheter for å bevare mer av dagens kantvegetasjon og strandlinje. Dette er bra, og fylkeskommunedirektøren ønsker å rose Lillehammer kommune og Nye Veier for å fremme et forslag der behovet for utfylling er redusert. Turstien vil likevel øke omfanget av utfylling i Mjøsa betydelig, og foreløpige estimer viser at turstiens fotavtrykk i Mjøsa blir på totalt 13 190 m<sup>2</sup>. Turstien vil legge direkte arealbeslag på gyteområde for krøkle, og potensielt medføre endrede strømforhold som kan påvirke de gyteområdene som ikke blir direkte berørt. Krøkle er sentral for bestandsdynamikken i Mjøsa, og områdene er viktige funksjonsområder for flere fiskearter. I grunnlagsdokumentet «vurdering av tursti langs Mjøsa på strekningen Stranda-Øyresvika» blir anleggelse av tursti vurdert til å medføre vesentlige negative konsekvenser for naturmangfold. Fylkeskommunedirektøren stiller spørsmål ved om turstien slik den nå er planlagt vil ha samme verdi som opprinnelig tenkt i kommunedelplanen. Stien er stedvis for smal til at den får en god funksjon som sykkelsti, og bredden tilsier at stien ikke vil bli brøytet vinterstid. Ut fra et fiskefaglig ståsted mener fylkeskommunen at stiens verdi ikke veier opp for de negative konsekvensene den vil ha for naturmangfoldet i Mjøsa.

#### *Oppsummering utfylling*

Fylkeskommunedirektøren mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. Det er ikke utarbeidet konkrete planer for utforming av ny strandsone og innsjøbunn, og det er ikke vist hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres og om dette i det hele tatt er mulig.

På bakgrunn av dette fremmes det **innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

Samtidig fremmes det **innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

Vi viser til rundskriv T-2/16 om klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, der viktige økologiske funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsorganismer (jf. lakse- og innlandsfiskloven § 7, første ledd) er listet opp under nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet. Innsigelsene er hjemlet i plan- og bygningsloven § 5-4, med bakgrunn i fylkeskommunens ansvar for forvaltningen av høstbare, ikke-truede arter av innlandsfisk.

Innsigelsene kan imøtekommes ved å utarbeide et dokumentasjonsgrunnlag som viser realiteten i å oppfylle bestemmelsen om utforming av ny strandsone. Det må utarbeides en detaljert beskrivelse og et kartgrunnlag med nøyaktig avmerking som viser hvordan den nye strandsona skal utformes. Her må blant annet dybdeforhold ligge til grunn, og det må beskrives hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres.

#### Kryssing av sidevassdrag

Ny E6 kommer til å krysse flere større og mindre sidevassdrag til Mjøsa. Tre av disse er fiskeførende, dvs. det går opp storørret og harr fra Mjøsa for å gyte. Dette gjelder Rinna, Øyresbekken og Kollefallsbekken. Øyresbekken krysses ikke direkte av den nye E6-traséen ettersom veien i dette området går i tunell, men bekken vil kunne påvirkes under anleggsfasen av selve tunneldrivingen. For flere av elvene/bekkene er det også verdt å nevne at munningsområdene i Mjøsa har en funksjon for ulike fiskearter.

I bestemmelsene er det satt krav om at fiskens vandringsmuligheter skal ivaretas i anleggsfasen. Vi mener bestemmelsen også må fastsette at fiskevandring skal opprettholdes i driftsfasen. Vi er opptatt av at sidevassdragene ikke får dårligere gyte- og oppvekstforhold som følge av bygging av E6, og at de opprettholder den funksjonen de har i dag. En av de viktigste måtene å oppnå dette på er å ivareta fiskens vandringsmuligheter også i driftsfasen.

#### Vannforskriften og regional vannforvaltningsplan

Fylkeskommunedirektøren mener det har blitt gjort et godt arbeid med å innarbeide vannforskriften og regional vannforvaltningsplan i reguleringsplanen, og at dette må tas med videre inn i den helhetlige planen for vannhåndtering slik at miljøtilstanden og sårbarhetsgraden til vassdragene legges til grunn for detaljering av vassdragsinngrepene. Vi mener også at en konkret vurdering etter vannforskriften §§ 4-7 og § 12 må inkluderes for hver enkelt vannforekomst i den helhetlige planen for vannhåndtering. Gjøres dette med utgangspunkt i de tiltak som er planlagt i hver enkelt vannforekomst, vil det være mulig å vise påvirkning og at planbestemmelse 2.1.3 om ivaretagelse av økologisk tilstand oppfylles.

#### **2.4 Vilt**

På strekningen Stranda– Øyresvika er arealene mellom eksisterende E6 og Mjøsa smale og støyuutsatte, og har lite funksjonell grønnstruktur. Verdien er først og fremst for vannfugl, og særlig ved utløpet av Rinna. Utvidelse av vegen på strekningen vil medføre en betydelig forringelse av kantsonen langs Mjøsa.

Krysningen av Lågendeltaet naturreservat vil medføre både direkte arealbeslag og forringelse av områdene rundt pga. trafikkstøy, skyggeeffekter, lysforurensning og saltsprut fra veien. Videre vil etablering av brufundamentene kreve anleggsveier og riggområder inne i reservatet. Krysningspunktet blir liggende på tvers av viktige fugletrekk som går mellom kjerneområdene i reservatet nede ved Storsanden og beiteområder for fiskespisende fugl lengre oppe i Lågen. Området som helhet er i tillegg verdifullt som overvintringsområde og hekkeområde. De viktigste påvirkningsfaktorene for fugl i området vil være forstyrrelser i anleggs- og driftsfase, kollisjoner med bruinstallasjoner, tap av funksjonsområder og barriereeffekter. Planalternativ 1 med kassebru med 10 meters frihøyde vil medføre at det meste av fugl vil fly over brua, mens fugl som flyr lavt over vannflaten kan passere under. Brukonstruksjonen vil være utformet uten overliggende bæring, noe som minimerer faren for kollisjoner betydelig. Den største kollisjonsfaren vurderes derfor å være knyttet til kraftledningene som vil å bestå i en periode etter brua er på plass.

På Hovemoen vil det være mulig for viltet å passere under brua. Hovemoen har en tett rådyrbestand. Området er imidlertid i stor grad påvirket av menneskelige inngrep fra før med grustak, næringsarealer og dagens veisystemer. Ytterligere fragmenteringen av skogområdene på Hovemoen vil forringe leveområdene for dyrelivet der. Noe hjortevilt krysser Lågen ved Våløya når de flytter mellom sommer- og vinterbeiter, men de største villtrekkene ligger lengre mot Fåberg.

#### **2.5 Friluftsliv**

Deler av Vingrom statlige friluftslivsområde vil i forbindelse med etablering av ny E6 bli omdisponert til annet enn friluftslivsformål. Fylkeskommunedirektøren forutsetter at bygging



av Ny Vingrom bru ikke medfører at friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

Hovemoen friluftslivsområde er kartlagt og verdsatt som et svært viktig friluftslivsområde, og det er et mye brukt område av lokalbefolkningen i dag. Fagrapporten friluftsliv by- og bygdeliv gir en god beskrivelse av historien, aktiviteten og bruken av Hovemoen som et viktig nær-friluftslivsområde.

Fylkeskommunedirektøren ser at bestemmelsene datert 7.6.2021 ivaretar Hovemoen som friluftslivsområde i svært liten grad. Vi ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområdet på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas. Vi savner videre gode illustrasjoner over Hovemoen med landskapsvirkninger for å kunne ta stilling til virkningene.

Vi kan ikke se at det er lagt inn erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre. Fylkesutvalget ber om at dette blir tatt inn i planen.

#### **Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:**

Begrunnelsen for prosjektet knyttes opp mot flere av FN bærekraftsmål som nr.3,8,9,11 og 17 som i hovedsak måles mot bedre framkommelighet for personer og gods, øke trafikksikkerheten og binde regionens bo og arbeidsmarked bedre sammen samtidig stimulere til utvikling.

#### **Medvirkning fylkeskommunale råd:**

Ikke behandlet i fylkeskommunale råd

#### **Konklusjon:**

Fylkeskommunedirektøren støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer justert linje med kassebru ved kryssing av Lågen, kryss midt på Storhove, halvkryss i Øyresvika og kryss nord i Vingrom.

Fylkeskommunedirektøren forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivarettatt i anleggsperioden. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskuss.

Fylkeskommunedirektøren anser de trafikale virkningene for sidevegsnettene som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikktallgrunnlaget for sidevegsnettene, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettene som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.

Fylkeskommunedirektøren krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og

senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.

Fylkeskommunedirektøren forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.

Fylkeskommunedirektøren gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.

Fylkeskommunedirektøren oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegerering av tunnellinnslag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet.

Fylkeskommunedirektøren oppfordrer Nye veier til å finansiere nødvendige faglige undersøkelser av krigsminner som går tapt som en følge av utbyggingen, slik at kunnskapen om disse sikres.

Fylkeskommunedirektøren mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

Fylkeskommunedirektøren **fremmer innsigelse** til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.

Fylkeskommunedirektøren forutsetter at bygging av Ny Vingrom bru ikke medfører at Vingrom friluftslivsområde forringes som friluftslivsområde, og at området er tilgjengelig både i anleggsfasen og i perioden fram til bygging av firefelts E6.

Fylkeskommunedirektøren ber om at bestemmelsene kap. 3.3 grønnstruktur og kap. 4 støysoner sikrer at friluftslivsområde på Hovemoen opprettholdes og ivaretas med passasjer/stinett under og etter ferdigstilling, og hvordan støyskjerming ivaretas.

Fylkeskommunedirektøren etterlyser erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen. Området fremstår i dag som et stille og fredelig nærfriluftslivsområde og det er derfor viktig å ivareta og beskytte friluftslivsinteressene så langt det lar seg gjøre.

Fylkeskommunedirektøren ber om at dette blir tatt inn i planen.

## Til reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer

Fylkeskommunedirektøren støtter hovedgrepene i planforslaget, som innebærer etablering av tursti langs Mjøsa, trafikksikkerhetstiltak med innsnevring av kjørebane i Vingromsvegen, miljøtiltak Vingnes, nytt flomsikkert kryss med rundkjøring ved Strandtorget, gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove via Vingnesbrua og støyskjerming av boliger og friluftsområder ved Vingnesvika og Mosodden.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelvegen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnyttene vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Innlandet fylkeskommune anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkelvegen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes.

Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsluttes i nord like før en rundkjøring. Fylkeskommunedirektøren vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet er for dårlig belyst i plangrunnlaget og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikkallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.

Som fremtidig vegeier forutsetter Fylkeskommunedirektøren at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Eventuell innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.



## Notat

---

### Kulturminnevern faglige merknader - vedlegg til saksframlegg - Offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Roeterud - Storhove, Lillehammer og Gjøvik kommuner

#### Forholdet til automatisk fredete kulturminner

Reguleringsplan E6 Roterud – Storhove berører til sammen 27 lokaliteter med automatisk fredete kulturminner, jf. kulturminnelovens §4. Dette gjelder 6 kullgroper (ID145585, 146766, 146767, 146768, 273281, og 273282), 12 lokaliteter med bosetningsspor av ulik karakter (ID170887, 267061, 267065, 267069, 267071, 273121, 273123, 273200, 273244, 273260, 277096 og 277097), 2 lokaliteter med gravminner fra jernalder (ID50305 og 277099) og 5 lokaliteter med fossile dyrkingsspor (ID155222, 155228, 155233, 267067 og 273242). I tillegg kommer en båtstø registrert i strandkanten til Mjøsa, på tørrfallet ved nedtappet vann (ID222592) samt del av Kongeveg/Tjodvegen (ID273271).

#### *Lovhjemmel og myndighet*

I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal det, i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir berørt av planen. Fylkeskommunen er rette myndighet til å fatte avgjørelse i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 andre ledd.

I henhold til samme forskrift skal Kulturhistorisk Museum i Oslo (KHM) komme med sin faglige tilrådning i saken før fylkeskommunen fatter endelig vedtak i dispensasjonsspørsmålet. Plansaken ble derfor oversendt KHM for uttalelse i brev av 07.07.2021. KHM har i sin uttalelse av 19.08.2021 kommet med sin faglige tilrådning i saken. På grunn av krav til stram framdrift, har imidlertid ikke KHM fått utarbeidet forslag til prosjektplan og budsjett for arkeologiske utgravningsundersøkelser.

#### *Beskrivelse av kulturminnene*

Innlandet fylkeskommune foretok arkeologiske registreringer av planområdet i perioden høst 2019 - vår 2021. Totalt ble det registrert 27 lokaliteter med automatisk fredete kulturminner, jf. tabell under.

Langt på vei de fleste kulturminnene er registrert gjennom maskinell sjaktning i dyrket mark og utgjør bosetningsspor, fossile dyrkingsspor samt et overpløyd gravminne. I en særstilling står ID170887 som utgjør en hustuft fra yngre jernalder som trolig har hatt en rituell funksjon i form av et hedensk gudshus. Denne type hustuffer er meget sjeldne i Norge. Tufta har vært delvis undersøkt av KHM i 1993, 2004-2005 og 2008. Trolig må bosetningssporene på ID267071 sees i sammenheng med hustufta på ID170887. Ut over lokalitetene i dyrket mark vil 6 kullgroper og 2 gravhauger i skogsmark bli berørt. 4 av kullgropene og gravfeltet med de to gravhaugene er

foreslått regulert til bevaring i planen. I tillegg berøres del av Kongeveg/Tjodvegen og en båtstø. For en nærmere beskrivelse av de ulike lokalitetene, se vår oversendelse av plansak til KHM av 07.07.2021.

Askeladden	Type kulturminne	Gård
267061	Bosetnings-/aktivitetsområde; stolpehull, veggrofter, kulturlag mm.	Rindal nedre, 11/1, Lillehammer
277097	Bosetnings-/aktivitetsområde; stolpehull, veggrofter, kulturlag mm.	Boro, 26/1, Lillehammer
277096	Bosetnings-/aktivitetsområde; stolpehull, veggrofter, kulturlag mm.	Søre Hov, 27/1-3,7, Lillehammer
267071	Bosetnings-/aktivitetsområde; stolpehull, veggrofter, kulturlag mm.	Søre Hov, 27/1-3,7, Lillehammer
170887	Bosetnings-/aktivitetsområde; stolpehull, veggrofter, kulturlag mm.	Søre Hov, 27/1-3,7, Lillehammer
155222	Fossilt dyrkingslag	Nordre Myre, 110/1, Gjøvik
155228	Fossilt dyrkingslag	Nordre Myre, 110/1, Gjøvik
155233	Fossilt dyrkingslag	Nordre Myre, 110/1, Gjøvik
273242	Fossilt dyrkingslag	Bulung, 29/1, Lillehammer
267067	Fossilt dyrkingslag og koksteinsforekomst	Røine, 25/1, Lillehammer
50305	Gravfelt; opprinnelig 4 hauger, kun 2 gjenfunnet	Trosset, 115/1,2, Lillehammer
277099	Gravhaug/fotgrøft; overpløyd, mulig dyrkings-/kulturlag og nedgr.	Boro, 26/1, Lillehammer
267065	Kokegroper og fossilt dyrkingslag	Røine, 25/1, Lillehammer
267069	Kokegroper og fossilt dyrkingslag	Boro, 26/1, Lillehammer
273200	Kokegroper og fossilt dyrkingslag	Boro, 26/1, Lillehammer
273260	Kokegroper og fossilt dyrkingslag	Boro, 26/1, Lillehammer
273244	Kokegroper og fossilt dyrkingslag	Hov nordre, 28/1, Lillehammer
273123	Kokegroper og fossilt dyrkingslag	Bulung, 29/1, Lillehammer
273121	Koksteinslag og kokegroper	Bulung, 29/1, Lillehammer
145585	Kullgrop	Elvestad, 119/1, Gjøvik
146766	Kullgrop	Elvestad, 119/1, Gjøvik
146768	Kullgrop	Elvestad, 119/1, Gjøvik
146767	Kullgrop	Elvestad, 119/1, Gjøvik
273282	Kullgrop	Stor Hove, 184/1, Lillehammer
273281	Kullgrop	Stor Hove, 184/1, Lillehammer
273271	Kongevegen; vegfar	Bulung, 29/1, Lillehammer
222592	Båtstø (mulig)	Hov nordre, 28/1, Lillehammer

Tabell over berørte automatisk fredete kulturminner i reguleringsplanen. Kulturminner som dispenseres uten vilkår om arkeologisk utgravning er markert med rødt. Tabell er hentet fra KHM sin uttalelse.

#### Planens arealbruk og forholdet til kulturminner

De fleste registrerte kulturminnene ligger innenfor arealer som er avsatt til veganlegg, annen veggrunn eller midlertidige deponi- og riggområder. Det er vanskelig å sikre kulturminnene et godt og varig vern innenfor disse arealformålene. Som nasjonal hovedveg mellom nord og sør, er utbygging av E6 et høyt prioritert samfunnsutviklingsprosjekt. Store motorvegutbygginger er ofte arealkrevende med strenge føringer i forhold til tekniske- og konstruksjonsmessige løsninger. Større endringer av planlagt trasé for å sikre kulturminnene et godt vern i planen synes derfor lite sannsynlig.

4 kullgropslokaliteter på Elvestad, gbnr 119/1 i Gjøvik kommune, er foreslått regulert til bevaring i planen. 3 av de 4 lokalitetene ligger imidlertid innenfor arealer avsatt til midlertidig anleggs- og riggområde, og synes således lite forenlig med et godt og varig vern av kullgropene.

Kun deler av bosetningsområde ID267061 på Rindal, gbnr 11/1 i Lillehammer kommune ligger innenfor planområdet og blir berørt av tiltak etter planen. For øvrig følger planavgrensningen kant i



kant med sørlig avgrensning av lokalitetens lovhjemlede sikringszone på 5 m (jf. kml §6). Erfaringsmessig gir denne type reguleringer et svakt vern for de registrerte kulturminnene, og faren for slitasje og uopprettelig skade ut over de arealene som er avsatt til tiltak i planen er overhengende.

Gravfelt ID50305 med de to gjenværende gravhaugene på Trosset, gbnr 115/1 og 2 i Lillehammer kommune er foreslått regulert til bevaring. Det er avsatt en hensynssone etter PBL §§12-6 og 11-8 bokstav C for å sikre kulturminnelokaliteten i planen. Hensynssonen synes imidlertid snever inn mot det gamle, nedlagte massetaket i Trosset gruva. Trosset gruva er foreslått utnyttet til rigg- og anleggsområde, og mye av tunnelmassen fra den nye Vingnestunnelen skal bearbeides her for videre transport ut i veglinja. Anleggsveg fra tunnelpåhugg til rigg- og deponiområde er tenkt lagt nord for gravfeltet. Etter endt anlegg skal det gamle massetaket fylles opp med deponerte masser. Det legges til rette for nydyrking på massedeponiet.

#### *Faglig tilråding - Kulturhistorisk Museum i Oslo (KHM) og Norsk Maritimt Museum (NMM)*

For lokalitetene i dyrket mark bemerker KHM blant annet følgende: Flertallet av lokalitetene ligger i dyrka mark. Ettersom fornminnene ikke er synlige på mark-overflaten, er deres opplevelsesverdi mer eller mindre fraværende. Beliggenheten i dyrket mark tilsier at man har liten grad av kontroll over deres tilstand ved videre bevaring. Strukturene er skadet som følge av pløying, og bevaringsforholdene vurderes som dårlige. Erfaring viser at det er vanskelig å gi fornminner i dyrka mark et godt og varig vern. Dersom tiltaket ikke realiseres og fornminnene blir liggende som nå, vil strukturene over tid bli ytterligere skadet som følge av erosjon, pløying og drenering. Kulturhistorisk museum anser at lokalitetene vanskelig kan ivaretas på en hensiktsmessig måte, og konkluderer med at det kan innvilges dispensasjon med vilkår om arkeologisk undersøkelse av utvalgte lokaliteter.

For en stor del omfatter lokalitetene ordinære typer kulturminner som kokegroper, ildsteder, stolpehull og fossile dyrkingslag. Også forekomster av kokstein er blant kulturminnene, og slike er særlig vanlig i både Oppland og Hedmark. Fylkeskommunen har i flere tilfeller datert kull fra særlig kokegroper og dyrkingslag, mens det ikke er utført f.eks. pollen- eller makrofossilanalyser. Til en viss grad finnes det følgelig grunnlag for å tidfeste ulike former for aktivitet på den enkelte lokalitet, mens det f.eks. ikke foreligger opplysninger om hva som har vært dyrket.

For de tre lokalitetene id 267069, 273200 og 273260 som ligger under gården Boro, kan det være aktuelt å foreta en begrenset arkeologisk undersøkelse, blant annet i form av sjaktning gjennom fossile dyrkingslag. Det endelige utvalget av hvilke kulturminner som skal undersøkes vil foretas under det planlagte feltarbeidet. For åtte av lokalitetene i dyrka mark ser museet det ikke som nødvendig å stille vilkår om utgravning. Dette gjelder id 155222, 155228, 155233, 273242, 267065, 267067, 273244 og 273123. Hovedsakelig dreier det seg om enfasete dyrkingslag hvor det foreligger radiologiske dateringer, mens det på de tre lokalitetene, id 267065, 273123 og 273244 også er registrert kokegroper som er datert. For de større lokalitetene hvor det blant annet kan forventes mer sikre spor etter gårdsbebyggelse og høyere struktur tetthet, planlegges det for mer omfattende undersøkelser, og da i særdeleshet av lokalitetene ved Hov-gårdene.

Museet anbefaler videre at det gis dispensasjon for veifar ID273271 med vilkår om en mindre arkeologisk undersøkelse der vegen synes mest autentisk. For båtstø ID222592 anbefales det å gi dispensasjon, men uten vilkår om videre undersøkelser. De understreker imidlertid at det faglige tilrådningsansvaret for båtstøa må avklares med Norsk Maritimt Museum (NMM), da de normalt er spesialisert fagmyndighet på denne type kulturminner. I e-post av 30.08.2021 gir NMM sin tilslutning til KHM sin vurdering av dispensasjonsspørsmålet og vilkårsfastsettelsen. I samme e-post skriver NMM at de har foretatt kulturminneregistreringer i sjøområdene innenfor planen. Det ble ikke påvist andre kulturminner under vann enn den nevnte båtstøa. De har følgelig ikke andre merknader til planen.

For lokaliteter foreslått regulert til bevaring i planen bemerker KHM videre følgende: Museet er innforstått med at anleggelse av en firefelts motorveg vil kunne medføre betydelige inngrep i kulturmiljøer. Dette innebærer at det kan være utfordrende å sikre et godt og egnet vern for synlige fornminner, hvor også deres opplevelses- og formidlingsverdi er ivaretatt. Vi mener en slik negativ situasjon er tilfellet for gravfeltet id 50305 og kullgropene id 145585, 146766, 146767 og 146768. I planforslaget er disse fornminnene båndlagt med hensynssone med henblikk på videre bevaring.

Kulturhistorisk museum framhever de langsiktige verdiene som ligger i bevaring av gravminner med tilhørende landskapsrom og kulturmiljø som gravminnene inngår i. Gravminner utgjør ofte vesentlige elementer i et kulturlandskap, og de bidrar til følelsen av kontinuitet og tilhørighet i et område. Gravminner bidrar til å gi tidsdybde, opplevelse og forståelse av landskapets historiske dimensjon. De er strategisk valgte markører i landskapet, og forståelsen av gravminner avhenger av at de sees i sammenheng med sitt omkringliggende miljø. Det er derfor ønskelig med et terreng som i minst mulig grad er berørt av moderne inngrep omkring gravhauger, slik at den kulturhistoriske landskapskonteksten de er en del av også blir bevart. Dette har en pedagogisk verdi i formidlingssammenheng, og det bidrar til å høyne kulturminnets opplevelsesverdi. Fornminnenes kulturhistoriske sammenheng og deres tilhørende landskapsrom er altså sentrale momenter som må inngå i de skjønnsmessige vurderinger av utilbørlig skjemming av fornminner, jf. Riksantikvarens veileder: <https://www.riksantikvaren.no/veileder/veileder-utilborlig-skjemming/>

Gravfeltets opprinnelige kontekst er for en stor del endret, og de to gjenværende haugene ligger utsatt til for inngrep og skade. Fylkeskommunen påpeker at massetaket er planlagt benyttet som deponiområde for håndtering av masser fra tunnel, og det er planlagt en anleggsvei like nord for gravfeltet. På sikt, etter endt anleggsperiode, er terrenget tenkt hevet ved at massetaket gjenfylles slik at området legges til rette for nydyrking. Fylkeskommunen opplyser at det legges til rette for så store terrengendringer at det forhistoriske landskapet i liten grad vil bli gjenkjennelig. Videre vektlegges at risikoen for ytterligere skader på gravhaugene er stor. Fylkeskommunens klare anbefaling er at det søkes om tillatelse til inngrep i gravfeltet gjennom reguleringsplanen, og at det stilles krav om utgravning til en dispensasjon.

Kulturhistorisk museum deler dette synet, de kan ikke se at en realisering av de planlagte tiltakene vil kunne la seg gjennomføre uten å virke ytterligere skjemmende på fornminnet enn hva som er tilfellet i dag. Like viktig som at kulturmiljøet vil bli vesentlig endret, er at faren for skader er overhengende. Kulturhistorisk museum konkluderer med at arealet som er båndlagt i planforslaget ikke vil innebære et reelt og varig vern av gravhaugene, og de deler fylkeskommunens syn i at gravminnene snarere bør dispensereres.

Generelt anses gravminner å inneha et kildemateriale av høy vitenskapelig verdi, og de er viktige kilder for å forstå flere sider av det forhistoriske samfunnet, som f.eks. gravskikk, bosetningshistorie og samfunnsorganisasjon. De to gjenværende gravminnenes vitenskapelige potensial vurderes som høyt, og museet mener at det ved en eventuell dispensasjon fra fredningsbestemmelsene må stilles vilkår om arkeologisk utgravning. En arkeologisk undersøkelse er grovt anslått å beløpe seg til om lag 1 million kroner per gravhaug.

Avslutningsvis bemerker KHM at utbygging av E6 vil være et omfattende tiltak som krever store inngrep. Det synes ikke realistisk å endre planen vesentlig for å kunne sikre de omsøkte fornminnene et reelt og langsiktig vern. Dette gjelder også for kullgropene på Elvestad og gravfeltet på Trosset som i utgangspunktet er foreslått bevart. Flertallet av fornminnene ligger i dyrka mark, og bevaringsverdien for disse er for en stor del redusert som følge av moderne jordbruksdrift. Kulturhistorisk museum er enig i fylkeskommunens foreløpige vurderinger om at alle de omsøkte fornminnene kan dispensereres.

Spesielt med grunnlag i tidligere utgravningsresultater av tuftområdet ved Hov, er det hevet over tvil at flere av lokalitetene innehar et høyt vitenskapelig potensial. Kulturhistorisk museum er i stor grad enig i fylkeskommunens foreløpige synspunkter når det kommer til hvilke lokaliteter som bør

dispenseres med vilkår om utgravning. Det er tilfellet for 16 av lokalitetene. De øvrige 11 lokalitetene mener de kan dispenseres uten vilkår.

Med bakgrunn i de ovenstående vurderinger har Kulturhistorisk Museum følgende anbefaling:

«Kulturhistorisk museum anbefaler Innlandet fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8, 4. ledd, for følgende lokaliteter med vilkår om en arkeologisk undersøkelse: id 50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099.

Kulturhistorisk museum anbefaler Innlandet fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8, 4. ledd, for følgende lokaliteter uten vilkår: id 155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282.»

### *Fylkeskommunens vurdering*

Kulturminneforvaltningen skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser, og arbeide for at kulturminneverdiene blir tatt hånd om på best mulig måte og nyttiggjort i et samfunn i endring. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner kan bli gitt etter en vurdering av de kulturminnefaglige verdiene veid opp mot private hensyn, og hensyn til samfunnet.

Bosetningsspor og fossile dyrkingsspor av typen som er påvist i forbindelse med planarbeidet for E6 Roterud – Storhove er ikke uvanlige i Innlandet, selv om omfanget på enkelte av de registrerte kulturminnelokalitetene er en sjeldenhet i fylket generelt og i Mjøsregionen spesielt. I en særstilling er allikevel det mulige gudehovet ved Hov, Lillehammer (ID170887), som må sies å være unikt i en nasjonal, og kanskje også i en internasjonal sammenheng. Gjennomgående for samtlige av kulturminnene som er avdekket ved maskinell sjakting i dyrket mark er at disse er under en kontinuerlig slitasje fra jordbruket og har liten opplevelsesverdi da de ikke er synlige på markoverflaten. De er ofte skadet som følge av pløying, og bevaringsforholdene må stedvis vurderes som dårlige. Erfaring viser at det er vanskelig å gi fornminner i dyrket mark et godt og varig vern. Fylkeskommunen følger derfor KHM sin faglige tilrådning med å gi dispensasjon for tillatelse til inngrep i de berørte kulturminnene etter kml §8 fjerde ledd.

De fleste kulturminnene ligger innenfor arealformål som er regulert til veg, annen veggrunn og/eller midlertidige rigg- og deponiområder. Med andre ord arealformål som er lite forenlig med et godt og varig vern. Også 3 av de 4 kullgropslokalitetene på Elvestad, Gjøvik, vil ligge innenfor arealer avsatt til midlertidig rigg- og deponiområder til tross for at de er foreslått regulert til bevaring i planen. Midlertidige rigg- og anleggsområder legger til rette for tiltak og terrenginngrep som kan medføre uopprettelige skader på kulturminner og er således ikke forenlig med en bevaring av de berørte kullgropene. Fylkeskommunen vil derfor anbefale at samtlige av de fire kullgropslokalitetene ID145585, 146766, 146767 og 146768 dispenseres for tillatelse til inngrep. En bevaring av kullgropene i et lite inneklemt areal mellom fulldyrket åker og et stort veganlegg vil, etter fylkeskommunens vurdering, på sikt gi kullgropene et dårlig vern. Da det er gjort få undersøkelser av denne type kullgroper i Gjøvik kommune, vil fylkeskommunen stille vilkår om en arkeologisk undersøkelse av kullgropene.

Kun en liten del av bosetningsområdet på Rindal, Lillehammer (ID267061) blir berørt av selve planforslaget. Foreslått arealformål er annen veggrunn. Plangrensa er imidlertid lagt kant i kant med lovhjemlet sikringssone på fem meter (kml §6) langs sørsiden av lokaliteten. Her er det regulert inn et midlertidig rigg- og anleggsområde (#200). Området er brattlendt og ny E6 vil, uavhengig av kryssalternativ, kreve en omlegging av lokalvegnettet forbi Rindal. Fylkeskommunen merker seg at forslagstiller har valgt å utelate midlertidig rigg- og anleggsbelte i den delen som går inn i ID267061. Vi stiller oss litt spørrende til hvorvidt dette er realistisk i forhold til

anleggsgjennomføring i et så brattlendt terreng. Planen viser et betydelig skråningsutslag ned mot nytt kryss på lokalvegen, og det virker noe merkelig at man her ikke har behov for et anleggsbelte ut over arealene som er avsatt til annen veggrunn. Av erfaring fra lignende vegsaker, ser vi ofte at det i planfasen settes av for snevre områder for å unngå konflikt med kulturminner, men hvor man underveis i anleggsgjennomføringen oppdager at behovet for anleggsareal er større enn først antatt. Reguleringsendringer er ofte tidkrevende og i dette tilfelle vil enhver utvidelse mot nord og vest medføre krav om ny dispensasjonsbehandling etter kulturminneloven, trolig med vilkår om arkeologiske utgravningsundersøkelser. I en hektisk anleggsfase med krav til rask framdrift, synes det derfor lite hensiktsmessig å legge opp til for snevre anleggsareal. Dersom et behov om utvidet areal oppdages i anleggsfasen vil dyrbar tid kunne gå tapt og således skape stor heft i anleggets framdrift.

Fylkeskommunen vil på bakgrunn av dette be om at hele arealet som omfatter ID267061 reguleres inn i planen og at det søkes om dispensasjon for tillatelse til inngrep i kulturminnelokaliteten. Dette vil skape en langt bedre fleksibilitet for anleggsgjennomføringen. Faglig sett er det også å foretrekke og grave ut hele lokaliteten under ett, i stedet for å grave den ut stykkevis og delt. Kostnadmessig vil det også lønne seg å grave alt samtidig, når man først er på stedet, fremfor stadig å måtte rigge nye utgravningsundersøkelser med tilhørende riggekostnader. Dersom ikke hele lokaliteten reguleres, må uansett planen utvides til å omfatte et belte på minimum 20 m som reguleres med et inngrepsfritt arealformål for å skape en god buffer og sikre gjenværende del av lokaliteten et godt og varig vern.

Det ligger normalt ikke til Kulturhistorisk museums oppgave å vurdere planfaglige forhold. De deler imidlertid fylkeskommunens synspunkt om at det som følge av manglende anleggsbelte her vil kunne oppstå uheldige situasjoner hvor realisering av tiltaket vil være utfordrende og medføre fare for konflikt med deler av lokaliteten som ikke er dispensert. Videre støtter de vårt synspunkt om at det som et minimumskrav må reguleres inn et minst 20 meter bredt belte med inngrepsfritt areal. Et alternativ er også å innlemme større deler av lokaliteten i planen og frigi dette etter en arkeologisk undersøkelse, slik fylkeskommunen argumenterer for. Et sjablonmessig overslag av en undersøkelse av den 10 dekar store lokaliteten i sin helhet vil ifølge KHM beløpe seg til 4–5 millioner kroner.

Gravfelt ID50305 på Trosset, Lillehammer er foreslått regulert til bevaring i planforslaget, jf. H730/H570. Merk at gravfeltets avgrensning er endret i forhold til det grunnlaget som lå til grunn for utarbeidelsen av plankartet. Den nordligste gravhaugen ligger følgelig lengre nord enn tidligere antatt, og gravfeltets avgrensning er justert tilsvarende. Plankartet er således ikke i samsvar med faktisk avgrensning på gravfeltet. Den gamle og nedlagte Trosset gruva med tilgrensende områder er foreslått brukt som rigg- og deponiområde. Slik fylkeskommunen har oppfattet planforslaget er den gamle Trosset gruva tiltenkt massehåndtering av tunnelmasser for videre transport ut i veglinja. Nærheten til det nordre tunnelpåhugget for ny Vingnes tunnel gjør området ideelt for denne type anleggsarbeid. Rett sør for gravfeltet er det følgelig satt av arealer til anleggsveg for å knytte området opp til veganlegget for øvrig. Slik fylkeskommunen ser planforslaget må det påregnes en betydelig anleggstrafikk og aktivitet tett opptil gravfeltet på ID50305 i anleggsperioden. Det er i planforslaget satt av en relativt beskjeden hensynssone (H570) mellom gravfeltet og det gamle massetaket. Massetaket skal avslutningsvis fylles opp og nydyrkes etter endt anleggsperiode. En oppfylling av masser vil medføre en betydelig heving av terrenget.

Gravhauger fra jernalderen ble bevisst plassert i terrenget for at de skulle synes. I tillegg til å fungere som et gravmonument, fungerte de også som eiendomsmarkører som skulle signalisere for naboer og tilreisende til bygda, hvilken ætt som rådde grunnen. Gravfeltets nærhet til Kongevegen, som trolig følger langt eldre vegfar, er således typisk. Planforslaget legger til rette for så store terrengendringer at det forhistoriske landskapet i liten grad vil være gjenkjennelig etter realisering av ny E6. En heving av terrenget fra et massedeponi vil hindre de gamle siktlinjene både inn og ut fra gravfeltet mot sør. Ny anleggsveg vil både ha betydelig nærføring til gravfeltet samt fjerne oppfattelsen av de gamle veglinjene i landskapet. Gravfeltet vil med andre ord bli liggende inneklemt mellom våtdraget i nordvest og et hevet, nydyrket terreng i sør/sørøst. Erfaring

tilsier at dette vil bli liggende som en uryddig randsone mot en eventuelt nyetablert åker, der det må påregnes deponering av både rydningsstein fra dyrka marka og kvist fra vegetasjonsrydding langs åkerkanten. Samlet sett vil opplevelsesverdien av gravfeltet betydelig forringes med planforslaget.

Gravfelt ID50305 har intet godt vern slik det ligger i dag. Deler av gravfeltet er allerede fjernet og tapt, mens en av de gjenværende haugene er skadet av aktiviteten i det tidligere massetaket. Dagens situasjon er et godt eksempel på hvilken slitasje denne type anleggsvirksomhet kan ha på kulturminner rundt. Risikoen for ytterligere skade i forhold til den aktiviteten som planforslaget legger opp til på de tilgrensende arealene, er stor.

Normalt er fylkeskommunen restriktive med å anbefale dispensasjon og tillatelse til inngrep i gravhauger da de ofte har en stor opplevelsesverdi og er viktige kunnskapsbærere av fortidens ritualer og landskapsforståelse. Kulturhistorisk Musueum understreker de langsiktige verdiene som ligger i bevaring av gravminner med tilhørende landskapsrom og kulturmiljø. De fremhever videre at gravminner utgjør ofte vesentlige elementer i et kulturlandskap, og de bidrar til følelsen av kontinuitet og tilhørighet i et område. Gravminner bidrar til å gi tidsdybde, opplevelse og forståelse av landskapets historiske dimensjon. KHM påpeker imidlertid at gravfeltets opprinnelige kontekst på Trosset for en stor del er endret, og de to gjenværende haugene ligger utsatt til for inngrep og skade. De kan ikke se at en realisering av de planlagte tiltakene vil kunne la seg gjennomføre uten å virke ytterligere skjæmmende på fornminnet enn hva som er tilfellet i dag. Like viktig som at kulturmiljøet vil bli vesentlig endret, er at faren for skader er overhengende. KHM konkluderer derfor med at arealet som er båndlagt i planforslaget ikke vil innebære et reelt og varig vern av gravhaugene, og de deler således fylkeskommunens syn i at gravminnene snarere bør dispenseres.

Etter en samlet vurdering av gravfelt ID50305 vil derfor fylkeskommunen kunne gi dispensasjon for tillatelse til inngrep i den automatisk fredete kulturminnelokaliteten. Gravfeltet er allerede i dag skadet, og vi mener forelagte planforslag vil medføre ytterligere fare for skade samt kraftig forringe opplevelsesverdien av gravminnene. En bevaring av kulturminnene vil beslaglegge et betydelig større areal med hensyn til de bevarte gravminnene enn det som er regulert inn i høringsforslaget. Hensynet til ID50305 vil også legge begrensninger på anleggsaktiviteten både innenfor massedeponiet og på planlagt anleggsveg. Videre vil det legges store begrensninger på mengden masser som kan legges opp i nærområdet til gravfeltet, og det må stilles strenge krav til terrengutforming som rekkefølgekrav i planbestemmelsene ved endt anleggsarbeid. Som avbøtende tiltak må det også stilles krav til en opprydding rundt de bevarte kulturminnene under overvåking av mannskap med kyndig, arkeologisk kompetanse.

Med bakgrunn i det ovenstående, ber fylkeskommunen om at gravfelt ID50305 søkes dispensert for tillatelse til inngrep i kulturminnelokaliteten i reguleringsplanen, og at det stilles krav til en arkeologisk utgravning. Generelt anses gravminner å inneha et kildemateriale av høy vitenskapelig verdi, og de er viktige kilder for å forstå flere sider av det forhistoriske samfunnet, som f.eks. gravskikk, bosetningshistorie og samfunnsorganisasjon. Den foreslåtte bruken av nærområdet er i liten grad forenlig med et godt og varig vern av gravfeltet. Kostnadene til en eventuell utgravning vil trolig langt på vei utjevnes av heftelsene ved en hensynstaging og tilfredsstillende bevaring av gravminnene.

### *Forslag til vedtak*

«Innlandet fylkeskommune gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver.

Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning.

Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser.»

Vedtaket forutsetter at plankart og bestemmelser endres slik at kullgropene 145585, 146766, 146767 og 146768 på Elvestad, Gjøvik, samt gravfelt ID50305 på Trosset, Lillehammer, søkes dispensert heller enn regulert til bevaring i planen. Det forutsettes også at planområdet utvides til å omfatte hele bosetningsområde ID267061 slik at også denne dispenseres med vilkår om utgravning.

Vedtaket om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt.

Tiltakshaver må varsle Innlandet fylkeskommune i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert. Riksantikvaren vil deretter fatte vedtak om omfanget av den arkeologiske granskingen. Dette vedtaket vil kunne påklages i medhold av forvaltningsloven §§ 28 og 29.

Kulturhistorisk Museum har på grunn av krav til stram framdrift ikke rukket å utarbeide prosjektplan og budsjett for de vilkårsfestede, arkeologiske undersøkelsene. Det foreligger også enkelte manglende avklaringer av planfaglige forhold som kan få innvirkning på omfang og kostnader for utgravningene. Dette gjelder blant annet hvorvidt kullgropene på Elvestad og gravfeltet på Trosset skal gis et annet formål i planen, og om de blir dispensert med vilkår om utgravning. I tillegg er det avgjørende å få en avklaring på hvor stor del av lokalitet id 267061 på Rindal nedre som ev. vil bli dispensert og er aktuell for undersøkelse. KHM er imidlertid allerede godt i gang med utarbeidelse av prosjektplan og budsjett, og dokumentene vil bli oversendt så snart som mulig.

Samtlige dispenserte kulturminner, med KulturminneID, skal merkes i plankartet som bestemmelsesområde og gis fortløpende nr. 1, 2 osv.

Vi gjør oppmerksom på at en arkeologisk utgravning normalt bare lar seg gjennomføre i sommerhalvåret, og at tiltakshaver må ta hensyn til dette i planleggingen. Tiltakshaver må gi melding i god tid før planen skal realiseres, og dersom det er mulig innen utløpet av januar samme år som feltarbeidet ønskes gjennomført. De må videre sørge for å skaffe tiltrede til de aktuelle eiendommene/lokalitetene.

#### *Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens bestemmelser:*

«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 som er markert som bestemmelsesområde nr. 1, 2 osv. i plankartet. Det skal tas kontakt med Innlandet fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.

Kulturminnene ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 er dispensert for tillatelse til inngrep uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser»

#### *Utgifter til arkeologisk gransking*

Granskingen bekostes av tiltakshaver, dersom det ikke er grunnlag for hel eller delvis statlig dekning, jf. kulturminneloven § 10.

### *Vilkår for dispensasjon*

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Dersom kommunen gir melding om at ovennevnte tekst ikke vil bli innarbeidet i reguleringsbestemmelsene, og fylkeskommunen ikke reiser innsigelse mot planen, må fylkeskommunen umiddelbart varsle Riksantikvaren om dette. Riksantikvaren vil i så fall normalt reise innsigelse mot planen.

### **Landskapshensyn Vingromlandet**

Utbyggingen vil generelt medføre store endringer i landskapsbildet langs hele strekningen. I tillegg til selve vegen, med de skjæringer og fyllinger dette medfører, foreslås det å bruke noe av massene til utslaking av jordbruksarealer rundt gårdene. Blant annet vil masser fra skjæringer på parsellen Vingrom syd-Vingrom brukes til landbruksforbedrende tiltak ved gårdene Mo og Lekshus. Masser fra tunnelen er blant annet tenkt deponert og arrondert i terrenget nord og syd for Vingrom kirke. Til sammen vil disse inngrepene føre til en fullstendig endring av store deler av landskapet, også utenfor selve vegtraseen. Vi oppfordrer til at det settes av tilstrekkelig med ressurser til å utarbeide gode løsninger for naturlig arrondering og revegetering, for å minimere de negative konsekvensene tiltakene har for landskapet.

Fylkeskommunen er særlig opptatt av at hensynet til landskapet rundt Vingrom kirke; Vingromlandet, må veie tungt. Oversendte tverrprofiler viser at masser fra tunnelen vil brukes til å fylle opp terrenget både nord og sør for kirken. Oppfyllingen vil medføre størst endring nord for kirken, hvor terrenget løftes opptil 2,5 m over dagens nivå. Dette medfører blant annet store skjæringer ned mot vegkroppen. Endringene har konsekvenser for både nær- og fjernvirkning, og det er viktig at det utarbeides gode løsninger for opplevelsen av landskapet både for de som bor i området, de som besøker kirken, og opplevelsen av landskapet sett fra motsatt side av Mjøsa.

Vi oppfordrer sterkt til at det settes krav om en naturlig arrondering av landskapet, slik at nytt oppfylt terreng ikke oppleves som unaturlig flatt og planert i et ellers småkupert og bølgende landskap. Særlig må det jobbes for å få en naturlig utforming av terrenget inn mot kirke og kirkegård, slik at denne ikke «omringes» av brutale skjæringer.

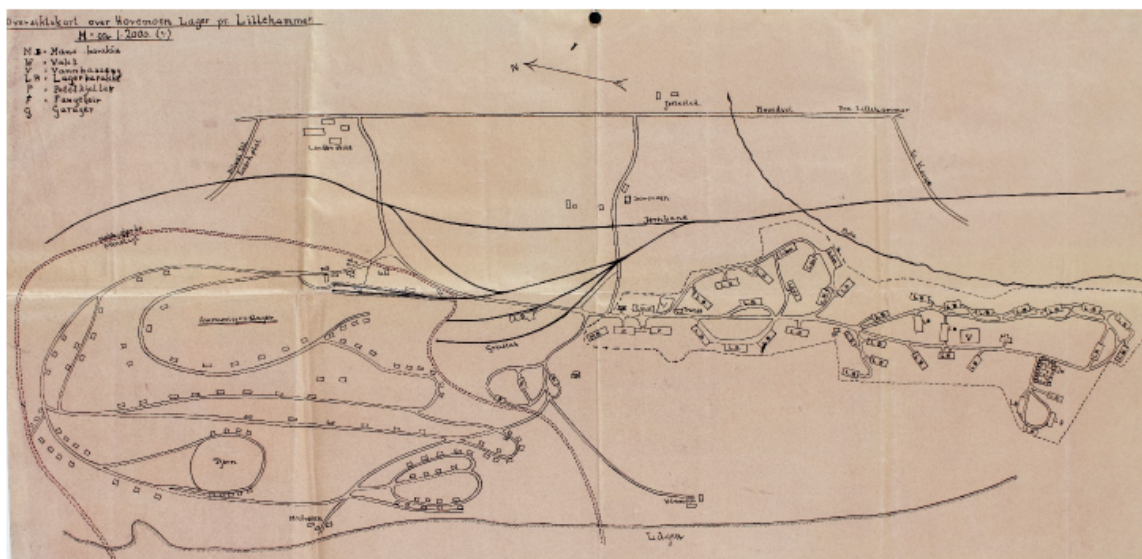
Videre må det jobbes grundig med å utforme gode løsninger for revegetering av skjæringene rundt selve tunnelinnslaget. Erfaringene fra revegetering av slike skjæringer under utbyggingen av E6 lenger nord har vist at dette er utfordrende, og det er viktig at erfaringene herfra tas med i det videre arbeidet med løsning for nye strekninger.

### **Krigsminner Hovemoen**

I løpet av krigsårene bygde tyskerne flere bygg og anlegg i Lillehammer og Fåberg-området, som lå strategisk til med tanke på transport av mannskaper, mat og forpleiningsvarer, våpen, ammunisjon og byggevarer. Fra årsskiftet 1944-45 flyttet også Wehrmacht sitt hovedsete i Norge til Lillehammer. I og utenfor byen lå det fangeleire, treningsleire, forlegninger, lagre og forsyningsleire. De fleste anleggene som ble bygget av okkupasjonsmakten er for lengst revet, men det finnes fortsatt spor blant annet på Hovemoen.

På Hovemoen lå forsyningslageret «Waldlager» (ID 273939), som lå godt plassert i forhold til transporten langs jernbanen. I tillegg til lagerplass for den tyske virksomheten på Lillehammer, fungerte Hovemoen som et mellomlager langs Dovrebanen. Til å begynne med besto lageret på Hovemoen av noen få brakker for mat- og forpleiningsvarer. Etter hvert ble anlegget bygd ut og omfattet mer enn 50 brakker på det meste, samt et omfattende ammunisjonslager på ca. 170 lagringsbunkere. Her skal også hovedbakeriet for de tyske styrkene på indre Østlandet ha ligget.

Tilknyttet lageranlegget ble det også etablert en fangeleir for russiske krigsfanger som arbeidet her, i tillegg til en arbeidsstokk på om lag 250 norske arbeidere.



*Etterretningskart over Hovemoen leir utarbeidet av Østlandet XU; Opplandsarkivet, avdeling Maihaugen: Privatarkiv etter Brynjulf Sjetne*

Etter krigen ble anlegget på Hovemoen overtatt av det norske forsvaret. Lagrene ble tømt og de tyske brakkene fungerte siden som forsyningslager for norsk forsvarsmateriell. Endringer i virksomheten har medført at brakker har gått ut av bruk og har blitt erstattet av mer moderne lagerbygninger. I 2011 ble 31 bygninger revet, og delvis utnyttet som biobrensel. I 2016 ble det besluttet at Hovemoen leir skulle legges ned, men nedleggelsesvedtaket synes nå å være reversert.

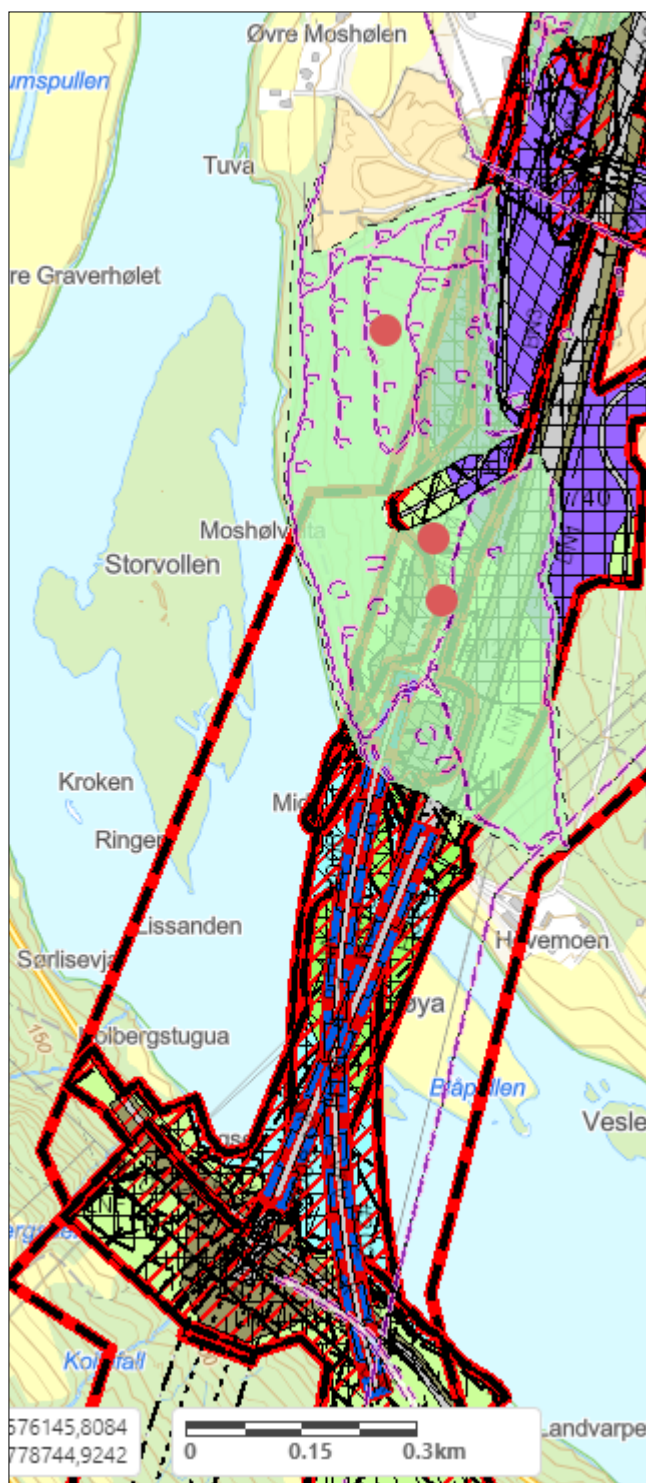
I forbindelse med det pågående arbeidet med ny E6 forbi Lillehammer gjennomførte Innlandet fylkeskommune høsten 2020 en kartlegging av fysiske spor etter andre verdenskrig på Hovemoen. Forsvarsbygg har bidratt til registreringene og deltatt på befaring i Hovemoen leir. Formålet med registreringene var å kartlegge hva som var bevart, og vurdere verneverdien av dette samt i hvor stor grad dette blir berørt av veitbyggingen. Nye Veier AS har bidratt økonomisk til registreringsarbeidet.

Arbeidet viser at det i dag er det kun tre av brakkene som ble bygd under 2. verdenskrig som står igjen, lengst sør i leiren. I tillegg ble det registrert 53 bevarte groper etter ammunisjonsbunkere, 6-8 mulig tufter, en skytestilling m.m.. Ammunisjonsbunkerne var forbundet med et intrikat vegsystem som man ennå kan se restene av i dag. Stedvis er vegene integrert i stinettet på Hovemoen. Området er sterkt preget av grustaksdriften i tillegg til byggevirksomhet av nyere dato. Men groper etter ammunisjonsbunkere, så vel som avtrykkene etter de revne brakkene er fremdeles synlige i terrenget, på flyfoto og i LIDAR-data. Det best bevarte og mest sammenhengende området ligger sør for Moshølen, mellom denne og gården Hovemoen.

De foreslåtte løsningene med bro over mot Hovemoen vil berøre deler av dette området, og medføre at en rekke spor etter ammunisjonsbunkere, sprengningsgroper, tufter og deler av vegnettet går tapt. På kartet til venstre er leirområdet markert i grønt, med krigsminner i stiplet lilla farge. Innenfor det samme området er det også registrert tre kullgroper, som er kommentert lenger oppe i teksten.

Gitt «Waldlager» Hovemoen sin sentrale og strategiske posisjon i den tyske krigsorganisasjonen, er restene etter denne vurdert å inneha regional verneverdi. Restene framstår riktignok stedvis som fragmentariske og sterkt berørt av nyere tids inngrep. De er også under et kontinuerlig press fra videre massetak, næringsdrift, infrastrukturbygging og annen eiendomsutvikling. Det er derfor utfordrende å se det hele og fulle bildet på tyskernes virksomhet på Hovemoen.





Hovemoen er et viktig nærfriluftsområde for Lillehammer by. Området er derfor godt egnet for en god formidling og tilrettelegging av krigsminnene. Dette vil kunne heve opplevelsesverdien både av kulturmiljøet og friluftsområdet som helhet. Med undergang under foreslått broløsning vil det fortsatt være mulig å formidle krigshistorien i området.

Det arbeidet som nå er gjennomført omfatter kildegjennomgang og et overflatisk registreringsarbeid. Det er ikke gjennomført utgravninger av de bevarte strukturene. Slike utgravninger vil kunne bidra til å sikre ytterligere kildemateriale og kunnskap om de påviste tuftene og gropene i området, og dermed gi bedre informasjon om bruken av området. I tillegg burde det gjennomføres en gjennomgang av materiale i Riksarkivet i Oslo.

Krigsminner er ikke underlagt et formelt vern gjennom kulturminneloven på samme måte som kulturminner fra perioden før 1537. Det stilles derfor ikke krav om ytterligere undersøkelser av de kulturminnene som vil bli direkte berørt av utbyggingen. De fysiske sporene etter de dramatiske krigsårene kan oppleves som brutale og vonde, men de gir viktig kunnskap om en sentral periode i norsk historie. Fysiske kulturminner møter oss også på en annen måte enn de skriftlige kildene, sporene hjelper oss på vei til å diskutere kompleksiteten i historien, fremme nyanser, og formidle tema som kanskje ikke har fått plass i den tradisjonelle fremstillingen av krigshistorien.

Med bakgrunn i dette vil vi sterkt oppfordre Nye veier til å ta sitt samfunnsansvar på alvor, og bidra til at de kulturminnene som går tapt som en følge av utbyggingen blir tilstrekkelig undersøkt før de forsvinner.

Vi foreslår derfor at Nye veier som et avbøtende tiltak finansierer en ytterligere arkeologisk undersøkelse av de krigsminnene som vil bli direkte berørt. Vi ber Nye veier ta kontakt med fylkeskommunen for å utarbeide en avtale for et slikt arbeid.

### Forholdet til pilgrimsleden

Forelagte planforslag forutsetter en omlegging av pilgrimsleden nord for Vingrom kirke. Fra kulvert under E6 ved Hov ønskes pilgrimsleden flyttet ned på tursti langs Mjøsa. Fylkeskommunen ser dette som en mulig god løsning for pilgrimsleden. En tursti langs Mjøsa vil kunne heve opplevelsesverdien langs leden, sett i forhold til eksisterende trasé langs Vingromsvegen. Det fremgår imidlertid ikke av planmaterialet i hvilken grad turstien langs Mjøsa er sikret mot flom. Dersom en tursti ut mot sjøen vil bli utsatt for årlige flomhendelser, og

uframkommelig for vandrere gjennom større deler av høysesongen for pilegrimsvandringen, så synes det mindre hensiktsmessig å legge pilegrimsleden langs denne.

Vi ber derfor om at det før vedtak av planen gjøres vurderinger av flomsikkerheten langs turstien og at man ut ifra disse vurderingene tar stilling til det mest hensiktsmessige trasévalget. Dette må gjøres i tett dialog med pilegrimskontakten i Lillehammer kommune og regionalt pilegrimssenter på Dale-Gudbrands gård.

Furuodden camping er et viktig overnattingssted for mange vandrere langs pilegrimsleden. Det er derfor viktig at det sikres gode og trafiksikre forbindelser mellom leden og campingplassen, både på lang sikt og i forbindelse med selve anleggsgjennomføringen.

Både langs Vingromsvegen og ved Biristrand følger pilegrimsleden langs fylkesvegen. Dersom fylkesvegen skal benyttes som omkjøringsveg i forbindelse med anleggsperioden så må pilegrimsleden sikres åpen og trafiksikker ferdsel langs vege. Dersom dette ikke lar seg gjøre, så må det sees på midlertidige eller permanente omlegginger av leden. Omlegginger må skje i tett dialog og godkjennes av nasjonalt pilegrimssenter. Omlegginger og endringer bør forankres lokalt før godkjenning sentralt.

Dersom trafikkavvisning på grunn av bomplasseringer fører til økt trafikk på de nevnte fylkesvegene, bør det også sees på permanente tiltak som ivaretar sikkerheten og opplevelsesverdien langs pilegrimsleden.

Vi viser for øvrig til egen uttalelse fra Pilegrimssenter Dale-Gudbrand gard, og støtter de merknader som er kommet til planen hva gjelder hensynet til pilegrimsleden.



## Notat

---

### Viltfaglige merknader - vedlegg til saksframlegg - Offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove, Lillehammer kommune

På strekningen Stranda– Øyresvika er arealene mellom eksisterende E6 og Mjøsa smale og støyutsatte, og har lite funksjonell grønnstruktur. Verdien er først og fremst for vannfugl, og særlig ved utløpet av Rinna. Utvidelse av veien på strekningen vil medføre en betydelig forringelse av kantsonen langs Mjøsa.

Fra Øyresvika til Trosset går veien i tunnel og utgjør ingen viltbarriere.

Krysningen av Lågendeltaet naturreservat vil medføre både direkte arealbeslag og forringelse av områdene rundt pga. trafikkstøy, skyggevirksomheter, lysforurensning og saltsprut fra veien. Videre vil etablering av brufundamentene kreve anleggsveier og riggområder inne i reservatet. Lågendeltaet er et av Norges største innlandsdelta og er et svært verdifullt fugleområde med stor artsrikdom (220 ulike arter registrert i reservatet). Krysningspunktet blir liggende på tvers av viktige fugletrekk som går mellom kjerneområdene i reservatet nede ved Storsanden og beiteområder for fiskespisende fugl lengre oppe i Lågen. Området som helhet er i tillegg verdifullt som overvintringsområde og hekkeområde.

De store gruntvannsområdene nedstrøms ved Storsanden/Trossetvollen og Storvollen oppstrøms, er viktige funksjonsområder for fugl. Selve krysningspunktet ved Midttuva og Våløya er ikke i kjerneområdene og er noe mindre brukt av fugl enn omkringliggende områder.

De viktigste påvirkningsfaktorene for fugl i området vil være forstyrrelser i anleggs- og driftsfase, kollisjoner med bruinstallasjoner, tap av funksjonsområder og barrierevirkninger. Fuglekollisjoner er som oftest knyttet til liten synlighet av kraftledninger, barduner og vaiere. Risikoen for kollisjon med bruinstallasjoner er generelt liten under gode værforhold og god sikt. Bruer utgjør kollisjonsrisiko på natten og under værforhold med dårlig sikt med lavt skydekke, tåke og regn.

Planalternativ 1 med kassebru med 10 meters frihøyde vil medføre at det meste av fugl vil fly over brua, mens fugl som flyr lavt over vannflaten kan passere under. Brukonstruksjonen vil være utformet uten overliggende bæring, noe som minimerer faren for kollisjoner betydelig. Den største kollisjonsfaren vurderes derfor å være knyttet til kraftledningene som vil å bestå i en periode etter brua er på plass.

Ved Våløya er det i dag 3 kraftledninger. Med ny bru vil kollisjonsfaren bli større, da fugl som kommer flyvende inn mot brua svinger opp over denne og dermed kommer tett på særlig den ene ledningen. For å avbøte disse effektene vil den nye motorveibrua legge til rette for at kraftledningene kables gjennom brukroppen. Dagens doble 22 kV-ledning over Lågen ved Våløya vil legges i brua straks anleggsarbeidene er ferdig, mens de resterende to 300 kV-ledningene trolig først vil trekkes igjennom brua om noen år. Dersom man lykkes med å fjerne alle disse ledningene vil dette redusere kollisjonsfaren i området betydelig, også sammenliknet med dagens situasjon. I perioden ledningene ikke er kablet gjennom brukroppen, er det planlagt som avbøtende tiltak å montere 100 stk. såkalte grisehaler (fugleavvisere) på topplinene.

Planalternativ 2 med frihøyde 40 meter vil medføre at de fleste fuglene vil fly under brua, og dermed utgjøre mindre kollisjonsfare.

Støy fra vegtrafikken vil medføre forringelse av funksjonsområdene ved krysningspunktet og det verdifulle fugleområdet ved Storvollen. Generelt vil trekkende arter ha større negativ respons til forstyrrelser enn lokale og hekkende arter ved at de trekkende artene ikke har vendt seg til støy og ferdsel i et område. Videre vil spesialiserte arter som stiller strenge habitatkrav, være mer sårbare for inngrep og forstyrrelser i sine leveområder. Planalternativ 1 vil medføre kortest omfang og varighet i anleggsarbeidet, og er derfor mest gunstig av hensyn til fugle- og dyreliv. Planalternativ 2 vil gi vesentlig større støymessig og visuell påvirkning på Lågendeltaet. Eksempelvis vil Storvollen i større grad kunne bli påvirket. Ved en lavere bru, vil støypåvirkningen bli sterkere på arealene under brua, men vil gi mindre støy utover reservatet enn en høy bru.

På Hovemoen vil det være mulig for viltet å passere under brua. Hovemoen har tett rådyrbestand. Området er imidlertid i stor grad påvirket av menneskelige inngrep fra før med grustak, næringsarealer og dagens veisystemer. Ytterligere fragmenteringen av skogområdene på Hovemoen vil forringe leveområdene for dyrelivet der. Noe hjortevilt krysser Lågen ved Våløya når de flytter mellom sommer og vinterbeiter, men de største vilttrekkene ligger lengre ved Fåberg.

Økologiske kompensasjonen er planlagt med opprettelsen av Rykkhustjønn naturreservat på 793 daa i Sør-Fron kommune. Dette området skal ha tilsvarende kvaliteter som berørt areal i Lågendeltaet. Dette er en god løsning dersom avbøtende tiltak eller restaurering av områder rundt veien ikke er tilstrekkelig. Det er imidlertid vesentlig at det kun anvendes på konsekvenser man ikke klarer å avhjelpe ved de øvrige trinnene i tiltakshierarkiet.

## Fagnotat samferdsel - E6 Roterud - Storhove og avlasta E6 Lillehammer

---

### Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove

Formålet med reguleringsplanen er å detaljregulere firefelts motorveg for strekningen Roterud-Storhove. Det er utarbeidet planforslag for to alternativer.

Planalternativ 1 inneholder justerte løsninger som har kommet frem under arbeidet med reguleringsplanen, og er Nye Veiers anbefalte løsning. De justerte løsningene er:

- Nytt kryss i Vingrom, nord for Vingrom sentrum
- Justert veglinje, mellom Øyresvika og Storhove
- Betongkassebru over Lågen

Planalternativ 2 inneholder kommunedelplanens løsning med:

- Vingrom kryss midt, plassert ved dagens kryss
- KDP-linje fra Øyresvika til Storhove
- Fritt frembygg bru over Lågen

Nedenfor følger en tematisk gjennomgang, samt en samferdselsfaglig vurdering:

#### Kryss Storhove

Det er konsekvensutredet to kryssløsninger ved Storhove:

1. Kryss midt
2. Kryss nord

Kryssløsningene vektet forholdsvis likt i konsekvensutredning. Reguleringsplanen legges fram kun med kryss midt, siden dette er et mer oversiktlig kryss, med bedre krysningspunkt for gående og syklende. Kryss midt får en enklere anleggsgjennomføring, men gjenbraker i liten grad dagens veganlegg, og vil derfor medføre høyere kostnader. De fleste aktører i næringsområdene på Hovemoen foretrekker ifølge Nye Veier kryss midt.

#### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter forslaget til kryssløsning midt ved Storhove.*

#### Bru over Lågen

For kryssing av Lågen er det vurdert tre ulike veglinjer og tre ulike brukonstruksjoner i følgende kombinasjoner:

	Betongkassebru	Fritt frambygg bru	Trebru
KDP-linje		x	
Planprogramlinjen	X	x	
Justert linje	X	x	X

Nye Veier har regulert justert linje med betongkassebru som sitt anbefalte alternativ (planalternativ 1) og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru (planalternativ 2).

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter planforslaget med justert linje og betongkassebru. Dette alternativet gir muligheter til å redusere utfylling i anleggsperioden i Lågen med 3 måneder, og gir også muligheter for å tilpasse anleggsaktivitet til sårbare tidspunkt i reservatet. Samlet sett gir dette alternativet mindre konsekvens både i anleggsfasen og driftsfasen. Planforslaget innebærer at det etableres ny kulvert for omlegging av Jørstadmovegen. Det er viktig at kulverten utformes slik at syklistene blir ivaretatt på en god måte, både når det gjelder tverrsnitt og belysning. Det er også viktig at syklende og gående langs Jørstadmovegen blir ivaretatt i anleggsperioden.*

Kryss og tunnelpåhugg Øyresvika

Det er konsekvensutredet to kryssløsninger ved Øyresvika:

1. ½-kryss, som er kommunedelplanens vedtatte kryssløsning.
2. ¾-kryss, som er omtalt i bestemmelser til KDP.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter vurderingen av at et halvkryss dekker behovet for trafikkavvikling på ny E6 sør for Lillehammer. Trafikkberegningen viser at det er ubetydelig med trafikk som kommer nordfra og som velger å kjøre av ved Øyresvika. Arealmessig vil et halvkryss medføre langt mindre beslag av dyrka mark enn ett ¾ kryss.*

Kryss Vingrom

Nye Veier har konsekvensutredet tre løsninger for kryssplassering i tilknytning til Vingrom sentrum:

- Kryss midt - kommunedelplanens vedtatte kryssløsning.
- Kryss sør - alternativ kryssplassering foreslått i planprogrammet til reguleringsplanen.
- Kryss nord - alternativt forslag arbeidet frem etter vedtak av planprogrammet.

I tråd med planprogrammet skal KDPs vedtatte løsninger reguleres, samt eventuelt andre anbefalte alternativ. Nye Veier har tegnet ut reguleringsplanforslag for kryss nord som sitt anbefalte alternativ (planalternativ 1) og kryss midt som er vedtatt løsning i KDP (planalternativ 2).

Kryss sør og kryss nord ble forholdsvis likt vurdert i konsekvensutredningsfasen, men nord ble av Nye Veier vurdert til å være et bedre alternativ med hensyn til trafikkfordeling på fylkes- og lokalveger gjennom Vingrom sentrum.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*For kryssalternativ nord medfører gang og sykkelveg fra Vingrom/Burmavegen og fram til krysset at gående og syklende kan ferdes trygt. Videre mot Vignes vil trafikken på Vingromsvegen være lav, og det vil ikke være behov for gang- og sykkelveg her. Ut ifra trafikale hensyn fremstår kryssalternativ nord som den beste løsningen.*

*Kryssalternativ midt gir raskest adkomst til E6 for reisende til og fra Vingrom og Torpavegen, og har regulert inn bussholdeplasser på rampene, slik at reisende til og fra Vingrom kan*

*benytte seg av ekspressbusstilbud på ny E6. Alternativet vil imidlertid gi mer trafikk på Vingromsvegen gjennom Vingnes, som ikke er ønskelig.*

*Kryssalternativ sør (som er forkastet) medfører en trafikkøkning i Paul A. Owrens veg (fv.2538) inn mot Vingrom sentrum og kryss mot Torpavegen (900 ÅDT, 13 %). Busstilbudet blir også negativt påvirket. Trafikalt sett vurderes dette som den minst gunstige kryssløsningen i Vingrom. Se for øvrig våre merknader som gjelder belastning av sidevegnettet under eget avsnitt nedenfor.*

#### Veglinje mellom Øyresvika og Roterud

Mellom Øyresvika og Vingrom følger ny E6 KDP-linjen, eller er noe sideforskjøvet bort fra vannet. Vegens sidearealer mot Mjøsa er minimert, mens det blir tatt noe mer areal i bruk til sideareal mot vest, sammenlignet med KDP. Sør for Vingrom reguleres ny E6 innenfor område avsatt til veg i KDP. Fylkesvegen blir liggende som i dag. Ny E6 er bredere enn dagens E6, og den økte bredden blir på denne traseen mot Mjøsa.

#### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter fremlagt forslag på denne strekningen, men det er viktig at hensynet til gående og syklende blir ivaretatt fullt ut i anleggsperioden, og da spesielt på de strekningene hvor fylkesvegen blir stengt for trafikk som en følge anlegget.*

#### Trafikkavvikling i anleggsperioden

Anleggsgjennomføringen er beskrevet i anleggsgjennomføringsplanen, datert 31.05.21. Tunnelutdrivingen vil skje fra både nord- og sørsiden av tunnelen, hvor ca. halvparten av massene tas ut på hver side. På nordsiden er det foreslått større områder for midlertidig bygge- og anleggsvirksomhet, med blant annet knusing av tunnelmasser. Massene vil fraktes sørover langs Jørstadvogevgen til Vingnes, og hovedsakelig videre til området mellom Roterud og Vingrom, hvor de vil brukes i veganlegget. Nye Veier anslår den økte trafikken på Jørstadvogevgen til å bli ca. 120 lass per arbeidsdag. Dette betyr 240 lastebiler pr. dag hvis også tomme lastebiler regnes med. For å redusere belastningen på Jørstadvogevgen vil trafikken ut av området gå via Nordre Trosset, mens trafikken inn i anleggsområdet vil gå opp bakken til søndre Trosset.

På strekningen Vingrom sør til Vingrom er det ikke mulig å gjenbruke eksisterende E6, og hele firefeltsvegen må bygges ny fram til Vingrom bru. Også fylkesvegen må bygges ny på strekningen fram til utkanten av Vingrom sentrum.

#### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Det er utarbeidet en gjennomføringsplan for anleggsfasen, men her er det flere forhold ved trafikkavviklingen som vi anser som ikke tilstrekkelig beskrevet. Vi forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden. Dette gjelder særlig fv. 253, Jørstadvogevgen fra Trossetstranda til Vingnes, fylkesvegene gjennom Vingrom sentrum og fv. 2540, Vingromsvegen, mellom Vingrom og Øyresvika mens denne bygges om, og mens E6-trafikken skal benytte strekningen. På Trossetstranda bør Nye Veier se på en alternativ transportveg for massetransport av hensyn til beboerne her, samt behov for skoleskyss. Fylkeskommunen viser også til at det er svært dårlige grunnforhold og svake fyllinger på fylkesveg 253 mellom*

*Leirvika og Trossetstranda, som i verste fall kan skli ut. Nye Veier bør se på muligheter for å enten legge anleggsvegen opp til Kasterudvegen, eller lage en ny atkomst til fv. 253 sør for Trossetstranda.*

### Målsettinger, behov og konsekvenser knyttet til sidevegsnettet

Ny E6 bygges med utgangspunkt i vegstandard H3 – Nasjonal hovedveg, ÅDT > 12 000 og fartsgrense 110 km/t. I henhold til håndbok N100 Veg- og gateutforming skal helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende for et slikt veganlegg fremgå av overordnet plan. Dette bør løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg. Enhetlige og sammenhengende nett er viktig for å kunne prioritere disse trafikantgruppene i henhold til nasjonale mål. Gjennom overordnet analyse eller plan avklares prioritering av ulike persontrafikantgrupper.

Mål og behovsvurderinger er blant annet knyttet til det nasjonale målet om å øke sykkelandelen med 8 % og at 80 % av skolebarn skal ha mulighet til å sykle og gå. Dette målet er knyttet til skoleveg definert og prioritert innenfor 2 km fra skole.

Det generelle tilbudet langs riksveg består som regel av sykling i blandet trafikk, inntrukken kantlinje og egne separate gang- og sykkelanlegg. På avlastet vegnett kan inntrukken kantlinje etableres på strekningen med ÅDT mindre enn 4000.

Lokalvegnettet langs E6 på strekningen Mjøsbua – Lillehammer er avlastet veg for E6. Strekningen omfatter tettsteder og randbebyggelse. Det er grunnskoler i Biri, Biristrand og Vingrom. I rutevise utredninger for rute 6A er tilbudet for gående og syklende definert til fylkesveg parallelt med E6. Nasjonal og regionale sykkelruter er lagt til både Fv. 213 og fylkesveg vest for Mjøsa.

I ulike temarapporter som er vedlagt planforslaget fremkommer det omtale og vurdering av en del behov og virkninger for disse trafikantgruppene, men vi savner en metodisk tilnærming der man konkret går inn og ser på og beskriver behovet for hver enkelt trafikantgruppe for hver enkelt delstrekning, slik veghåndboka legger til grunn.

Innlandet fylkeskommune har deltatt i planprosessen i tidlig fase, gjennom flere uformelle dialogmøter og formelt gjennom regionalt planforum, der vi har meldt tilbake behov for mer omfattende vurdering av trafikk tall og trafikale virkninger for sidevegnettet. Dette gjelder spesielt som følge av antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6 og for anleggsfasen.

IFK har også bidratt med å fremskaffe oppdatert tallgrunnlag fra nylig utførte trafikk tellinger på noen av de berørte fylkesvegene. Nye tellinger indikerer at trafikk mengden på noen av fylkesvegene har økt betydelig siden trafikk tallene som ligger i vegdatabanken (NVDB) ble registrert, der noen tall går tilbake til 2011. Det er imidlertid ikke mulig å sammenligne disse tallene direkte, men det er grunn til å stille spørsmål ved om tallgrunnlaget som ligger inne i vegdatabanken er representativt.

I etterkant av våre tilbakemeldinger i regionalt planforum den 20.04.2021 ser vi at Nye Veier har fått utarbeidet en ny fagrapport - *Trafikale forhold på fv. 2538/250/2540 Biri – Vingrom nord*. I kapittel 2.2 i rapporten, siste avsnitt står følgende vurdering: *Slik det fremstår av nye tellinger bør det i dag vurderes å gjøre tiltak på fylkesveinettet. Dette følger av at trafikk mengden allerede kan se ut til å overstige innslagspunktet for anbefalte tiltak med 20 –*



100 %. Behovet for tiltak bør vurderes helhetlig for hele strekningen når det endelige resultatet fra pågående tellinger er på plass. Fylkeskommunen som veieier har ansvar for dette arbeidet.

I oppsummeringen i rapporten i kapittel 3.7 sier forslagsstiller samtidig at beregnet trafikkøkning for noen punkter ikke vurderes som stor nok til å forutsette trafikkreduserende tiltak eller sideveisbommer. Erfaringer fra tilsvarende prosjekter tyder ifølge forslagsstiller på at transportmodellen har en tendens til å beregne for høy trafikkavvisning til sideveisnett. Forslagsstiller mener det likevel er grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative vegrutene etter at bompengειnnkrevingen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi savner en helhetlig og metodisk tilnærming der konsekvenser for sidevegsnett som følge av hele utbyggingsprosjektet Moelv-Øyer sees i sammenheng og vurderes for hver enkelt trafikantgruppe. En utfordring ved at prosjektet deles opp i delstrekninger er at trafikale virkninger blir vurdert for et mindre influensområde om gangen og vi stiller spørsmål ved om trafikkanalysene dekker et stort nok geografisk påvirkningsområde. Vi er spesielt opptatt av trafikale virkninger for følgende fylkesveger:*

- *Fv. 213 øst for Mjøsa (Moelv, Brøttumsbakkene om vinteren og Lillehammer med bankkrysset)*
- *Fv. 253 Trassethstanda (anleggsveg og hensyn til beboerne i området)*
- *Fv. 2538 Biristrandvegen og fv. 2540 Vingromsvegen (hensyn til syklende og gående i anleggsfasen og driftsfasen).*

*Med utgangspunkt i foreliggende utredningsgrunnlag klarer vi ikke å lese tydelig hvordan forslagsstiller har utført sine vurderinger, og vi har heller ikke et godt nok grunnlag til at vi selv kan gå inn og konkret ta stilling til på hvilke strekninger vi mener det kan være behov for tiltak som utløses av utbyggingen.*

*I rapporten «Trafikale forhold på fv. 2538/250/2540 Biri – Vingrom nord» legger forslagsstiller til grunn tallgrunnlag og premisser knyttet til bompengeproposisjonen og konkluderer med at det ikke er behov for tiltak på sidevegsnett ut over det som reguleres i plan for avlasta E6 og enkelte konkrete tiltak knyttet til Vingrom sentrum og kryssomlegging i Vingrom. Samtidig påpekes det at nye trafikktegn (utført av Innlandet fylkeskommune) indikerer at det allerede i dag kan være behov for tiltak på enkelte strekninger, men som forslagsstiller mener er veieier sitt ansvar og ikke har utredet nærmere.*

*Nye Veier viser til at kommunene og fylkeskommunen gjennom vedtak til bompengeproposisjonen har bundet seg til ikke å stille krav om tiltak på sidevegsnett i forkant av utbygging. Eventuelle trafikale utfordringer skal løses i etterkant. Bompengeproposisjon ble lagt fram for Stortinget 24. mai 2019, som er før reguleringsarbeidet ble påbegynt. Det normale for statlige utbygginger er at kostnadsramme og finansieringsopplegg bestemmes etter at reguleringsplaner er vedtatt, herunder at større fravikssaker er avklart. Årsaken til dette er at mange viktige og potensielt kostnadsdrivende forhold først blir avklart i reguleringsprosessen.*

*En tilnærming som angitt i bompengeproposisjonen, der en eventuell trafikkøkning på sideveier som følge av utbyggingen skal møtes med trafikkreduserende tiltak, vil innebære en vente-og-se-holdning i stedet for en føre-var-holdning. Det kan også bli vanskelig å løse behovene til flere trafikantgrupper samtidig med denne tilnærmingen. Vår oppfatning er at en helhetlig og fullverdig trafikk-løsning må planlegges i forkant, og ikke løses i etterkant.*

*Vi er av den oppfatning at forslagsstiller misoppfatter ansvarsforholdet ved utarbeidelse av en reguleringsplan etter plan- og bygningslova. Når det gjelder vegnettet som Innlandet fylkeskommune har ansvar for, er det mange ønsker og behov for trafikk-sikkerhets-, og gang- og sykkelvegtiltak. IFK må derfor prioritere å gjøre tiltak på de strekningene i fylket hvor eksisterende situasjon er mest problematisk først. Dersom kommuner/utbyggere ønsker nyetableringer som betydelig forverrer en allerede problematisk situasjon, og man ikke kan vente på at veieier kan prioritere tiltak i uvisse framtid, er det kommunen/utbygger som må sørge for gjennomføring av tiltak. Det er nettopp derfor rekkefølgekrav stilles i reguleringsplansammenheng.*

*Innlandet fylkeskommune anser de trafikale virkningene for sidevegsnettet som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikk-tallgrunnlaget for sidevegsnettet, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettet som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til relevante faser i utbyggingen (f.eks. før anleggsstart eller før ny veg tas i bruk). På bakgrunn av møte og orientering for samferdselsutvalget og fylkesutvalget den 27. august, opplever vi at dette punktet også er svært viktig for Lillehammer og Gjøvik kommuner.*

*Innlandet fylkeskommune krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet som følge av ny E6.*

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

*ROS-analysen som er utarbeidet omtaler trafikale forhold slik (ROS-analyse s. 64); Ny E6 skal være et robust veianlegg og ved uforutsette avvikshendelser vil trafikk på ny E6 settes på avlastet E6. Ved ulykker på E6 sør for Vingrom kan det i avvikssituasjoner være aktuelt med overføring av trafikk fra E6 til fylkesvei, men veisystemet vil uansett bli mindre sårbart enn slik situasjonen er per i dag. Det forutsettes at fremkommelighet og sikkerhet for alle trafikanter i anleggsfasen ivaretas i videre planlegging av anleggsgjennomføringen. Planområdet vurderes som lite sårbart for trafikkforhold.*

#### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Innlandet fylkeskommune har i møter påpekt at det er behov for en spesifikk ROS-vurdering av hvordan fylkesvegnettet kan bli påvirket som følge av anleggsarbeidet. Vi mener det er for*

dårlig utredet og synliggjort hvordan avvikssituasjoner skal håndteres i ROS-analysen. Med bakgrunn i byggingen av E6 Kolomoen-Moelv, er det med ganske stor sannsynlighet at det vil skje ulykker og store kødannelse som gjør at sidevegnettet får en kraftig trafikkøkning. Dette vil medføre behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting. Spesielt vil fv. 213 mellom Moelv og Lillehammer kunne få økt trafikk. Her er det mange forhold som må vurderes nærmere; Behov for elektronisk skilting på E6?, Moelv tettsted (spesielle tiltak for gående og syklende når E6-trafikken skal gå igjennom tettstedet?), Brøttumbakkene (behov for forsterket vintervedlikehold, kjettingplasser?), Bankkrysset i Lillehammer (behov for å sperre Mesnadalsarmen, omprogrammering av lysregulering slik at E6-trafikken får gjennomgående "grønt lys" i lengre perioden gjennom hele Lillehammer sentrum?

### Vegstøy

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi forventer at gjeldende støyregler legges til grunn. Dette gjelder både for anleggsperioden, som en del av prosjektet og driftsfasen.*

### Byggegrenser mot fylkesveg

For byggegrenser mot fylkesveg henvises det i bestemmelsene til Innlandet fylkeskommunes gjeldende vegnettsplan. For E6 er det angitt presiseringer for noen tiltak som kan tillates innenfor byggegrensen.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi er tilfreds med at det vises til gjeldende vegnettsplan. Slik bestemmelsen er formulert, kan det tolkes til at det også gjelder for fylkesveger og kommunale veger. Det bør presiseres i bestemmelsen at dette kun gjelder for E6.*

## **Reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer**

Nye Veier AS har utarbeidet reguleringsplan for avlastet E6 på Lillehammer, med bakgrunn i planbestemmelsene til kommunedelplan E6 Vingrom - Ensby. Formålet med reguleringsplanarbeidet er å regulere 9 tiltak langs avlastet E6. Nedenfor følger en kort beskrivelse av tiltakene, samt en samferdselsfaglig vurdering.

### 1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika.

I reguleringsplanen tilrettelegges det med en tilpasset tursti med bredde på 1,5 til 3 meter fra Vingnesvika til Øyresvika/Bulundsbekken, langs Mjøsa. Stien veksler mellom å gå som 1,5 meter smal gangsti langs vegskulder, til å gå mer i terrenget på delstrekninger som er slakere og som har naturlig form og vegetasjon.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi bemerker at dersom deler av turvegen vil bli foreslått benyttet som tilbud for syklende og gående i anleggsperioden, må det være tilstrekkelig bredde til å kunne gjennomføre vinterdrift.*

## 2. Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.

Hovedalternativ 2C: Det foreslås som hovedalternativ å regulere alternativ 2C der det etableres timeglassinnsnevninger. Hovedalternativet har ikke med seg kryss i Øyresvika, men det er med en forutsetning om at krysset ved Vingrom flyttes nordover.

Alternativ 2A: Vingromsvegen med g/s-veg og møteplasser nord for Hovslivegen og trafiksikkerhetstiltak (TS-tiltak) sør for Hovslivegen. Alternativet legger opp til g/s-veg nordover fra Hovslivegen til Jørstadvægen, der trafikkmengden er størst og trafiksikkerhetstiltak sør for Hovslivegen. Det reguleres ikke rabatt mellom veg og g/s-veg pga. plassmangel. I dette alternativet legges det til grunn en løsning der gjennomgangstrafikken fjernes fra Vingromsvegen via kryss i Øyresvika, samt skilting med gjennomkjøring forbudt (med unntak av buss). Alternativt at krysset på E6 ved Vingrom flyttes nordover slik at samme effekt oppnås for Vingromsvegens strekning nord for kryssområdet.

Alternativ 2B: Vingromsvegen med møteplasser og g/s-veg. G/s-veg etableres langs vestsiden og innenfor dagens vegareal på ca. 6 meter. Det etableres ikke rabatt mot Vingromsvegen. Tiltaket medfører begrensede tiltak på eksisterende situasjon langs vestsiden av Vingromsvegen. Tiltaket vil gi ett gjennomgående kjørefelt med langsgående g/s-veg på vestsiden. Det kan kombineres med kryssløsning i Øyresvika for å redusere gjennomgangstrafikken. Det opprettholdes toveis trafikk på Vingromsvegen. Forutsetningen for dette er at det opparbeides 9 møteplasser på strekningen, da dagens vegbredde på totalt 6 meter ikke kan romme både g/s-veg og toveis kjøretning. Møteplassene har en utstrekning på 50 meter, dvs. inn- og utkjøring på 15 meter hver og oppstillingsplass på 30 meter.

Alternativ 2D: Rundkjøring i Øyresvika. Det er ønskelig å redusere trafikken på Vingromsvegen til under ÅDT 500 dersom alternativ 2A og 2C skal kunne gjennomføres. . Ved etablering av rundkjøring i Øyresvika kan man begrense trafikken på Vingromsvegen, slik at trafikk fra Vingrom på veg nordover kan benytte seg av avlastet E6 fra Øyresvika og motsatt. Skolebuss kan benytte rundkjøringen som snuplass.

Alternativ 2E: T-kryss i Øyresvika. Som et alternativ til rundkjøringen (2D) ble det i forprosjektet vurdert et T-kryss i Øyresvika. T-krysset vil medføre et mindre beslag av dyrka mark, økt trafikanntytte og kortere kjøretid, men dårligere trafiksikkerhet. Hastigheten på avlastet E6 vil kunne holdes høy gjennom krysset. Dermed bidrar ikke denne løsningen like mye som en rundkjøring til hastighetsreduksjon på avlastet E6 mellom Øyresvika og Vingnes.

Alternativ 2F: Uten kryssløsning i Øyresvika, men med fortau. Som et alternativ til rundkjøringen (2D og T-kryss (2E) ble det utarbeidet et forslag der kryssløsningen i Øyresvika utgår, men det etableres et fortau på strekningen. Denne løsningen kan kombineres med alternativ 2B – g/s-veg langs hele Vingromsvegen.

### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Hovedalternativet - alternativ 2C (uten fortau, med innsnevninger av vegbanen og trafiksikkerhetstiltak) vurderes som akseptabelt forutsatt at trafikkmengden holdes på et lavt*

*nok nivå. Det er viktig at det gjøres nødvendige trafikksikkerhetstiltak, med nedsatt hastighet som mål.*

*Vi vurderer at et alternativ med fortau vil være lite gunstig siden det blir trangt for syklister i møte med større kjøretøy. Fortau er ikke et tilbud til syklende, og med mange gående vil det heller ikke være lukrativ for syklister. Det antas at en del syklister uansett vil velge å sykle i vegbanen. Vingromvegen er også en viktig sykkelveg for langdistansesyklister. «Mjøsa Rundt» Lillehammer -Moelv – Biri -Lillehammer er i dag en viktig og mye brukt sykkelrute.*

*Med hensikt å redusere gjennomgangstrafikken i Vingromsvegen er det foreslått et alternativ med kryss mellom Vingromsvegen og avlasta E6 i Øyresvika. Effektberegning viser at etablering av et kryss her i snitt kan medføre en ulykke hvert 10. år. Dersom trafikkmengden i Vingromsvegen holdes nede, f.eks. ved kryssalternativ Vingrom nord, er det mest trafikksikkert å ikke etablere kryss mellom Vingromsvegen og avlasta E6. Trafikalt sett fraråder vi kryss mellom avlasta E6 og Vingromsvegen i Øyresvika.*

### 3. Støyskjermer for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.

Støyskjermer ved Riselandet:

Langs denne strekningen legges det en støyskjermer i skråningen mellom avlastet E6 og Vingromsvegen som det fremgår av plankartet. Høyden på støyskjermer vil variere, men topp støyskjermer vil ligge ca. 4 meter over dagens vegbane i sør. Den nordligste skjermen ligger lenger opp i terrenget og har en jevn topphøyde på ca. 6 meter over veibane. Støyskjermer er ca. 1200 m lang. Ved underganger/kulverter under avlastet E6 er skjermingen brutt opp.

Støyskjermer ved Vingnes:

På Vingnes plasseres det tre nye støyskjermer langs avlastet E6. I tillegg inngår støytiltak i form av hevet eksisterende støyvoll og ny støytforming/terrengutforming på nordvestsiden av ny gangveg. Begge disse ligger på vestsiden av avlastet E6.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi forventer at gjeldende støyregler legges til grunn. Dette gjelder både for anleggsperioden, som en del av prosjektet og driftsfasen.*

### 4. Støyskjerming for friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen.

Støyskjermer ved Vingnesvika:

Det er planlagt en støyskjermer 1,2 meter over dagens vegbane. Det vil si at støyskjermer plasseres på utsiden av avlastet E6. Skjermen er ca. 190 meter lang. Støyskjermer vil redusere støy i Vingnesvika, både på land og i Mjøsa. 4800 kvadratmeter kommer under nedre grense for gul sone. Støyskjermer gir også en forbedring av områdene ut i Mjøsa i Vingnesvika som brukes både sommer og vinter.

Støyskjermer Mosodden sør:

Det er planlagt en støyskjermer 1,5 meter over dagens vegbane. Støyskjermer er 470 meter lang og er plassert på vestsiden av avlastet E6. Støyskjermer strekker seg fra Mesnaelva til

Mosoddtunnellen. Resultatene av beregningene viser at området har god nytte av skjermingen, da løsningen medfører at 11 200 kvm areal kommer under nedre grenseverdi for gul sone som følge av skjermingstiltaket. Støyskjermen vil også gi bedre støyforhold i Lågendeltaet naturreservat.

Støyskjerm Mosodden nord:

Det er planlagt en støyskjerm 0,8 meter over dagens vegbane. Støyskjermen er 580 meter lang og er plassert på vestsiden av avlastet E6. Støyskjermen starter ved utløpet av Mosoddtunnellen i nord og går helt frem til Korgvegen.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi forventer at gjeldende støyregler legges til grunn. Dette gjelder både for anleggsperioden, som en del av prosjektet og driftsfasen.*

## 5. Vingnes.

### 5A: Miljøtiltak med hastighetsreduserende tiltak og kollektivløsning

Planalternativet omfatter blant annet hastighetsreduserende tiltak og kollektivløsning. Som fartsreduserende tiltak foreslås det blant annet å endre breddeprofilen på avlastet E6 på strekningen. Nytt vegprofil bygges med 2 meter midtrabatt mellom dagens overgangsbru i sør og kulvert i nord.

For å bedre kollektivløsningen anlegges det to nye bussholdeplasser for regionbuss langs avlastet E6. Bussholdeplassene etableres i enden av dagens akselerasjonsfelt både i sør- og nordgående retning. Til disse holdeplassene etableres det gangvegforbindelser fra henholdsvis Jørstadvægen i sørvest og Stavnesvegen i nordøst. Disse nye etablerte gangvegforbindelsene ivaretar universell utforming og tilknyttes eksisterende g/s-vegforbindelser i området.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter fremlagte forslag, som vi anser vil gi god trafikkavvikling på avlastet E6 frem til Lillehammer by.*

### 5B: Rundkjøring

Et alternativt forslag til tiltak på Vingnes gjelder en kryssombygging til en trearmet rundkjøring. Den trearmede rundkjøringen plasseres ved dagens av- og påkjøringsramper i tilknytning til Vingnesgata og vil etableres med en arm i retning Vingnesgata. Den trearmede rundkjøringen er supplert med miljøtiltak.

Eksisterende rampe på vestsiden kan benyttes som g/s-veg for å koble sammen løsningen for gående og syklende på Lillehammer bru om dette blir aktuelt. Denne løsningen gir mulighet for å benytte områder som i dag benyttes til vegformål til andre formål. Alternativet med rundkjøring inneholder også etableringen av bussholdeplass for regionbuss, oppstramming av øvrige kryssområder, beplantning etc.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Når det gjelder utforming og fartsgrense for avlasta E6, blir det en avveining av hensyn til lokalmiljø (stedsutvikling, støypåvirkning ol) og fremkommelighet på avlasta E6 som tilkomst til Lillehammer by. Kapasitetsberegninger for 2022 og 2040 viser at rundkjøringen gir forsinkelser med opp mot 2 minutter, samt en gjennomsnittlig kølengde i nord på 125 m. Løsningen er derfor uheldig med tanke på oppstuvning av trafikk, noe som vil tilta med trafikkvekst over tid. Med tanke på trafikkavvikling inn mot Lillehammer by fraråder vi planalternativet med etablering av rundkjøring ved Vingnes.*

#### 6. G/s-veg fra Vingnes til Storhove, herunder trapp ved Vingnesbruas østside og sykkelveg

mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/Strandtorget.

Reguleringsplanen tilrettelegger for en sammenhengende g/s-veg mellom Vingnesbruas østside og Hovemoen. Det er utredet tre alternativer:

- Alternativ 6A - g/s-veg mellom Mesnaelva og Storhove
- Alternativ 6B – inkl. trapp fra Vingnesbruas østside til Voldsløkka og GSV til Strandtorget
- Alternativene 6C – g/s-veg på Lillehammer bru

#### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Slik vi leser plandokumentene og koblingen til kommunedelplanen, er gang- og sykkelvegen ment som et lokalt avbøtende tiltak som følge av etablering av motorvegen. Det skal ikke være et riksvegtilbud eller del av hovednett for sykkel.*

*Mellom Vingnes og Lillehammer vurderes Vingnesbrua som den viktigste forbindelsen for syklende og gående, og selv om dette gir noe omvei i retning Strandtorget og Storhove, er det denne forbindelsen vi mener vil være mest attraktiv og som bør gis høyest prioritet.*

*Som potensiell fremtidig vegeier er fylkeskommunen opptatt av at nye tiltak ikke må gi vesentlige driftsulempere eller -kostnader. Løsningen som har vært foreslått over Lillehammer bru gjelder en påhengt gang- og sykkelveg med skjerming mot vegbanen. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og det antas også å kunne påløpe økte driftskostnader. Innlandet fylkeskommune har begrensede driftsmidler som skal fordeles på hele fylkesvegnettet, og det vil derfor være nødvendig å gjøre en avveining mellom trafikantnyttene og potensielle driftskostnader.*

*Vi anbefaler hovedalternativet som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Vi fraråder alternativ 6C som innebærer etablering av påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru.*

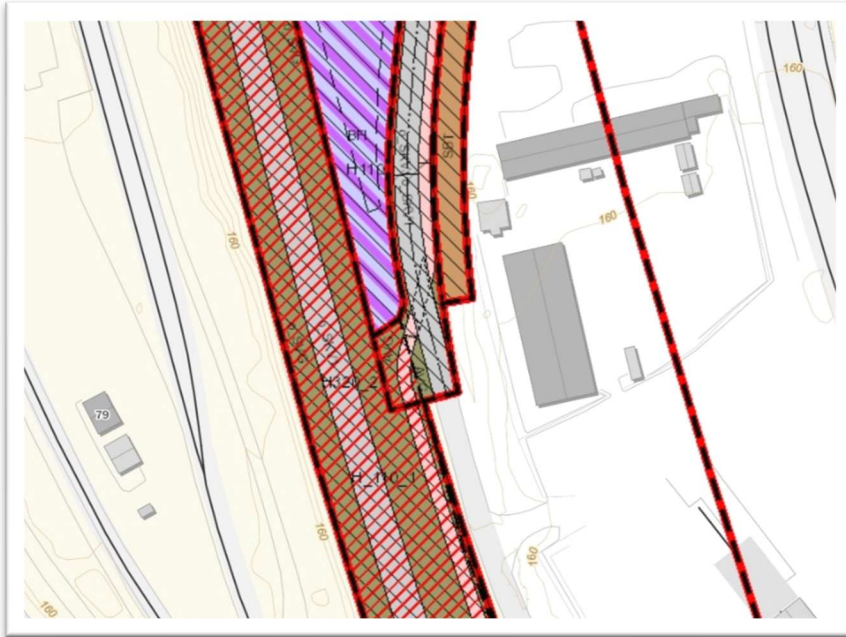
*Helt nord i planområdet for avlasta E6 avsluttes gang- og sykkelvegen fra Strandtorget like før en rundkjøring som binder Gausdalsarmen med Gudbrandsdalsvegen (se figur nedenfor). Selve krysningspunktet for gang- og sykkelvegen i retning nord/sør er ikke regulert.*



Vegen som skal krysses kommer til å være en av hovedinnfartsårene til Lillehammer, der det også vil gå mye tungtransport gjennom krysset. Innlandet fylkeskommune mener behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningspunktet og eventuelt behov for planfri kryssing må utredes og beskrives nærmere og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Herunder gjelder dette kvalitetssikring av trafikk tallgrunnlaget, vurdering av potensialet for syklende/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.

For et krysningspunkt over kommunal veg på Hove (figur nedenfor) viser vi til vår høringsuttalelse til reguleringsforslag for Hove Næringspark Sør i brev datert 07.70.2021: “I søndre del av planområdet er det et sideskifte på gang- og sykkelvegen som er vist som en skrå kryssing over kjørevegen. Dette er ikke en normert løsning. Vi forutsetter at anlegget utformes etter kravene i Statens vegvesens håndbok N100 «veg- og gateutforming». Det skal være en vinkelrett kryssing og krysningspunktet bør heves. Dette krever tilstrekkelig med areal rundt krysningspunktet. Vi ber om at dette følges opp før planforslaget sluttbehandles i kommunen”.





### 7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.

Ved Strandtorget reguleres det en trearmet rundkjøring over dagens veglinje, der deler av rundkjøringen ligger ytterligere vestover i forhold til dagens vegareal. Dette er en ombygging av toplanskrysset til en løsning i ett plan. Rundkjøringen ligger på kote 129. Dette tilsvarer dagens eksisterende høyde på E6 og er over 200 års flomnivå. Mesnadalsvegen fra ny rundkjøring ned til eksisterende rundkjøring vil gå fra høyde tilsvarende 200-årsflom til 100-årsflom. Mesnadalsarmen skal ikke bygges om slik at hovedinnfarten til Lillehammer ikke vil tåle en 200-årsflom.

#### *Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter reguleringsalternativet med rundkjøring. Nytt kryss mot Strandtorget må bygges flomsikkert (200 års flom + 1 meter), som gitt i bestemmelsene til kommunedelplanen. Det er særlig hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap, men også flomsikker hovedatkomst til regionsenteret og trafikksikkerhet som er av vesentlig betydning for å velge en løsning med rundkjøring.*

### 8. Utrede forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 nord for Mesnaelva.

På strekningen mellom Mesnaelva og Hovemoen er det 5 krysningspunkter:

- En undergang under E6 ved Mesnaelva. Turvegen langs Lågen går et lite stykke oppover langs Mesnaelva på begge sider.
- To gangveger/stier over Mosoddentunnelen/ miljølokket. Fra miljølokket går det en nordlig og en sørlig sti ned til tursti og idylliske friområder ved Lågen. Begge er stengt med kjetting og port for å unngå bilkjøring ned til vannet.

- To kulverter under avlastet E6. Undergangen for Korgvegen er åpen for biltrafikk, mens kulverten ved Hovemovegen 33/Byggmax kun er tilgjengelig for gående og syklende.

I forbindelse med forprosjektet ble det sett på ulike tiltak for opprusting og forbedring av disse kryssingspunktene, som det er utarbeidet en egen tiltaksplan for.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Vi støtter kommunedirektøren i Lillehammer sin vurdering av at bestemmelsen i kommunedelplanen ikke kun gjelder utredning av forbedringer for gående og syklende, men at forbedringer også må gjennomføres dersom utredningen finner behov for dette. Ellers ville bestemmelsen i kommunedelplanen være uten hensikt. Selv om dette er tiltak som i seg selv ikke krever regulering, er det å stille et rekkefølgekrav etter pbl. § 12-7 punkt 10 vesentlig for å sikre gjennomføring av tiltakene knyttet til E6-utbyggingen. Vi viser også til pbl. § 12-7 punkt 4 som gjelder funksjons- og kvalitetskrav.*

#### 9. Rundkjøring ved Hovemoen.

Ved Hovemoen reguleres det en trearmet forskjøvet rundkjøring for å gi adkomst til Hovemoen, tømmerterminalen og Forsvarets lagerområde. Rundkjøringen plasseres på avlastet E6 rett nord for transformatorstasjonen, men sør for bruene og er forskjøvet mot vest, slik at det er plass til separat g/s-veg mellom rundkjøringen på avlastet E6 og Hovemovegen.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

Vi støtter fremlagt forslag.

#### Vegeierperspektivet

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Det antas at Innlandet fylkeskommune vil overta vegeieransvaret for avlastet E6. Som fremtidig vegeier forutsetter Innlandet fylkeskommune at avlastet vegnett overleveres med en kvalitet og standard som er i tråd med kravene i regelverket. Evt. Innsnevring av vegbredder, ombygging kryss, ny skilting, lys, støyskjerming, vegoppmerking osv. for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse, må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.*

#### Byggegrenser mot fylkesveger og avlasta E6

I forslag til reguleringsbestemmelse om byggegrenser står følgende: *Med mindre annet er vist i plankartet, er byggegrense mot E6 50 meter fra senterlinje ytterste kjørefelt, mot kommunal veg 15 meter fra senterlinje, mot fylkesveg henvises det til Innlandet fylkeskommunes gjeldende vegnettsplan.*

Ellers fremkommer det av plankartet at dagens regulerte byggegrenser er lagt til grunn der det foreligger gjeldende reguleringsplaner, spesielt langs Vingromsvegen og ved Strandtorget.

*Samferdselsfaglig vurdering:*

*Når det gjelder avlasta E6, er det Statens vegvesen som har forvaltningsansvaret per i dag, men der det er sannsynlig at Innlandet fylkeskommune vil overta ansvaret på sikt. Det er derfor i rollen som fremtidig vegeier vi uttaler oss her. Vi viser til at vi i forbindelse med fremlegging av reguleringsplanforslag for Hove næringspark sør, som grenser til dagens E6, har uttalt at vi kan akseptere en byggegrense på 20 meter på denne strekningen. Vurderingen er gjort i samråd med Statens vegvesen.*

*Vi vil ut over dette kommentere at det er krevende å lese plankart og bestemmelser i sammenheng for å få full oversikt over hvilke byggegrenser som er lagt til grunn. Det ser ut til at det i hovedsak er bestemmelsen som gjelder, og noen mindre avvik i plankartet.*



## Notat

---

### Vassdragsfaglige merknader - vedlegg til saksframlegg - Offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove, Lillehammer kommune

#### Kryssing av Lågendeltaet

I reguleringsplanen er det lagt fram to brualternativer for kryssing av Lågendeltaet: 1) justert linje med kassebru og 2) KDP-linja med fritt frembygg-bru. Det finnes 19 fiskearter i Gudbrandsdalslågen og Mjøsa, og Lågendeltaets store variasjon i elveløp, flomløp, evjer og dammer, samt substrat fra berg, grov stein og blokk ned til finere fraksjoner av grus, sand og mudder/silt, skaper mange ulike typer biotoper for disse artene. Lågendeltaet er viktig som gyte- og oppvekstområde for mange fiskearter, og fungerer som vandringsvei for storørret, harr og lake til gyteplasser lenger opp i vassdraget. Noen av fiskeartene er fast tilknyttet funksjonsområder i Lågendeltaet, mens andre opptrer i Lågendeltaet kun i perioder av året i forbindelse med vandring, gyting, oppvekst, overvintring eller næringsøk.

Når det gjelder valg av bruløsning er det særlig endringer i strømningsforhold og bunnforhold som kan få en betydning for i hvor stor grad fisk og andre ferskvannsorganismer blir berørt. Konsekvensutredningen viser at det er relativt store forskjeller på kassebrua og fritt frambygg-brua, både når det gjelder varighet og omfang på anleggsperioden og konsekvenser i driftsfasen. De to byggemetodene har også stor forskjell i fleksibilitet. Det er modellert vannstands- og vannhastighetsendringer for begge brukonsepter.

For fritt frambygg-bru viser modelleringene at den kan føre til en betydelig vannstandsøkning og vannhastighetsøkning i anleggsfasen. Det ser også ut til at pilarene i driftsfasen vil forårsake en dreining av hovedstrømmen i elva mot øst, noe som kan skape utspyling av elvesubstrat og varige endringer i funksjonsområder for fisk. Løsningen krever at anleggsvei og store, midlertidige utfyllinger vil måtte ligge der i hele bruas byggetid, som er på ca. 3 år. Dette vil føre til store forstyrrelser i reservatet, og det er ikke mulig å unngå byggeaktivitet i tidsrom som er kritiske for fisk. Byggingen av kassebru krever en mindre fylling i elva i en periode på 3 måneder, og arbeidet kan gjøres om vinteren mens vannstanden i Mjøsa er lav. Modelleringene viser det som lite sannsynlig at det vil oppstå substratforflytning som følge av konsentrert elvestrøm, og anleggsperioden er mer fleksibel, slik at byggeaktiviteten kan tilpasses i større grad.

Fylkeskommunen er opptatt av at ny bru ikke skal ha en negativ påvirkning på funksjonsområder for fisk i deltaet. Ut fra et fiskefaglig ståsted mener vi derfor at justert linje med kassebru er et bedre alternativ enn fritt frambygg-bru, da denne i mindre grad vil påvirke strømningsforholdene både i anleggsfasen og i driftsfasen. Selv om kassebrua har flere, smalere pilarer ute i elveløpet vil den i driftsfasen i mindre grad påvirke leveområder for fisk og andre ferskvannsorganismer negativt, og den har en mer akseptabel anleggsperiode både når det kommer til varighet, konsekvenser og fleksibilitet.

#### Inngrep i Mjøsa

E6 mellom Roterud og Storhove har både i dag og i forslag til reguleringsplan nærføring til Mjøsa på store deler av strekningen. Mudring, utfylling knyttet til E6 og tursti og fjerning og reetablering av både kantvegetasjon og strandlinje er aktiviteter som vil påvirke strandsona til Mjøsa.

### *Generelt om utfylling i Mjøsa*

På delstrekningene Vingrom kirke – Øyresvika og Stranda-Vingrom kirke er det planlagt for utfylling i Mjøsa. Utfyllingene er ikke sammenhengende på hele strekningen. Omfanget på permanent utfylling er anslått til å være totalt 36 000 m<sup>3</sup>, både for utfyllinger knyttet til selve E6 og til ny tursti. Stedvis vil det i tillegg bli behov for å mudre, for å oppnå stabile masser mot Mjøsa.

Strandsona er viktig for flere av fiskeartene som lever i Mjøsa, og de ulike artene har ulike krav til leveområder. Variasjon med odder, nes, vikar og gruntområder skaper ulike habitat og funksjonsområder som av de ulike artene brukes til både gyting, oppvekst og næringssøk. Det er eksempelvis bekreftet gjennom undersøkelser våren 2021 at krøkle gyter flere steder på strekningen som nå skal fylles ut. Gyteområder er registrert utenfor rasteplassen ved Vingrom kirke, ved nesene utenfor Hov, samt på flere partier utenfor strandlinjen fra Bulung til Øyresodden. Krøkla velger ut gyteområder som ligger strandnært og på geografisk avgrensede arealer som innfrier rognas behov for oksygentilgang i inkubasjonsperioden i mai-juni. Krøklas gyteplasser ligger derfor typisk på nes og odder hvor vannstrømmen er tilstrekkelig god. Substratet må også være grovt nok til at rognas ikke slammes ned. En interessant observasjon som ble gjort ved undersøkelsene er at samtlige av de registrerte gyteområdene for krøkle var etablert på naturlige strandlinjer. Det ble ikke observert gyteaktivitet langs noen av de menneskeskapte fyllingene. Strandsona på strekningen har også tidligere vært mye benyttet av lagesild. Selv om det de senere årene har blitt fanget betydelig mindre lagesild og at det ser ut til at artens atferd og vandringsmønster i Mjøsa har endret seg, ble det registrert mye yngel av bl.a. lagesild langs land i flere av de grunne vikene på strekningen. Disse områdene har også stor betydning som oppvekstområder for en rekke arter, herunder stingsild, hork og sik. Det er også verdt å nevne at strandsonen fungerer som oppvekstområde for flere arter som storørreten beiter på.

Fylkeskommunen er bekymret for omfanget av utfyllinger i Mjøsa og hvilken konsekvens dette kan få for de ulike fiskeartene. Både isolert for de fiskeartene det gjelder, men også fordi det finnes nøkkelarter her som har stor betydning for resten av økosystemet i innsjøen (eks. krøkle, som har en særlig betydning som byttefisk for storørreten). Det foreligger lite konkret om tilrettelegging for krøkle, og det er ikke kjent eksisterende dokumentasjon som i detalj beskriver krøklas tekniske krav til gyteområder. Dette gjør reetablering krevende. Utfylling fører ofte til en homogenisering og en redusert verdi på strandsona for fisk. Å gjenskape variasjon i både utforming, substrat og strøm- og dybdeforhold er vesentlig for at områdene ikke skal bli ødelagt, og ikke engang med dette har man noen garanti for at fisk vil bruke områdene slik som tidligere. I forslag til bestemmelser, jf. 3.5.1, står følgende: «*strandsonen skal utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og vikar iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan*». I denne planen står det lite konkret om hvordan utformingen skal være, og ingenting om hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres. Det står også at «*reetablering av strandsonen kan stedvis være utfordrende på grunn av dybde og grunnforhold, og dette kan legge føringer på utforming av strandsonen*». Siden utforming av ny strandsona ikke er planlagt i detalj, og dybdekart for de berørte områdene ikke er inkludert i plandokumentene/sett i sammenheng med planlagte utfyllinger, er det vanskelig for oss å vurdere om det er avsatt nok areal i reguleringsplanen til god utforming og om det i det hele tatt er gjennomførbart. Fylkeskommunen mener dette er en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da vi ikke kan se at det er gjort vurderinger knyttet til realiteten i å utforme en naturlig strandsona og innsjøbunn.

### *Spesifikt om ny tursti*

Det planlegges ny tursti i strandsonen på strekningen fra Stranda til Øyresvika. Turstien skal anlegges med gruset dekke i en bredde på 1 - 3 m. Turstien ligger inne i kommunedelplanen, og det har i forkant av reguleringsplanen blitt gjort et arbeid med å finne forbedringsmuligheter for å bevare mer av dagens kantvegetasjon og strandlinje. Dette er bra, og fylkeskommunen ønsker å rose Lillehammer kommune og Nye Veier for å fremme et forslag der behovet for utfylling er redusert. Turstien vil likevel øke omfanget av utfylling i Mjøsa betydelig, og foreløpige estimater viser at turstiens fotavtrykk i Mjøsa blir på totalt 13 190 m<sup>2</sup>. Turstien vil legge direkte arealbeslag på gyteområde for krøkle, og potensielt medføre endrede strømforhold som kan påvirke de gyteområdene som ikke blir direkte berørt. Krøkle er sentral for bestandsdynamikken i Mjøsa, og

områdene er viktige funksjonsområder for flere fiskearter. Det ble ved undersøkelsene i 2021 blant annet funnet lagesildyngel. I grunnlagsdokumentet «vurdering av tursti langs Mjøsa på strekningen Stranda-Øyresvika» blir anleggelse av tursti vurdert til å medføre vesentlige negative konsekvenser for naturmangfold. Utfyllingene vil medføre tap av kantvegetasjon langs Mjøsa, tap av gyteområder for krøkle, tap av funksjonsområder for andre fiskearter, og nye brukryssinger over gyteelver for storørret. Fylkeskommunen stiller spørsmål ved om turstien slik den nå er planlagt vil ha samme verdi som opprinnelig tenkt i kommunedelplanen. Stien er stedvis for smal til at den får en god funksjon som sykkelsti, og bredden tilsier at stien ikke vil bli brøytet vinterstid. Ut fra et fiskefaglig ståsted mener fylkeskommunen at stiens verdi ikke veier opp for de negative konsekvensene den vil ha for naturmangfoldet i Mjøsa.

### *Oppsummering utfylling*

Fylkeskommunen mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. Det er ikke utarbeidet konkrete planer for utforming av ny strandsona og innsjøbunn, og det er ikke vist hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres og om dette i det hele tatt er mulig.

**På bakgrunn av dette fremmer fylkeskommunen innsigelse til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.**

**Fylkeskommunen fremmer samtidig innsigelse til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det er dokumentert at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona.**

Vi viser til rundskriv T-2/16 om klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, der viktige økologiske funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsorganismer (jf. lakse- og innlandsfiskloven § 7, første ledd) er listet opp under nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet. Innsigelsene er hjemlet i plan- og bygningsloven § 5-4, med bakgrunn i fylkeskommunens ansvar for forvaltningen av høstbare, ikke-truede arter av innlandsfisk.

Innsigelsene kan imøtekommes ved å utarbeide et dokumentasjonsgrunnlag som viser realiteten i å oppfylle bestemmelsen om utforming av ny strandsona. Det må utarbeides en detaljert beskrivelse og et kartgrunnlag med nøyaktig avmerking som viser hvordan den nye strandsona skal utformes. Her må blant annet dybdeforhold ligge til grunn, og det må beskrives hvordan funksjonsområder for fisk skal reetableres.

### **Kryssing av sidevassdrag**

Ny E6 kommer til å krysse flere større og mindre sidevassdrag til Mjøsa. Tre av disse er fiskeførende, dvs. det går opp storørret og harr fra Mjøsa for å gyte. Dette gjelder Rinna, Øyresbekken og Kollefallsbekken. Øyresbekken krysses ikke direkte av den nye E6-traséen ettersom veien i dette området går i tunell, men bekken vil kunne påvirkes under anleggsfasen av selve tunneldrivingen. Av større inngrep kan også Bulungsbekken nevnes, der etablering av tunnelportalen gjør at denne bekken må legges om i nedre deler. Bekken har liten eller ingen funksjon for fisk i dag. For flere av elvene/bekkene er det også verdt å nevne at munningsområdene i Mjøsa har en funksjon for ulike fiskearter.

I bestemmelsene er det satt krav om at fiskens vandringsmuligheter skal ivaretas i anleggsfasen. Vi mener bestemmelsen også må fastsette at fiskevandring skal opprettholdes i driftsfasen. Bestemmelsene sier også at «*der bekker, elver og andre vannforekomster berøres av vegtiltaket, skal ny eller endret utforming opparbeides med naturlig vannføring og bekkesubstrat med stryk, kulper og varierende bredde*». Detaljer knyttet til inngrep i vassdrag, inkl. kryssing av sidevassdrag, vil komme i den helhetlige planen for vannhåndtering. Fylkeskommunen er opptatt av at sidevassdragene ikke får dårligere gyte- og oppvekstforhold som følge av bygging av E6, og

at de opprettholder den funksjonen de har i dag. En av de viktigste måtene å oppnå dette på er å ivareta fiskens vandringsmuligheter også i driftsfasen.

Når det kommer til kryssing av sidevassdrag og flomsikringstiltak i forbindelse med dette mener vi det må velges løsninger som ikke krever gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget. Eksempelvis bør det ikke velges løsninger som endrer forutsetningene for masseavlagring og dermed øker behovet for masseuttak, da det ikke er ønskelig med jevnlig masseuttak i vassdragene. Dette gjør det vanskelig å opprettholde et godt vassdragsmiljø over tid, kan være skadelig for fisk og kan gi et behov for å stadig fjerne kantvegetasjon for å komme til med maskiner. Midlertidige og permanente tiltak må heller ikke føre til varige endringer av bunnforhold/substrat nedstrøms, ved f.eks. å endre strømningsforhold. Andre ting vi mener må ivaretas er naturlig elvebunn og bunnsubstrat under bruer og naturtypisk utforming der vassdrag skal krysses, erosjonssikres eller flyttes. Ved erosjonssikring av elvekant bør det tilstrebes å lage en mest mulig naturlig elvekant, med rufsete preg og hulrom. Det er også viktig å hindre avrenning av finstoff til vassdraget, via overflatevann som ofte samler seg i byggegrop og grøfter.

### *Kantvegetasjon*

I bestemmelsene er det satt krav om bevaring og reetablering av kantvegetasjon:

*«Kantvegetasjon mot vann og vassdrag skal bevares i minimum 10 meters bredde der dette er fysisk mulig (...). Kantvegetasjonen skal bevares så naturlig som mulig for å motvirke erosjon og avrenning og gi levested for dyr og planter. Pilarer og brufundamenter skal plasseres slik at hensyn til erosjon og livet i vassdraget ivaretas».* Fylkeskommunen synes dette er bra, da en funksjonell kantsone har en viktig økologisk funksjon, og tjener flere formål knyttet til både biologisk mangfold, fisk, vannkvalitet, erosjon, landskap og friluftsliv.

### **Vannforskriften og regional vannforvaltningsplan**

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021 er lagt til grunn som en regional føring for arbeidet. Denne planen er under revisjon, og vil fra våren 2022 bli regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027. Vannforskriften setter miljømål for alle vannforekomster, og miljømålene er vedtatt gjennom regional vannforvaltningsplan.

Miljømålet for overflatevann er at det skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. I bestemmelsene til reguleringsplanen er det satt krav om at *«økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart for ny E6».*

Dette mener vi er bra, og sikrer at ingen vannforekomster får en redusert miljøtilstand som følge av planlagte arbeider. Vi forutsetter at det tas utgangspunkt i dagens miljøtilstand jf.

vannforskriften og regional vannforvaltningsplan, og at det også gjennomføres tiltak for å minimere den midlertidige påvirkningen i anleggsfasen. Det er også gitt bestemmelse om at førtilstanden i vassdragene som kan påvirkes av anleggsvirksomheten skal dokumenteres, og at miljøtilstanden i berørte vannforekomster skal overvåkes før anleggsstart, gjennom anleggsfasen og i driftsfasen. Vi mener dette vil gi et godt bilde av påvirkningen, og at det bør brukes et prøvetakingsprogram som tar utgangspunkt i vannforskriften og regional vannforvaltningsplan.

Det er satt mål i YM-planen om at miljøtilstand i vassdrag, herunder bekker og elver, som skal krysses innenfor anleggets tiltaksområde er ikke forringet ved ferdigstilling av veganlegget. Kravet som stilles er at anleggsarbeidene ikke skal medføre varig forverring av vannforekomstenes miljøtilstand. I konsekvensutredningen har det blitt utført en sårbarhetsvurdering for berørte vannforekomster med utgangspunkt i vannforskriften, sammen med en oversikt over økologisk og kjemisk tilstand. Fylkeskommunen mener det har blitt gjort et godt arbeid med å innarbeide vannforskriften og vedtatte miljømål i reguleringsplanen, og at dette må tas med videre inn i den helhetlige planen for vannhåndtering slik at miljøtilstanden og sårbarhetsgraden til vassdragene legges til grunn for detaljering av vassdragsinngrepene. Vi mener også at en konkret vurdering etter vannforskriften §§ 4-7 og § 12 må inkluderes for hver enkelt vannforekomst i den helhetlige planen for vannhåndtering. Gjøres dette med utgangspunkt i de tiltak som er planlagt i hver enkelt vannforekomst, vil det være mulig å vise påvirkning og at planbestemmelse 2.1.3 om ivaretagelse av økologisk tilstand oppfylles.

### **Særlovsbehandling**

Jf. bestemmelse 2.5.2 skal det utarbeides en helhetlig plan for vannhåndtering. Denne skal blant annet inneholde overvannshåndtering, flom- og dreneringsveger fram til vassdrag og inngrep i vassdrag og vannforekomster. Vannhåndteringsplanen skal ligge til grunn for innhenting av nødvendige godkjenninger hos forvaltningsmyndighetene, jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Dette er bra, og i tråd med det fylkeskommunen har signalisert i prosessen fram til nå. Beskrivelsen av de enkelte vassdragstiltakene er for overordnet i forslag til reguleringsplan, slik at vannhåndteringsplanen sammen med eksisterende kunnskapsgrunnlag vil danne grunnlag for fylkeskommunens behandling etter lakse- og innlandsfiskeoven.



LILLEHAMMER KOMMUNE

Storgata 51  
2609 LILLEHAMMER

Saksbeh./tlf.nr.: Lars Erik Vindfallet  
Lauritsen/95109418

Deres ref./Deres dato: MARBISMO 19/2388-102/  
18.06.2021

Vår ref.: 21/00049-7  
Vår dato: 03.09.2021

## Høringsuttalelse - To reguleringsplaner for E6: Ny E6 Roterud-Storhove - og avlastet E6 - Lillehammer kommune

### Innledning

Statnett viser til brev datert 18.6.2021 om høring av reguleringsplaner for firefelts E6 Roterud – Storhove og avlastet E6 i Lillehammer kommune.

Etter innledningen kommer merknadene til planforslag ny E6 under punkt 1, merknader til planforslag avlastet E6 under punkt 2, og felles merknader under punkt 3.

For veikryssingen over Lågen er det utarbeidet planforslag for to alternativer hvor alternativ 1 er Nye Veiers foretrukne alternativ:

- Planalternativ 1: justert veilinje (i forhold til kommunedelplanen) over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette alternativet kommer ikke i fysisk konflikt med transmisjonsnettledningene over Lågen, men kommer i konflikt med arealet som Statnett har fått båndlagt i kommuneplanens arealdel (bestemmelse 3.25.1 og 3.25.2) og kommunedelplan (bestemmelse 3.5) til fremtidige elektriske anlegg.
- Planalternativ 2: Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt-frem-bygd bro over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er kommunedelplanens løsning. Dette alternativet kommer i fysisk konflikt med begge Statnetts 300 kV-ledninger over Lågen. Men veianlegget er plassert utenfor området som er båndlagt til fremtidig transformatorstasjon.

Statnett foretrekker alternativ 1 forutsatt kompensasjon av areal som går tapt til veg fra båndlagt areal til transformatorstasjon på Hovemoen.

Alternativ 2 er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett og krever lovavklaring etter energiloven før bygging kan starte. Dette vil forsinke oppstarten av arbeidene med ny E6, sammenlignet med alternativ 1.

Plandokumentene omtaler at perioden med ny bro over Lågen sammen med Statnetts to 300 kV luftledninger forhåpentligvis vil være kort. Til dette vil Statnett innledningsvis bemerke at våre anlegg er underlagt anleggskonsesjon etter energiloven. Endringer og fornyelse av disse anleggene gjøres i henhold til konsesjonsprosess etter energiloven med offentlige høringer mv.

Endelig løsningsvalg med vedtak om konsesjon fattes av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og/eller Olje- og energidepartementet (OED).

### **Statnetts transmisjonsnettanlegg i planområdene**

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnett – hovednettet i strømforsyningen. Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i planområdene – se kartvedlegg figur 1:

- Fåberg transformatorstasjon
- 300 kV - ledning Ulven – Fåberg
- 300 kV - ledning Røykås – Fåberg
- 300 kV - ledning Øvre Vinstra – Fåberg
- 300 kV - ledning Nedre Vinstra – Fåberg

Vedlagt er et oversiktskart over anleggene, se kartvedlegg figur 1.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av de elektriske anleggene. Statnetts merknader følger under.

### **1 – merknader til reguleringsplan ny E6 Roterud – Storhove**

#### **Planalternativene og eksisterende 300 kV ledninger over Lågen**

Planalternativ 1 med justert veilinje over Lågen krysser under Statnetts 300 kV-ledning Røykås - Fåberg. I plandokumentene er det opplyst at det er 17 meter mellom ledning og veibane. Dette er ikke korrekt. I forbindelse med temperaturoppgradering av 300 kV-ledningen Røykås – Fåberg vil fri høyde bli cirka 12 meter.

Planalternativ 2 med kommunedelplanlinjen over Lågen er i direkte fysisk konflikt med Statnetts 300 kV luftledninger mellom Fåberg og Ulven transformatorstasjoner, og mellom Fåberg og Røykås transformatorstasjoner. Dette planalternativet vil måtte medføre ombygging av begge de nevnte luftledningene over Lågen med tilhørende konsesjonsbehandling hos Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE).

#### **Statnetts planer i området**

Statnett er i gang med kapasitetsøkende tiltak (temperaturoppgradering) av 300 kV-ledningen mellom Røykås og Fåberg transformatorstasjoner. Dette vil medføre at ledningen på stor last vil senkes noe mer mot terreng i forhold til i dag. Vi viser til forrige avsnitt om at avstand mellom ledning og topp på veidekke for planalternativ 1 vil bli redusert.

Forbindelsen mellom Fåberg og Ulven skal reinvesteres (fornyas), men tidspunktet og valg av trasè er ikke avklart. Statnett har satt i gang en temperaturoppgradering av ledningen, slik at den

skal få noe større kapasitet frem til reinvestering. I forbindelse med reinvestering av Statnetts ledning vil det være nødvendig å vurdere plassering av ny 420 kV transformatorstasjon ved Lillehammer. Reinvestering i Statnetts anlegg krever konsesjon etter energiloven. Løsningsvalg etter konsesjonsprosess med offentlige høringer ligger frem i tid.

### **Inntegning av nåværende og fremtidige elektriske anlegg i reguleringsplankartet**

Det er mange hensynssoner i reguleringsplankartet slik at disse er vanskelig å lese. Statnett fikk imidlertid oversendt kart med hensynssone H740 per epost fra Norconsult datert 15.4.2021. Statnett legger til grunn at dette fortsatt samsvarer med reguleringsplankartet som er til høring.

Statnetts eksisterende ledninger er inntegnet i plankartet og gitt hensynssone H740 for båndlegging etter energiloven. Det samme er areal avsatt til fremtidig transformatorstasjon på Hovemoen og ledningstraseer så langt det er innenfor reguleringsplanen for ny E6. Statnett ber om at det skilles på hensynssonene for eksisterende ledningsnett som er båndlagt etter energiloven og arealer som er båndlagt for fremtidige ombygginger av ledningsnett og transformatorstasjon i kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen for ny E6 (påvente av vedtak etter energiloven).

På Hovemoen er planområdet for reguleringsplanen mindre enn plangrensen for kommunedelplanen. Statnett krever at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til fremtidige elektriske anlegg videreføres utenfor reguleringsplanens plangrense slik at dette hensyntar mulig ombygging av transmisjonsnettet og etablering av ny transformatorstasjon på Hovemoen.

Siden justert veitrasé i planalternativ 1 beslaglegger areal av hensynssone avsatt til fremtidig transformatorstasjon må hensynssonen utvides sørover og nordover (mot Statnetts ledninger mot Vinstra) for å avbøte på dette. I tillegg vil det måtte avsettes nødvendig areal øst for kommunedelplanen i kommuneplanens arealdel for å hente inn tapt areal som har gått med til veg.

På Trossetsiden registrerer Statnett at hensynssone som er satt av til ombygging av ledninger og eventuelt kabelanlegg er for lite. Vi krever at kommunedelplanens hensynssoner for fremtidige elektriske anlegg videreføres innenfor reguleringsplanens område, inkludert planområdet for broen over Lågen og til Hovemoen.

### **Transformatortransport og Nasjonal tungtransportberedskap**

Statnett SF er gjennom energilovens forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen (kraftberedskapsforskriften) regulert til å inneha en nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap. Det vises i denne sammenheng til beredskapsforskriftens § 4-6. Nasjonal tungtransportberedskap. Her går det frem at denne type transport er knyttet til nasjonal sikkerhet.

Ny rundkjøring på Hovemoen – etter nordgående avkjøring fra ny E6 og inn mot avlastet E6 på Hovemoen – må utformes slik at den legger til rette for nevnte transport. Svingradius må hensyntas i tillegg til at det ikke må etableres skilt, lys og rekkverk i innersvinger som hindrer en slik transport. Dette må ivaretas i den videre detaljprosjekteringen, se vedlegg 2.

## **2 – Merknader til reguleringsplan avlastet E6**

### **Merknader til inntegning i plankartet og bestemmelser**

Statnett bemerker at reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven ikke er tilfredsstillende utformet eller tilfredsstillende innarbeidet i reguleringsplanen for avlastet E6.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

***Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.***

### **Transformatortransport og Nasjonal tungtransportberedskap**

Som nevnt under merknadene til ny E6 innehar Statnett SF ansvar for nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap.

Reguleringsplanen for avlastet E6 omfatter også Hovemoen som er dagens adkomst til Fåberg transformatorstasjon. Statnett er tilfreds med at Hovemoen ikke stenges slik at transformatortransport kan gå fra avlastet E6, via krysset i Sannom og nordover på Hovemoen. Statnett ber om at kryssløsninger utformes slik at kurvatur, skilt, lys og rekkverk ikke hindrer transformatortransport.

Avlastet E6 via ny rundkjøring (sør for bro over dagens E6) vil bli adkomst til fremtidig transformatorstasjon på Hovemoen. Rundkjøringen på avlastet E6 må utformes slik at kurvatur, skilt, lys og rekkverk ikke hindrer transformatortransport inn mot Hovemoen i fremtiden. Dette må ivaretas i den videre detaljprosjekteringen, se vedlegg 2.

### **3 – Felles merknader til begge reguleringsplanene**

#### **Anleggsgjennomføring**

Planene legger opp til omfattende anleggsarbeid under og nære ved Statnetts transmisjonsnettanlegg. Alt anleggsarbeid og alle tiltak som kan nå innenfor 30 meter fra ytterste strømførende line skal avklares med Statnett som ledningseier. Se siste avsnitt i dette brevet. Statnett ber om at Nye Veier tar kontakt for en detaljert gjennomgang av anleggsgjennomføringen slik at eventuelle problemstillinger kan avklares så tidlig som mulig.

Vi ønsker å trekke frem noen særskilte punkter:

- Trosset: anleggsveier, massehåndtering og deponering i byggeforbudsbelte nært ved 300 kV ledning og mastepunkt (Ulven - Fåberg). Figur 2 på vedlegg 1.
- Bygging av bro og vei over Lågen, under 300 kV ledning mellom Fåberg og Røykås transformatorstasjoner, samt anleggsarbeid innenfor 30 meter fra 300 kV ledningen Ulven – Fåberg på Hovemoen.
- Bygging av veg under Statnetts to 300 kV ledninger mellom Fåberg og Vinstra transformatorstasjoner. Nærføring med mastepunkt. Se figur 3 vedlegg 1.
- Rundkjøring på avlastet E6 ved Hovemoen. Anleggsarbeid nært transmisjonsnettledningene og mastepunkt må gjennomgås og avklares med Statnett i den videre prosjekteringen. Se figur 4 vedlegg 1. Reguleringsbestemmelsene er ikke tilfredsstillende, jf tidligere merknad om dette. Rundkjøring må tilfredsstillende krav til transformatortransport.

#### Geologiske undersøkelser:

For å sikre stabilitet på mastefundament må tiltakshaver iverksette geologiske undersøkelser. Disse skal utføres av kvalifisert fagpersonell. Undersøkelsene skal legges til grunn for en geologisk rapport som dokumenterer stabilitet på fjellet/grunn, videre at stabiliteten kan opprettholdes både gjennom driftsfasen og videre ut ledningens levetid. Kostnader til undersøkelser og utarbeidelse av rapport dekkes av tiltakshaver. Gjennomførte undersøkelser og dokumentasjon fritar likevel ikke tiltakshaver fra ansvar for en eventuell skade som påføres transmisjonsnettanlegget som følge av tiltaket.

#### Adkomst:

Statnett skal ha uhindret adkomst til mastepunkt og ledningstrasè. Videre skal det omkring masten være tilstrekkelig med plass til utførelse av nødvendig drift og vedlikehold, herunder bruk av anleggsmaskiner.

#### Rystelser:

Sprengningsarbeider og virksomhet i massetaket må ikke påføre ledningsanlegget skade. Transmisjonsnettet er ømfintlig for vibrasjoner, og har derfor fastsatt grenseverdier for vibrasjoner på konstruksjoner som kan påvirkes. Grenseverdien for transmisjonsnettanlegg er satt til 20 mm/sek på mastevanger og 30 mm/sek på fundament. Tiltakshaver er ansvarlig for at

grenseverdiene overholdes, og må sørge for at det monteres rystelsesmålere som overvåker transmisjonsnettanlegget. Resultatene må kunne dokumenteres og kontrolleres og kostnadene forbundet med målingene må dekket av tiltakshaver.

#### Støv

Støv på transmisjonsnettanlegg kan medføre kortslutning og utfall. Det må derfor iverksettes tiltak når virksomheten medfører støv med vindretning mot transmisjonsnettanlegg.

#### Jording:

Ut ifra alle fire betongfundamenter er det jordinger som går fra masten og ut i terrenget. Lengden på jordingene varierer fra 30 til 50 meter. Jordinger må ikke skades og evt. arbeid på jordinger skal utføres av Statnett-personell (eks. omlegging, skjøting etc.). Kostnader til slikt arbeid må dekket av tiltakshaver.

#### **Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense**

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Arbeid nært spenningsnett anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås. Imidlertid er omfanget her så stort at Nye Veier bes om å ta snarlig kontakt for en detaljert gjennomgang av anleggsgjennomføringen slik at eventuelle problemstillinger kan avklares så tidlig som mulig.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningsnett.

Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

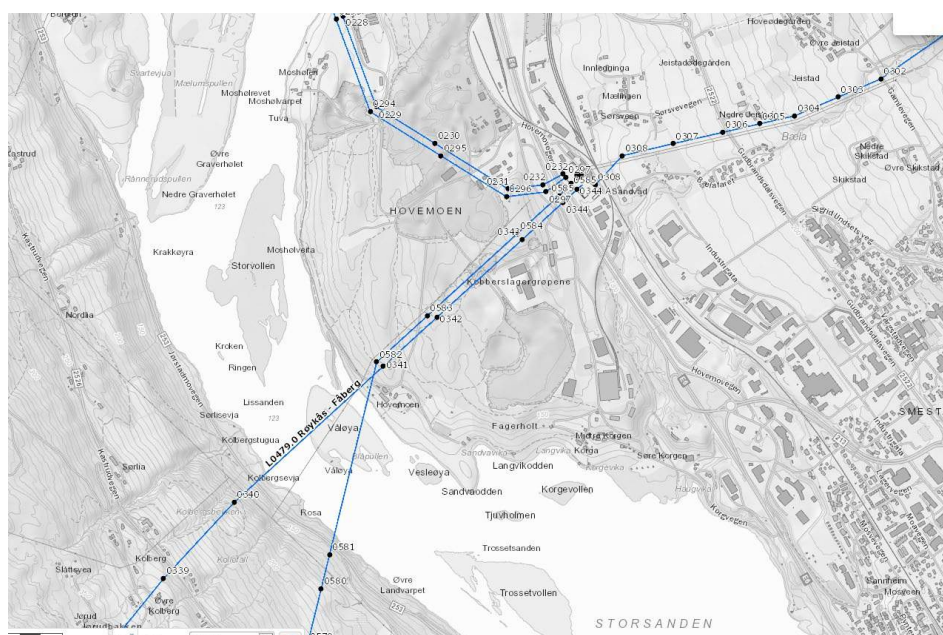
Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad  
Avdelingsleder

Lars Erik Vindfallet Lauritsen  
Senioringeniør

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE

## Kartvedlegg



Figur 1 - Statnetts transmisijsnettanlegg innenfor planområdene. Fåberg transformatorstasjon ligger øst for dagens E6.

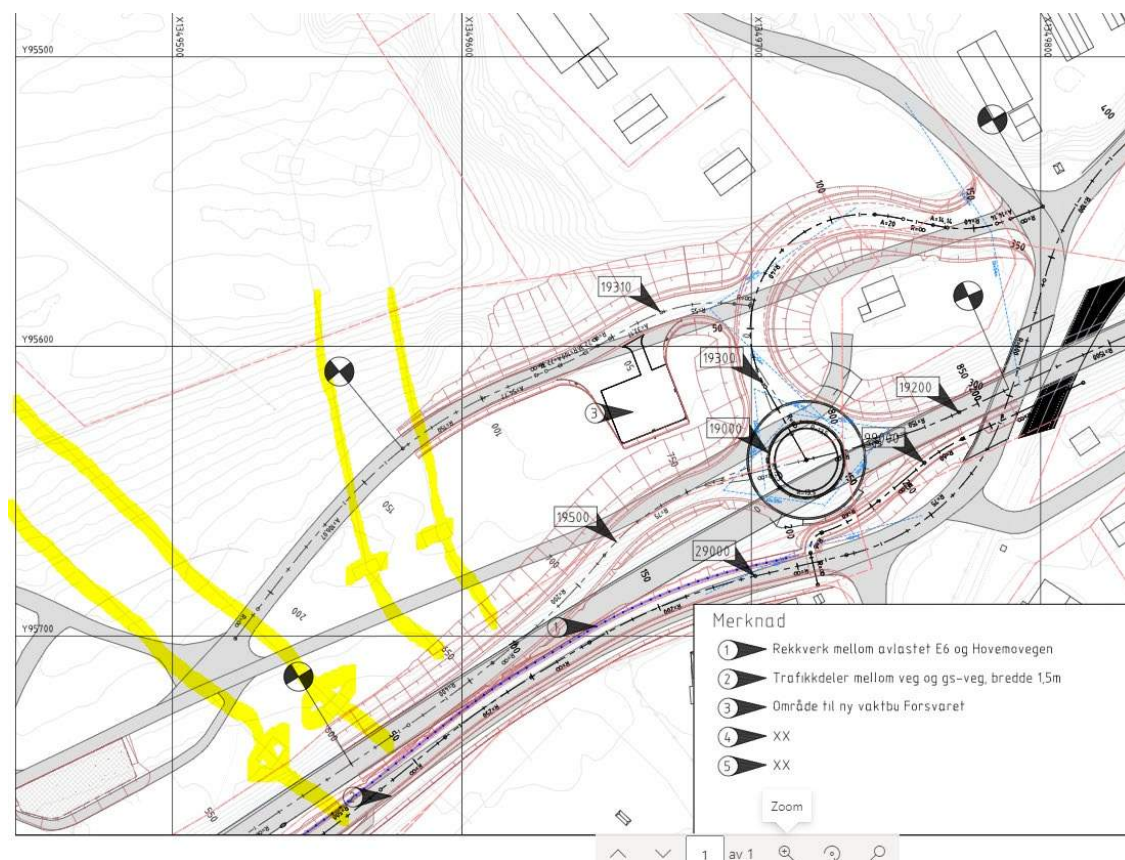


Figur 2 - Trosset - deponier og anleggsarbeid i byggeforbudsbelte og nært ved Statnetts 300 kV luftledning. Må avklares mellom tiltakshaver og Statnett





Figur 3 - Arbeid under og nære ved Statnetts 300 kV ledninger mellom Fåberg og Vinstra. Nærføring og skråningsutslag mot Statnetts mast 230 og 295 må avklares.



Figur 4 - Avlastet E6 - rundkjøring - anleggsarbeid under og nært Statnetts fire 300 kV-ledninger og mastepunkt (markert gult) må avklares. Rundkjøringen må tilpasses krav til transformatortransport. Reguleringsbestemmelsene må endres.

## Vedlegg 2 - Krav til transportvei for transformatortransport

Statnett er pålagt å ha nasjonal tungtransportberedskap for hele kraftforsyningen.

### **Stigning**

Stigning på veg skal være maksimalt 10 %. Veg med kurver bør ha mindre stigning enn 10 %, og jo skarper kurve jo mindre stigning. I en skarp kurve skal stigningen være maksimalt 5 %.

### **Vegbredde**

Bredde på veg skal være 5 meter ekskl. vegskulder ved rett veg. Ved kurver må bredden utvides til 6 meter. Ved skarpe kurver på 90 grader sving og når ytteradius nærmer seg minimum ( $r = 30$  meter) må et område tilsvarende 15 meter vegbredde (radius i innersving  $r = 15$  meter) være fritt for hindringer for at vangene ikke skal støte bort i noe. Svingradius Minimum radius i innersving:  $r = 15$  meter Minimum radius i yttersving:  $r = 30$  meter

### **Tunneler og tilsvarende hindringer**

Transportkjøretøyets høyde er 4,2 meter. Total høyde er avhengig av eventuell tilleggshøyde fra transformator-kassen. Kassens høyde er normalt begrenset til 4,5 meter

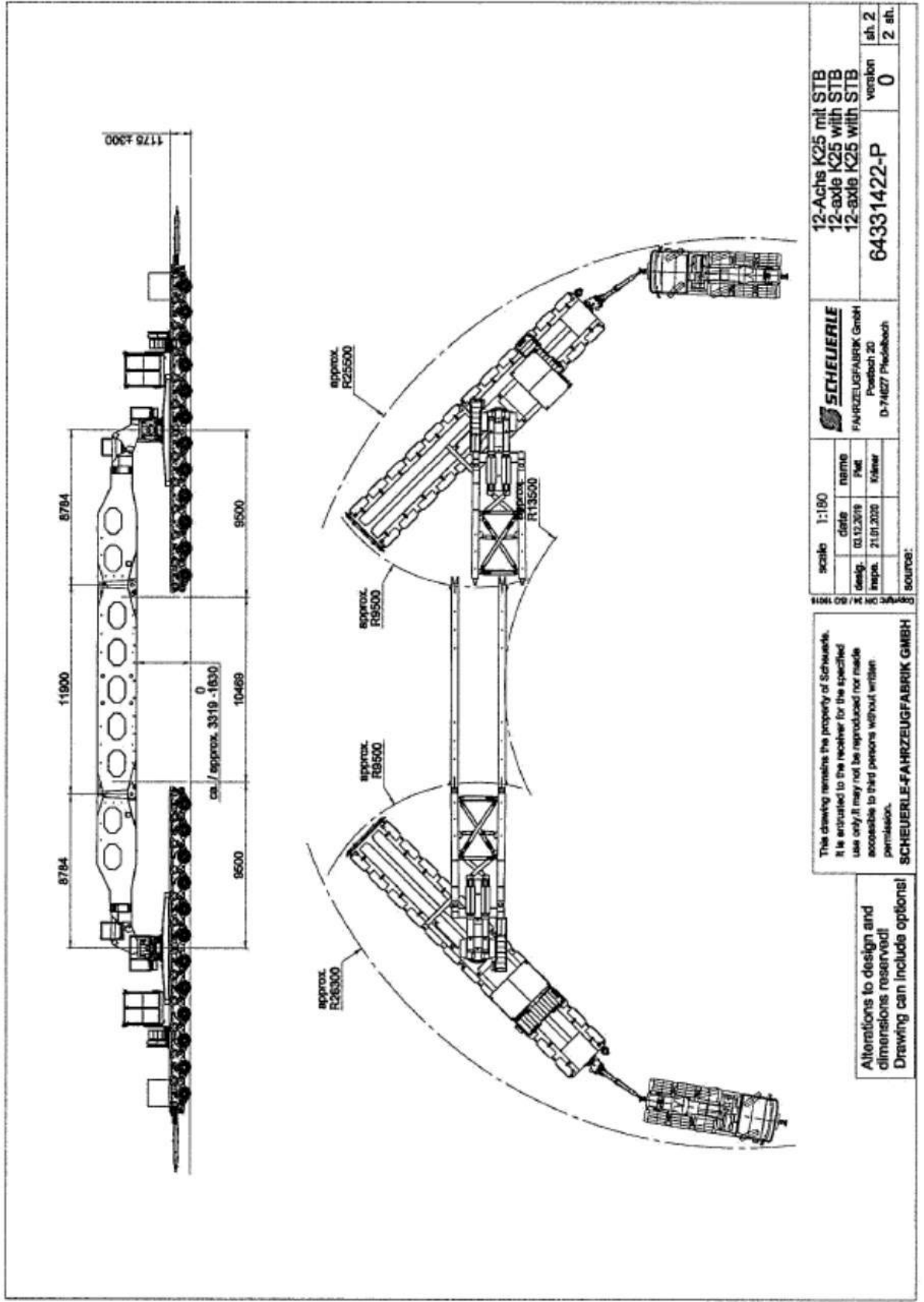
### **Bruer**

Største bredde ved ytterkant til ytterkant vanger under transport er 5,2 meter. Vangene kan heises opp til 1,0 meter over vegdekket. Dersom ei bru har rekkverk over  $h = 1,0$  meter betyr dette at kjørebanelen må være minst 5,2 meter bred fra innerkant til innerkant rekkverk. Dette gjelder når man har 30 meter rett vegstrekning ved inngang og utgang av brua.

### **Oppbygging av veg**

Prosjektering av ny transportveg/utbedring av eksisterende veg må tilpasses størrelsen på transporten. Her må også vurderes evt. senere behov for transport. Maksimale krav til vegen er 16 tonn akseltrykk over 12 aksler over 15,4 meter lengde.

Informasjon om kjøretøy



scale 1:180		name		12-Achs K25 mit STB	
date	03.12.2019	Plat		12-axle K25 with STB	
desig.		Kilner		12-axle K25 with STB	
insp.	21.01.2020			version	0
				sh. 2	2 sh.
				64331422-P	
			<b>SCHUELERLE</b> FAHRZEUGFABRIK GmbH Postfach 20 D-74627 Fleckelbach		
source:					

This drawing remains the property of Scheuerle. It is entrusted to the receiver for the specified use only. It may not be reproduced nor made accessible to third persons without written permission.  
 SCHEUERLE-FAHRZEUGFABRIK GMBH

Alterations to design and dimensions reserved!  
 Drawing can include options!



## Statens vegvesen

statsforvalteren i innlandet innsigelse

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:  
20/210893-28

Deres referanse:

Vår dato:  
24.08.2021

### Høringsuttalelse med innsigelser til reguleringsplan for E6 Roterud– Storhove i Lillehammer kommune.

Vi viser til mottatt forslag til reguleringsplan for E6 mellom Roterud og Storhove i Gjøvik og Lillehammer kommuner. Denne høringsuttalelsen behandler den delen av strekningen som ligger i Lillehammer kommune.

#### Innledning

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for å bygge ny firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t på strekningen. Forslaget i Lillehammer kommune strekker seg fra kommunegrensa mot Gjøvik til Storhove, en strekning på rundt 15 km. De overordnede målene med utbyggingen er bedre fremkommelighet, reduksjon i ulykker og klimagassutslipp. Ny E6 vil korte ned reisetiden mellom byene og tettstedene rundt Mjøsa.

Planforslaget er en oppfølging av og bygger på kommunedelplan for E6 Biri–Vingrom (2013) og E6 Vingrom Ensby (2018).

I Lillehammer kommune fremmes egen reguleringsplan for avlastet veg mellom Øyresvika og Storhove. Denne ivaretar krav satt i kommunedelplan E6 Vingrom Ensby og vi sender egen uttalelse til denne.

Statens vegvesen fremmer innsigelser til planforslaget og høringsuttalelsen sendes til Statsforvalteren i Innlandet for samordning av innsigelser.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser på vegne av Nye Veier:

- Vingrom kryss midt
- Bru over Lågen i kommunedelplan linja

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelse som sektormyndighet innenfor transportområdet:

- Manglende utredning av trafikale konsekvenser og helhetlig plan for sykkel og gange for lokalveg langs E6.

### **Statens vegvesens rolle i planleggingen**

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafiksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

### **Nye Veiers anledning til å fremme innsigelse til planforslag gjennom Statens vegvesen**

Nye Veier AS har rett til å uttale seg til arealplaner som berører riksveger som de har ansvaret for. Nye veier har ikke myndighet til å fremme innsigelse, men de kan be om at Statens vegvesen fremmer innsigelse til planforslag for, berører Nye veiers portefølje. Statens vegvesen avgjør om innsigelse skal fremmes og fremmer i tilfelle innsigelse på vanlig måte.

Nye Veier har anledning til å fremme innsigelser til egne planer gjennom Statens vegvesen på samme måte om Statens vegvesen kan fremme innsigelse til egne planer. Dette kan gjelde alternativer i en plan som andre pålegger dem å utføre eller at ny kunnskap betyr at nye alternativer bedre oppfyller nasjonale og regionale interesser som Statens vegvesen har ansvaret for.

### **VÅRE MERKNADER**

E6 mellom Roterud og Storhove planlegges som firefelts veg med midtrekkverk. Planforslaget legger vestsidealternativet til grunn i tråd med kommunedelplanen. Som i vedtatt kommunedelplan legges det opp til kryss på Vingrom, halvkryss i Øyresvika og fullt kryss på Storhove. Vegen legges i tunell mellom Øyresvika og Tråseth.

Det foreslås noen løsninger som er annerledes enn i kommunedelplanen, og planen legges derfor ut i to alternativer. Nye løsninger springer ut ifra at en ved optimalisering og utvikling av løsninger er kommet fram til ny kunnskap. Alternativene kommenteres under det enkelte punkt.

Planen fremmes i to alternativer der alternativ 1 inneholder ny kryssløsning på Vingrom, endret vegføring i tunnel og ny justert linje for bru over Lågen. Linjeføring og kommunedelplanens løsning for kryss på Vingrom og bru over Lågen er med som alternativ løsning.

Vedlagt planforslaget er tekniske tegninger av veganlegget inklusive bruer og kulverter. Vi har ikke gått i detalj inn i disse tegningene. Vi forutsetter at veganlegget planlegges i tråd med vegnormaler og at det søkes fravik der løsninger ikke er i henhold til normaler.

Vegen skal bygges med utgangspunkt i H3, nasjonal hovedveg for ÅDT >12000 og fartsgrense 110 km/t. Vegen planlegges som firefelts motorveg med vegbredde på 23 m med 3,5 m brede kjørefelt og 2- 2,75 m brede skuldre. Det skal være midtdeler med rekkverk. Nye veier har søkt om å bygge et smalere vegprofil på 20 m. Vegdirektoratet arbeider med å oppdatere regelverket i henhold til føringer fra departementet. En smalere løsning vil innebære smalere midtdeler og smalere skulder og Nye Veier ønsker å legge dette til grunn på steder det er hensiktsmessig dersom løsningen blir akseptert.

### **Kryss ved Vingrom**

Kryss ved Vingrom er lagt ut i to alternativer der kryss nord er hovedalternativet for Nye Veier. En foreslått løsning for kryss Vingrom sør er ikke med i planforslaget, blant annet på grunn av at denne løsningen ville medføre stor trafikkøkning gjennom sentrum i Vingrom.

Kryss midt er i dagens plassering og i tråd med kommunedelplanen for E6 Vingrom–Ensby. Løsningen er derfor en del av planforslaget. Fordelen med denne løsningen er at krysset fungerer like godt enten man skal sørover eller nordover på E6 fra Vingrom. Ulempen er at den beslaglegger store arealer i sentrum som kan nyttiggjøres andre formål – til bedre forbindelse ut til strandsonen og større grøntarealer. Støyskjerming mot sentrum blir mer komplisert ved denne kryssløsningen og alternativet har en betydelig større kostnad enn kryss i nord.

Nye veier ønsker å fremme innsigelse til kryssalternativ Vingrom midt, kommunedelplanens løsning. Dette begrunnes med svært stor kostnadsøkning, konsekvenser for tiltak på lokalvegen ved Øyresvika som blant annet gir inngrep i dyrka mark, stort inngrep i friluftsområde, dårligere støyskjerming av Vingrom skole og Vingrom sentrum, økt klimautslipp og dårligere samfunnsøkonomi.

Statens vegvesen støtter innsigelsen. Statens vegvesen og Nye Veier er underlagt de samme mål om kostnadseffektivitet og god samfunnsøkonomi.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** til Vingrom kryss midt på vegne av Nye Veier. Innsigelsen fremmes ut ifra vårt ansvar for å påse at føringer i Nasjonal Transportplan (NTP) ivaretas i arealplanleggingen, og innsigelsen begrunnes med konflikt med føringer om kostnadseffektivitet i NTP 2022–2033.

Et av hovedmålene i NTP 2022–2033 er «mer for pengene». Dette målet innebærer at *«prosjekter skal gjennomføres på en effektiv måte for å nå våre mål til en lavest mulig kostnad for samfunnet»* Krysset Vingrom midt har ved prosjektering etter kommunedelplanen fått en vesentlig kostnadsøkning og dermed redusert samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Statens vegvesen mener kryss nord er den beste løsningen for kryss på Vingrom også ut ifra andre hensyn. Vi mener det er en stor fordel at krysset flyttes bort fra sentrum og frigir arealer der. Kryss nord gir bedre muligheter for å gi god støyskjerming mot skole og sentrum og grøntarealer tett på sentrum.

### **Kryss i Øyresvika**

Krysset i Øyresvika legges ut i et alternativ – halvkryss. Løsningen innebærer atkomst til og fra Lillehammer sørfra.  $\frac{3}{4}$  kryss er tidligere utredet og i bestemmelsene i kommunedelplanen står det t  $\frac{3}{4}$  kryss skal bygges dersom det lar seg realisere innenfor areal avsatt til kryss i kommunedelplanen. Dette lar seg ikke gjøre, og krysset er ikke del av høringen.

En tredje arm inn i krysset ved Øyresvika ville muliggjort å komme nordfra gjennom tunellen inn i krysset ved Øyresvika. Denne løsningen medfører store arealbeslag, og det er beregnet at den vil ha liten effekt for trafikken. Kryss nord i Vingrom vil også gjøre avstanden kortene dersom noen har kjørt feil og må snu. Vi støtter denne løsningen og mener også at den er «ren» og klar.

Ulempen ved løsningen er at det ikke blir noen forbindelse mellom lokalvegen fra Vingrom og dagens E6 som blir ny lokalveg inn til sentrum. Kryssforbindelse mellom disse to lokalvegene er utredet i plan for avlasta veg. Nye Veier legger til grunn at det vil bli lite gjennomkjøringstrafikk mellom Vingrom og Vingnes fordi det ikke plasseres bom på den delen av E6.

### **Bru over Lågen**

Bru over Lågen legges fram i to alternativer der ny justert linje er Nye veiers hovedalternativ. Gjennom prosessen etter kommunedelplanen, har de kommet fram til en ny justert linje som innebærer en annen konstruksjon og ei lavere bru. Vi har ikke gått inn i tekniske tegninger for brua. Løsningen forutsetter en kortere bru og lengre tunell. Brua vil være mindre synlig/fjernvirkning og ha en kortere byggetid. Konstruksjonen kassebru vil gjøre det mulig å legge høgspenkabel skjult inne i konstruksjonen.

Bestemmelsene i kommunedelplanen setter krav til at trebru skal utredes i reguleringsplanarbeidet. Det er gjort, men man har konkludert med at byggetid i naturreservatet er svært viktig og at dette er avgjørende for valg av løsning. Vi forstår det slik at det foregår samtaler med kommunen om valg av tre på deler av brua som ikke er selve bærekonstruksjonen, og det ser vi på som svært positivt.

Brua i KDP-linja viser seg ved nærmere utredning å bli vesentlig dyrere enn bru i justert linje. Nye veier ønsker derfor å fremme innsigelse til kommuneplanlinjas bru med fritt frembyggbru. Dette begrunnes med svært stor kostnadsforskjell mellom denne og bru i justert linje som Nye Veier anbefaler. De peker også på betydelige større negative konsekvenser for Lågendeltaet naturreservat i anleggsperioden og permanent, høyere klimagassutslipp i strid med KDP § 2,2 *«Bru over Lågen skal planlegges og bygges med minst mulig midlertidig og permanent påvirkning for vassdrag, verneformål og verneverdier.»*

Statens vegvesen støtter innsigelsen. Statens vegvesen og Nye Veier er underlagt de samme mål om kostnadseffektivitet og god samfunnsøkonomi.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** til bru i kommunedelplanlinja med fritt frembyggbru på vegne av Nye Veier. Innsigelsen fremmes ut ifra vårt ansvar for å påse at føringer i Nasjonal Transportplan (NTP) ivaretas i arealplanleggingen og innsigelsen begrunnes med konflikt med føringer i NTP 2022–2033.

Et av hovedmålene i NTP 2022–2033 er «mer for pengene». Dette målet innebærer at *«prosjekter skal gjennomføres på en effektiv måte for å nå våre mål til en lavest mulig kostnad for samfunnet»* Brua i kommuneplanlinja har en kostnad som har betydelig større kostnad enn bru i justert linje, og dermed vesentlig redusert samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

### **Kryss Storhove**

Kryss på Storhove er blitt utredet i tre alternativer, sør, midt og nord. Utredningene har resultert at det er kryss midt som fremmes som eneste alternativ i planen.

Ved varsel om oppstart pekte vi på viktigheten av at krysset på Storhove blir lett å lese som svært viktig inngangsport til Lillehammer. Vi mener at krysset slik det nå foreslå vil bli en god løsning og lett å lese. Plasseringen litt sør for Storhovearmen gjør at det bli lett å lede trafikken til sentrum sørover langs dagens E6 for å få en fordeling av trafikken opp Storhovearmen, armen opp fra Sannom og Mesnadalsarmen. På den måten vil belastningen på Gudbrandsdalsvegen bli begrenset.



## **Beredskap og tunell.**

Ved varsel om oppstart gå vi uttrykk for at veggen bør planlegges med beredskapsklasse 1A, noe som blant annet innebærer at trafikken raskt kan ledes over til ett tunell-løp eller omkjøringsveg ved hjelp av variable skilt dersom det oppstår hendelser i tunell eller på veg. Vi har forstått det slik at omkjøring tenkes ivaretatt i selve veglinja slik at trafikken ikke blir ført over på lokalvegen unntatt i tilfeller der det oppstår hendelser som påvirker begge tunnellop eller begge kjøreretninger i dagløsninger. Vi anbefaler at veggen planlegges og bygges med beredskapsklasse 1A med variable skilt på en så viktig veg som E6. Vi kan ikke se at dette er avklart. Tunellen skal godkjennes av vegdirektoratet og forhold knyttet til stengning av tunnel vil bli ivaretatt/godkjent gjennom dette.

Tekniske tegninger viser havarilommer i tunellene. Det er ikke vist nødutganger i tunellene, men disse omtales og vises i rapporten om risikovurdering av Vingnestunellen. I henhold til kapittel 3.6 i håndbok N500 skal det for toløps tunneller etableres gangbare tverrforbindelser mellom tunnelløpene. Disse vises verken på tekniske tegninger eller plankartet.

I ROS-analysen går det fram at fremkommelighet for utrykningskjøretøy ved en beredskapsåpning mellom kjøreretningene i Øyresvika ved hendelser. Tilgang på slokkevann ut over medbrakt i tankbiler skal utredes videre. Prosjektets opprinnelige forutsetning er slokkevann via tankbiler, men risikovurderingen viser at dette er uheldig. Tunellen skal godkjennes av vegdirektoratet.

## **Byggegrenser**

Byggegrenser er satt til 50 meter med unntak av der byggegrense er satt mindre i plankartet. Vi mener det bør presiseres i bestemmelsene hvilke steder byggegrensa er satt mindre, og den bør målsettes i plan.

I overordnet KDP-plan er byggegrensa satt til 100 meter. 50 meter er generell byggegrense for riksveg etter vegloven mens det gis anledning til å sette 100 m byggegrense ved store vegutbygginger. Vi mener i utgangspunktet at 50 meter som regel er tilstrekkelig, men savner likevel en begrunnelse på hvorfor en ønsker å gå bort fra byggegrense som er fastsatt i overordnet plan.

Det går fram av plankartet at byggegrensa er satt til 30 meter på Storhove. Vi vil ikke motsette oss det, men ber om at byggegrensa settes til 50 meter sør for næringsområde i LNF-område der det ikke lenger er noen grunn til å redusere byggegrensa.

## **Sideanlegg – kontrollplasser**

Eksisterende kontrollplass ved Vingrom kirke i sørgående retning fjernes. Vi kan ikke se at dette nevnes i planmaterialet, verken at den faktisk fjernes eller hvordan kontrollfunksjonen skal ivaretas videre. Vi har bedt om at det opprettes kontrollplass ved ny mjøsbru, men kontrollfunksjonen må ivaretas også når byggearbeidene starter og før ny kontrollplass er

opprettet lenger sør. Dette må omtales i planen. I tillegg til at denne kontrollplassen fjernes er det også slik at Vingrom rasteplass som også fjernes, brukes som kontrollplass i nordgående retning.

Prosjektet må redegjøre for hvordan det skal legges til rette for at kontrollfunksjonen ivaretas når de fjernes fra Vingrom. Dette må sikres i bestemmelsene slik at kontrollfunksjonen blir sikret både midlertidig og permanent på strekningen Mjøsbrua–Lillehammer i tråd med krav fra trafikk og kjøretøy i Statens vegvesen, og at kontrollplassene på Vingrom ikke kan fjernes før dette er ivarettatt.

### **Sideanlegg – rasteplasser**

Rasteplassen ved Vingrom kirke fjernes og det argumenteres med for kort avstand til neste kryss og dermed hensyn til trafikksikkerhet. Rasteplassen er riktignok ikke forutsatt som hovedrasteplass i vegvesenets nye rasteplassstrategi, men som en mindre rasteplass. Plassen er et viktig utsiktpunkt med nærhet til Mjøsa og den benyttes i tillegg som kontrollplass.

Kontrollfunksjonen må opprettholdes annet sted. Ved nedleggelse av plassen må nødvendige fysiske tiltak for å nedlegge plassen og samtidig opprettholde plassen med tilgang fra tursti sikres. Vi forstår det slik at dette kan være ivarettatt i bestemmelse 6.15 «Istandsetting av kirkeodden»

### **Kollektiv**

Nye Veier ser på riksveger som viktig kollektivårer der ekspressbusser kan konkurrere med og være et supplement til toget. For E6 her går det ekspressbussruter nord–sør, øst–vest og flere regionbusser.

Innlandet fylkeskommune har bedt om holdeplasser i kryssene for sine regionruter. Vi har påpekt det samme og vi har bedt om utredning av holdeplasser ved Storhove for ekspressrutebusser. Lillehammer kommune mener imidlertid at ekspressbussene bør stoppe på Lillehammer skystasjon og ønsker ikke at en ved å legge til rette med holdeplasser langs armene på Storhove, gjør det enklere for ekspressbusselskapene å kjøre utenom skystasjonen.

Vi er enig i at det beste er å samle kollektivtrafikk på skystasjonen. Det er likevel en fare for at ekspressbusselskapene på sikt ikke lenger vil kjøre oppom skystasjonen. Det kan være mulighet å legge til rette for holdeplasser langs avlasta veg til formålet. Vi savner imidlertid en drøfting av dette og en eventuell regulering for seinere bygging.

Vi kan heller ikke finne noen drøfting av muligheten for holdeplasser i krysset ved Vingrom nord, som ville gitt en god mulighet for stopp for ekspressbussene mellom Lillehammer og Gjøvik. Innlandstrafikk har etterspurt holdeplasser her.

Det er inntegnet holdeplasser langs lokalvegen noen steder. I bestemmelsene kan vi lese at holdeplassene skal være universelt utformet. På ny holdeplass rett sør for Øyresvika er det inntegnet plattform på å tekniske tegninger, men venteareal/plattform er ikke regulert inn. Vi ber om at det sikres i bestemmelsene at nye eller ombygde holdeplasser faktisk utformes universelt i tråd med bestemmelsene og at venteareal/plattformer reguleres inn inkludert atkomst. Holdeplassene i seg selv ser ut til å være tegnet med tilstrekkelig lengde.

### **Turveg**

Turveg er regulert i varierende bredde for å ivareta hensynet til forhold knyttet til vann og naturvern. Vi har ingen merknader til turvegen, denne skal være et tilbud til folk for å kunne bevege seg langs Mjøsa. Den er ingen hovedforbindelse for gående og syklende, men kan være et godt alternativ for gående og syklende på sommerstid. Det er ikke sikret eget areal for gående og syklende langs fylkesvegen. Turvegen vil ikke være mulig å brøyte om vinteren med maskinelt utstyr.

### **Klassifisering av vegnettet**

Vedlagt høringen er kart som viser alle berørte, nedlagte og nye vegger og forslag til klassifisering av disse. Kartene gir en god oversikt, og dette vil etter hvert danne grunnlag for prosessen med klassifisering og registrering i NVDB.

I forbindelse med kryssene på Vingrom nord og Storhove er rundkjøring mot vest i Vingrom nord og rundkjøring mot øst på Storhove foreslått klassifisert som fylkesveg. Disse rundkjøringene skal klassifiseres som riksveg og betraktes som del av selve krysset.

De er positivt at kartene som viser forslag til klassifisering er vist i reguleringsplanen. Ved at foreslått klassifisering nå er vist, er det mulighet for å kunne rette opp eventuelle feil før selve prosessen med klassifisering utføres i en egen prosess seinere.

### **Arealformål**

I planområdet er det medtatt arealformål som grenser til vegformålene i den utstrekning det er hensiktsmessig og de blir berørt av planen. For Vormstuggujordet har kommunen bedt Nye Veier om å regulere arealet til kombinert bebyggelse og anlegg der handel med areal- og transportkrevende varer er tillatt. Formålet er derfor i strid med overordnet plan, og vi kan ikke se at formålsendringen er konsekvensutredet. Den samme problemstillingen hadde vi da reguleringsplanen for Storhove-Øyer var lagt ut på høring. Da ble området tatt ut av planen og området skulle heller inngå i en egen reguleringsplan i regi av kommunen.

## Skilting

Det skal utarbeides skiltplaner for veganlegget. Som skiltmyndighet ber vi om at dette arbeidet igangsettes snarlig. Det er viktig å starte arbeidet med skilting i god tid for å få et godt resultat, og særlig krever arbeidet med visningsskilt en god prosess.

## Lokalveg

Ny E6 planlegges som nasjonal hovedveg H3 med ÅDT over 12000 og fartsgrense 110 km/t.

Helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende skal fremgå av overordnet plan i henhold til N100 vegnormalen. Tilbud for gående og syklende bør løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg.

Vi viser også til forskrift om anlegg av offentlig veg §3 pkt. 7 «Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles.»

Deler av strekningen i Lillehammer kommune ivaretas gjennom plan for avlastet veg gjennom Lillehammer mellom Øyresvika og Storhove der gange og sykkel er tillagt stor vekt. Hovedtrasé for sykkel forbi Lillehammer sentrum er definert gjennom Lillehammer sentrum fra Vinges via Vingnesbrua, via skysstasjonen og nordover til dem møter lokalvegen Gudbrandsdalsvegen. Sør for Vingnes går sykkeltrasé i dag på lokalvegen. Vegen ivaretar sykkel langs E6 og er trase for Mjøstråkk.

Strekningen mellom Vingrom sentrum og Vingrom kryss nord er ivaretatt ved bygging av separat gang- og sykkelveg. Det er satt rekkefølgekrav til bygging av denne. Denne bør presiseres slik at det er helt entydig at avgrensningen av denne går til Vingrom sentrum og ikke Gjøvik grense.

I planmaterialet finner vi ikke noen overordnet plan for tilbud til gående og syklende, og utredningen sør for krysset i Øyresvika er mangelfull. Selv om temaet diskuteres både i temarapport for nærmiljø og friluftsliv og temarapport trafikale konsekvenser for fylkesveg 2538 oppfatter vi ingen helhetlig vurdering av trafikale konsekvenser og hvilke konkrete tiltak som bør iverksettes av dette prosjektet.

Beregnet trafikk i bompengerperioden kommer ikke fram. Trafikksikkerhet er et utredningstema jamfør planprogrammet. I vårt innspill ved varsel om oppstart og høring av planprogram har vi kommunisert at konsekvenser for lokalvegnettet, spesielt i bompengerperioden, er viktig å utrede. Dette fordi erfaring viser at når det innføres bompenger på hovedvegen, fører til dette til trafikkavvisning til lokalveg (uten bom).

Statens vegvesen fremmer på bakgrunn av dette innsigelse til manglende utredning av tilbud for gående syklende på slik vegnormalen N100 og forskrift om anlegg av offentlig ved §3.7 setter krav til. Innsigelsen fremmes ut ifra vår rolle som statlig sektormyndighet innenfor transportområdet der vi har et spesielt ansvar for å påse at trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Innsigelsen begrunnes ut ifra konflikt med nasjonale mål om trafikksikkerhet jamfør nullvisjonen i NTP 2022–2033 og vegnormalen N100 og forskrift om anlegg av offentlig veg.

En overordnet plan for gående og syklende vil kunne avdekke hvilke behov langs lokalvegen som må utbedres for å oppnå tilfredsstillende forhold og trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende. Det er viktig at antatte trafikktall for bomperioden beregnes og oppgis.

I kommunedelplan for E6 Biri Vingrom fra 2012 omtales gang- og sykkelveg slik:

*«Fotgjengere og syklister skal ha eget tilbud parallelt med der motorveg bygges» ....  
«Mellom Biri og Vingrom vil tilbudet være gang- og sykkelveg langs lokalvegen der trafikken er stor. For øvrig vil gang og sykkeltrafikk skje på lokalvegens skulder.»*

Nye Veier viser til bompengeproposisjonen der det står at forhold på lokalvegen skal følges opp etter vegåpning. Dersom trafikken på lokalvegen som følge av vegutbyggingen er større enn forventet, skal trafikksikkerhetstiltak settes i verk. Denne formuleringen fritar ikke vegutbygger fra utredningsplikten for lokalvegen i henhold til plan- og bygningsloven. Bompengeproposisjonen sikrer at dersom trafikken blir større enn forventet, altså det man har beregnet seg fram til, skal trafikksikkerhetstiltak utføres dersom det er nødvendig.

Vi forventer at en utredning vil avdekke hvilke tiltak som er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet og fremkommelighet på lokalvegen for gående og syklende. Dette bør vurderes ut ifra krav i vegnormalen sett i forhold til trafikktall og lokale forhold blant annet med tanke på skoleveg. Trafikktall i bompengeperioden, som er en direkte konsekvens av vegutbyggingen, er avgjørende å få med. Utredningen må ende opp i reguleringsbestemmelser som er helt konkrete både med hva som skal utføres og når.

Trase for gange og sykkel går langs fylkesveg 2538 langs E6. Nye E6 vil også potensielt få konsekvenser for fv. 213 mellom Moelv og Brøttum. Konsekvensene for denne vegen bør belyses samtidig, men vi vil i tillegg komme tilbake til denne i plan for E6 Moelv–Roterud.

Det er foretatt vurderinger av trafikksikkerhet langs fv. 2538 i eget trafikknøttat og i fagrapporten om nærmiljø og friluftsliv som vil danne et godt grunnlag for en videre utredning der trafikk i bompengeperioden og konkret vurdering av lokale forhold vil danne grunnlag for konkrete bestemmelser om tiltak. Av konkrete vurderinger kan nevnes fokus på myke trafikanter, trafikksikker skoleveg, atkomst til bussholdeplass, og forholdene for transportsyklister.

Nødvendige tiltak må defineres i bestemmelsene, både omfang og når de skal gjennomføres.

Vi anbefaler at dette gjennomføres i dialog med kommune, fylkeskommune og oss og ferdigstilles til annen gangs høring. Det kan være nødvendig å involvere andre parter. Dersom det ikke blir noen annen gangs høring av E6-planen, kan denne saken eventuelt høres separat.

Kommunestyret i Lillehammer vedtok å legge planen på høring i juni, og som del av vedtaket ble det stilt krav om at forhold på lokalvegen i Vingrom skal utredes før høring. Det ble også pekt på at konsekvensene for Jørstadmovegen i anleggsperioden må utredes bedre. Vi forutsetter at dette også gjøres før en eventuell annen gangs høring av planen.

### **Merknadsbehandling**

Vi kan ikke se at komplett merknadsbehandling er vedlagt planforslaget, dette er kun tatt med for utvidelser av planområdet og vi kan dermed ikke på innsyn i hvordan forslagsstiller vurderer innkomne innspill ved varsel om oppstart.

Med hilsen

Fred Anton Mykland  
avdelingsdirektør

Hans Martin Asskildt  
seksjonssjef

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

**Dato:** 02.09.2021  
**Saksref:** 201910560-12  
**Deres ref.:** 19/2388-102  
**Side:** 1 / 2

**Vår saksbehandler:** Gudrun Cathrine Laake  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 91655127  
**E-post:** Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

## **Lillehammer kommune - Reguleringsplaner for E6 - E6 Roterud - Storhove og avlastet E6 - Bane NORs uttalelse**

Vi viser til brev datert 18.06.2021.

Det meste av veganleggene berører ikke jernbanens interesser. Det er nærføring mellom veg og bane kun i nordenden av planområdet. Vår uttalelse er avgrenset til de deler av planen som kan ha betydning for eksisterende og planlagt jernbane.

### ***Merknader til planen for E6***

Vegtraseen ligger tett på eksisterende tømmerterminal. Det er avgjørende at tømmerterminalen er operativ i hele vegens byggefase, og at det ikke oppstår fare for setningsskader i forbindelse med anleggsarbeidene eller i vegens driftsfase. Vi ber om å få oversendt aktuelle deler av fagrapporter som beskriver forhold og tiltak som kan ha betydning for jernbanen i god tid. Jernbanens infrastruktur er særlig sårbar for setningsskader, og stabiliteten må ivaretas til en hver tid. Om nødvendig bør bestemmelsene om flom og skred klargjøres ytterligere, med et supplement om at overvanns- og flomsituasjonen og stabiliteten for jernbanen ikke må forverres.

Anleggsarbeid som på noen måte kan påvirke driften av jernbanen, må ikke igangsettes uten etter avtale med Bane NOR.

Vi ber om at inngrepet på jernbanens arealer begrenses til det som er nødvendig, omfanget av annen veggrunn bør kunne reduseres noe rundt tømmerterminalen.

### ***Merknader til planen for avlastet E6***

Gang- og sykkelvegen gjennom Storhove er forutsatt lagt under jernbanebru mot tømmerterminalen. I følge de foreliggende rapportene vil tiltakene kunne gjennomføres uten å skade eller svekke jernbaneanlegget. Dersom det i prosjekteringsfasen avdekkes behov for korte perioder uten togbevegelser over jernbanebrua, må opphold i togtrafikken avtales nærmere med Bane NOR i forkant.

Bane NOR har behov for å kunne videreføre atkomst til eksisterende jernbanearealer som vist på plankart R08. Plankart R07 viser gang- og sykkelveg lagt over vegarealet. Vi går ut fra at dette skyldes en feil, og legger løsningen vist på plankart R08 til grunn for vår uttalelse. Dette er også i samsvar med omtalen i planbeskrivelsen. Også andre aktører har behov for å benytte den samme atkomsten til sine arealer, fram til hensettingsanlegget for tog er bygget. Jernbanens behov er

knyttet til sporadisk transport av tyngre kjøretøy, lettere arbeidsbiler daglig og ansattes bruk av privatbil til og fra jobb.

Planovergangen over sporet til tømmerterminalen kan kun i begrenset grad benyttes i anleggsfasen, og forutsetter nærmere avtale med Bane NOR.

***Felles merknader til begge planer***

Driften ved tømmerterminalen må ikke begrenses i anleggsperioden uten at dette er avtalt med Bane NOR. Gjennomføring av anleggstiltak som innebærer bruk av jernbanens arealer må avtales særskilt, slik at ikke drift av jernbanens anlegg hindres.

Vi minner om at anleggs- og byggetiltak nærmere jernbanen enn 30 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje er søknadspliktige etter jernbaneloven § 10. Uavhengig av søknadsplikt oppfordrer vi til dialog underveis i prosjekteringen, og i anleggsfasen, slik at begge parter interesser kan ivaretas på en god måte.

T-1442/2021 har erstattet T-1442/2016. Nummerering av tabeller er endret fra den opphevede utgaven.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien  
sjef Planforvaltning  
Bane, Drift og teknologi

Gudrun C Laake  
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur





Statsforvalteren i Innlandet  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

Dato: 24.08.2021  
Vår ref: 19/02824-23  
Deres ref: Høringsinnspill E6  
Roterud - Storhove

## Uttalelse med innsigelse til detaljreguleringsplan for E6 Roterud - Storhove i Gjøvik og Lillehammer kommuner

### POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50  
7066 Trondheim

**TELEFON** + 47 73 90 46 00

**E-POST** post@dirmin.no

**WEB** www.dirmin.no

**GIRO** 7694.05.05883

**SWIFT** DNBANOKK

**IBAN** NO5376940505883

**ORG.NR.** NO 974 760 282

### SVALBARDKONTOR

**TELEFON** +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 21. juni 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

### Om planen

Hensikten med planarbeidet er å detaljregulere forslag til utbygging av E6 over en strekning på ca. 23 km, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer kommuner. Veien foreslås bygget som firefelts motorvei med 110 km/t fartsgrense. Det er utarbeidet planforslag for to alternativer:

- Planalternativ 1: Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Gudbrandsdalslågen (Lågen) og kryss midt på Storhove.
- Planalternativ 2: Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss midt på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Kommunedelplanlinjen mellom Øyresvika og Storhove med fritt frembygg-bru over Lågen og kryss midt på Storhove. Dette er i sin helhet kommunedelplanens løsning.

Kryss midt på Vingrom og kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru over Lågen reguleres slik at de kan velges uavhengig av hverandre.

### Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, heter det at Norge har store mineralressurser som kan gi grunnlag for verdiskaping og arbeidsplasser. Regional og kommunal arealplanlegging er et viktig verktøy for å sikre tilgjengelighet til mineralforekomster som kan være aktuelle for fremtidige uttak, samtidig som miljø- og samfunnshensyn ivaretas.



Mineraluttak har lang tidshorison, og det er behov for større forutsigbarhet knyttet til investeringer, uttak og opprydding. Uttak av byggeråstoffer (pukk, grus, sand) til bygge- og anleggsformål med korte transportavstander og reduserte klimagassutslipp, er viktig.

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging:

- Fylkeskommunene og kommunene sikrer viktige mineralforekomster i sine planer og avveier utvinning mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Tilgangen til, og lagring av, byggeråstoffer ses i et regionalt perspektiv.

### Innsigelse

DMF reiser innsigelse mot planforslaget, på grunnlag at den ikke ivaretar den vesentlig regionalt viktige grusforekomsten ved Hovemoen<sup>1</sup> i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel for Lillehammer, samt kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby. Innsigelsen retter seg til tre spesifikke punkter:

1: DMF setter som krav til egengodkjenning av reguleringsplanen at bestemmelse 2.5 Næringsbebyggelse «Område N1 – Hovemoen» kulepunkt 1, i Lillehammer kommunes arealdel, videreføres i reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove, under bestemmelse merket 3.1.3 «Næringsområde BN1-8». Bestemmelsen i sin helhet: «*Området kan ikke brukes som permanente næringsarealer før grusressursen er tatt ut*».

2: Bestemmelsen merket 5.1.10 «Grusressurs Hovemoen #010», samt rekkefølgebestemmelsen 6.22, må endres til å ivareta den vesentlige regionalt viktige grusforekomsten, også der det i dag ikke er tildelt driftskonsesjon. Slik bestemmelsene er formulert, ivaretas ikke ressursene helhetlig innenfor planområdet.

Bestemmelsene gjengis her:

- Bestemmelse 5.1.10:  
*«Det skal legges til rette for at utnyttelse av grusressursen kan fortsette i henhold til gjeldende konsesjon. Ved inngrep i grusressursen Hovemoen skal grusressursen tas ut, i tråd med gjeldende konsesjon, og sikres for bruk i veganlegget eller annet formål.»*
- Rekkefølgebestemmelse 6.22:  
*«Før områdene innenfor #010 kan bebygges skal grusmassene tas ut, i tråd med gjeldende konsesjon, og sikres for senere bruk, jf bestemmelse 5.1.10»*

Planforslaget medfører en omdisponering av svært store mengder grus av høy kvalitet, som er ivaretatt gjennom kommuneplanens arealdel. Dette er ikke i tråd med overordnet plan, eller intensjonen med planen, slik det har kommet frem av tidligere samarbeid blant annet i planforum og dialogmøter.

3: Formulering tilknyttet Bestemmelse merket 5.1.10 «Grusressurs Hovemoen (#010)», første ledd må endres slik at det ivaretar konsesjonshavers rettigheter. Selve disponeringen av grusressurs innenfor driftskonsesjon etter mineralloven er ikke gjenstand for bestemmelser etter plan- og bygningsloven. Slik bestemmelsen er

---

<sup>1</sup> NGU sin grusdatabase;

[https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus\\_GP\\_Omrade\\_fakta\\_KS.Main?p\\_objid=75349&p\\_spraak=N](https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta_KS.Main?p_objid=75349&p_spraak=N)



formulert, strider dette mot konsesjonshavers tildelte rettighet til å disponere grusressursen innenfor området der de har fått tildelt driftskonsesjon. Rekkefølgebestemmelsen 6.22 «Grustak Hovemoen» har omtrent likelydende bestemmelse med hensyn til disposisjon av grus internt i konsesjonsområde, og må dermed også endres i samsvar med 5.1.10.

Kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby har følgende bestemmelse for Hovemoen grusressurs 1.7.13:

*«I neste planfase skal det ved detaljplanleggingen utredes hvilke konsekvenser traséen inkl. sideareal vil få på grusressursen i Hovemoen. Det forutsettes at grusressursen sikres og gjøres tilgjengelig for bruk i anlegget, alternativt annen bruk.»*

Forutsetning som gjelder trasé og sideareal sikrer at forekomsten som blir direkte berørt av vegtrase kan gjøres tilgjengelig for bruk i anlegget. Denne forutsetningen må forstås til å gjelde de areal som ikke allerede er underlagt driftskonsesjon.

### **Faglig råd**

Prosjektet vil skape store mengder overskuddsmasser, blant annet gjennom utdriving av tunell. DMF råder tiltakshaver til å benytte størst mulig grad av øvrige overskuddsmasser fra prosjektet til å gjøre nødvendig utfylling i trasé for E6 gjennom Hovemoen grusressurs, etter at grusen er tatt ut. Overskuddsmasser fra grusforekomsten er av en kvalitet som bør vurderes benyttet til mer tjenlige formål enn fyllmasser.

### **Uttalelse fra DMF**

Detaljregulering for E6 Roterud – Storhove representerer detaljering av et planarbeid som har pågått over lang tid. Tidligere kommunedelplan har satt rammer for utbyggingen. Lokalt viktige forekomstområder for byggeråstoff blir berørt av planarbeidet, og DMF vurderer at disse er blitt ivaretatt gjennom det pågående planarbeidet. DMF tar derfor til etterretning at reguleringsplanen vil få konsekvenser for registrerte mineralske forekomstområder som har betydning som byggeråstoff.

### Forholdet til sikringsone for vannverk

DMF legger til grunn for vår uttalelse at sikringsone for ny reservevannkilde for Lillehammer er valgt til alternativet ved Balbergøya. DMF legger derfor til grunn at videre utnyttelse av grusressursen på Hovemoen kan gjennomføres, i tråd med kommuneplanens arealdel og gjeldende dispensasjoner knyttet til grunnvann. Rapport om naturressurser har i sitt sammendrag konkludert med at tiltaket ikke får vesentlige påvirkninger for grunnvannsressursen ved Hovemoen, da ingen av vannkildene ligger nedstrøms for tiltaket.

Det er pr. 15.12.2017 tildelt driftskonsesjon innenfor eiendommen 184/1, spesifikt ned til grensen til eiendommen 184/11 i sør, ved Fagerholt. Dispensasjon er gitt for eiendommene gbnr. 186/1 og 186/4. Relevant utsnitt fra dispensasjon, for gbnr. 186/1 punkt 3.d:

*«Eiendommen ligger innenfor sikringsone 3 til vannverket og grenser til hensynssone for reservevannkilde. Det forutsettes at dette blir hensyntatt gjennom å opprettholde en massemektighet over mettet grunnvannssone som gir nok sikkerhet ved eventuell forurensing under drift- og anleggsperiode. Enhver tids gjeldende bestemmelser og restriksjoner for Lillehammer vannverk i kommuneplanens arealdel er gjeldende for uttaksområde.»*



For gbnr. 186/4, 2d:

*«Eiendommen ligger innenfor sikringszone III til vannverket. Det forutsettes at dette blir hensyntatt gjennom å opprettholde en masse-mektighet over mettet grunnvannssone på minimum 10 m, samt å følge de samme føringer som ligger i «reguleringsplan for Hovemoen» (vedtatt 02.11.06) under § 4 (unntatt 4.1.4).»*

#### Bestemmelser

Planforslaget inneholder bestemmelser som omhandler disponering av grusforekomsten ved Hovemoen på flere punkter. DMF har følgende merknader til enkeltbestemmelsene, ut over vår innsigelse.

Bestemmelsesområde #009: Bestemmelsesområdet ivaretar grusforekomsten ved Hovemoen, ved å tillate justering av planlagt E6 i henhold til endelig uttaksnivå. Dette gir en god fleksibilitet, som sikrer at forholdene ligger til rette for å optimalt utnytte grusforekomsten før denne kan bli gjort utilgjengelig ved nedbygging.

Bestemmelsesområde #010: Bestemmelsesområdet ivaretar uttaksområde som er fastsatt gjennom tildeling av driftskonsesjon etter mineralloven § 43. DMF vurderer at formuleringen ikke ivaretar konsesjonshavers rett til å disponere forekomsten, men sikrer at forekomsten tas ut.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no). Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonsleder

Henning Sigstad  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Statsforvalteren i Innlandet

Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 Lillehammer

Deres ref:  
Vår ref: 2021/128082  
Dato: 03.09.2021  
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



## UTTAELSE TIL REGULERINGSPLANER FOR E6: E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6 - HØRINGSBREV

Vi viser til oversendte høring av reguleringsplaner for E6, med uttalelsesfrist 05.09.2021.

Mattilsynet er sektormyndighet for drikkevann og plantehelse, og vi har vurdert planene opp mot disse fagfeltene. Reguleringsplanene fremstår på dette tidspunktet som tilfredsstillende på overordnet plan, men det gjenstår detaljplanlegging før de kan vurderes som gode nok.

Tiltak som sikrer mot forurensning av eksisterende og mulige fremtidige drikkevannskilder er det som er det mest essensielle for disse planene. Tiltakene må ta hensyn til både anleggsfasen og driftsfasen.

Drikkevannsforskriften § 4 Forurensning sier følgende:

*Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Der det er fastsatt beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter §26, gjelder forbudet brudd på disse. (...)*

### Avlastet E6

Det er beskrevet i planene at det skal tas hensyn til sikringssoner, og gjøres tiltak videre i detaljprosjekteringen. Det skal utarbeides en tiltaksplan, og det skal settes i gang overvåkingsprogram av kildene. Dette er viktige momenter som må på plass for at drikkevannskildene skal bli tilstrekkelig beskyttet mot forurensning.

Det er gjennomført ROS-samling med partene, inkludert Lillehammer kommune som er vannverkseiere. Det står også at videre planer bør godkjennes av vannverkseier, og at det er behov for mer detaljert risikovurdering innenfor klausuleringsområdet, og utarbeidelse av tiltaksplan. Vi mener at tiltaksplanen skal godkjennes av vannverkseier for å sikre vannforsyningen.

Det er viktig at planene har rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, og at det er sikre rutiner for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i området. Det må sikres at planene gjøres tilstrekkelig kjent for sjåfører og maskinførere. Disse må være kjent med bestemmelsene i sonene, og de tiltakene og varslingene som skal utføres ved en eventuell hendelse.

Det skal kartlegges om det er private drikkevannsbrønner i området som kan påvirkes. Disse bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien har vært i drift.

#### Roterud – Storhove

Det er vurdert at private brønner i tunellområdet kan få redusert kapasitet. Det tilrådes prøvetaking av private brønner før arbeidene starter, og det foreslås tetthetskrav i hele Vingnestunellen for å begrense generell grunnvannssenkning. Det planlegges farekartlegging av brønner som anses som mest utsatte, og prøvetaking av utsatte brønner nedstrøms den nye veien.

Sedimentasjonsbasseng med tett bunn er planlagt, for rensing av partikler i anleggsvannet før utslipp. Veivann i nærheten av brua over Gudbrandsdalslågen skal også ledes til tette rensedammer. Det er også positivt at det legges opp til en «føre var» tankegang med tanke på Balbergøya og Sandvaodden. Dette er områder som er regulert som nye vannkilder med tilhørende sikringssoner. Tykkelsen på umettet sone ivaretas for å sikre tilstrekkelig beskyttelse av drikkevannsressursen.

Det er beskrevet en tenkt uønsket hendelse (Hendelse 2), med ulykke i driftsfasen. Det er beskrevet med moderat sannsynlighet, men med stort potensial for forurensning. Forurensning av drikkevannsressursen vurderes ikke å kunne gi spesielt store konsekvenser for liv/helse gitt hygieniske barrierer. Avhengig av hendelsens omfang kan det bli behov for nødvannsforsyning. Selv om konsekvensene ikke vil være akutte, så vil vi gjøre oppmerksom på at et stort utslipp i området kan føre til at drikkevannskilden kan være ødelagt for lang tid.

Se også kommentarene våre under overskriften «Avlastet E6,» da de samme prinsippene rundt for eksempel ROS-analyse vil gjelde for «Roterud – Storhove.»

Med hilsen

Stig Risbergsæter

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.  
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

Vår dato: 27.08.2021  
Vår ref.: 201907287-31  
Arkiv: 323  
Deres dato: 18.06.2021  
Deres ref.: 19/2388

Saksbehandler:  
Kristin Hasle Haslestad

## **NVEs innsigelse - Høring - Detaljreguleringsplan for E6 strekningen Roterud i Gjøvik - til Lillehammer (Storhove) og detaljreguleringsplan for avlastet E6 - Gjøvik kommune og Lillehammer kommune - Innlandet**

Vi viser til høringsdokument datert 18.06.2021.

**NVE fremmer innsigelse til planen fordi vi mener den strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til våre ansvarsområder (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d), 12-6 og 28-1, vrl §§ 5, 7, 8, 20, 43a) og 45, samt energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1.)**

**Innsigelsen gjelder mangler knyttet til eksisterende og fremtidig ledningsnett, mangler i forbindelse med faglige utredninger for reetablering av strandsonen langs Mjøsa, mangler i bestemmelser for oppfølging av ev. hendelser i tilknytning til grunnvannsressursen i Hovemoen, samt mangler ved utrednings- og dokumentasjonskrav for naturfare for områdene LL1/LL2 og #200-#202 og tilstøtende areal.**

**NVE har i tillegg flere faglige råd som må ivaretas i den helhetlige vannhåndteringsplanen.**

### **Bakgrunn**

Nye Veier AS har utarbeidet reguleringsplan for ny firefelts motorvei fra Roterud til Storhove, i Gjøvik og Lillehammer kommuner. E6 er landets viktigste riksvei. E6 er også viktig for Mjøsregionen fordi den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked. Utbyggingen av hele E6 Innlandet skal sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold av E6. Ny E6 Roterud–Storhove ses som et helhetlig prosjekt på tvers av kommunegrensene.

Planen omfatter store areal og inngrep i Mjøsas strandlinje og inngrep i Lågendeltaet fuglefredningsområde og Gudbrandsdalslågen. Planen omfatter inngrep i områder med nasjonalt viktig grunnvannsressurs i Hovemoen, kryssing av mange større og mindre sidevassdrag til Gudbrandsdalslågen og Mjøsa, samt områder omfattet av potensiell skred- og flomfare og kartlagte fareområder for flom.

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Abels gate 9  
7030 TRONDHEIM

**Region Nord**  
Kongens gate 52-54  
Capitolgården  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvegen. 1B  
6800 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsveien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR



Planen bygger videre på vedtatt (felles) kommunedelplan, og fremmer derfor 2 alternative løsninger for brukryssing av Lågen. Alternativ 2 baserer seg på kommunedelplanlinjen og er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett, mens alternativ 1 ikke kommer i direkte konflikt med eksisterende sentralnett.

## **NVEs vurdering**

### Generelt

Planen skyver på lovavklaringer knyttet til NVEs ansvarsområder (jf. vannressursloven (vrl)) til etter planvedtak. NVE mener dette er en uheldig praksis og ødelegger mye av hensikten med en helhetlig plan på en lang vegstrekning. Mulighetene for sum-effektvurderinger etter vannressursloven blir vanskeligere uten en helhetlig plan for vassdragstiltak og vassdragsinngrep. Det skal imidlertid lages en helhetlig vannhåndteringsplan før gjennomføring, og denne skal høres og lovavklares. Dette kan medføre behov for ekstra undersøkelser og utredninger. Det kan også oppstå situasjoner der det ikke kan gis tillatelse etter særlover. Dette kan føre til forsinkelser i gjennomføring av planen. I ytterste konsekvens kan vedtatt og juridisk bindende plan ikke gjennomføres slik som vist og beskrevet i plankart og -bestemmelser. Vi beskriver i vår uttalelse derfor noen krav som må innarbeides i planbestemmelsene og innfris i vannhåndteringsplanen.

### Vurdering av alternative løsninger for kryssing av Gudbrandsdalslågen med bru: Alt 1 og alt 2:

NVE fremmer ikke innsigelse til noen av alternativene for brukryssing av Gudbrandsdalslågen, men gjør oppmerksom på at alternativ 2 er i direkte konflikt med eksisterende sentralnett og krever lovavklaring etter energiloven før bygging kan starte (konsesjonssøknad må ev. utarbeides av Statnett og sendes til NVE for konsesjonsbehandling). Dette vil forsinke oppstarten av arbeidene med ny E6 vesentlig, sammenlignet med alternativ 1. NVE mener en kassebruløsning trolig gir færrest negative konsekvenser for vassdraget.

Kryssingen av Gudbrandsdalslågen ligger innenfor Lågendeltaet fuglefredningsområde og tiltaket behandles derfor etter gjeldene fredningsforskrift og ikke etter vannressursloven (vrl).

### Flom

Våre merknader er knyttet til 2 fagrapporter:

1. Fagrapport VA og hydrologi datert 12.03.2021 for avlastet E6
2. Fagrapport hydrologi (Nye Veger as, AF gruppen og Norconsult) datert 26.03.2021 for ny E6

1: Fagrapport - avlastet E6:

Det er utarbeidet et eget notat med flomfarevurderinger for avlastet E6, denne rapporten er faglig sett svært tynn og avklarer ikke flomfare for eksisterende bebyggelse eller tiltak innenfor arealformål som åpner for ny bebyggelse. Etter det vi kan se er det noen få areal med boligbebyggelse og aktsomhetsområder innenfor planområdet. Noen arealer er omfattet av flomfare fra Mjøsa og er vist med hensynssone flom (H320), mens de andre er vist med hensynssoner basert på aktsomhetsområder fra NVEs kartkatalog.

2: Fagrapport - ny E6:

Det er gjort beregninger av 200- årsflom med klima- og usikkerhetspåslag for nærmere 30 bekkekryssinger for ny E6 på strekningen Roterud- Storhove. Alle krysningene skal dimensjoneres for å kunne håndtere en dimensjonerende flom med delvis tilstopping. Fra Vingrom til Øyresvika er det vurdert at massetransport er en sannsynlig utfordring, og inntaksutforming skal ta hensyn til dette og





prinsipper for erosjonssikring på nedstrøms side av ny E6 ved bekkenedløp er vurdert. E6 Roterud-Storhove krysser Kalverudelva, Bjørnstadelva, Rinda og Gudbrandsdalslågen på bruer. For alle disse bruene er det gjort vannlinjeberegninger, og det er gjort beregninger av nødvendig erosjonssikring. Erosjonssikring av bru over Rinda vil kreve plastring av hele elveløpet, mens sikringen av de to andre bruene vil bli mindre omfattende. Kryssingen av Gudbrandsdalslågen er krevende, og her er det gjort flere beregninger av ulike alternativer. For Gudbrandsdalslågen er det utarbeidet et eget notat som omhandler vassdragsteknikk og miljøinteresser i vassdrag.

For vannstand i Mjøsa ved 200-årsflom er kote 127,2 inkludert en sikkerhetsmargin på 0,5 m benyttet. For fyllinger i Mjøsa er det gjort beregninger av nødvendig erosjonssikring mot bølgepåkjenning. Eksisterende flomsonekartet for Lillehammer og Gjøvik viser 200-års flom på kote 126.43 + 0.5 meter sikkerhetsmargin (126.93 moh). NVE gjør oppmerksom på at nye høyder basert på nye faglige vurderinger er under utarbeiding.

Ut fra det vi kan se er hensynssoner flom (H320) basert på aktsomhetskart for flom fra NVE. Vi gjør oppmerksom på at dette ikke fanger opp alle vassdrag. Flom skal, ifølge planbeskrivelsen, være en del av den kommende vannhåndsplanen. Det er dimensjoneringskrav for kryssinger i planbestemmelsene som etter vår vurdering er tilfredsstillende, men de gjelder kun for H320 (basert på aktsomhetsområder fra NVEs kartkatalog). Flomfarevurderinger for mindre vassdrag som ikke er omfattet av NVEs aktsomhetsområder må inn i vannhåndsplanen. Plankartet viser ikke flomveger eller areal for fordroyning av overvann, og det er heller ingen bestemmelser som ivaretar dette, ut over henvisning til overvannshåndtering i den felles vannhåndsplanen. NVE er i tvil om hvordan flomveger og annen overvannshåndtering blir ivarettatt, når det ikke er avklart /juridisk bindende i plankart eller bestemmelser.

**Dimensjonerings- og utformingskrav må gjelde alle vassdrag, inkludert de som krysser gjennom LL1 og LL2 områder (se våre merknader under Vassdragsinngrep), og det bør tilsvarende være dimensjoneringskrav for LNFR-areal omfattet av #200-#202 i plankartet. Dette må, sammen med alle forhold knyttet til helhetlig vannhåndtering med flomveger, utforming og gjennomføring, løses i den helhetlige vannhåndsplanen. Vi viser i den sammenheng også til våre merknader under Vassdragsinngrep.**

#### Skred

Slik vi forstår utredningene, plankart og planbestemmelser, så viser plankartet hensynssoner skred (H310) basert på aktsomhetsområder fra NVEs kartkatalog.

Skredfaren (reell fare) er utredet i to fagrapporter, og våre merknader er knyttet opp mot disse:

1. Fagrapport skredfarevurdering utarbeidet av Rambøll (datert 12.03.2021) for avlastet E6
2. Fagrapport (Nye Veger as, AF gruppen og Norconsult) datert 31.05.2021 for ny E6

#### Rapport 1: Avlastet E6

Rapporten utreder reell fare for tiltakene i forbindelse med avlastet E6 på strekningene ved Øyresvika – Vinges og ved Mosodden. Rambøll har vurdert skredfaren for tiltak 1, 2 (alt. 2A og 2B) og 6 (alt. 6A). Tiltak 1 er tursti langs Mjøsa, tiltak 2 er trafikale tiltak som fortau, møteplasser og rundkjøringer, og tiltak 6 er gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove. Ifølge Rambøll er ny metodikk for skredfarevurdering i bratt terreng benyttet (se: <https://veileder-skredfareutredning-bratt-terreng.nve.no/>) og utredningen svarer ut sikkerhetskrav i TEK17. Men rapporten har ikke utarbeidet farekart for strekningen, kun avklart om de omtalte tiltakene tilfredsstillende sikkerhetskravet i TEK17 med eller uten sikring, basert på dagens situasjon (for eksempel vegetasjon og terrengforhold).



Det er ikke tilfredsstillende sikkerhet for tiltak 2 mot steinsprang i henhold til krav for sikkerhetsklasse S2 gitt i TEK 17 (anbefalte tiltak for bergskjæringen er beskrevet i G-NOT-001). Tiltak 1 og 6 er vurdert å ha tilfredsstillende sikkerhet mot steinsprang i henhold til krav for sikkerhetsklasse S2. Med dagens terrengforhold vurderes det at tiltak 1, 2, og 6 har tilfredsstillende sikkerhet mot jord- og flomskred, samt at tiltak 1, 2 og 6 har tilfredsstillende sikkerhet mot snøskred. NVE bemerker at dette forutsetter at dagens vegetasjon opprettholdes, jf. kap. 7 i skredfarerapporten. **Vi kan ikke se at tiltak for å opprettholde denne funksjonen er omtalt, og anbefaler at dette tas inn i planen.**

Det er arealformål knyttet til bebyggelse innenfor planområdet, men disse omfattes ikke av aktsomhetsområder for skred.

#### Rapport 2: Ny E6

Sannsynlighet for at steinsprang, snøskred og jordskred fra sideterreng skal kunne treffe ny E6 er vurdert innenfor kravene som er angitt i håndbok N200 Vegbygging, og ikke i forhold til sikkerhetskrav gitt i byggeteknisk forskrift for byggetiltak etter pbl § 28-1. Det er vurdert at jord- og flomskred kan nå ny E6 og at det er behov for tiltak i tilknytning til vassdrag og Fv. **NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak, og det er naturlig at det tas videre i vannhånderingsplanen.** Det er i vurderingene også lagt inn forutsetninger om utforming av søndre tunellport for å unngå snøskred. Etter det NVE kan se, omfatter ikke aktsomhetsområder for skred (NVEs kartkatalog) veldig mange områder med eksisterende bebyggelse nedstrøms ny E6, og det ligger ikke inne areal som åpner for nye byggetiltak uten byggesøknad i det området som er regulert. Alle aktsomhetsområder for skred er vist som hensynssoner (H310) der det er relevant. NVE er tilfreds med at skredfaren fremstilles på denne måten for LNFR- og vegareal i planen. Bebygd areal som omfattes av aktsomhetsområder for eksempel ved søndre tunellport er tatt ut av planen. Oppstrøms ved tunellpåslag i sør derimot, dekkes store areal av LNFR og LL1/LL2 med terrenginngrep, samtidig som arealet omfattes av aktsomhetsområder for jord- og flomskred og flom. Skredfaren er ikke utredet og tiltak på LL1 er ikke utredet og vurdert med tanke på skredfare mot bebyggelse. Bebyggelse nedenfor/ved siden av (utenfor planområde) kan påvirkes negativt av tiltak i dette området. **NVE fremmer innsigelse til tiltak innenfor disse områdene inntil tiltaket er utredet eller at det er tatt inn konkrete bestemmelser som hindrer negativ påvirkning (overvann, flom og skred) for tredje part. Innsigelsen må også sees i sammenheng med håndtering av Bulungbekken (se kap. Vassdragsinngrep).**

#### Vassdragsinngrep

LL1 og LL2 (Landbruksformål med massedeponering og nydyrking) og #200-#202 (bestemmelsesområder Midlertidige bygge- og anleggsområder) omfatter vassdrag. Detaljer knyttet til utforming av disse tiltakene er ikke beskrevet. Oppfylling og nydyrking er en del av masseregnskapet for strekningen, men tiltakene er ikke konsekvensutredet. LL1 og LL2 krever, ifølge planbestemmelsene, lovavklaringer etter jord- og skogsbrukslovverket i etterkant av vedtatt reguleringsplan. Der disse tiltakene omfatter vassdrag, kan det også være nødvendig med lovavklaring etter vannressursloven. **NVE mener dette også er tiltak som må inn i den helhetlige vannhånderingsplanen og fremmer innsigelse til tiltakene inntil det i planbestemmelsene for LL1/LL2 og #200-#202 tas i inn at tiltakene også krever lovavklaring etter vannressursloven, dersom tiltakene kan påvirke vassdrag, flom, overvann og skred.**

Kryssing av Bulungbekken og hensynet til både vassdragsinteresser og naturfare virker utfordrende. Her er det eksisterende bebyggelse rett utenfor regulert areal, og det vil være viktig at både anleggs- og driftsfasen ikke øker farene eller ødelegger vassdragsinteresser. **NVE fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av tilfredsstillende sikkerhet for eksisterende bebyggelse ved**



**Bulungbekken i tilknytning til massive tiltak både i anleggs- og driftsfase (se innsigelse under kap. Skred).**

Inngrep og utfyllinger i Mjøsa er ikke tilstrekkelig opplyst til at vi kan vurdere om det er mulig å sette i stand strandsonen slik at funksjonsområder for blant annet krøkle og lågåsild, kan ivaretas. Krøkle er sentral for bestandsdynamikken i Mjøsa, og man ser at det er skjer endringer i negativ retning som man ikke kjenner årsakssammenhengene til. Derfor er det viktig at man ikke forringer strandområdene i Mjøsa, og tiltaket må ha et bedre faglig dokumentasjonsgrunnlag før planvedtak. **NVE mener planen som et minimum må utrede dybdeforhold, utfyllingsbehov og hvor/hvordan det er mulig å ivareta eller gjenskape gode biotoper i strandsonen til Mjøsa, og fremmer innsigelse til manglende dokumentasjonsgrunnlag (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). Derfor fremmer vi også innsigelse til gangvegen som planlegges på utsiden av E6, inntil det er dokumentert og faglig avklart at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsonen. De samme bestemmelsene må også inkludere reetablering av en funksjonell og naturlig kantsone (jf. vrl §§ 5, 11 og 8).**

**Videre mener vi det strider mot nasjonalt viktige interesser knyttet til våre ansvarsområder at det ikke finnes planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag (hensynet til blant annet storørret) også i driftsfasen av anlegget og fremmer innsigelse til dette (jf. vrl §§ 5 og 8).**

Grunnvann

Den nasjonalt viktige grunnvannsressursen ved Hovemoen er kartlagt og det er gitt bestemmelser som regulerer tiltak slik at de ikke skal påvirke ressursene negativt. Bestemmelsene sikrer også at det ikke skal gjøres inngrep i den 10 meter tykke metningssonen over ressursen. Det skal ikke gjøres tiltak som kan medføre forurensing av kilden. Men det viktigste er at det skal lages en overvåkings- og tiltaksplan (jf. planbestemmelse § 2.5.8). Tiltak innenfor klausuleringssoner for eksisterende og framtidig vannkilde, skal omsøkes kommunen.

Planen innebærer nye, store inngrep i grunnvannsressursen. Dersom bestemmelsene følges tett opp og ikke minst at overvåkingsprogrammet følges opp med strakstiltak ved ev. avvik og uønskede hendelser, mener NVE at tiltaket ikke trenger ytterligere behandling etter vannressursloven (jf. vrl § 8, 20, 43a) og 45). Slik planbestemmelse § 2.5.8 nå framstår, mangler det krav til at programmet for kartlegging og overvåking også skal inneholde strakstiltak ved uønskede avvik i målingene/oppfølgingsplanen. **NVE fremmer innsigelse inntil dette er ivaretatt i planbestemmelsene (jf. vrl § 8, 20, 43a) og 45).**

Ledningsnett – sentralnettet

Hovemoen er knutepunkt i sentralnettet som forbinder Midt-Norge og Sør-Norge. Temaer knyttet til ivaretagelse av disse interessene, både nåværende og framtidige, har vært sentrale i planprosessen.

Tidligere plankrav fra kommunedelplanen om økonomisk avklaringer knyttet til ev. framtidige omlegginger er nå ivaretatt gjennom juridisk bindende avtaler mellom Nye Veger as og Statnett. Ev. omlegginger av sentralnettet må avklares i egne søknadsprosesser etter energiloven, og er ikke en del av denne planprosessen etter plan- og bygningsloven (pbl).

Planalternativ 1 med justert veilinje krysser under Statnetts 300 kV ledninger over Lågen. I plandokumentene er det opplyst at det er 17 meter mellom ledning og veibane. Dette er ikke korrekt. I forbindelse med temperaturoppgradering av 300 kV-ledningen Røykås – Fåberg vil fri høyde bli cirka 12 meter. **NVE minner om at dette kan påvirke andre etaters vurdering av konsekvenser, og ber Nye Veger as og Lillehammer kommune avklare dette.**



Planen, inkludert planen for avlastet E6, ivaretar imidlertid ikke de innspill NVE og Statnett har kommet med i planprosessen knyttet til å ivareta framtidig arealbehov ved ev. omlegging av sentralnettet, og heller ikke ivaretagelse av framtidig arealbehov ved oppgradering av nettanlegget for ny trafo i Hovemoen. Planen er heller ikke tilfredsstillende med tanke på sikring av eksisterende ledningsnett i tråd med gjeldene lovverk. Man må skille på hensynssoner og bestemmelser (f.eks. H740\_1, H740\_2) for eksisterende ledningsnett basert på de som faktisk har et vedtak etter energiloven, og de som ikke har, se for eksempel eksisterende ledningsnett på Tråseth-siden. Det er svært vanskelig å lese plankartet med tanke på skille mellom status for ledningsnett med hensyn til vedtak etter energiloven, og slik vi leser kartet er ikke dette tilstrekkelig ivaretatt. **Det er mangler knyttet til hvordan eksisterende ledningsnett er vist i plankartet. Vi fremmer derfor innsigelse til planen inntil dette er ivaretatt i planen (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).**

Statnetts eksisterende ledninger er inntegnet i plankartet og gitt hensynssone H740 for båndlegging etter energiloven. Det samme er areal avsatt til fremtidig transformatorstasjon på Hovemoen og tilhørende ledningstraseer, i den grad arealet omfattes av reguleringsplanen. Planområdet for reguleringsplanen er imidlertid mindre enn planavgrensingen for kommunedelplanen som regulerte deler av arealet Statnett trenger for oppgradering. **NVE forutsetter i vår planbehandling at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til elektriske anlegg videreføres utover reguleringsplanens plangrense. Dette for å sikre at kommunedelplanen fortsatt vil gjelde for arealet som blir liggende mellom areal Statnett trenger og som er regulert i kommuneplanen, og areal som nå reguleres i ny reguleringsplan (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).**

Videre spiser ny E6 i alternativ 1 av areal avsatt til framtidig ledningsnett og Statnett har dermed ikke lenger 170 daa sammenhengende totalareal til rådighet for nødvendig oppgradering av sentralnettet, slik tidligere planprosesser har avklart. Statnett har spilt dette inn i planprosessen både til Nye Veger as og Lillehammer kommune, uten at dette er forsøkt løst i forbindelse med planprosessen. **NVE fremmer derfor innsigelse til planen inntil man har avklart kompensasjon av areal, slik at Statnett har råderett gjennom båndlegging av 170 sammenhengende daa for framtidig oppgradering av sentralnettet i området (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).** Mulig løsning på dette er at hensynssonen utvides sørover og nordover (mot Statnetts ledninger mot Vinstra) innenfor denne reguleringsplanen. I tillegg vil det måtte avsettes nødvendig areal øst for kommunedelplanen i kommuneplanens arealdel for å hente inn tapt areal som har gått med til veg. NVE minner om at Statnetts arealbeslag i Hovemoen er reelt og at det vil komme en framtidig prosess etter energiloven som må finne dette sammenhengende arealet i Hovemoen gjennom en konsesjonsprosess innen noen få år.

På Tråseth-siden er hensynssonen (H740) som er satt av til eventuelt muffeanlegg og eventuelt kabel for liten. Vi ber om at kommunedelplanens hensynssoner for fremtidige elektriske anlegg videreføres innenfor reguleringsplanens område, inkludert planområdet for broen over Lågen og til Hovemoen. **NVE har innsigelse til planen inntil dette er videreført og ivaretatt (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).**

**For avlastet E6 er reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven ikke tilfredsstillende utformet eller innarbeidet i planen, og NVE har innsigelse til dette (jf. §§ 1-3, 11-8 d) og § 12-6.)** Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6):



*Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.*

## Konklusjon

NVE fremmer innsigelse til planen fordi vi mener den strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til våre ansvarsområder (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d), 12-6, 28-1, vrl §§ 5, 7, 8, 20, 43a) og 45, samt energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1):

- **LL1 og LL2, Lillehammer kommune:**
  - NVE fremmer innsigelse til tiltak innenfor disse områdene inntil tiltaket er utredet eller at det er tatt inn konkrete bestemmelser som hindrer negativ påvirkning (overvann, flom og skred) for tredje part. Innsigelsen må også sees i sammenheng med håndtering av Bulungbekken (jf. vrl §§ 5, 7 og 8, samt pbl § 28-1).
  - NVE fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av tilfredsstillende sikkerhet for eksisterende bebyggelse ved Bulungbekken i tilknytning til massive tiltak både i anleggs- og driftsfase (jf. vrl §§ 5, 7 og 8, samt pbl § 28-1).
- **LL1, LL2 og #200-#202, Lillehammer kommune:**
  - NVE fremmer innsigelse til tiltakene, inntil det tas inn i planbestemmelsene for LL1/LL2 og #200-#202 at tiltak også krever lovavklaring etter vannressursloven, dersom tiltakene kan påvirke vassdrag, flom, overvann og skred (jf. vrl §§ 5, 7 og 8, samt pbl § 28-1).
- **Strandsone langs Mjøsa og fiskeførende vassdrag, Lillehammer og Gjøvik kommune:**
  - NVE fremmer innsigelse til manglende faglig dokumentasjonsgrunnlag for hvordan miljøverdier i strandsonen langs Mjøsa skal ivaretas (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). Vi fremmer også innsigelse til gangvegen som planlegges på utsiden av E6, inntil det er dokumentert og faglig avklart at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsonen. De samme bestemmelsene må også inkludere reetablering av en funksjonell og naturlig kantsone (jf. vrl §§ 5, 8 og 11).
  - Videre må det inn en planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag (hensynet til blant annet størørret) også i driftsfasen av anlegget, og fremmer innsigelse inntil dette er ivaretatt (jf. vrl §§ 5 og 8).
- **Grunnvannsressurs, Lillehammer kommune:**
  - Planbestemmelse § 2.5.8 mangler krav til at programmet for kartlegging og overvåking av grunnvannsressursen også skal inneholde strakstiltak ved uønskede avvik i målingene/oppfølgingsplanen. NVE fremmer innsigelse inntil dette er ivaretatt i planbestemmelsene (jf. vrl § 8, 20, 43a) og 45).
- **Eksisterende ledningsnett, Lillehammer kommune:**



- Det er mangler knyttet til hvordan eksisterende ledningsnett er vist i plankartet. Vi fremmer derfor innsigelse til planen inntil dette er ivaretatt (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1).
- **Areal for fremtidig oppgradering av sentralnettet, Lillehammer kommune:**
  - NVE fremmer innsigelse til planen inntil man har avklart kompensasjon av areal, slik at Statnett er sikret tilgang gjennom båndlegging av 170 sammenhengende daa for fremtidig oppgradering av sentralnettet i området (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1).
- **Arealbehov ved omlegging av ledningsnettet – kabling, Lillehammer kommune:**
  - Hensynssonen (H740) ved Tråset (eventuelt framtidig muffeanlegg og kabel) er for liten. NVE har innsigelse til planen inntil dette er videreført fra kommunedelplanen og ivaretatt i reguleringsplanen (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1).
- **Eksisterende sentralnett, avlastet E6, Lillehammer kommune:**
  - For avlastet E6 er reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven ikke tilfredsstillende utformet eller innarbeidet i planen, og NVE har innsigelse til dette er tilfredsstillende ivaretatt (jf. pbl §§ 1-3, 11-8 d). 12-6 og energiloven §§ 1-2, 2-2 og 3-1.)

#### Faglige råd:

**Mange av NVEs ansvarsområder er ikke faglig tilfredsstillende utredet og dokumentert i planen. Dette må gjøres i vannhåndteringsplanen, og vi minner spesielt om følgende forhold som vi ikke finner nevnt spesielt med tanke på fremtidig utredning og lovavklaring:**

- Hele planområdet:
  - Dimensjonerings- og utformingskrav må gjelde alle vassdrag, inkludert de som krysser gjennom LL1 og LL2 områder (se våre merknader under Vassdragsinngrep), og det bør tilsvarende være dimensjoneringskrav for LNFR-areal omfattet av #200-#202 i plankartet. Dette må, sammen med alle forhold knyttet til helhetlig vannhåndtering med flomveger, utforming og gjennomføring, innarbeides i planbestemmelsene, og løses i den helhetlige vannhåndteringsplanen.
  - Flomfarevurderinger for mindre vassdrag som ikke er omfattet av NVEs aktsomhetsområder må inn i vannhåndteringsplanen.
  - Det er vurdert at jord- og flomskred kan nå ny E6 og at det er behov for tiltak i tilknytning til vassdrag og Fv. NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak, og det er naturlig at det tas videre i vannhåndteringsplanen.
  - NVE gjør oppmerksom på at nye flomhøyder for Mjøsa basert på nye faglige vurderinger er under utarbeiding.
- Avlastet E6, Lillehammer:
  - Dokumentasjon av sikkerhet mot skred forutsetter at dagens vegetasjons- og terrengforhold opprettholdes. Vi anbefaler at tiltak for å opprettholde denne funksjonen er omtalt i planen.



- LL1/LL2 og #200-#202, Lillehammer kommune:
  - Disse tiltakene må inn i den helhetlige vannhåndteringsplanen og utredes der.

**Følgende forhold gjelder ikke den helhetlige vannhåndteringsplanen, men er generelle faglige forutsetninger i tilknytning til planen og planarbeidet:**

- Eksisterende ledningsnett, kryssing Gudbrandsdalslågen, Lillehammer kommune:
  - Frihøyde vil etter temperaturoppgradering bli cirka 12 meter, og ikke 17 meter slik det står i planen. NVE minner om at dette kan påvirke andre etaters vurdering av konsekvenser, og ber Nye Veger as og Lillehammer kommune avklare dette.
- Båndleggingsareal for fremtidig lovavklaring etter annet lovverk, Lillehammer kommune:
  - NVE forutsetter i vår planbehandling at kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging til elektriske anlegg videreføres utover reguleringsplanens plangrense. Dette for å sikre at kommunedelplanen fortsatt vil gjelde for arealet som blir liggende mellom areal Statnett trenger og som er regulert i kommuneplanen, og areal som nå reguleres i ny reguleringsplan (jf. pbl §§ 1-3 og 11-8 d).

Dersom det er spørsmål i forbindelse med vår innsigelse og faglige råd, ber vi om at vi kontaktes.

Med hilsen

Ann-Kristin Larsen  
fung. seksjonssjef

Kristin Hasle Haslestad  
senioringeniør

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

Mottakerliste:

Kopi til:

STATNETT SF  
STATSFORVALTEREN I INNLANDET v/Statsforvalteren i Innlandet Innsigelser

---

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Nye Veier AS	Solveig Jarstadmarken	30.06.2021	2019/2952-23/315
		Tidligere dato	Tidligere referanse

## **Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove - uttale**

Viser til mottatte varsel om reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

Forsvarsbygg uttaler seg i denne type saker med det utgangspunkt å skulle ivareta forsvarssektorens arealbruksinteresser.

Vi kan ikke se at planen vil ha konsekvenser for Forsvarets eiendom, virksomhet eller arealbruksinteresser, og har derfor ingen merknader.

Heidi Skjæret Pedersen  
Leder fag og prosjekt  
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning  
region øst

Solveig Jarstadmarken  
Arealplanlegger  
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning  
region øst



Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:

Lillehammer kommune

Postboks 986

2626

LILLEHAMMER

Lillehammer kommune  
postmottak@lillehammer.kommune.no

Deres ref

Saksbehandler  
Bjørn ÅmdalArkiv  
2020/1068-18Dato  
03.09.2021

## **Reguleringsplan E6 Roterud – Storhove i Lillehammer. Plan ID 2019p242. Høringsuttalelse fra Nye Veier.**

### **A. Innledning**

Nye Veier AS (heretter Nye Veier) utarbeidet forslag til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og sendte 26. mars 2021 sitt planforslag til Lillehammer kommune og Gjøvik kommune for videre behandling.

Lillehammer kommune sendte planforslaget på høring 18. juni 2021. I høringsutgaven har Lillehammer kommune endret en rekke av planbestemmelsene, som Nye Veier kommenterer i dette brevet.

Vi har ved oversendelse av forprosjekt til kommunen 14. februar 2020, samt oversendelse av planforslag for avlastet E6 26. mars 2021, bedt Lillehammer kommune vurdere alle de juridiske sidene ved rekkefølgebestemmelsene før høring. I vårt brev 26. mars 2021 skriver vi:

*«I planbestemmelsene vi sender til kommunen inngår utkast til rekkefølgebestemmelser i § 7. Før kommunen eventuelt innarbeider disse i høringsutgaven, ber vi om at kommunen vurderer alle de juridiske sidene ved rekkefølgebestemmelsene.»*

Vi kan ikke se at Lillehammer kommune har gjort dette. I våre brev skriver vi også:

*«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.»*

I denne høringsuttalelsen utdyper vi vår vurdering av de juridiske forholdene knyttet til rekkefølgebestemmelsene for konkrete tiltak, som nå er innarbeidet både i plan for avlastet E6 og E6 Roterud - Storhove. Vår uttalelse bygger på eksterne, juridiske vurderinger som støtter innholdet i dette brevet. Nye Veiers overordnede syn er at tiltakene foreslått som rekkefølgebestemmelser i forbindelse med utbyggingen av nye E6 gjennom Lillehammer kommune går utover de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav. Dette gjelder særlig rekkefølgekravene som knytter seg til ulike tiltak langs avlastet E6. Videre påpeker Nye Veier i denne

høringsuttalelsen at det fremstår som uklart hva som ligger i planforslagets krav om at tiltak skal være «sikret» opparbeidet, før anleggsarbeidene med ny E6 kan starte opp. Dette er omtalt i kap B.4 senere i brevet.

I høringsuttalelsen kommenterer vi også øvrige rekkefølgebestemmelser og øvrige planbestemmelser.

Nye Veier har i sitt planforslag kommet med en klar anbefaling av alternativ 1 som innebærer kryss nord på Vingrom og justert linje/brutype over Lågen. Nye Veier har i brev til Statens vegvesen anmodet om innsigelse til kommunedelplanens løsning for kryss ved Vingrom (kryss midt), og til kommunedelplanens løsning for kryssing av Lågen. Vi viser til Statens vegvesens høringsuttalelse.

Våre kommentarer er gitt med bakgrunn i reguleringsbestemmelser datert 7. juni 2021.

Vi viser også til vår høringsuttalelse til reguleringsplan for avlastet E6.

## **B. Rekkefølgebestemmelser – konkrete tiltak på avlastet E6**

### ***B.1 Om de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav***

Det rettslige grunnlaget for kommunens kompetanse til å oppstille rekkefølgekrav i reguleringsplan er bestemmelsen i plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*«I reguleringsplan kan det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser til arealformål og hensynssoner om følgende forhold:*

*(...)*

*10. krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen, og at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og vegnett, sosiale tjenester, helse- og omsorgstjenester, barnehager, friområder, skoler mv. er tilstrekkelig etablert (...).*»

Bestemmelsen slår fast at kommunen «i nødvendig utstrekning» «kan» stille rekkefølgekrav. Dersom vilkårene bestemmelsen gir anvisning på er oppfylte, åpner bestemmelsen for at det stilles krav om at tiltak etter reguleringsplanen det er tale om må skje i en bestemt rekkefølge, eller at et område ikke kan påbegynnes utbygd før bestemte infrastrukturtiltak er etablert, slik som tekniske anlegg og samfunnstjenester, herunder vegtiltak, opparbeidelse av friområder mv. Er vilkårene for å gi slike rekkefølgekrav oppfylte, hører det under kommunens frie skjønn å bestemme om denne kompetansen skal benyttes.

Høyesteretts avgjørelse i HR-2021-953-A gjaldt et rekkefølgekrav oppstilt av Oslo kommune i forbindelse med at et areal på ca. 22 dekar ved Mortensrud ble omregulert fra skole- og barnehageformål til bolig. I forbindelse med planbehandlingen vedtok kommunen å stille krav om at

det måtte opparbeides en turvei øst for planområdet, før de nye boligene kunne tas i bruk. Turveien hadde ingen direkte forbindelse til planområdet, men var tilgjengelig via hovedveien nord for planområdet – en avstand på ca. 360 meter.

Utbygger klaget rekkefølgekravet inn for (daværende) Fylkesmannen, og gjorde gjeldende at det ikke hadde tilstrekkelig sammenheng med den konkrete utbyggingen, og derfor var ugyldig. Fylkesmannen tok imidlertid ikke klagen til følge og saken ble derfor bragt inn for domstolene. Høyesterett la i sin avgjørelse til grunn at fylkesmannens vedtak bygget på en uriktig forståelse av pbl. § 12-7 nr. 10, ettersom fylkesmannen hadde lagt til grunn en for vid tolkning av bestemmelsen.

I avsnitt 58 i avgjørelsen fremkommer det at bestemmelsen må forstås slik:

*«Oppsummert mener jeg at adgangen til å vedta rekkefølgebestemmelser ikke bare begrenses av læren om myndighetsmisbruk. Plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10 inneholder visse skranker for forvaltningens adgang til å ta slike bestemmelser inn i reguleringsplaner. I tilfeller hvor kommunen ikke selv har til hensikt å utføre tiltaket, må § 12-7 nr. 10 forstås slik: Kommunen kan bare oppstille rekkefølgebestemmelser for å dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen, eller for å avhjelpe ulemper denne fører til. I dette ligger at det må være en slik relevant og nær sammenheng mellom tiltaket og utbyggingsprosjektet at det er berettiget å kreve at utbyggingen gjennomføres i en bestemt rekkefølge. Det er ikke i seg selv tilstrekkelig at infrastrukturtiltaket anses formålstjenlig eller ønskelig hvis tiltaket ikke står i en slik sammenheng med det nye prosjektet. Rent fiskale hensyn kan ikke begrunne vedtak etter § 12-7 nr. 10».*

Og videre (avs. 59):

*«Dette innebærer ikke at det enkelte utbyggingsprosjekt må vurderes isolert. Det må tvert om ses i sammenheng med eksisterende bebyggelse og infrastruktur i området, og det avgjørende er hvilke tiltak som samlet sett er nødvendige i nærmiljøet hvis utbyggingen gjennomføres. De såkalte 'sumvirkningen' kan med andre ord tas i betraktning, slik at helheten ivaretas. Rekkefølgebestemmelser kan også gjelde tiltak utenfor selve planområdet».*

Som det fremgår er kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav i utgangspunktet begrenset til tilfeller hvor den aktuelle utbyggingen enten *utløser* eller *forsterker* et behov for slike tiltak som bestemmelsen i pbl. § 12-7 nr. 10 nevner, i tilfeller hvor kommunen ikke har til hensikt å sørge for opparbeidelse av de aktuelle tiltakene selv.

De rettslige rammene Høyesterett her gir uttrykk for er generelle og vil også gjelde for Lillehammer kommunes adgang til å oppstille rekkefølgekrav i forbindelse med reguleringsplanprosessene for nye E6 og avlastet E6 gjennom kommunen. En forutsetning for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav i reguleringsplanene er med andre ord at det kan påvises en tilstrekkelig tilknytning mellom tiltakene Lillehammer kommune ønsker å oppstille som rekkefølgekrav, og det konkrete vegtiltaket.

Lillehammer kommune vil kun ha adgang til å oppstille rekkefølgekrav om slike tiltak som bestemmelsen i pbl. § 12-7 nr. 10 nevner, når tiltakene det gjelder har en tilstrekkelig relevant og nær sammenheng med E6-utbyggingen. Dette kravet forutsetter at E6-utbyggingen enten *utløser* eller *forsterker* behovet for det aktuelle tiltaket. Kan ikke en slik sammenheng påvises, vil det ikke være anledning til å oppstille rekkefølgekrav om opparbeidelse av tiltaket det er tale om. Rekkefølgekravene vil i tilfelle være ugyldig dersom de vedtas.

## **B.2 Nærmere om rekkefølgebestemmelser oppstilt i de to planforslagene**

Som nevnt i det foregående inneholder planforslagene rekkefølgekrav vedrørende tiltak på eller ved *dagens* E6-trasé. Det gjelder følgende konkrete tiltak:

- Opparbeidelse av ny tursti i strandsonen mellom Vingrom og Vingnesvika jf. pkt. 6.12 i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.7 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Opparbeidelse fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika, jf. pkt. 6.13 b i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.8 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Opparbeidelse av sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522, jf. pkt. 6.13 d i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.10 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Opparbeidelse av støyreducerende tiltak mv. på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder, jf. pkt. 6.13 c i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.9 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Ulike vegtiltak / miljøtiltak på avlastet E6 ved Vingnes, jf. pkt. 6.13 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Flomsikker kryssombygging Strandtorget, jf. pkt. 6.13 e i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.11 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.
- Nytt kryss ved Hovemoen, jf. pkt. 6.13 f i forslaget til reguleringsbestemmelser for E6 Roterud – Storhove og pkt. 6.12 i forslaget til reguleringsbestemmelser for avlastet E6.

Vegtraseen disse tiltakene i all hovedsak knytter seg til, vil imidlertid bli betydelig avlastet som følge av utbyggingen av nye E6, blant annet fordi gjennomgangstrafikken forbi Lillehammer er forutsatt ledet i ny tunnel mellom Øyresvika og Trosset, for så å krysse Lågen via ny bro over til Hovemoen. Dette medfører at trafikkgrunnlaget på avlastet E6 vil bli betydelig redusert etter ferdigstillingen av nye E6.

Etter Nye Veiers oppfatning er det ikke mulig å påvise en tilstrekkelig klar sammenheng mellom utbyggingen av nye E6 og de foreslåtte rekkefølgekravene vedrørende tiltak på og langs den avlastede E6-traseen.

Som nevnt i det foregående følger det av Høyesteretts praksis at påvisning av en slik sammenheng er en helt nødvendig forutsetning for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav om opparbeidelse av disse tiltakene.

De nevnte rekkefølgekravene må derfor tas ut av planforslaget all den tid kommunen ikke har til hensikt å gjennomføre dem selv.

En utdypende vurdering er gjort i pkt B.3 nedenfor.

### ***B.3 Utdypende vurdering av de konkrete tiltakene***

#### **Opparbeidelse av tursti strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika**

Reguleringsbestemmelsene i de to planforslagene inneholder krav om opparbeidelse av tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika. Iht. de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene skal strekningen være «sikret opparbeidet» slik at turstien står ferdig senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk. Betydningen av formuleringen «sikret» vil komme nærmere inn på senere i brevet.

Ved Øyresvika forutsetter kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby at E6 legges i ny trasé med tunnel mellom Øyresvika og Trosset, i stedet for den nåværende dagtraseen langs vestbredden av Mjøsa. Som følge av dette vil områder mellom Øyresvika og Vingnes bare berøres av E6-utbyggingen i svært begrenset grad. Det omfatter blant annet den eksisterende vegetasjonssonen mellom dagens E6-trasé ved Vingromsvegen og Mjøsa.

Av Høyesteretts praksis følger det som kjent at rekkefølgekrav kun kan oppstilles der dette har en tilstrekkelig og relevant sammenheng med utbyggingen den aktuelle arealplanen åpner for. Dette kravet vil normalt være oppfylt der det aktuelle tiltaket er ment å avhjelpe en ulempe som enten skapes eller forsterkes av utbyggingen.

Økte trafikkulemper, redusert fremkommelighet for forgjengere og tap av arealer til utfoldelse i friluft er her eksempler på aktuelle ulemper på strekningen, og som kunne tenkes skapt eller forsterket gjennom E6-utbyggingen. I og med at E6 vil gå i tunnel forbi den aktuelle strekningen, er det imidlertid vanskelig å se at utbyggingen enten skaper eller forsterker nevneverdige ulemper av slik art som tidligere nevnt. Slike ulemper er heller ikke anført å foreligge i plandokumentene.

Oppsummert er vår vurdering derfor at opparbeidelse av tursti mellom Øyresvika er et tiltak som ikke står i tilstrekkelig nær sammenheng med E6-utbyggingen, med den konsekvens at tiltaket ikke kan oppstilles som rekkefølgekrav.

## **Opparbeidelse av fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika**

I tillegg til krav om opparbeidelse av tursti, oppstiller de to planforslagene rekkefølgekrav om opparbeidelse av fortau og ulike tiltak for gående og syklende mv. langs Vingromsvegen, mellom Øyresvika og Vingnesvika. Iht. til de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene skal tiltakene være «sikret opparbeidet (...)» før anleggsarbeidene for nye E6 igangsettes, slik at tiltakene er «ferdigstilt senest 2 år etter åpning av nye E6».

Etter Nye Veiers oppfatning synes ikke plandokumentene som ligger til grunn for rekkefølgekravet å inneholde noen utfyllende begrunnelse for behovet for å sikre opparbeidelse av fortau langs Vingromsvegen før anleggsarbeidene for nye E6 kan startes opp, utover at tiltakene vil ha positive virkninger for lokalmiljøet, generell trafikksikkerhet o.l. Etter vår oppfatning er det imidlertid uklart hvorvidt utbyggingen av nye E6 som sådan enten forsterker eller utløser et eksisterende behov for disse tiltakene, slik rettspraksis forutsetter.

Iht. foreliggende planer vil atkomsten til Lillehammer sentrum fortsatt følge dagens trasé fra Øyresvika og i retning av Lillehammer sentrum. Slik utbyggingen er planlagt, vil imidlertid gjennomgangstrafikken forbi Lillehammer bli ledet i tunnel mellom Øyresvika og Trosset, for så å krysse Lågen via ny bro over til Hovemoen. Dette i motsetning til i dag, hvor også gjennomgangstrafikk ledes fra Øyresvika til Vingnes, via Riselandet. Utbyggingen av nye E6 vil med andre ord trolig lede til en reduksjon i opplevde ulemper som følge av trafikken langs dagens vegtrasé, heller enn noen økning.

Etter vår oppfatning innebærer disse forholdene at utbyggingen av nye E6 ikke skaper eller forsterker et behov for opparbeidelse av fortau mv. mellom Øyresvika og Vingnes, som et avbøtende tiltak. Nye Veiers syn er derfor at det ikke er anledning til å oppstille rekkefølgekrav om dette.

## **Opparbeidelse av gang/sykkelvei mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522**

Av de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastede E6, pkt. 6.10, fremgår det at

*«[f]ør anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522, jf. plankart datert 12.05.21, være sikret opparbeidet som vist i plankartet, slik at gang- og sykkelvegen er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 d i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (...)».*

En tilsvarende bestemmelse er tatt inn forslaget til bestemmelser til reguleringsplanen for E6 Roterud – Storhove (punkt 6.13 d).

I likhet med rekkefølgekravene om opparbeidelse av fortau mellom Øyresvika og Vingnesvika, samt tursti på samme strekning, er det etter vår vurdering vanskelig å se at det foreligger tilstrekkelig sammenheng mellom E6-utbyggingen og behovet for opparbeidelse av gang- og sykkelveien. Det er så langt vi kan se av plandokumentasjonen ikke opplyst om forhold ved utbyggingen av nye E6 som

skulle tilsi at utbyggingen medfører behov for økt fremkommelighet, eller økt kapasitet på gang- og sykkelveinettet mellom Vingnes og Hovemoen.

På bakgrunn av forholdene nevnt i det foregående er vår vurdering derfor at rekkefølgekravet knyttet til opparbeidelse av ny og sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Vingnes og Hovemoen ikke har tilstrekkelig sammenheng med E6-utbyggingen. Det er derfor ikke anledning til å oppstille et slikt krav.

### **Støyreducerende tiltak på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder**

Av punkt 6.9 i de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastede E6, fremgår at

*«[f]ør anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal permanente støyreducerende tiltak, jf. bestemmelse 2.10, være sikret opparbeidet, slik at de støyreducerende tiltakene er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 c i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (...).».*

Iht. planbestemmelsene punkt 2.10 flg. omfatter de støyreducerende tiltakene utplassering av «støyskjermer og støyvoller som vist i plankartet og som beskrevet i fagrapport støy, datert 19.03.21». Av plankartet fremgår det at det er lagt opp til ulike støyskjermingstiltak både ved eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru, samt støyskjerming ved friluftsområdene i Vingnesvika, samt friluftsområdene på strekningen mellom Mesnaelva og Korgvegen.

En tilsvarende bestemmelse er også tatt i forslaget til reguleringsbestemmelser for ny E6 Roterud – Storhove pkt. 6.13 c.

Som vi har vært inne på i det foregående, har kommunen kun anledning til å oppstille rekkefølgekrav om tiltak som er ment å dekke et behov som enten skapes eller forsterkes av en gitt utbygging, eventuelt tiltak hvis funksjon er å avbøte negative virkninger utbyggingen fører med seg.

I tilknytning til de øvrige rekkefølgekravene behandlet ovenfor, har vi også påpekt at den valgte løsningen for nye E6 gjennom Lillehammer innebærer at den eksisterende bebyggelsen mellom Øyresvika og Vingnes (Riselandet) vil få vesentlig redusert støyesponering. Dette blant annet av Nye Veiers fagrapport om trafikksituasjonen på avlastet E6, datert 12. mai 2021.

Dette har sammenheng med Nye Veiers estimerer viser at trafikkmengden langs dagens E6 mellom Øyresvika og Vingnes vil betydelig redusert, ettersom dagens gjennomgangstrafikk vil bli ledet i tunnel fra Øyresvika og til Trosset. På bakgrunn av dette er vår oppfatning at etableringen av nye E6 neppe vil medføre noen forverret støysituasjon for eksisterende bebyggelse langs dagens vegtrasé mellom Øyresvika og Vingnes.

Imidlertid har vi dokumentert at den vesentlige reduksjonen i trafikkmengde og planlagt nedsatt fartsgrense på strekningen fører til en betydelig bedring i støysituasjonen, med den konsekvens av E6-utbyggingen hverken skaper eller forsterker et behov for støyskjermingstiltak på strekningen, eller på



annen måte foranlediger avbøtende støytiltak. På bakgrunn av dette er vår vurdering at rekkefølgekravet om støyskjerming mot eksisterende bebyggelse langs dagens E6 går utover rammene for kommunens kompetanse til å oppstille rekkefølgekrav. Vi gjør også oppmerksom på at retningslinje T1442 gjelder for ny støyende virksomhet.

Som nevnt innebærer rekkefølgekravet ikke bare krav om støyskjerming ved eksisterende bebyggelse langs dagens E6, men også krav om støyskjerming ved de etablerte friluftsområdene i hhv. Vingnesvika og på strekningen mellom Mesnaelva og Korgvegen. Etter Nye Veiers syn kommer friluftsområdene i prinsippet i samme støymessige stilling som den eksisterende bebyggelsen langs dagens E6-trasé. Vi ser samtidig at disse støyskjermene også kan ha effekt for Lågendeltaet naturreservat.

Oppsummert er vår vurdering derfor at det ikke er anledning til å oppstille rekkefølgekrav om støyskjermingstiltak hverken langs dagens E6-trasé eller de etablerte friluftsområdene.

### **Ulike vegtiltak / miljøtiltak på avlastet E6 ved Vingnes**

Foruten støyskjerming og ulike gang- og sykkeltiltak på avlastede E6, er det i de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastet E6 tatt inn følgende rekkefølgebestemmelse:

#### **«6.13 Tiltak Vingnes**

*Før anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal følgende være sikret opparbeidet, slik at tiltakene er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 g i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405\_2019p242):*

*a. Midtrabatt mellom Vingnesgata bru over avlastet E6 og kulvert som knyter sammen o\_SGS5 og o\_SGS6, jf. bestemmelse 3.2.1,*

*b. o\_SKH\_1 og o\_SKH2, jf. bestemmelse 3.2.10,*

*c. o\_SGS2, jf. bestemmelse 3.2.8,*

*d. Sykkelparkering med tak innenfor o\_SVT2 og o\_SVT3, jf. bestemmelse 3.2.4».*

Rekkefølgetiltakene omfatter blant annet trafikksikkerhetstiltak med nedsatt hastighet og innsnevring av vegbanen langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes, etablering av midtrabatt og kollektivholdeplasser og sykkelparkering mv. på Vingnes.

I planbeskrivelsen i forslaget til reguleringsplan for avlastet E6 er de ulike tiltakene beskrevet, samt virkningene av disse, i tillegg til at det er vist til kommunedelplanens forutsetning om at eksisterende E6 skal omgjøres til lokalveg. Det er imidlertid ikke gitt noen nærmere begrunnelse for behovet for å innta rekkefølgekrav om de ulike miljøtiltakene omfattet av rekkefølgebestemmelsen oppstilt i forslaget til planbestemmelser.

Etter vår oppfatning kan de aktuelle tiltakene fremstå som hensiktsmessige, i lys av at omleggingen av E6-traseen vil medføre redusert trafikkgrunnlag for den eksisterende vegtraseen, slik at det i større grad er anledning til å prioritere fremkommelighet for myke trafikanter og kollektiv. Vi har imidlertid vanskelig for å se at utbyggingen av nye E6 *som sådan* enten utløser eller forsterker et allerede eksisterende behov for økt tilrettelegging for myke trafikanter og kollektiv på vegstrekningen det gjelder. Det er etter det vi kan se heller ikke holdepunkter for dette i plandokumentene. Tvert imot er det nærliggende å anta at situasjonen for disse vil bli vesentlig forbedret i kjølvannet av den ventede trafikkreduksjonen.

Videre er det neppe grunn til å tro at utbyggingen av nye E6 for øvrig vil føre til noen vesentlig økning i antall gående eller syklende, som tilsier at det foreligger et reelt behov for å sikre økt tilrettelegging for denne gruppen samtidig med utbyggingen av nye E6 gjennom rekkefølgekrav. At vegstandarden for avlastede E6 etter opparbeidelsen av den nye vegen kan fremstå som overdimensjonert for det reduserte trafikkgrunnlaget er, etter vår oppfatning, uten betydning i denne sammenheng.

Oppsummert er vår vurdering derfor at det ikke er anledning til å oppstille rekkefølgekravene om opparbeidelse av ulike tiltak / miljøtiltak på avlastede E6 ved Vingnes.

### **Flomsikker kryssombygging Strandtorget**

Av punkt 6.11 i de foreslåtte bestemmelsene i reguleringsplan for avlastede E6 følger det at

*«[f]ør anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, jf. plankart datert 12.05.21 og bestemmelse 5.1.1, være sikret opparbeidet, slik at krysset er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk».*

En tilsvarende bestemmelse er også tatt inn i de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for nye E6, jf. pkt. 6.13 e.

Som tidligere nevnt innebærer den valgte traseen for nye E6 at adkomst til Lillehammer sentrum fortsatt skal skje via dagens E6-trasé mellom Øyresvika og Vingnes, samt via Lillehammer bru og avkjøringsrampe fra Mesnakrysset til Mesnadalsvegen. Etableringen av nye E6 innebærer slik sett ingen endret situasjon mht. den etablerte adkomstløsning for Lillehammer sentrum via Mesnakrysset og Strandtorget, eller risikoen for flom her. Etter vårt syn er det derfor vanskelig å påvise noe særlig sammenheng mellom behovet for flomsikring av Mesnakrysset og utbyggingen av nye E6. Vi gjør også oppmerksom på at tilstøtende veinett ikke er dimensjonert for 200-års flom.

Som påpekt en rekke ganger er kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav begrenset til tiltak som står i tilstrekkelig sammenheng mellom tiltaket som kreves opparbeidet og den forstående utbyggingen. I lys av at det her ikke synes å foreligge noen nevneverdig sammenheng mellom utbyggingen og tiltaket som kreves opparbeidet, er vår vurdering at kravet går utover det kommunen har anledning til å oppstille iht. bestemmelsen i pbl. § 12-7 nr. 10, slik bestemmelsen er tolket i nyere høyesterettspraksis.

## Nytt kryss ved Hovemoen

Av de reguleringsbestemmelsene i planforslaget til reguleringsplan for avlastet E6, er det tatt inn følgende bestemmelse:

### **«6.12 Kryss Hovemoen**

*Før anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal nytt kryss på Hovemoen, jf. plankart datert 12.05.21 og bestemmelse 5.1.2, være sikret opparbeidet, slik at krysset er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13 f i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405\_2019p242)».*

En tilsvarende bestemmelse er også tatt inn i bestemmelsene til den foreslåtte reguleringsplanen for nye E6, jf. pkt. 6.13 f. Den regulerte løsningen innebærer blant annet etablering av ny rundkjøring ved Hovemoen, til erstatning for dagens løsning på- og avkjøringsramper.

Etter Nye Veiers oppfatning synes hovedhensikten med den regulerte kryssløsningen ved Hovemoen å være opparbeidelse av en effektiv adkomstløsning til nåværende og fremtidige næringsområder i tilknytning til krysset, herunder tømmerterminalen. Dette er imidlertid ikke et behov som kan sies å være foranlediget eller i nevneverdig grad forsterkes av utbyggingen av nye E6. Tiltaket synes derfor å mangle tilstrekkelig planfaglig sammenheng med E6-utbyggingen til at det kan lovlig oppstilles som rekkefølgekrav.

## **B.4 Om rekkefølgebestemmelser som knytter seg til «sikring» av ulike tiltak**

Rekkefølgebestemmelsene i de to planforslagene inneholder videre krav om at ulike tiltak skal være «sikret» opparbeidet, før anleggsarbeidene med nye E6 kan starte opp. For Nye Veier er det uklart hva som ligger i dette kravet.

Nye Veier er kjent med at rekkefølgekrav, som knytter seg til at ulike tiltak må være «sikret» opparbeidet, benyttes i en del kommunale arealplaner, men da primært i tilknytning til arealer avsatt til bebyggelse. Etter det vi forstår vil et slikt krav normalt være oppfylt når forutsetningene for å oppfylle kravet er til stede. Ofte knytter dette seg særlig til finansieringen av tiltaket.

Ettersom de foreslåtte rekkefølgekravene som knytter seg til *sikring* av ulike tiltak primært gjelder tiltak som ligger utenfor de rettslige rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav (jf. ovenfor), mener Nye Veier at de aktuelle rekkefølgebestemmelsene må tas ut av planforslagene.

For rekkefølgekrav som kommunen har hjemmel til å vedta og som inneholder begrepet «sikret», må bestemmelsene presiseres, slik at klart fremgår hva som skal til for å oppfylle det enkelte krav.

Reguleringsbestemmelser skal være konkrete, avklarende og gi forutsigbarhet for alle parter. Begrepet «sikret» er upresist, tolkbart og skaper stor usikkerhet.

## **B.5 Om endring av rekkefølgebestemmelser – knyttet til oppstart av anleggsarbeider**

Vi bemerker også at rekkefølgebestemmelsene nå er vesentlig endret, sammenlignet med det som lå til grunn i vårt forslag oversendt 26.mars 2021 og i kommunedelplanen for E6 Vingrom – Ensby, som ble vedtatt i 2019 etter to høringsrunder og mekling. I kommunedelplanens bestemmelser er rekkefølgen for tiltak på avlastet E6 knyttet til ferdigstilling av ny E6; I de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene til foreliggende reguleringsplan er rekkefølgen nå knyttet til oppstart av anleggsarbeider for ny E6; Det er disse endringene i ordlyden i rekkefølgebestemmelsene som medfører at kommunen utpeker veitbygger som ansvarlig for å utføre tiltakene

## C. Øvrige rekkefølgebestemmelser

### 6.3 Overvåking grunnvannsbrønner

*«Før anleggsarbeidene igangsettes skal overvåkningsprogram, jf. bestemmelse 2.5.7, være etablert.»*

Se kommentar til § 2.5.7 lenger ned. Overvåkningsprogram vil etableres, men overvåking av vannstand i hver enkelt brønn er ikke planlagt gjennomført. Grunnvannstand vil overvåkes over tunnel. For øvrig vil den kjemiske tilstanden i grunnvannsbrønnene kartlegges og overvåkes. Eksisterende drikkevannsbrønner som ikke kan opprettholde samme kvalitet, eller som ikke opprettholdes som en konsekvens av anleggsgjennomføringen, skal erstattes.

### 6.7 Mottaksplan for dyrka mark

*«Før anleggsarbeidene igangsettes skal det, for områder merket LL1 og LL2 som opparbeides til dyrka mark, foreligge en detaljert mottaksplan for hvert område i tråd med prinsippene i matjordplanen datert 31.05.21, jf. bestemmelse 3.4.3»*

Vi sendte før sommeren følgende forslag til bestemmelse til kommunen:

*«For områder merket LL1 og LL2 som opparbeides til dyrka mark, skal det foreligge en detaljert mottaksplan for hvert område i tråd med prinsippene i matjordplanen **datert XXX**. Før det igangsettes flytting av masser som skal brukes innenfor områdene skal det foreligge mottaksplaner for de arealene massene skal flyttes til.»*

Nye Veier ønsker at bestemmelsen endres slik at vi ikke nødvendigvis må ha alle mottaksarealer klare på en gang, men at dette kan gjøres suksessivt etter hvert som behovet for mottaksarealer kommer.

### 6.16 Istandsetting av friluftsområde Vingromdammen og tilstøtende område

*«Før anleggsarbeidene på ny E6 igangsettes skal det være sikret istandsetting av Vingromdammen inkl. adkomst for gående, syklende og kjørende fra P. A. Owrens veg til Vingromdammen, parkeringsplass, snuplass, turveg og friområde, slik at dette er gjennomført senest 2 år etter åpning av ny E6. samt øvrig friområde, jf. plankart.*

Bestemmelsens siste del er uklar. Vi er usikre på hva som ligger i formuleringen: «samt øvrig friområde». Det må presiseres hva som ligger i dette kravet.

## D. Øvrige planbestemmelser

### *Generelt – krav til godkjenninger*

Flere av bestemmelsene inneholder krav til at Lillehammer kommune skal godkjenne tiltak og planer før anleggsarbeidene igangsettes. I en totalentreprise som E6 Roterud-Storhove er vil byggeplanfase og utbygging foregå parallelt og anleggsstart vil derfor være straks etter planvedtak. Dette betyr at flere av planene og søknadene må behandles av kommunen før reguleringsplanen er vedtatt. Der slike krav opprettholdes er det derfor viktig at kommunen har kapasitet til saksbehandling og at kommunen er villige til å saksbehandle tiltak som enda ikke er godkjent gjennom vedtatt reguleringsplan.

#### **2.5.4 Støy/støyskjerming**

Oppunder 300 boliger skal vurderes for lokale tiltak. Av disse kan det anslagsvis være aktuelt å fravike krav til lydklasse for 10-50 boliger iht. praksis og anbefalinger gitt i T-1442. Potensielt utgjør dette er meget stor saksmengde der prosjektet har spisskompetanse på å gjøre faglig riktige vurderinger. I den forbindelse ønsker vi å få informasjon om kommunens kompetanse på området og hva slags saksbehandlingsprosess det legges opp til. Har kommunen faglig kompetanse til å overprøve fagekspertisens vurderinger knyttet til temaet eller planlegger kommunen å leie inn eksterne for 3. parts kontroll?

Nye Veier ønsker at kravet om at kommunen skal godkjenne avvik strykes fra bestemmelsene.

T-1442 sier at én uteplass skal skjermes. Dette var også vår opprinnelige formulering. Vi ber derfor at ordet «minst» strykes fra bestemmelsen, slik at det ikke dannes urealistiske forventninger hos 3. part.

#### **2.5.7 Grunnvannsbrønner**

Krav om overvåkningsprogram for grunnvannsbrønner er lagt inn av kommunen, men er ikke planlagt gjennomført av prosjektet da en faglig vurdering tilsier at dette gir liten nytte. Mengden vann i brønnene vil endre seg mye over tid og i forhold til bruk gjennom året. Det er lagt opp til måling av grunnvannstand over tunnel og det vil bli gjort undersøkelser for å dokumentere vannkvalitet i hver enkelt brønn. Prosjektet ønsker at bestemmelsen justeres slik at den gjenspeiler de faglige rådene som lå til grunn for opprinnelig ordlyd.

#### **3.1.4 Øvrige kommunaltekniske anlegg, BKT (pbl § 12-7 nr. 10)**

Adkomst til pumpestasjon i alt. 1 er regulert inn i plankartet og første setning av bestemmelsen kan slettes.

#### **3.2.5 Annen veggrunn – tekniske anlegg, SVT (pbl § 12-7 nr. 1 og 4)**

Rensedammen er en del av veiltaket og er dermed detaljklart jf. §2.1.1. Krav om godkjenning er derfor ikke rimelig. Nye Veier mener at krav om godkjenning og søknad må strykes.

## E. Oppsummering

Som det er redegjort for over, er Nye Veier av den oppfatning at rekkefølgebestemmelsene for de konkrete tiltakene oppstilt i de to planforslagene går utover rammene for kommunens adgang til å oppstille rekkefølgekrav i arealplaner, slik disse fremgår av Høyesteretts avgjørelse i HR-2021-953-A. Etter Nye Veiers syn innebærer dette at de aktuelle rekkefølgekravene må tas ut av planforslagene. Dersom planene vedtas uten at de aktuelle rekkefølgebestemmelsene tas ut eller endres, er vår vurdering at rekkefølgekravene vil være ugyldige.

Vi ber også om at våre innspill til øvrige rekkefølgebestemmelser og øvrige planbestemmelser hensyntas.

Med vennlig hilsen  
Nye Veier AS

Marius Duedahl  
Konstituert utbyggingsdirektør

Kåre Nordsjø  
Utbyggingssjef

*Dokumentet er signert elektronisk.*



# Lillehammer Region brannvesen

Lillehammer Kommune  
Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Dato: 27.08.2021  
Vår ref.: SVEPEDER  
21/6960-1  
Arkivkode:  
Løpenum: 21/24634  
Deres ref:

## HØRINGSSVAR REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD-STORHOVE

[Tilgang på slokkevann i Vingnestunellen.](#)

Nye veier (NV) har i prosjekteringen valg å fravike Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) FOR-2007-05-15-517.

Det ble under arbeidet med Risiko og Sårbarhets Analyse avdekket at NV har i prosjekteringen basert seg på lokal beredskap med bruk av brannvesenets tankbil. Dette har blitt avvist av Lillehammer region brannvesen (Lrbv) som akseptabel løsning. Det har blitt holdt flere møter om saken, også med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Vegdirektoratet. Overnevnte direktorater støtter Lrbv sin avgjørelse, likevel NV opprettholder sin prosjektering.

I Tunnelsikkerhetsforskriften står det følgende:

*Vedlegg I. Sikkerhetstiltak nevnt i § 8*

### *2.11. Vannforsyning*

*Det skal finnes vannforsyning i alle tunneler. Det skal finnes hydranter i nærheten av portalene og innvendig, med mellomrom som ikke skal overstige 250 meter. Dersom vannforsyning ikke er tilgjengelig, er det påbudt å sikre at tilstrekkelig vannmengde er tilgjengelig på annen måte.*

Kommunalt vann er tilgjengelig ved søndre tunellportal samt høydebasseng ved Heimtun, vann fra Mjøsa eller vannreservoar/tank. Det er med andre ord flere mulige løsninger for tilgang til slukkevann som ikke innebærer bruk av tankbil. Lrbv mener det ikke foreligger noen praktiske grunner til at NV ikke skal kunne tilrettelegge for stedlig slukkevann og presiserer at det er NV som skal presentere en godkjent løsning.

---

Lrbv aksepterer ikke bruk av tankbil som eneste tilgang på slokkevann i Vingnestunellen og slik prosjekteringen fremkommer i dag vil Vingnestunellen ikke bli sikkerhetsgodkjent av Vegdirektoratet.

Med hilsen



Knut Birger Bakken  
Brannsjef  
Lillehammer region brannvesen



Svein Pedersen  
Avd. leder/ varabrannsjef  
Lillehammer region brannvesen



**Høringsinnspill mottatt via  
Medvirkningsportalen til Nye Veier**

Lågendeltaets Venner  
Org.nr: 924 895 039  
Hunderfossvegen 28  
2625 Fåberg

Lillehammer 30.08.21

Lillehammer kommune  
2626 Lillehammer

## **Høringsuttalelse reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (1.) og reguleringsplan for avlastet E6 (2.)**

### **1. Høringsuttalelse reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.**

Lågendeltaets venner kan ikke akseptere E6 i ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat. I forskriften står det tydelig at ny veier ikke tillates jmf. Kap.IV punkt 3.

Ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat, krever dispensasjon fra vernebestemmelsene. I Miljødirektoratets veileder (M47-2013)<sup>1</sup> om dispensasjon i vernede våtmarksområder står det følgende om rekkefølgen i saksbehandlingen:

*Fylkesmannen skal oppfordre tiltakshaver til å søke dispensasjon fra verneforskriften på et så tidlig tidspunkt som mulig etter at de ulike alternativene er utredet. Dispensasjon skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.*

Dispensasjon skal altså avgjøres på *så tidlig tidspunkt som mulig* i planprosessen. Poenget er at dispensasjon i vernede våtmarksområder må avklares før alternativer «lukkes» i planprosessen. Det er derfor ikke tilstrekkelig at dispensasjonssaken behandles som en formalitet «i siste sving», rett før det endelige reguleringsplanvedtaket, dersom traséen i realiteten allerede er bestemt og det ikke lengre foreligger alternativer i planforslaget.

Det påpekes at i denne saken har statsforvalteren allerede i meklingsmøtet 18. juni 2018 godtatt traseen gjennom naturreservatet, uten at en dispensasjonssøknad var behandlet i henhold til de vilkår og saksbehandlingsregler som gjelder for dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48. I tillegg har kommunestyret 21. juni 2018 vedtatt trasé for veien gjennom naturreservatet i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Vi mener dispensasjon etter naturmangfoldloven skulle vært søkt og avgjort før traséalternativet med dette ble realitetsbestemt, slik at vurderingene av hensynene etter naturmangfoldloven hadde blitt reelle. Nå kan det se ut til at avgjørelsen om trasé gjennom naturreservatet i realiteten tatt, uten at naturmangfoldlovens vilkår er vurdert og uten at denne beslutningen har vært gjenstand for klage.

Når realiteten i dispensasjonssaken er avgjort utenfor dispensasjonsinstituttet, mener vi dette må være en grov saksbehandlingsfeil.

At dispensasjon fra vernevedtaket i realiteten er avgjort før den er behandlet, tydeliggjøres av at forslaget til reguleringsplan heller ikke tar høyde for at dispensasjon kan bli avslått. Alt tyder på at man nå ser på den etterfølgende dispensasjonssaken som en ren formalitet, og at Nye Veier AS tar det for gitt at dispensasjon gis. Skal verneområdet ha et visst vern og behandlingen av dispensasjonssøknaden en viss troverdighet, må i det minste reguleringsplanen ta høyde for at dispensasjonen kan bli avslått. Et avslag om dispensasjon må derfor omtales i reguleringsplanen, og den må peke på alternative løsninger ved et evt. avslag.

Reguleringsplanen legger opp til en vei med hastighet 110km/t. Dette har vært et av argumentene for ny trasé gjennom Lågendeltaet. Lågendeltaets Venner mener det er på sin plass å se til IEAs siste rapport<sup>2</sup> fra mai i år, hvor det trekkes opp milepæler for å nå 1,5-gradersmålet i Parisavtalen. Et av de viktige tiltakene IEA anbefaler medlemslandene er å redusere hastigheten på motorveiene til under 100 km/t innen 2030. Dette for å spare energi og redusere klimagassutslippene fra transport. Det er oppsiktsvekkende når norske myndigheter velger å gå motsatt vei av internasjonale anbefalinger, og øker hastighetene til over 100 km/t. Å ødelegge verdifulle naturområder for å øke hastighetene er i strid med hensynene til både naturmangfold og klima.

1. [Microsoft Word - Veileder Ramsarområder endelig versjon.docx \(miljodirektoratet.no\)](#)

2. International Energy Agency (IEA): Net Zero by 2050 A Roadmap for the Global Energy Sector (mai 2021): [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector \(windows.net\)](#)

## **2. Høringsuttalelse reguleringsplan for avlastet E6**

Reguleringsplanen bør også omtale muligheten for at eksisterende E6 fortsatt forblir hovedtrasé hvis dispensasjon ikke blir gitt for ny trasé gjennom naturreservatet over Våløya.

Vennlig hilsen  
For Lågendeltaets Venner  
Torbjørn Dahl, leder

**Kopi sendes:** Nye Veier AS, Statsforvalteren i Innlandet, Naturvernforbundet, (nasjonalt, regionalt og lokalt) Norsk Ornitologisk Forening, Lillehammer sportsfiskerforening og Lågen Fiskeelv

---

Avsender:  
stian mo  
[enperson630@gmail.com](mailto:enperson630@gmail.com)

---

Din melding: søn. 20.06.2021 22:01

---

jeg mener at det er god løsning å få e6 utenom lillehammer. dette vil åpne opp området langs vannkanten, og gjøre området rundt strandtorget mer attraktivt. samtidig er det viktig at e6-brua over lågen ligger så langt nede i terrenget som mulig, slik at man ikke får en bru som ruver høyt over elva

---

Din melding: søn. 20.06.2021 22:06

---

man bør gå for ullhammeren-løsningen for vingromkrysset. et kryss lengre sør, og spesielt der dagens kryss ligger vil skape en barriere mellom vingrom og mjøsa i enda større grad enn i dag.



Din melding: søn. 20.06.2021 22:11

---

veldig viktig at veien legges opp slik (riktig geometri) at det ikke er noen tvil om hva som er riktig vei å kjøre ved veisplitten. man bør unngå bilister som kjører i feil kjøreretning på e6



Avsender:  
Erik Hov  
[erik@hovnordre.no](mailto:erik@hovnordre.no)  
90046115

---

Din melding: man. 02.08.2021 20:51

---

Gårdstun med utsatt beliggenhet med tanke på støy. Høy støy i dag fra dagens E6. Spesielt merkbart innendørs, med vinduer åpne. Dette er nødvendig med tanke på å få tilfredsstillende inneklime i eldre hus. Soverom i 2 etasje, er spesielt støyuutsatt da de har sikt lengde til mange meter veg helt fra Vingrom kirke i sør og til Nordsletta i Nord



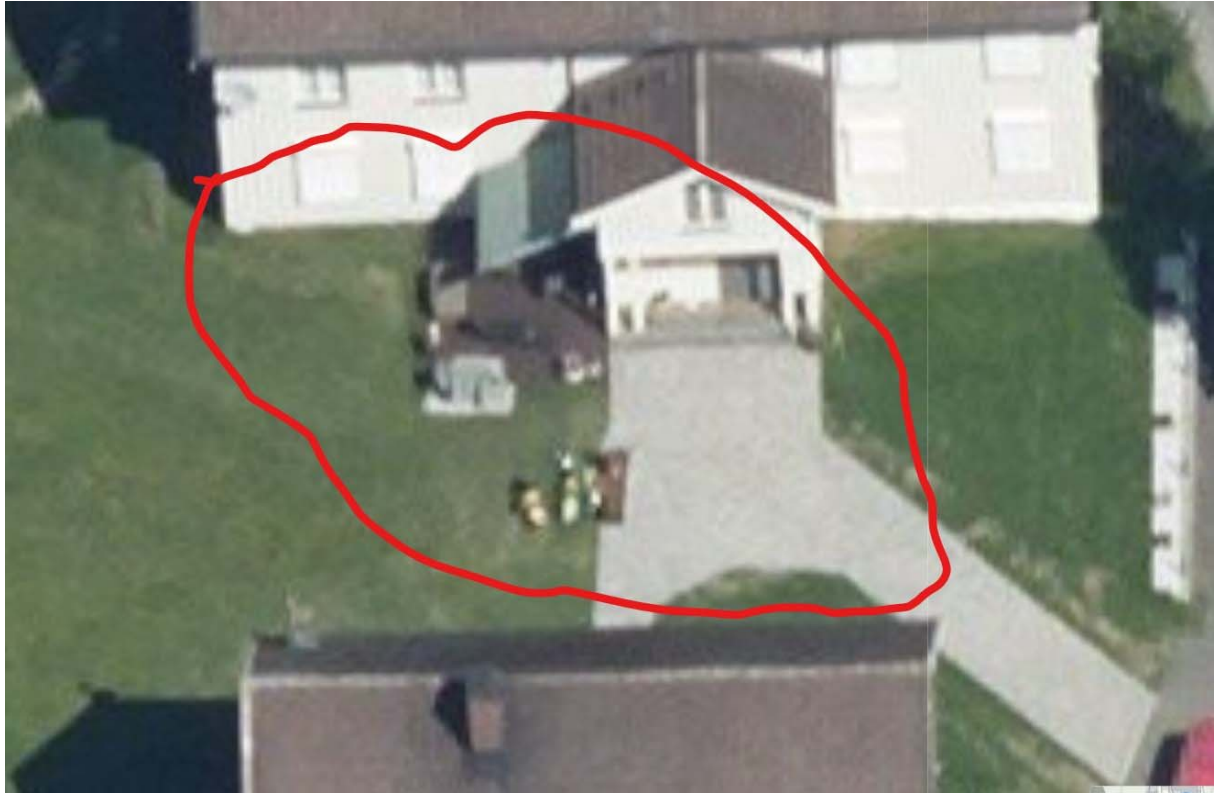
---

Din melding: man. 02.08.2021 20:54

---

Uteplass Vingromsvegen 307

---



---

Din melding:                      man. 02.08.2021 20:56

---

Uteplass, støyutsatt Vingromvegen 309

---



---

Din melding:

man. 02.08.2021 20:58

---

Uteplass for Vingromsvegen 301, utsatt fra støy. Samme gjelder også soverom i 2 etasje. Vinduer må stå åpen for å få tilstrekkelig inneklime.

---



---

Din melding:

man. 02.08.2021 21:01

---

Eike ale, lokalt viktig. Stor verdi da den gir herskaplig inntrykk av gården. Gir et positivt innslag i landskapet.

Innkjøring er også tilpasset adkomst med lastebil med henger. Nødvendig for å få tilkjørt driftsmidler og tømmertransport.







Avsender:  
Erik Hov  
[erik@hovnordre.no](mailto:erik@hovnordre.no)  
90046115

Din melding:

tir. 31.08.2021 22:35

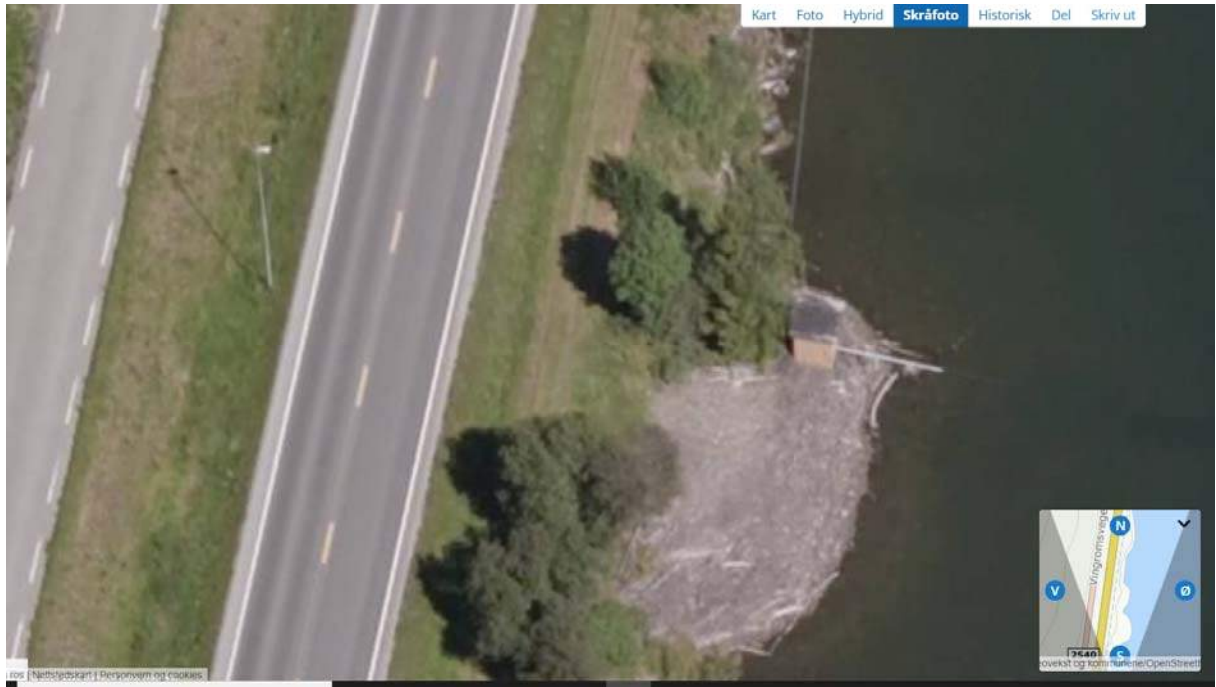
Undergang for tilgang til strandsonen. Adkomst til stranden og turstien viktig. Spesielt med tanke på å kunne betjene pumpestasjonen på en rasjonell måte i vekstsesongen. Her er det behov for hyppige besøk mellom jorde og strandsone om noe skulle skje med rør, koblinger og spredere. Derfor må det finnes en undergang i nærheten som muliggjør denne trafikken på en rasjonell måte. I planen beskrives det at undergangen ved Hov skal bestå som i dag som er en nødvendighet. Dagens undergang for Hov gårdene er plassert mellom Sør Hov (Gnr27 Bnr1) og Nordre Hov (Gnr 28 Bnr1). Undergangen må dimensjoneres for tilkomst med moderne jordbrukstraktorer for vedlikehold og betjening av vanningsanlegg. F. eks ut heising av pumpe, transport av sugerør i sommerhalvåret. Tilkomsten er også sentral for muligheter for utsetting av båt.



Din melding:

tir. 31.08.2021 22:41

Pumpehus er i dag plassert her med rørgate kryssende E6. Nødvendig tilkomst til installasjonen er nødvendig med både bil og traktor. Spesielt ved service og vedlikehold av pumpe og utsetting av rør i Mjøsa. Pumpe er stor og det er nødvendig med hjelp av f.eks traktor med frontlaster. Området rundt pumpehus kan også være aktuelt for egent plass for utsetting av båt. Vanningsanlegget er sentralt i å kunne utnytte vekstsesongen optimalt og sikrer muligheter i dyrking av ulike kulturer.





---

Din melding:

tir. 31.08.2021 22:43

---

Tursti, adkomstveg langs stranden. E6 er tenkt bygget utover i Mjøsa med tilhørende tursti langs kanten mot vannet. Det beskrives at turstien skal kunne fungere som mulig tilkomst til tekniske anlegg og fiske i strandsonen. Her er det viktig at turstien er av en så god kvalitet og bredde at den tåler å ferdes med traktor med tilhørende tilhenger. Planen beskriver at stien skal være 1 meter fra Hov kulvert og nordover. Dette er ikke tilstrekkelig for adkomst med nødvendige maskiner, bredden må derfor økes. Tekniske installasjoner som pumpehus har komponenter og elektronikk som må fjernes ved flom i Mjøsa. Skal pumpen løftes ut må det være mulig å komme til helt frem til dører for å heise ut utstyret med maskiner. Samme operasjon er også naturlig når det er behov for service. Det må derfor avsettes egnet plass for vanningsanlegget på plan grunn, grunnen må tilhøre gården. Adkomst til stranden og turstien viktig. Spesielt med tanke på å kunne betjene pumpestasjonen på en rasjonell måte i vekstsesongen. Her er det behov for hyppige besøk mellom jorde og strandsone om noe skulle skje med rør, koblinger og spredere. Derfor må det finnes en undergang i nærheten som muliggjør denne trafikken på en rasjonell måte. I planen beskrives det at undergangen ved Hov skal bestå som i dag som er en nødvendighet. Dagens undergang for Hov gårdene er plassert mellom

Sør Hov (Gnr27 Bnr1) og Nordre Hov (Gnr 28 Bnr1).



Din melding: tir. 31.08.2021 22:44

Det er i dag muligheter å sette ut båt ved stranden, som kan benyttes til fiske og ferdsel på Mjøsa. Fiske har i flere år vært viktig del av historien til gårdene langs Mjøsa, og deres muligheter til å benytte deres fiskerettigheter. Egnert sted for utplassering av båt med tilhørende fortøyning er derfor viktig for utøvelse av disse rettighetene. Dagens plass for utsetting av båt ligger rett ut hvor undergangen for Hov ligger.



Din melding:

tir. 31.08.2021 22:48

Fartsgrensen på E6 skal økes til 110 km/t med ny firefelts veg langs Mjøsstranda, og støyen vil derfor øke betraktelig. Dagens løsning med 80km/t gjør at tunet på Gården Hov Nordre blir liggende i gul støysone, med ny veg og 110 km/t blir hele tunet liggende i rød støysone.. Støyen er spesielt ille på dager det er vindstille og når det blåser fra sør. Her må det gjøres tiltak for å bedre boforholdene, og utemiljøet på gården. Ifølge trafikkmengdemålingene vil også trafikken øke betraktelig mot 2050, og det vil gjøre støyen fra E6 til et økende problem. Gården har 3 bolighus med tilhørende uteplasser, Vingromsvegen 301,307 og 309. Det må etableres støytiltak så tun og oppholdsplasser kan brukes for rekreasjon de er ment for. Gårdene er også en arbeidsplass med utviklingsmuligheter. Det er derfor viktig at det også gjøres tiltak så ikke fremtidige utviklingsmuligheter forringes. Felles for alle husene er at alle har soverom i 2 etasje. Dette gjør at siktlinjen mot veibane blir lang. Store deler av året er det behov for å ha vinduer åpne for tilstrekkelig ventilasjon og utlufting, som igjen gjør at mye støy kommer inn. Forholdene er til tider så ille at vi må gjøre tiltak med propper for å gjøre forholdene levelige. Vi anser derfor det som en nødvendighet å gjøre tilstrekkelige tiltak mot støyskjerming mot eiendommen spesielt i retning sør mot Vingrom kirke. Det må derfor etableres støyskjerming ved E6. Det ønskes også og kommenteres at samtaleføring rundt bordet på uteplasser er vanskelig lar seg føre på de mest trafikkerte tidene på døgnet.











---

Din melding:                   tir. 31.08.2021 22:49

---

Bekk renner under E6, vannføring må sikres for fremtiden.



---

Din melding:                   tir. 31.08.2021 22:49

---

Bekk krysser, må sikres for fremtidens vannføring.

---

Lillehammer kommune / Nye Veier AS  
Kirkegata 72  
2609 Lillehammer

## **Innspill reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for avlastet E6**

Fartsgrensen på E6 skal økes til 110 km/t med ny firefelts veg langs Mjøsstranda, og støyen vil derfor øke betraktelig. Dagens løsning med 80km/t gjør at tunet på Gården Hov Nordre blir liggende i gul støysone, med ny veg og 110 km/t blir hele tunet liggende i rød støysone.. Støyen er spesielt ille på dager det er vindstille og når det blåser fra sør. Her må det gjøres tiltak for å bedre boforholdene, og utemiljøet på gården. Ifølge trafikkmengdemålingene vil også trafikken øke betraktelig mot 2050, og det vil gjøre støyen fra E6 til et økende problem. Gården har 3 bolighus med tilhørende uteplasser, Vingromsvegen 301,307 og 309. Det må etableres støytiltak så tun og oppholdsplasser kan brukes for rekreasjon de er ment for. Gårdene er også en arbeidsplass med utviklingsmuligheter. Det er derfor viktig at det også gjøres tiltak så ikke fremtidige utviklingsmuligheter forringes. Felles for alle husene er at alle **har soverom i 2 etasje**. Dette gjør at siktlinjen mot veibane blir lang. Store deler av året er det behov for å ha vinduer åpne for tilstrekkelig ventilasjon og utlufting, som igjen gjør at mye støy kommer inn. **Forholdene er til tider så ille at vi må gjøre tiltak med propper for å gjøre forholdene levelige**. Vi anser derfor det som en nødvendighet å gjøre tilstrekkelige tiltak mot støyskjerming mot eiendommen spesielt i retning sør mot Vingrom kirke. Det må derfor etableres støyskjerming ved E6. Det ønskes også og kommenteres at samtaleføring rundt bordet på uteplasser er vanskelig lar seg føre på de mest trafikkerte tidene på døgnet.

E6 er tenkt bygget utover i Mjøsa med tilhørende tursti langs kanten mot vannet. Det beskrives at turstien skal kunne fungere som mulig tilkomst til tekniske anlegg og fiske i strandsonen. Her er det viktig at turstien er av en så god kvalitet og bredde at den tåler å ferdes med traktor med tilhørende tilhenger. Planen beskriver at stien skal være **1 meter fra Hov kulvert og nordover. Dette er ikke tilstrekkelig for adkomst med nødvendige maskiner, bredden må derfor økes**. Tekniske installasjoner som pumpehus har komponenter og elektronikk som må fjernes ved flom i Mjøsa. Skal pumpen løftes ut må det være mulig å komme til helt frem til dører for å heise ut utstyret med maskiner. Samme operasjon er også naturlig når det er behov for service. Det må derfor avsettes egnet plass for vanningsanlegget på plan grunn, grunnen må tilhøre gården. Adkomst til stranden og turstien viktig. Spesielt med tanke på å kunne betjene pumpestasjonen på en rasjonell måte i vekstsesongen. Her er det behov for hyppige besøk mellom jorde og strandsone om noe skulle skje med rør, koblinger og spredere. Derfor må det finnes en undergang i nærheten som muliggjør denne trafikken på en rasjonell måte. I planen beskrives det at undergangen ved Hov skal bestå som i dag som er en nødvendighet. Dagens undergang for Hov gårdene er plassert mellom Sør Hov (Gnr27 Bnr1) og Nordre Hov (Gnr 28 Bnr1).

Det er i dag muligheter å sette ut båt ved stranden, som kan benyttes til fiske og ferdsel på Mjøsa. Fiske har i flere år vært viktig del av historien til gårdene langs Mjøsa, og deres muligheter til å benytte deres fiskerettigheter. Egnet sted for utplassering av båt med

tilhørende fortøyning er derfor viktig for utøvelse av disse rettighetene. Dagens plass for utsetting av båt ligger rett ut hvor undergangen for Hov ligger.

Med hilsen

Erik Hov 

Nordre Hov  
Vingromsvegen 301  
Vingromsvegen 307  
Vingromsvegen 309

Avsender:  
Jens Bjørner Ugland  
[jbugland@icloud.com](mailto:jbugland@icloud.com)  
90087690

---

Din melding: fre. 06.08.2021 14:46

---

Behov for teknisk gjennomføring av strøm og rør til vanningsanlegg



Din melding: fre. 06.08.2021 15:33

---

Kum



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:34

---



Båtplass og badeplass



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:41

---

Brønn, men den kan antageligvis legges ned da husene den forsyner skal rives slik jeg forstår det



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:42

---

Ny adkomstveg må gå opp hit og kobles på vegen som kommer lenger sør



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:43

---

Ny adkomstveg må gå bort hit og kobles på vegen her (jfr det andre punktet om adkomstveg)



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:44

---

ny adkostveg må gå bort her til vegen som komme litt lengre sør



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:45

---

Ny adkomstveg må gå videre opp her og til punktet jeg har lagt inn ovenfor



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:45

---

Gammel adkostveg som skal legges ned og tilbakeføres til dyrket mark



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:47

---

Brønn



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:47

---



Brønn



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:48

---

Adkostveg til jorde og båt og bade plass



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:50

---

Undergang for adkomst til jorde og båt og bade plass



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:50

---

Adkostveg til jorde, båt og bade plass

---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:52

---

Dyrket mark hvor matjord ønskes bevart/flyttet og erstattet av/på nydyrking lenger opp på gården i den grad den blir borte



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 15:55

---

Om mulig vurderer om det i forbindelse med ny adkomstveg kan legges med fiber/bredbånd som kan dekke alle husstandene i Sørbygda. Flere mangler tilstrekkelig bredbånd nå etter at Telenor har

avviklet kobbernettet.



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 16:10

---

Stikkrenne, kum rør



---

Din melding:

fre. 06.08.2021 16:11

---

Stikkrenne, kum, rør



Avsender:  
Kristoffer Borud  
[kristoffer@boron.no](mailto:kristoffer@boron.no)  
90768837

Din melding:

tir. 10.08.2021 10:42

---

I følge Nye Veiers oppfølgingsplan ønsker man å kvitte seg med store mengder overskuddsmasse ved å dumpe dette på jordene rundt Vingrom Kirke under merkelappen "støytiltak".

Samtidig har Nye Veiers egen konsekvensutredning dette å si om saken (side 88):

«Kirken er imidlertid allerede tett på veien, en bredere vei og økt trafikk vil ikke medføre stor endring fra dagens situasjon.» Sitat slutt.

Det er altså opplagt at størrelsen på prosjektet er ute av alle proporsjoner i forhold til et nesten ikke-eksisterende problem, og til marginal forbedring. At dette umulig kan handle om støytiltak, i hovedsak, men å finne nærliggende områder hvor man kostnadseffektivt kan omplassere den alltid problematiske overskuddsmassen.

Hvis målet virkelig var støytiltak finnes det langt mer skånsomme og effektive løsninger. Som å sette opp støyskjermer mellom E6 og den lite trafikkerte lokalveien. Noe som også ville være fremtidsrettet og bærekraftig, da støyskjermer bare enkelt kan fjernes igjen — om noen 10-år, når transport i sin helhet har kommet over på lydløs strøm og hydrogen. Og man har forhindre permanent ødeleggelse av et prioritert kulturlandskap fullt av historiske fortidsminner. Eller som Nye Veier ville kalle det: en dumpingplass.

Og for å gjøre det krystallklart, dette dreier seg ikke om nødvendige inngrep for å gjøre plass til nye veitraseer, osv, men kun angående overskuddsmasse tilkjørt fra helt andre steder.

Når det kommer til det estetiske, vil det naturgitte, bølgende landskapet bli ødelagt til fordel for et unaturlig firkantet, holdt på plass av høye/stygge jordvoller. Noe som vil medføre at Kirkens parkeringsplass (samt adkomstvei) blir til en fordypning, og ikke lenger i flukt med jorden — som etter Nye Veiers planer skal fylles opp og forhøyes. Og dermed avsluttes også ordningen med utvidet parkeringsmuligheter om vinteren, da parkeringsplassen ikke lenger vil være en del av terrenget, som nå omgjort til et rart-liggende hull helt for seg selv.

Som grunneier og gårdbruker blir jeg bare i mindre grad skadelidende. Men som alle fornuftige mennesker er jeg i mot et prosjekt som ikke har noen rot i virkeligheten, annet enn som dumpingplass, og som ikke kan rettfærdiggjøre de permanente ødeleggelsene dette vil medføre.

En facebook-lenke til "Kulturarv i Innlandet" og hva arkeologene fant:

<https://www.facebook.com/KulturarvInnlandet/posts/271551331338431>



Støytiltak ved  
Vingrom kirke. Komr





Til Nye Veier

## **Støytiltak ved Vingrom kirke. Kommentar.**

I følge Nye Veiers oppfølgingsplan ønsker man å kvitte seg med store mengder overskuddsmasse ved å dumpe dette på jordene rundt Vingrom Kirke under merkelappen "støytiltak".

Samtidig har Nye Veiers egen konsekvensutredning dette å si om saken (side 88):

«Kirken er imidlertid allerede tett på veien, en bredere vei og økt trafikk vil ikke medføre stor endring fra dagens situasjon.» Sitat slutt.

Det er altså opplagt at størrelsen på prosjektet er ute av alle proporsjoner i forhold til et nesten ikke-eksisterende problem, og til marginal forbedring. At dette umulig kan handle om støytiltak, i hovedsak, men å finne nærliggende områder hvor man kostnadseffektivt kan omplassere den alltid problematiske overskuddsmassen.

Hvis målet virkelig var støytiltak finnes det langt mer skånsomme og effektive løsninger. Som å sette opp støyskjermer mellom E6 og den lite trafikkerte lokalveien. Noe som også ville være fremtidsrettet og bærekraftig, da støyskjermer bare enkelt kan fjernes igjen — om noen 10-år, når transport i sin helhet har kommet over på lydløs strøm og hydrogen. Og man har forhindret permanent ødeleggelse av et prioritert kulturlandskap fullt av historiske fortidsminner. Eller som Nye Veier ville kalle det: en dumpingplass.

Og for å gjøre det krystallklart, dette dreier seg ikke om nødvendige inngrep for å gjøre plass til nye veitraseer, osv, men kun angående overskuddsmasse tilkjørt fra helt andre steder.

Når det kommer til det estetiske, vil det naturgitte, bølgende landskapet bli ødelagt til fordel for et unaturlig firkantet, holdt på plass av høye/stygge jordvoller. Noe som vil medføre at Kirkens parkeringsplass (samt adkomstvei) blir til en fordypning, og ikke lenger i flukt med jorden — som etter Nye Veiers planer skal fylles opp og forhøyes. Og dermed avsluttes også ordningen med utvidet parkeringsmuligheter om vinteren, da parkeringsplassen ikke lenger vil være en del av terrenget, som nå omgjort til et rart-liggende hull helt for seg selv.

Som grunneier og gårdbruker blir jeg bare i mindre grad skadelidende. Men som alle fornuftige mennesker er jeg i mot et prosjekt som ikke har noen rot i virkeligheten, annet enn som dumpingplass, og som ikke kan rettfærdiggjøre de permanente ødeleggelsene dette vil medføre.

En facebook-lenke til "Kulturarv i Innlandet" og hva arkeologene fant:

<https://www.facebook.com/KulturarvInnlandet/posts/271551331338431>

Hilsen

Kristoffer Borud

Kopi: Hamar bispedømme.

**Fra:** Kristoffer Borud [kristoffer@boron.no]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:** hamar.bdr@kirken.no [hamar.bdr@kirken.no]

**Sendt:** 10.08.2021 10:47:08

**Emne:** Støytiltak ved Vingrom kirke. Kommentar.

**Vedlegg:** Støytiltak ved Vingrom kirke. Kommentar..pdf

Til Nye Veier

## **Støytiltak ved Vingrom kirke. Kommentar.**

I følge Nye Veiers oppfølgingsplan ønsker man å kvitte seg med store mengder overskuddsmasse ved å dumpe dette på jordene rundt Vingrom Kirke under merkelappen ”støytiltak”.

Samtidig har Nye Veiers egen konsekvensutredning dette å si om saken (side 88):

«Kirken er imidlertid allerede tett på veien, en bredere vei og økt trafikk vil ikke medføre stor endring fra dagens situasjon.» Sitat slutt.

Det er altså opplagt at størrelsen på prosjektet er ute av alle proporsjoner i forhold til et nesten ikke-eksisterende problem, og til marginal forbedring. At dette umulig kan handle om støytiltak, i hovedsak, men å finne nærliggende områder hvor man kostnadseffektivt kan omplassere den alltid problematiske overskuddsmassen.

Hvis målet virkelig var støytiltak finnes det langt mer skånsomme og effektive løsninger. Som å sette opp støyskjermer mellom E6 og den lite trafikkerte lokalveien. Noe som også ville være fremtidsrettet og bærekraftig, da støyskjermer bare enkelt kan fjernes igjen — om noen 10-år, når transport i sin helhet har kommet over på lydløs strøm og hydrogen. Og man har forhindret permanent ødeleggelse av et prioritert kulturlandskap fullt av historiske fortidsminner. Eller som Nye Veier ville kalle det: en dumpingplass.

Og for å gjøre det krystallklart, dette dreier seg ikke om nødvendige inngrep for å gjøre plass til nye veitraseer, osv, men kun angående overskuddsmasse tilkjørt fra helt andre steder.

Når det kommer til det estetiske, vil det naturgitte, bølgende landskapet bli ødelagt til fordel for et unaturlig firkantet, holdt på plass av høye/stygge jordvoller. Noe som vil medføre at Kirkens parkeringsplass (samt adkomstvei) blir til en fordypning, og ikke lenger i flukt med jordet — som etter Nye Veiers planer skal fylles opp og forhøyes. Og dermed avsluttes også ordningen med utvidet parkeringsmuligheter om vinteren, da parkeringsplassen ikke lenger vil være en del av terrenget, som nå omgjort til et rart-liggende hull helt for seg selv.

Som grunneier og gårdbruker blir jeg bare i mindre grad skadelidende. Men som alle fornuftige mennesker er jeg i mot et prosjekt som ikke har noen rot i virkeligheten, annet enn som dumpingplass, og som ikke kan rettferdiggjøre de permanente ødeleggelsene dette vil medføre.

En facebook-lenke til ”Kulturarv i Innlandet” og hva arkeologene fant:

<https://www.facebook.com/KulturarvInnlandet/posts/271551331338431>

Hilsen

Kristoffer Borud

Kopi: Hamar bispedømme.

Avsender:  
Pilegrimssenter Dale-Gudbrand  
[pilegrim@gudbrandsdalsmusea.no](mailto:pilegrim@gudbrandsdalsmusea.no)  
456 04 608

Din melding: fre. 27.08.2021 08:56

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand har det regionale ansvaret for Pilegrimsleden fra Lillehammer til Dovre og vil derfor være høringsinstans for strekningen Roterud - Øyer. Merknaden gjelder Pilegrimsleden fra kommunegrense Gjøvik kommune til Vingnes. Merknaden er også sendt lillehammer kommune.



Merknad til E6  
Lillehammer kommu





## NY E6 LILLEHAMMER KOMMUNE

### MERKNAD TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD – STORHOVE, LILLEHAMMER KOMMUNE

#### Innledning

Pilegrimsleden – St. Olavsvegene til Trondheim, er et nettverk av autentiske, historiske veier gjennom vakker natur, kulturlandskap og historiske steder. Veien kommer fra alle himmelretninger til Olav den Helliges gravkirke, Nidarosdomen, som var det nordligste pilegrimsmål for kristenheten gjennom hele middelalderen.

I dag vokser igjen betydningen av dette målet for de mange som følger pilegrimsleden helt fram til det vakre høyalteret i Europas nordligste gotiske katedral. Stadig flere går denne kulturveien til Trondheim og siden 2010 har antallet økt med 23 % i snitt hvert år og i 2019 passerte vel 1000 langvandrere gjennom Lillehammer kommune. Dette i tillegg til lokal bruk som ikke er tallfestet. Sesongen for pilegrimsvandring strekker seg fra Mai til Oktober, med hovedtrykk i Juni, Juli og August.

Pilegrimsleden er en viktig formidler av kulturminnene og kulturhistorien langs leden.

Pilegrimsleden Oslo til Trondheim er en del av Europeiske kulturveier

Det er derfor viktig at Pilegrimsleden ivaretas som natur- og kulturopplevelse i f m ny E6 gjennom Lillehammer kommune.

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand har det regionale ansvaret for Pilegrimsleden gjennom Gudbrandsdalen og ber om at merknader til reguleringsplan for ny E6 Roterud – Storhove i Lillehammer kommune blir hensyntatt.

#### Merknader.

Planbestemmelser av 7 juni 2021 pkt 4.2.1.2

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand er glad for at Pilegrimsleden er ivaretatt i planbestemmelsene

Det er særdeles viktig er at hensynet til Pilegrimsleden blir ivaretatt i anleggsperioden slik at ulempene for brukere av leden blir minst mulig.

Senteret ber også om at det vurderes å ta inn Pilegrimsleden i rekkefølgebestemmelsene.

#### Reguleringsplan

Furuodden – Vingrom kirke

Her krysser pilegrimsleden under nåværende E6 og opp på FV før den forlater FV og går opp i lia. Furuodden Camping er et viktig overnattingssted for pilegrimer og adkomst fra pilegrimsleden til Furuodden må ivaretas.

Pilegrimsleden fra Furuodden til Vingrom Kirke går i dalsiden over Audenhus og Rinna til Røyne og Vingrom kirke.. Dermed berører ikke ny E6 Roterud – Storhove pilegrimsleden før Røyne/ Vingrom kirke med unntak av i Vingrom sentrum.

Vingrom kirke

Her kommer Pilegrimsleden ned fra Røyne via Vingrom kirke til FV og går videre på FV mot Vingnes og Lillehammer. Her vil ny E6 berøre Pilegrimsleden i vesentlig grad. Her er det muligheter for å koble seg på turstien som er planlagt i strandsonen ref E6 Roterud - Storhove vurdering av tursti langs Mjøsa fra Norconsult av 26 mars 2021. En omlegging fra fylkesveien ned på turstien fra Vingrom kirke til Vingnes er Pilegrimssenter Dale-Gudbrand positiv til.

En forutsetning for å legge pilegrimsleden i strandsonen er å sikre den mot årlig flom.

Pilegrimssenteret ser det som en forutsetning at leden ivaretas under anleggsperioden og etter ferdigstilling av E6 Roterud – Storhove samt at midlertidig trase og ny permanent trase blir opparbeidet og skiltet i h t merkeveileder og merkehåndbok for Pilegrimsleden av Nye Veier AS. Senteret ønsker også at dette skjer i tett dialog med leder av Pilegrimssenter Dale-Gudbrand.

Det vises også til uttale fra Innlandet Fylke v/ kulturarv

Per Gunnar Hagelien  
Daglig leder  
Pilegrimssenter Dale-Gudbrand

Avsender:

[harald.snippen@structor.no](mailto:harald.snippen@structor.no)

[harald.snippen@structor.no](mailto:harald.snippen@structor.no)

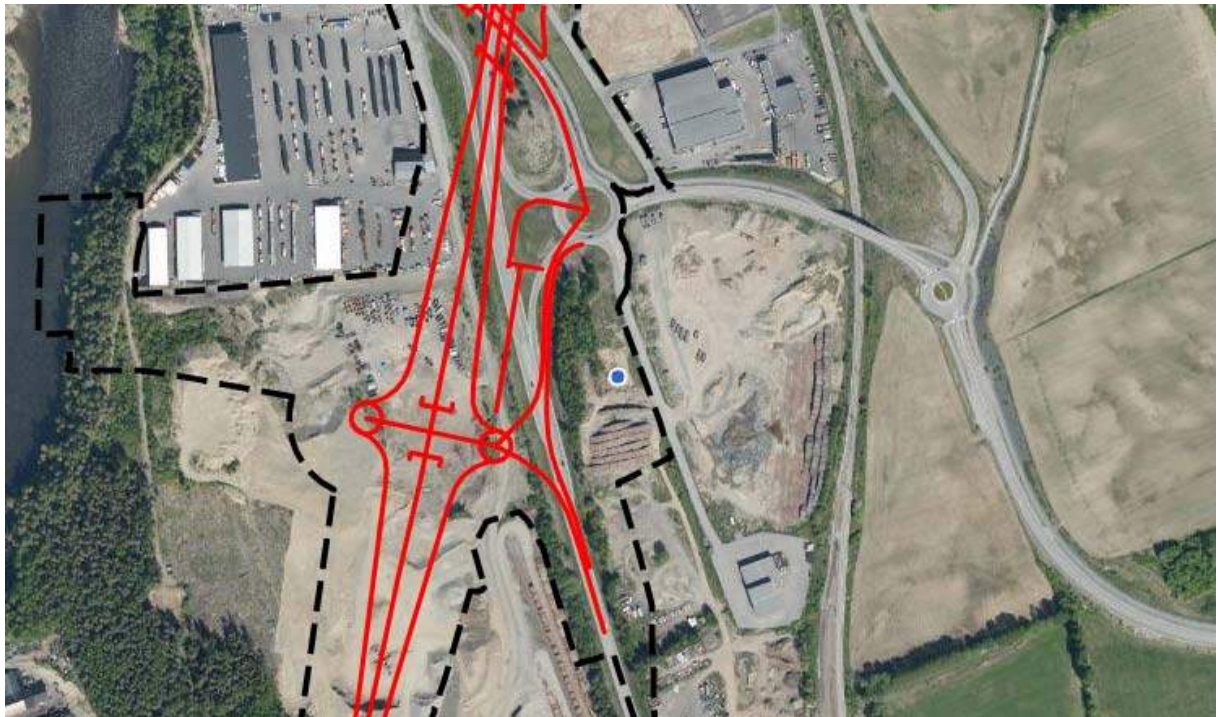
93243076

Din melding:

Dette innspillet sendes på vegne av Ole A. Berge og TOAS AS, som eiere av naboeiendommer 184/59, 186/4, 184/82 og 186/99, beliggende delvis innenfor det aktuelle planområdet.



Merknad  
regulering Ny E6.pd



**Til: Nye Veier AS**

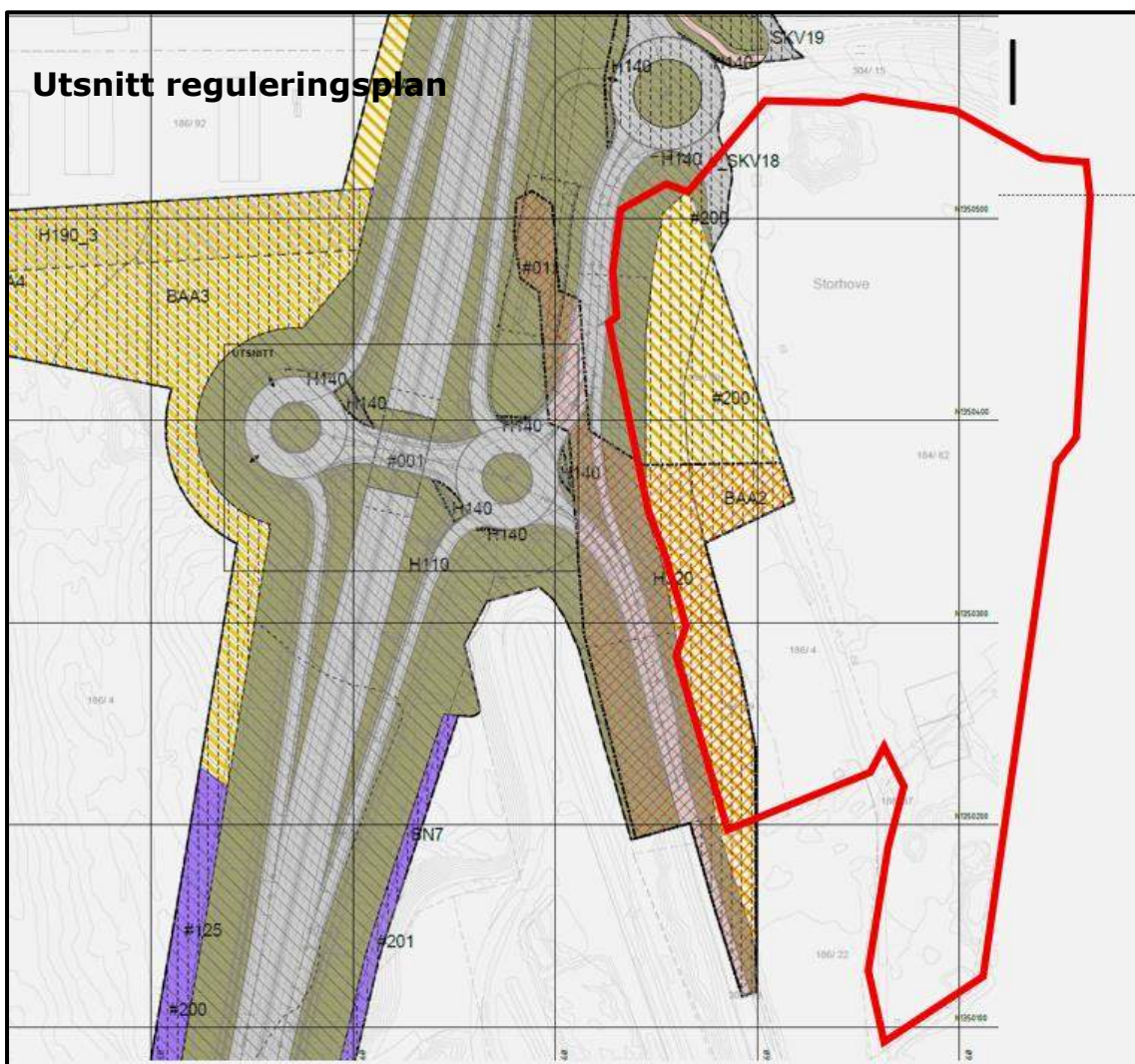
**Kopi: Lillehammer kommune, postmottak  
Ole A. Berge  
TOAS AS ved Åge Melbø**

## Høringsinnspill - Reguleringsplan for ny E6 - Lillehammer

### 1. Grunnlag - bakgrunn

Dette innspillet sendes på vegne av Ole A. Berge og TOAS AS, som eiere av naboeiendommer 184/59, 186/4, 184/82 og 186/99, beliggende delvis innenfor det aktuelle planområdet.

De aktuelle eiendommene fremgår grovt av utklipp nedenfor. Utklippet viser forslag til reguleringsplan for ny E6, og aktuelle eiendommer avgrenset med rød tykk strek.





## 2. Plansituasjonen i området

Figuren til høyre viser plansituasjonen i området, med nye reguleringsplaner lagt foran gjeldende planer.

De nye planene, som ikke er godkjent, gjelder for E6, avlastet E6, og Hove næringspark sør.

Det er en meget uryddig og uoversiktlig plansituasjon i området, med flere eldre reguleringsplaner og en relativt ny kommuneplan og kommundelplan for ny E6.

Jernbaneverket/Bane Nor har regulert sine anlegg i to omganger, med forskjellige planområder. Dette har bidratt til å skape en fragmentert og uoversiktlig plansituasjon i området, med en blanding av jernbaneformål og ulike næringsformål.

Nye reguleringer, som nå fremmes, bidrar til ytterligere oppdeling av arealer, uten å se helheten i området.

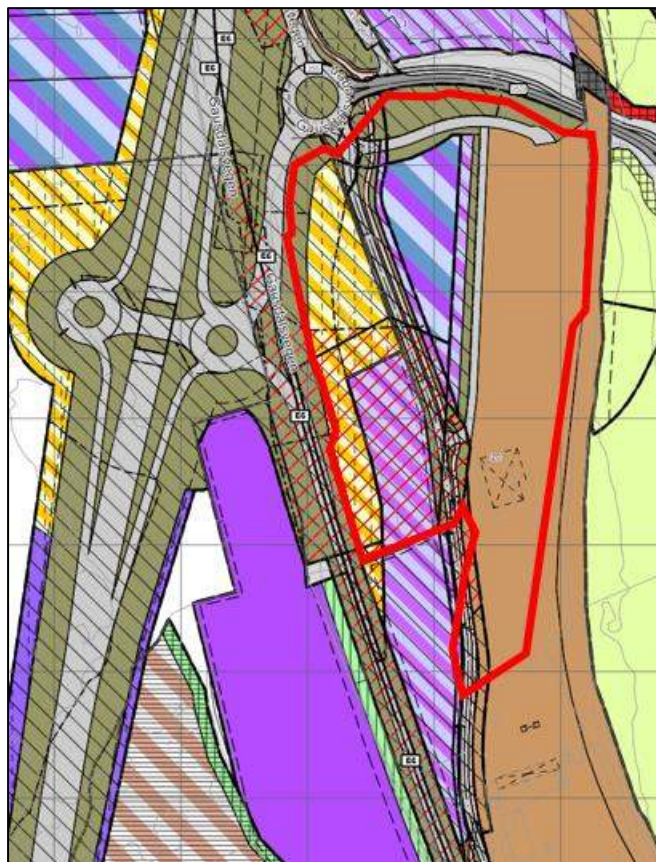
De aktuelle eiendommene blir nå en del av 5 ulike reguleringsplaner:

- Hove hensetting (2020)
- Storhove sør (2004)
- Ny E6 (ny)
- Avlastet E6 (ny)
- Hove næringspark sør (ny)

Nye reguleringsplaner som nå fremmes, burde brukes til å etablere en mer oversiktlig og samlet plansituasjon.

Hele området langs eksisterende E6 burde vært regulert i én plan, sammen med ny E6, i stedet for at de aktuelle eiendommene nå, delvis inngår i 3 nye reguleringsplaner; ny E6, avlastet E6, og Hove næringspark sør. Dette bidrar til en fragmentert og uoversiktlig planstatus.

Vi er forbauset over at Nye Veier, og Lillehammer kommune, som planmyndighet, ikke har hatt mer fokus på å skape en oversiktlig plansituasjon i området.



### 3. Reguleringsbestemmelser for område BAA2

I reguleringsbestemmelser for ny E6 er referert til område BAA2-10, mens det på plankartet for samme plan er angitt område BAA2. For BAA2-10 er følgende bestemmelser gitt:

#### 3.1.6.2 BAA2-10 i Hovemoen

Innenfor BAA2-10 tillates næring, jf. bestemmelse 3.1.3, og forretning begrenset til handel med areal- og transportkrevende varer, jf. til enhver til gjeldende kommuneplan.

Bestemmelse 3.1.3 sier:

#### 3.1.3 Næringsområde BN1-8

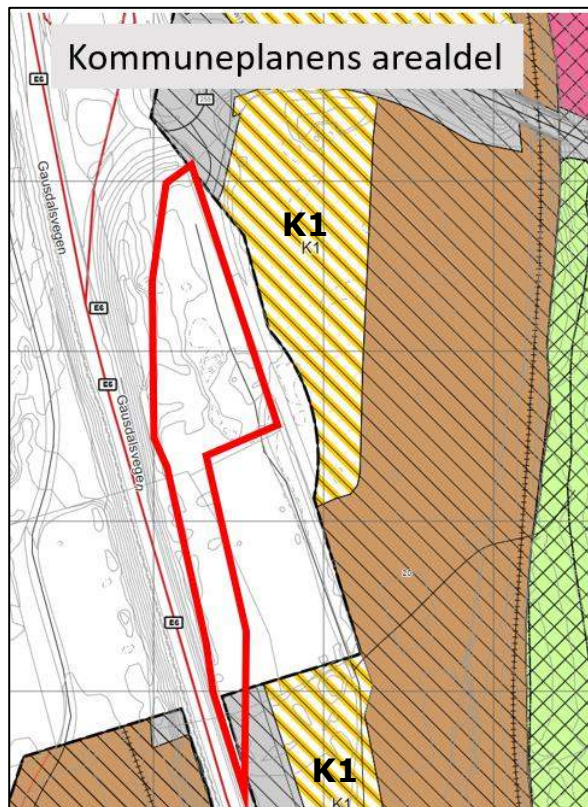
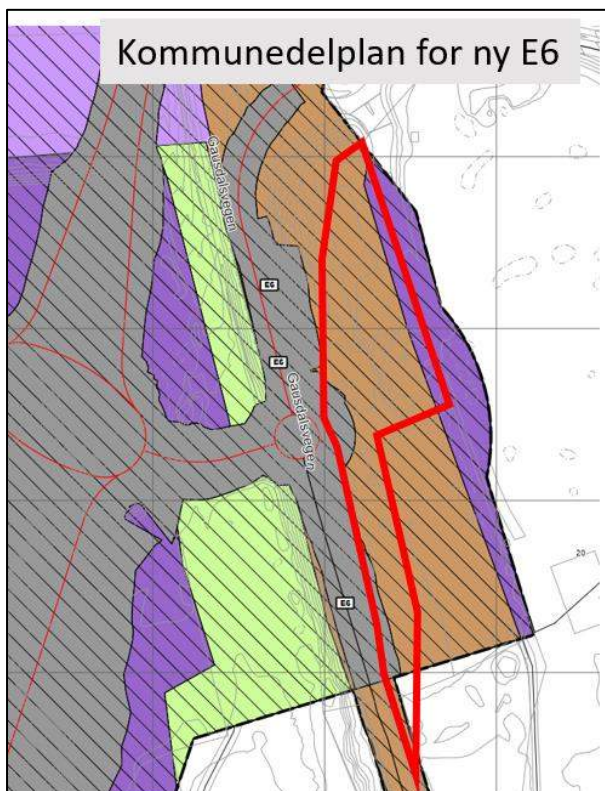
Innenfor BN1-8 tillates næring, med følgende unntak:

- a) virksomheter som er i strid med bestemmelsene til hensynssone sikringszone nedslagsfelt drikkevann og sikringszone fremtidig vannkilde, jf. bestemmelse 4.1.1.1 og 4.1.1.3.
- b) hotell/overnatting.

Kontor som er en nødvendig del av bedriftens virksomhet tillates.

I forslag til bestemmelser for ny E6 henvises altså til gjeldende kommuneplan. Arealer knyttet til område BAA2 inngår ikke i kommuneplanens arealdel, godkjent i 2020. BAA2 ligger imidlertid innenfor kommunedelplan for ny E6, godkjent i 2018, i hovedsak med formål jernbane, av uforståelige grunner.

Utsnitt av de to planene er vist nedenfor. Rød strek markerer omtrentlig utstrekning av område BAA2, hentet fra forslag til regulering for ny E6.



Det må antas at kommunedelplan for ny E6 ikke er oppdatert i forhold til ønsket arealbruk, i området, og at BAA2 naturlig skal ha samme formål som naboområdene i øst og sør, benevnt som K1 i kommuneplanens arealdel. I kommuneplanen er angitt følgende for områdene K1:

«Innenfor formålet tillates næringsbebyggelse, herunder energistasjon, forretning til areal- og transportkrevende handel, og privat tjenesteyting begrenset til vegkro.

Energistasjon og vegkro skal lokaliseres slik at de betjener E6.»

Grunneier ønsker at det også skal være mulig å etablere muligheter for overnatting innen området. Vi ber derfor om at bestemmelser for BAA2 endres i samsvar med kommuneplanens arealdel, slik:

***Innenfor formålet tillates næringsbebyggelse, herunder energistasjon/vegserviceanlegg, forretning til areal- og transportkrevende handel, og privat tjenesteyting begrenset til vegkro og overnatting.***

***Energistasjon/vegservice og vegkro skal lokaliseres slik at de betjener E6.***

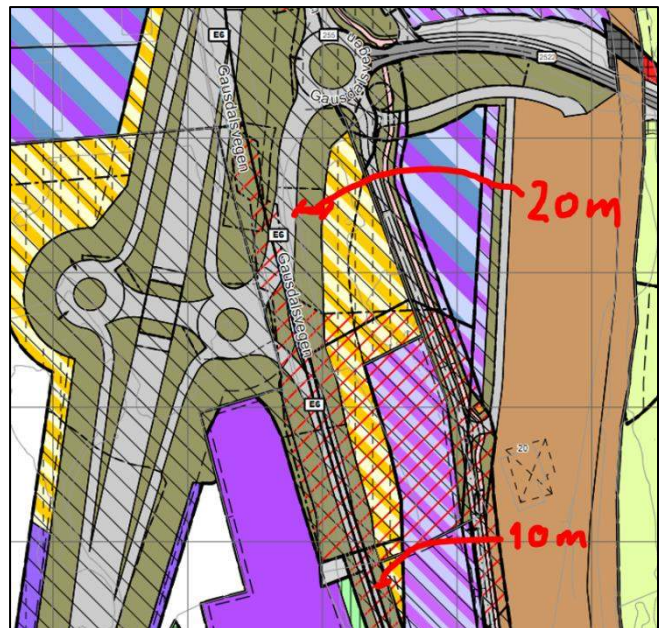
#### 4 Areal avsatt til annet vegformål

Av utklippet til høyre fremgår at areal avsatt til annen veggrunn, langs avlastet E6, varierer fra 10 meter i sør, til 20 meter i nord.

Vi er undrende til at det brukes så mye som 20 meter i nord, da det ikke er høydeforskjeller eller andre forhold som naturlig tilsier dette.

Det er mangel på næringsarealer, og smale tomter er vanskelig å utnytte rasjonelt.

Vi ber derfor om at areal avsatt til annen veggrunn reduseres til 10 meter for det aktuelle området.



På vegne av Ole A. Berge og TOAS AS

**Harald Snippen**

Structor Lillehammer AS

Fåberggata 116, 2615 Lillehammer Telefon: 932 43 076 Mail: harald.snippen@structor.no

Avsender:

Ranveig og Øistein Øverby

[ranveig.overby@domstol.no](mailto:ranveig.overby@domstol.no)

95706018/48133612

---

Din melding:

man. 30.08.2021 12:35

---

Innspill til ny E-6 i forhold til fagrapport støy.

Vi viser til fagrapport støy av 31.05.21, og har følgende innspill i forhold til vår eiendom gnr. 4/9 i Lillehammer:

1. Vi har gjennom flere år vært i kontakt med Statens Vegvesen i forhold til støyproblemer for vår eiendom, gnr. 4/9 i Lillehammer. Tilbakemeldingen har endt opp med at dette skal utbedres når ny E-6 kommer, altså den veien som nå er planlagt. Vi ble forsikret om at støyplagene vi har skal utbedres med den nye veien.
2. Når vi leser framlagt støyrapport av 31.05.21 blir vi ikke beroliget. Vi leser at vi ligger i rød støysone, med beregnet støy godt over grensen på 65 dB, men det er ikke planlagt støyskjerm langs nye E-6 forbi vår eiendom. I samtale med Nye Veger forstår vi at det er planer om å gjøre utbedringer på selve huset vårt, for å støyskjerm det, og at en-1 uteplass kan glasses inn. Slik vi ser dette er ikke det en tilfredsstillende løsning for oss. Vi ønsker å kunne benytte hele eiendommen uten å måtte bruke hørselvern ute på sommertid. Vi gjør også oppmerksom på at vi har uteplass/veranda rundt nesten hele huset, og ønsker å kunne benytte disse også i framtiden. Dessuten krever sommeren at vi kan lufte ut ved å ha vinduer åpne, noe vi anser som tilnærmet umulig med forespeilet støy nivå.
3. Vi mener påførte støyplager fra ny E-6 vil redusere verdien av vår eiendom for framtiden, og mener dette ikke kan være en kostnad som skal belastes oss som privatpersoner. Vi imøteser derfor en vurdering fra Nye Veier om hvordan dette best kan løses.
4. Ved behov for juridisk bistand i forhold til arbeidet med å forstå og finne ut av lover og rettigheter her, håper vi dette kan dekkes av Nye Veier. Vi anser vår eiendom, og dermed oss som privatpersoner, sterkt berørt av nye E-6, og håper på velvilje til å se de faktiske forhold, og legge en god plan for avbøting av problemene.

Vingrom 30.08.2021

Ranveig og Øistein Øverby

---

Avsender:  
Stine Brønstad  
[s\\_broenstad@icloud.com](mailto:s_broenstad@icloud.com)  
95778083

Din melding:

tir. 31.08.2021 10:33

Savner plan for "trygg skoleveg" fra Sveen gård til Vingrom skole! Barn er på veg og vil bli skoleelever om litt. Vi som nye eiere overtar gården fra 2022.



Din melding:

tir. 31.08.2021 12:16

Fyll opp innkjøringen med masse, og bygg bro over nye E6 her. Vil da unngå å ta deler av jordet på Sveen gård, hvor det nå er tegnet inn bro og tilførselveg til Bakke Camping. Sparer matjord og letter

oppkjøringen til gårdene Bakke og Audenus.



Avsender:  
DNT Lillehammer v/Ragnvald Jevne  
[lillehammer@dnt.no](mailto:lillehammer@dnt.no)  
992 19 455

Din melding:

tir. 31.08.2021 23:21

DNT Lillehammer har medlemsområde som omfatter Øyer, Gausdal, Lillehammer og deler av Nordre Ringsaker. Foreningen er opptatt av at hensynet til friluftsliv blir godt ivaretatt i arealplanlegging i de kommunene der vi har vårt virke.

DNT Lillehammer vil bevare mest mulig av turmulighetene i Hovemoen, som er et svært viktig nærturområde for befolkningen i Lillehammer kommune. Planforslaget for E6-utbyggingen reduserer turterrenget i Hovemoen. Derfor er det desto viktigere at den gjenværende stripa med natur langs Lågen skånes, slik at det fortsatt skal være mulig å gå tur og oppleve naturens kvaliteter på strekningen.

Der den nye E6-brua treffer land på østsida av Lågen må det legges til rette for en god sti-passering. Vi er kjent med at det her også er planlagt en landbruksveg under brua. Det er viktig at den estetiske og praktiske tilretteleggingen av stien blir best mulig, og adskilt fra landbruksvegen.

DNT Lillehammer arbeider for en sammenhengende sti-trasé i natur mellom Fåberg tettsted og Strandtorget. Passasjen under E6-brua må utformes slik at ulempene med nærhet til motorvegen reduseres så mye som mulig. Friluftslivsområdene i Hovemoen må skjermes for støy fra E6.

Ideelt sett bør Nye Veger bidra til flere avbøtende tiltak for å sikre den gjennomgående stien i Hovemoen i natur også utenfor planområdet, siden ny E6 vil innebære en forringelse av turterrenget.



Din melding:

tir. 31.08.2021 23:29

DNT Lillehammer mener at Vingromdammen og tilstøtende friluftslivsområde er svært viktig å beholde ubeskåret. Derfor bør plasskrevende kryss på ny E6 plasseres slik at friluftslivsområdet ved Vingromdammen ikke beskjæres.





Avsender:  
Wenche Haug Almestrand  
[wenche@lillehammersentrum.no](mailto:wenche@lillehammersentrum.no)  
99437037

Din melding:

ons. 01.09.2021 11:22

Vedlagt finner dere innspill fra Lillehammer Sentrum Drift AS, Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer og Strandtorget Kjøpesenter



Høringsinnspill\_reg  
\_plan\_E6.pdf



# HØRINGSINNSPILL – REGULERINGSPLAN - E6 ØYRESVIKA - STORHOVE

## 1. INNLEDNING

Det vises til ovennevnte.

På vegne av Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget kjøpesenter og Lillehammer Sentrum Drift AS, inngis slike bemerkninger som fremgår i det følgende.

Vi vil nedenfor påpeke de punkter som vi mener er særlig kritiske eller viktige for næringslivet, og som det må være et spesielt fokus på. Med næringslivet menes her alle våre medlemmer og våre medlemmers samarbeidspartnere. En mulig redusert attraktivitet for Lillehammer vil få svært negative konsekvenser for handel i sentrum og på Strandtorget, men også hotellnæring og reiselivsbedrifter som er avhengig av et attraktiv Lillehammer for tilstrekkelig kundegrunnlag. Noe er tidligere påpekt av oss ifm. innspill til forprosjektet til tiltak på avlastet E6, mens andre innspill er nye, og basert på hva som har skjedd i planleggingsprosessen i løpet av det siste året.

## 2. ØYRESVIKA – BEHOVET FOR ¾-KRYSS

På vegne av næringslivet gjentar vi til det kjedsommelige vårt hovedankepunkt til utbyggingsplanene for strekningen Roterud – Storhove; *det må anlegges ¾ kryss i Øyresvika.*

Næringslivet er så langt ikke hørt på dette punktet, men vi gir ikke opp; dette er svært viktig for Lillehammer. Hvis en i sørgående retning «bommer» på avkjøringen i Hovemoen, må en nesten helt til Vingrom, før en kan kjøre av og komme seg tilbake til byen vår. Dette innebærer en flere kilometer lang, lite miljøvennlig og unødvendig omvei tilbake byen vår. Dette kan vi ikke være bekjente av. Vi må både kunne forvente, og forlange, at når storsamfunnet krever ny E6 lagt på vestsiden, og vi innretter oss iht. dette, må det samme storsamfunnet stille opp med de midler og ressurser som skal til for å begrense skadevirkningene av omleggingen. Bygging av ¾ kryss vil naturlig nok legge beslag på noe mere dyrket mark enn ved ½ kryss (beregnet til ca. 17 mål), men her må det kunne skaffes erstatningsarealer for de beslaglagte arealer, som er vanlig praksis ved nasjonal veibygging. Vi har tillatt oss å omregne dyrket mark i antall fotballbaner og kommer til ca 2,2 baner. Vi mener at den samfunnsmessige betydningen av å omgjøre dette arealet til ¾ kryss som sikrer Lillehammers fremtid, er en god vekslingskurs og valuta – særlig med tanke på at arealene bør kunne erstattes.

*Hvis det er vilje til å få til dette, vil det selvsagt være mulig, og dette må kommunen kunne forlange.*

## 3. EFFEKTIV "GAMMEL E6" SIKRER FORTSATT ATTRAKTIVITET FOR NÆRINGSLIV MV.

Ny firefelts E6 er viktig for Lillehammerregionen. Med en sikker og effektiv vei sikrer og styrker vi næringslivets forutsetninger for verdiskaping. *En vesentlig premis for dette er imidlertid at det som etter hvert blir gamle E6, opprettholder sin funksjon som effektiv transportåre inn til byen.* Dette gjelder både i en anleggsperiode, og når nye E6 er ferdigstilt.

Av disse grunner det viktig at det ikke vedtas og iverksettes tiltak som gjør det vanskelig å komme seg fra ny E6 og inn til Lillehammer. Langvarig anleggsarbeid på Lillehammer bru og/eller ved Strandtorget vil få negative følger for adkomst til handel og opplevelser i Lillehammer. Vår bekymring går på at kundene finner andre steder å besøke hvis adkomsten til byen vår blir for vanskelig og "kronlete". Det bør her understrekes at også opplevelsen, og ikke nødvendigvis store endringer i reell forsinkelse, er av sentral betydning. En undersøkelse fra Norstat, på oppdrag fra Storebrand Forsikring viser at dårlig flyt i trafikken irriterer folk flest. Dette støttes også av Christoffer Solstad Steen, kommunikasjonssjef i Trygg Trafikk: «- Det som irriterer er enten situasjoner som kan gå ut over liv og helse, eller situasjoner som skaper praktiske utfordringer ved at det blir dårligere flyt og samhandling».

Tiden fra avkjøringen fra ny E6 og inn til byen må være så kort og effektiv som mulig. Det må derfor ikke opprettes nye rundkjøringer, fartsdumper, eller andre fartsdempende tiltak på denne strekningen. Dette begrenser farten, og medfører at besøkende bruker lengre tid på å komme seg inn til byen. *Næringsaktørene ser med svært stor bekymring på det faktum at det planlegges to rundkjøringer på Vingnessiden, med fartsdempende tiltak inn og ut av disse, og en betydelig ombygging av rundkjøringen på Strandtorget. Disse tiltakene ivaretar ikke næringslivets behov, og utgjør nettopp hva vi tidligere har påpekt som kritiske faktorer ift. en effektiv adkomst til byen, og derigjennom også byens verdiskaping.*

*Når E6 en gang er besluttet lagt på vestsiden, er det viktig at Lillehammer kommune ikke selv legger ytterligere sten til byrden for næringslivet ved å foreslå og evt. også vedta en rekke fartshindrende tiltak på strekningen fra ny E6 og inn til byen.*

Vi vil på det sterkeste fraråde nye rundkjøringer på Vingnes. Det å drive "bydelsutvikling" ved å sette ned farten mv. på en så viktig vei på denne måten er ikke bærekraftig for byen vår. Dette medfører at tiden fra avkjøringen til byen blir vesentlig lengre. Dette vil også være negativt for sykehuset vårt, og for Lillehammer som knutepunkt (jf. nedenfor). *Tid er ikke bare «penger», det er også «liv».*

Vi ønsker også å sitere følgende uttalelse fra Statens Vegvesen i forbindelse med tiltaket (Vedlegg 5, punkt 3.9; Tiltak på avlasta vegnett, datert 22. januar 2018):

«SVVs vurdering og anbefaling: Det vil fortsatt være betydelig trafikk på lokalvegen, og det anses lite aktuelt f.eks. å endre vegens tverrsnitt (smalere veg). Det anses heller ikke aktuelt å bygge om vegen til «bygate», da denne strekningen ikke går i et typisk «byområde». Det er lagt til grunn en gjennomgående fartsgrense på 70 km/t langs gamle E6 (med unntak av ved rundkjøringen ved Mesna, se kap. 3.5). Dette tilsvarer i hovedsak dagens fartsgrense på strekningen. Vegen har god standard, og det er tvilsomt om trafikantene vil ha forståelse for og respektere ei enda lavere fartsgrense. SVV vil i utgangspunktet ikke foreslå at fartsgrensa reduseres ytterligere».

Vi kan derfor ikke forstå at Lillehammer Kommune foreslår et slikt tiltak.

*Strekningen må opprettholdes med fartsgrense 70 km/t., frem til avkjøringen ved Strandtorget. Rask adkomst og god flyt er svært viktig. Det er lett å miste kunder, men det er adskillig vanskeligere å få dem tilbake.*

#### 4. Rundkjøring Strandtorget

Vi er videre negative til etablering av en helt ny og hevet rundkjøring ved Strandtorget. Dette vil medføre en lang anleggsperiode med en svært krevende adkomst til både Strandtorget og byen vår. Dette vil utvilsomt gå sterkt utover handel og opplevelser både på Strandtorget og i sentrum. Vi stiller oss spørrende til behovet sett opp mot de negative konsekvensene; en fremtidig flomfare bør kunne avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak, for eksempel en heving av eksisterende veibane. Den samfunnsmessige nytten ved å anlegge en helt ny rundkjøring synes derfor svært begrenset, samtidig som de næringsmessige konsekvensene vil bli store. Vi kan derfor ikke støtte dette forslaget.

*Det viktigste nå er å få på plass en trygg og effektiv firefelts motorvei så snart som mulig, og med en tidsmessig kort avstand til byen. Da kan ikke kommunen legge opp til flere rundkjøringer eller andre tidshindrende tiltak, som i neste omgang medfører at flere kjører forbi byen vår.*

#### **5.SKILTING TIL BYEN OG ATTRAKSJONER**

Når vi nå er i den situasjon at ny E6 vil bli lagt et godt stykke utenfor byen vår, er det svært viktig med god skilting for å komme seg inn til byen. Dette omfatter ikke bare skilting til byen "Lillehammer", men også skilting til de ulike attraksjonene, som feks Maihaugen, OL-anleggene mv. Dette er et sentralt punkt som må bringes opp ifm. etablering av ny E6.

Mangelen på skilting på Lillehammer har vært et sterkt beklagelig og kritisk punkt i årevis. Mens andre byer i vår region og ellers i landet opplever god og tilstrekkelig skilting til både sentrum og attraksjoner, har dette vært et forsømt område på Lillehammer.

På dette punkt må nå offentlige myndigheter ta tak ifm. med etableringen av ny E6. Jo lengre geografiske avstander, desto viktigere med god og fullstendig skilting.

#### **6.HELHETLIG LØSNING E6 – KNOTEPUNKT**

Ny E6 legges som nevnt et godt stykke utenfor byen vår. Det må planlegges og bygges ut for en helhetlig løsning på utfordringen E6 – knutepunkt. Det er da *helt sentralt med en effektiv og rask adkomst fra avkjøringen fra ny E6 og frem til knutepunktet – Lillehammer skysstasjon.*

For å nå dette målet er opprettholdelse av fartsgrensen på eksisterende E6 viktig. Dette er omtalt ovenfor.

Dernest er det viktig med en god og effektiv adkomst opp Mesnadalsarmen og inn til skysstasjonen. Dette bør om mulig også ses i sammenheng med Bankenkrysset, i det det er viktig med en helhetlig løsning på dette. Fremfor å bruke økonomiske ressurser på en altfor kostbar rundkjøring ved Strandtorget, bør en vesentlig del av midlene heller benyttes til utbedring av adkomsten til knutepunktet, inklusive Bankenkrysset, som også er en knutepunktsadkomst.

## **7.HOVEMOEN – AVKJØRING TIL BYEN MV.**

Nordlige avkjøring til Lillehammer er planlagt til Hovemoen. Avkjøringen må være så effektiv som mulig, og med kortest mulig avstand til eksisterende E6, som hovedfartsåre inn til sentrum. Det må fokuseres på effektiv adkomst til byen, fremfor å legge til rette for andre mulige tiltak som detaljhandel mv. i området. Avkjøringspunktet må også ha en "installasjon" med god informasjon om byen, attraksjoner, adkomst mv. Skiltingen må være utfyllende, jf. ovenfor, og det kan heller ikke her legges opp til farts- og tidshindrende tiltak som rundkjøringer og fartsdumper på eksisterende vei.

## **8.AVSLUTNING**

Vi har tidligere «stått på barrikadene» for å unngå at ny E6 blir lagt for langt unna byen vår. Når denne nå engang kommer, må vi gjøre det beste ut av det. For enkelte næringer, særlig transportintensive, og med tilhørighet i Lillehammerregionen og Gudbrandsdalen, er utbygging av ny E6 forbi Lillehammer utelukkende positivt. Dette sikrer næringene kortere leveransetid ut i markedet. For andre deler, eks. lokal turisme, handel mv., som i stor grad er avhengig av nettopp turister, tilreisende mv., er dette adskillig mere krevende. Lillehammer kommune må da stå sammen med næringslivet og legge til rette for å begrense skadevirkningene mest mulig. Her er effektive transportører til og fra ny E6 helt sentralt. Det er et samlet næringsliv som er bekymret for tiltak som kan skape hindringer i adkomst. Dette er også svært viktig for sykehuset vårt. Da kan ikke kommunen fremme forslag om nye rundkjøringer og andre typer fartsreducerende tiltak, som fremstår som en direkte motarbeidelse av det lokale næringslivet, og som heller ikke fremmer helse. For det er vel ikke meningen?

Eli K. Saastad (sign.)  
Styreleder Lillehammer Næringsforening

Ove Gjesdal (sign.)  
Daglig leder Visit Lillehammer

Erik C. Skjellerud (sign.)  
Senterleder Strandtorget

Kjetil Schonhowd (sign.)  
Styreleder Lillehammer Sentrum Drift AS



Avsender:  
Hans Rindal  
[hans.rindal@online.no](mailto:hans.rindal@online.no)  
+4790696910

Din melding:

ons. 01.09.2021 14:19

Innspill til reguleringsplan for E6



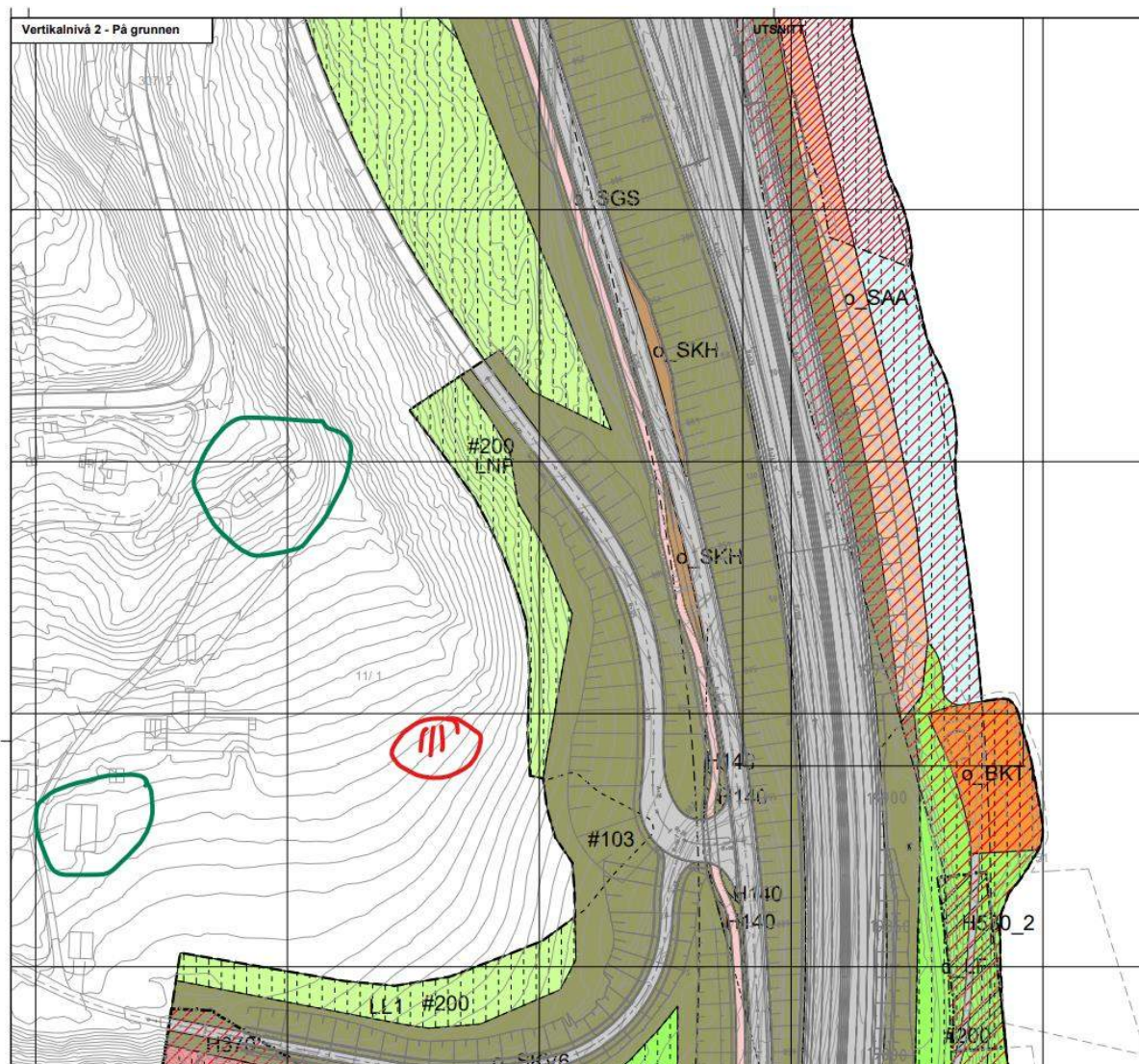
Høringsuttalelse  
reguleringsplan sep





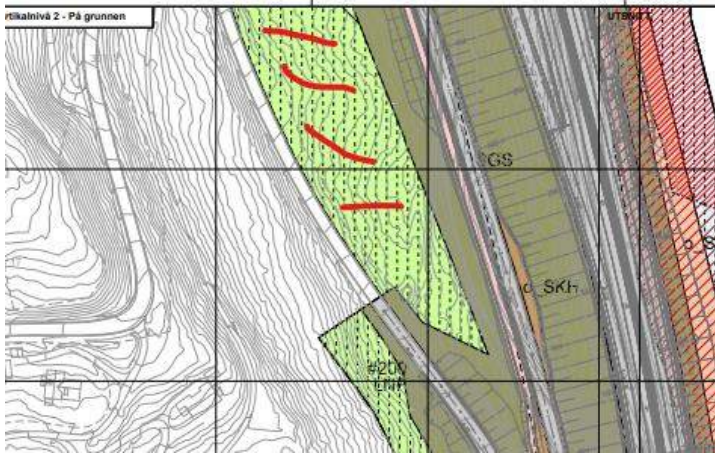


3. Trekkerør for rør til vanning må opprettholdes. Et eventuelt framtidig behov for vanning av jorder må kunne dekkes med vann fra Mjøsa. Dette krever forberedte trekkerør/føringer mellom jordbruksareal merket III på kartet under og Mjøsa.
4. Støybelastningene på boligene i Burmavegen 33 og 35 vil øke, med størst endring i belastning på Burmavegen 35. Støyreducerende tiltak må gjennomføres.



5. Endret formål på restareal

Med kryssløsning nord i Vingrom, vil det alt vesentlige av landbruksarealer forsvinne. Det resterende arealet blir et lite hensiktsmessig landbruksareal og ønskes, sammen med noen tilstøtende areal, markert med rødt i kartet under, regulert til et annet næringsformål, f.eks. Næring/kontor/tjenesteyting (1823).



Med vennlig hilsen,  
  
 Hans Rindal

Avsender:  
Mass Haugen  
[mashauge@online.no](mailto:mashauge@online.no)  
93670690

Din melding:

ons. 01.09.2021 18:47

Alternativ 1 støttes som et meget bra forslag. Med en slik tunell skjermes en mengde beboere langs Mjøsa/Lågen for unødig trafikkstøy og naturreservatet ivaretas på en god måte. Vi er dog selvsagt bekymret for nattesøvnen i anleggsperioden og anmoder om at det ikke skal jobbes på nattertid nær bebyggelsen.



Avsender:  
Øyresvika Dreggeklubb ved leder Mass Haugen  
[mashauge@online.no](mailto:mashauge@online.no)  
93670690

Din melding:

ons. 01.09.2021 18:54

Alternativ 1 støttes av Øyresvika Dreggeklubb som et meget bra forslag. Med en slik tunell skjermes en mengde beboere langs Mjøsa/Lågen for unødig trafikkstøy og naturreservatet ivaretas på en god måte. Adkomsten til viktige kulturhistoriske fiskeplasser i Øyresvika vil ikke bli rasert og våre medlemmer kan fortsatt opprettholde en god livskvalitet. Vi er dog selvsagt bekymret for nattesøvnen i anleggsperioden og anmoder om at det ikke skal jobbes på natterstid nær bebyggelsen.



Avsender:  
Lågåsilhaugen-Øyresvika ved leder Mass Haugen  
[mashauge@online.no](mailto:mashauge@online.no)  
93670690

Din melding:

ons. 01.09.2021 19:03

Alternativ 1 støttes av Lågåsilhaugen-Øyresvika som et meget bra forslag. Med en slik tunell skjermes en mengde beboere langs Mjøsa/Lågen for unødig trafikkstøy og naturreservatet ivaretas på en bedre måte enn i dag. Adkomsten til viktige kulturhistoriske fiskeplasser i Øyresvika vil ikke bli rasert og fiskerlaget kan fortsatt bedrive sin lågåsildfangst til glede for beboere i distriktet. Med et godt tunellalternativ er man faktisk med på å bevare et nesten utdødd tradisjonsfiske. Vi er dog selvsagt bekymret for nattesøvnen i anleggsperioden og anmoder om at det ikke skal jobbes på natterstid nær bebyggelsen.

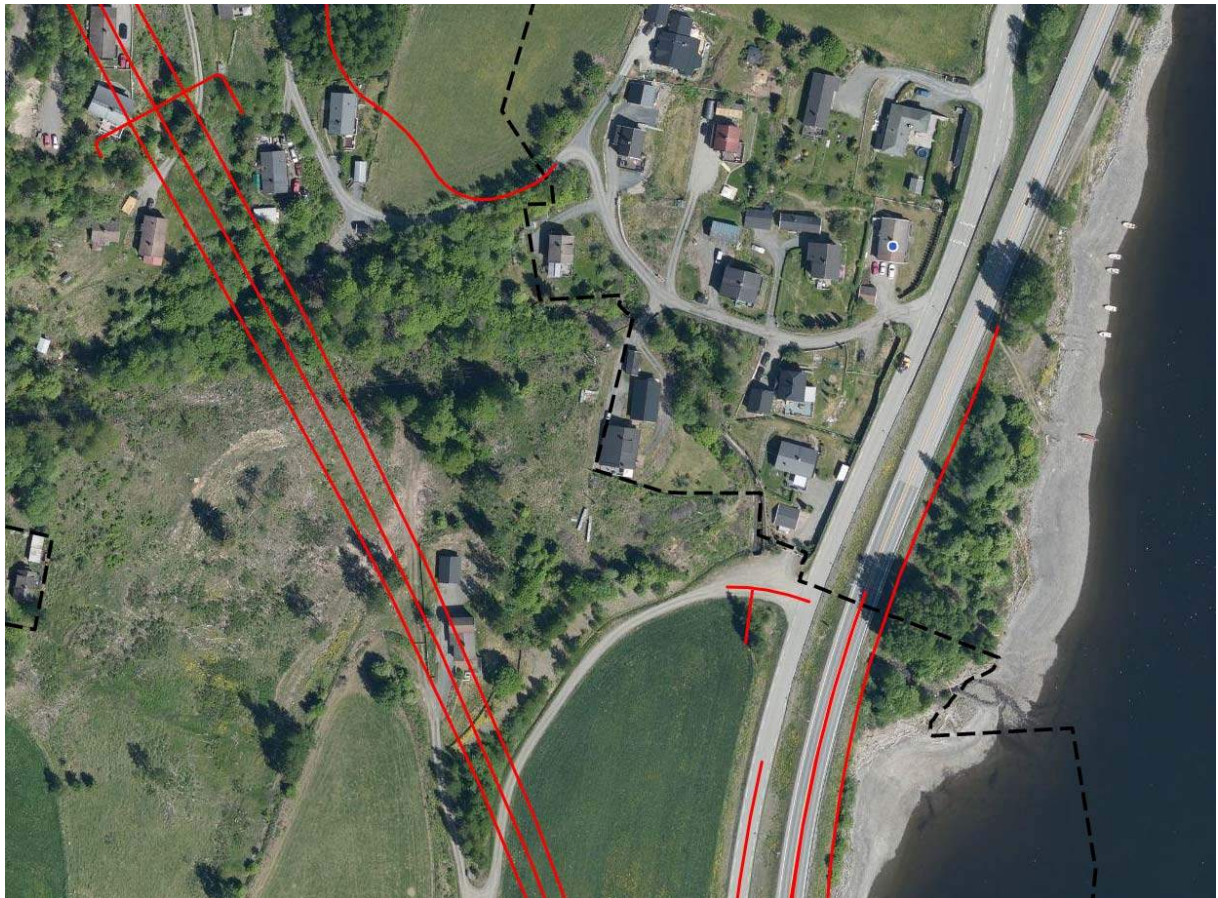


Avsender:  
Lena og Erland Hauklien  
[lhauklien@gmail.com](mailto:lhauklien@gmail.com)  
46947737

Din melding:

tor. 02.09.2021 16:36

Som beboer i Øyresvika er vi opptatt av hvordan anleggstrafikken vil bli regulert. Vi ønsker ikke støy (spengning) på natten og sen kveld/tidlig morgen. Det må være mulig å kunne være ute og å kunne ha soveromsvinduet på lufting om natten som man vanligvis er/har. Vi ønsker ikke at veien mellom Vingromsvegen og Hovlsivegen blir benyttet til anleggstrafikk da veien er i dårlig forfatning og dette vil påvirke de som bor langs veien.



Avsender:  
Kristian Owren  
[kristian@ifi.no](mailto:kristian@ifi.no)  
92688260

Din melding: tor. 02.09.2021 20:13

Ønsker sammenhengende støyskjerming fra Furuodden og forbi Bakke camping.



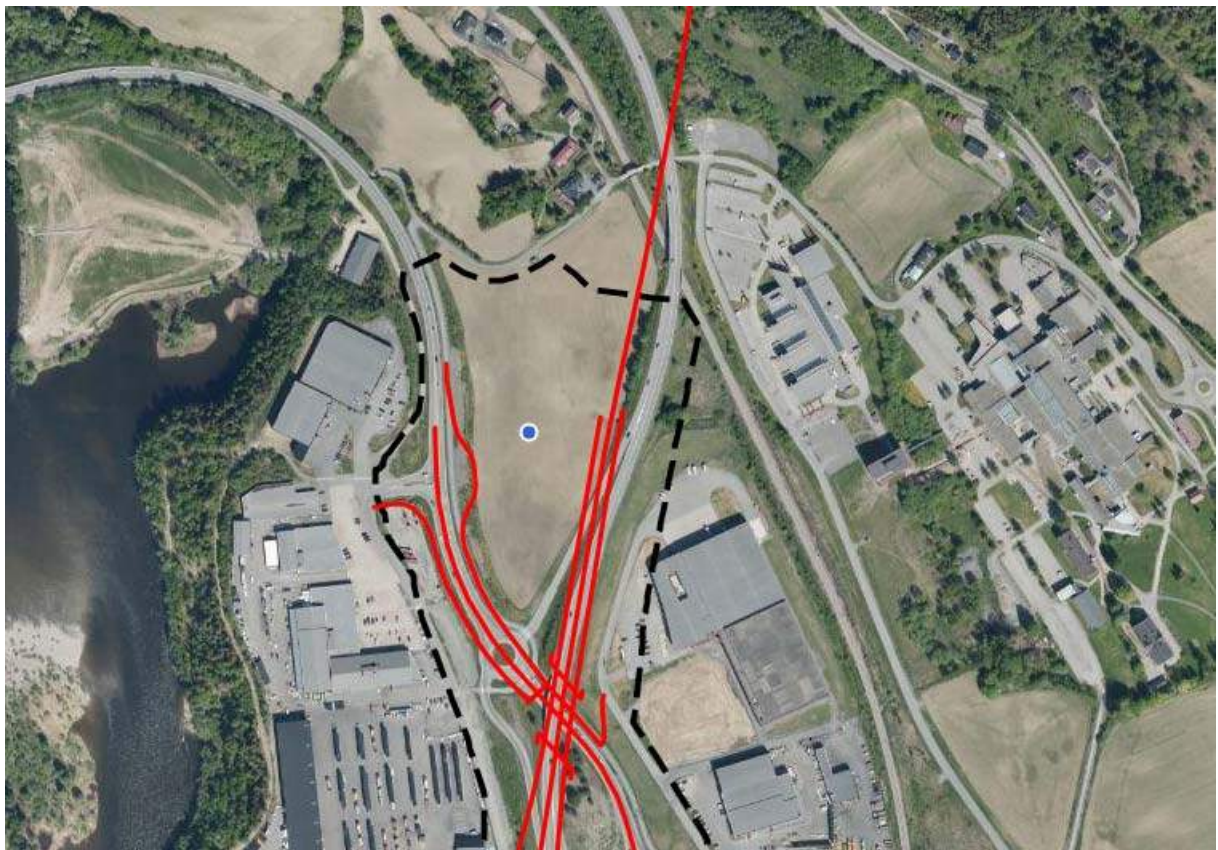
Avsender:  
Harald Snippen  
[harald.snippen@structor.no](mailto:harald.snippen@structor.no)  
93243076

Din melding: fre. 03.09.2021 11:16

Innspill Vormstugujordet fra Motorspeed AS



Motorspeed AS -  
Merknad regulering





**Til: Nye Veier AS**

**Kopi: Lillehammer kommune, postmottak  
Motorspeed AS ved Jan Ivar Rustad**

## Høringsinnspill - Reguleringsplan for ny E6 - Lillehammer

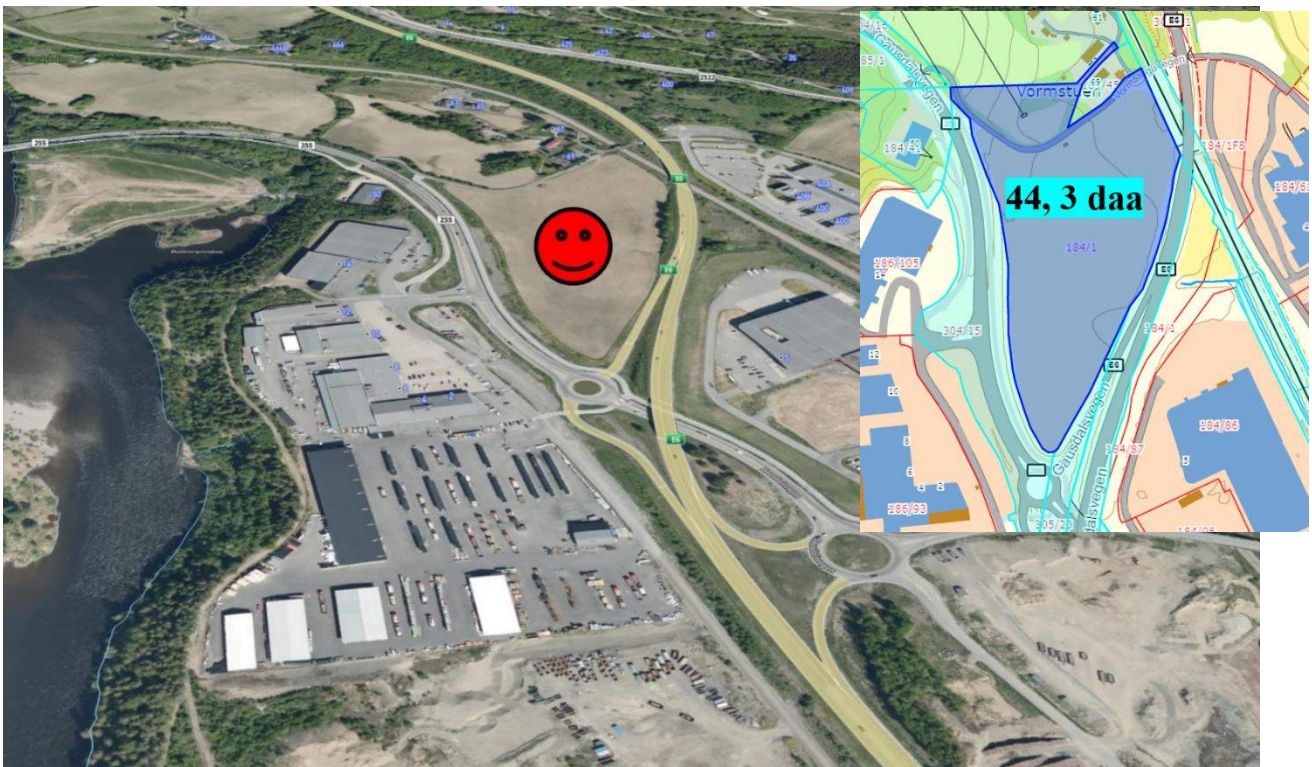
### 1. Grunnlag - bakgrunn

Dette innspillet sendes på vegne av Motorspeed AS, en bedrift med 34 ansatte og en årlig omsetning på ca 150 mill.kr, lokalisert i Hovemovegen 45 i Lillehammer.

Som følge av god drift og vekst, og økende omsetning, har nåværende lokaler og tomt blitt for liten, og dette legger etter hvert sterke begrensninger på bedriftens videre utvikling. Motorspeed AS har derfor i de siste 7-8 årene vært på kontinuerlig søk etter tomt for nybygg, med mulighet for bedre fasiliteter.

Næringsarealer er imidlertid mangelvare i Lillehammer, mange alternativer har vært vurdert, uten at det er funnet en løsning. I den senere tid har derfor flytting til Ringsaker blitt vurdert som en meget aktuell løsning. Her er det tilgang på attraktive arealer, og det er god dialog med Ringsaker kommune.

Motorspeed AS har imidlertid et sterkt ønske om å fortsette i Lillehammer, og en mulighet som nå er under vurdering, i godt samarbeid med Lillehammer kommune, er eiendommen 184/1, det såkalte Vormstuguskiftet. Eiendommen er på ca 44 dekar, vist i figuren til nedenfor.



Motorspeed AS har inngått en opsjonsavtale med Lillehammer kommune om kjøp av denne eiendommen, som ligger i nordre del av reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove. Eiendomsselskapet *RUCO Eiendom AS* skal eventuelt forestå utbygging for Motorspeed AS

I utgangspunktet er dette en eiendom som er svært godt egnet for relokalisering av Motorspeed AS. Det er imidlertid to forhold som kan påvirke dette negativt:

1. Ny E6 legger beslag på store deler av tomta
2. Regulert rundkjøring på Gausdalsarmen, med adkomstveg til Vormstuguskiftet, vil legge beslag på store arealer, og finansiering av denne er foreløpig ikke klarlagt.

Arealet som reguleres til næringsarealer, som del av E6-planen, utgjør ca 21 dekar, se figur til høyre. Deler av området har en form og interne høydeforskjeller som gjør at det er vanskelig å utnytte.

I tillegg kan det inkluderes et mindre område i nord-øst, som inngår i reguleringsplanen for E6 Storhove-Øyer, et areal på ca 2 dekar. Dette arealet har en spiss og litt vanskelig utnyttbar form, og er også beslaglagt som midlertidig anleggsområde i utbyggingsfasen for E6 på denne strekningen.

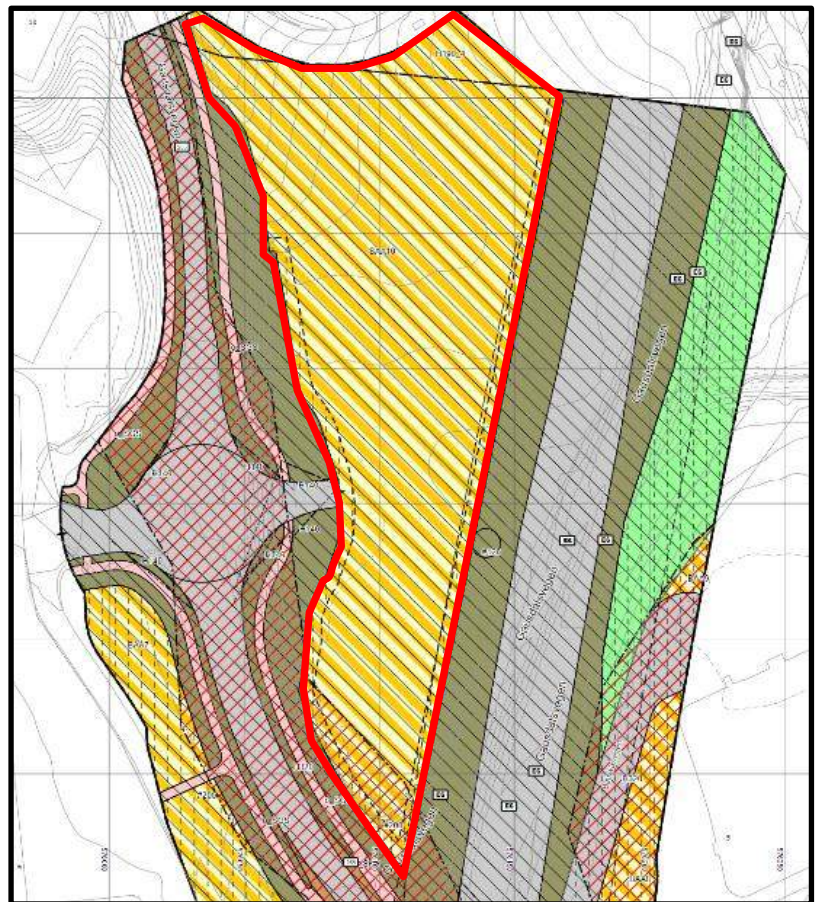
Som adkomst til Vormstuguskiftet er tidligere regulert en ny rundkjøring på Fv255 Gausdalsarmen, som erstatning for nåværende T-kryss ved Gausdal Land. Denne er også vist i ny E6-plan, se utklippet.

Herfra og opp til aktuelt tomteområde er det en høydeforskjell på 6-8 meter, som må «overvinnes» på ny adkomstveg.

Adkomstvegen blir en arealkrevende løsning, som innebærer at relativt store og sentrale arealer på tomta medgår. Gjenværende arealer, og geometri/form på disse, kan bli for små og uhensiktsmessige for etablering for Motorspeed AS.

I reguleringsplan for ny E6 er det et rekkefølgekrav at ny rundkjøring på Gausdalsarmen skal etableres, før utbygging kan starte på Vormstuguskiftet.

Rundkjøringen inngår imidlertid ikke i Nye Veiers utbyggingsprosjekt, og det er ikke avklart hvem som har ansvar for, og finansiering av, denne rundkjøringen.



## Forslag 1 Innspill til planarbeidet

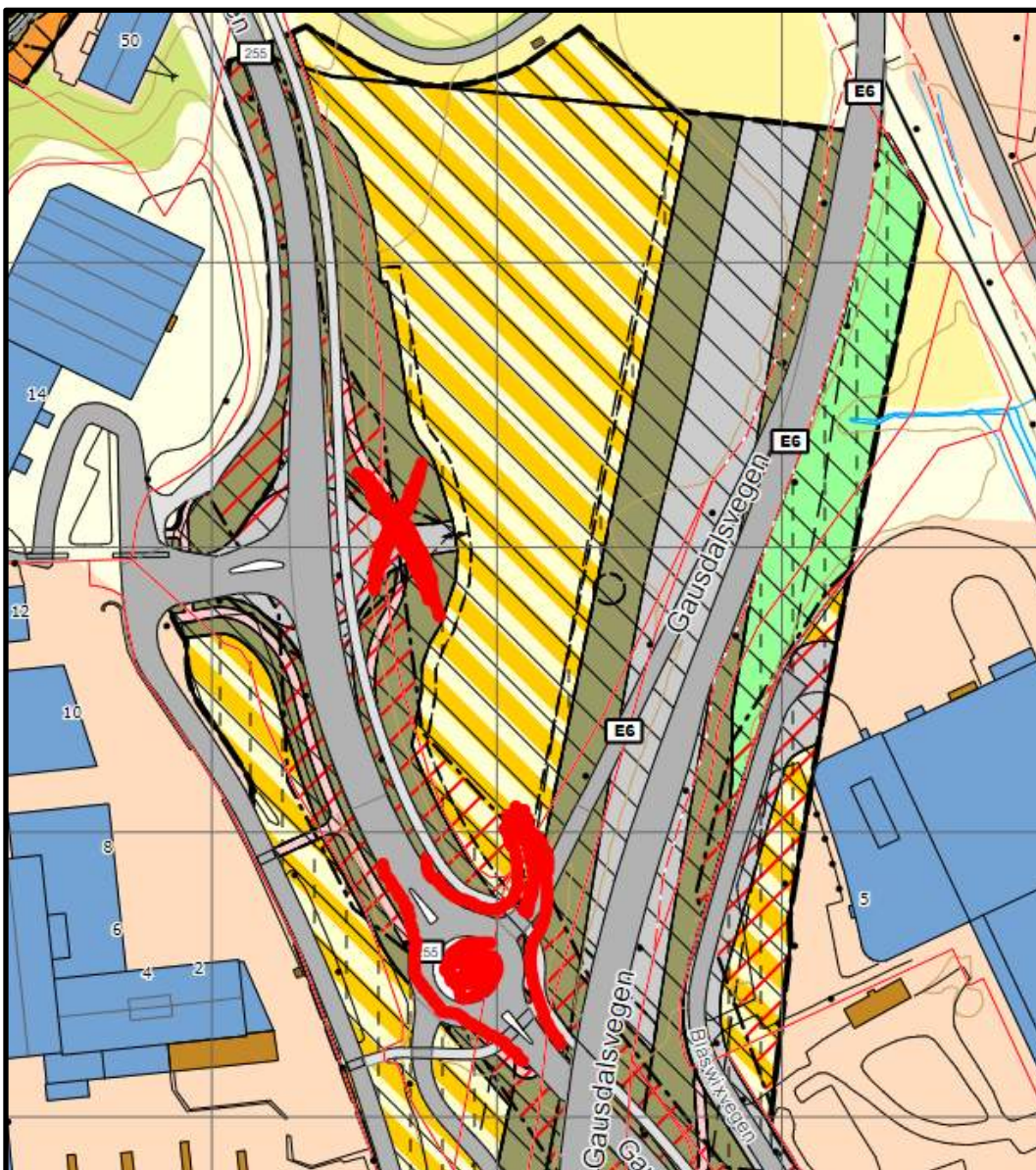
### Adkomst fra eksisterende rundkjøring til Vormstuguskiftet

AF/Norconsult har tidligere gjort en vurdering av muligheter for å opprettholde dagens rundkjøring på Gausdalsarmen, på vestsiden av E6. Her ble kun vurdert forhold knyttet til næringsarealene på vestsiden av Gausdalsarmen, dvs Gausdal Land, Megafliis etc. Det ble da konkludert med at dette var uaktuelt, av flere grunner, blant annet at det blir for kort avstand fra rundkjøringen til lokalveg på vestsiden.

Det ble imidlertid ikke vurdert muligheter for å opprettholde rundkjøringen, med nord-østre arm tilpasset og utvidet, som adkomst til Vormstuguskiftet. Dette er en løsning som kan tilpasses terreng og tomteutforming, i mye større grad enn en adkomstveg fra ny rundkjøring på Gausdalsarmen.

Motorspeed AS ber om at det gjøres en ny og detaljert vurdering av mulighet for å opprettholde dagens rundkjøring, med etablering av adkomst til Vormstuguskiftet fra denne rundkjøringen. Dette vil gi en mye bedre, og mindre arealkrevende adkomst til Vormstuguskiftet, enn tidligere regulert løsning.

Dagens T-kryss ved Gausdal Land kan da opprettholdes i nåværende utforming.



## **Forslag 2 Innspill til planarbeidet**

### **Finansiering og utbygging av regulert rundkjøring på Gausdalsarmen**

Mulig utbyggingsareal på Vormstuguskiftet blir sterkt redusert som følge av ny E6.

Dersom forslag 1 avvises, blir det en ytterligere reduksjon av mulig utbyggingsareal, ved at adkomst til området må skje via ny rundkjøring på Gausdalsarmen. Dette blir en arealkrevende løsning i forhold til Vormstuguskiftet, og tar deler av «kjerneområdet» på tomte.

Som tidligere påpekt inngår ikke ny rundkjøring på Gausdalsarmen i Nye Veiers utbyggingsprosjekt, og det er ikke avklart hvem som har ansvar for, og finansiering av, denne rundkjøringen.

Motorspeed AS mener at dersom forslag 1 avvises, og ny rundkjøring må bygges før det kan startes bygging på Vormstuguskiftet, må ny rundkjøring på Gausdalsarmen bli en del av E6-prosjektet i regi av Nye Veier.

## **Oppsummert - Innspill til planarbeidet**

Motorspeed AS ønsker primært at adkomst til Vormstuguskiftet skal skje via eksisterende rundkjøring vest for E6. Regulert ny rundkjøring på Gausdalsarmen kan da tas ut av planen, dvs at eksisterende T-kryss mot Gausdal Land etc opprettholdes.

Dersom en slik løsning ikke anses som aktuell, må ny rundkjøring på Gausdalsarmen inngå i utbyggingsprosjektet til Nye Veier.

På vegne av Motorspeed AS



### **Harald Snippen**

Structor Lillehammer AS

Fåberggata 116, 2615 Lillehammer

Telefon: 932 43 076

Mail: harald.snippen@structor.no

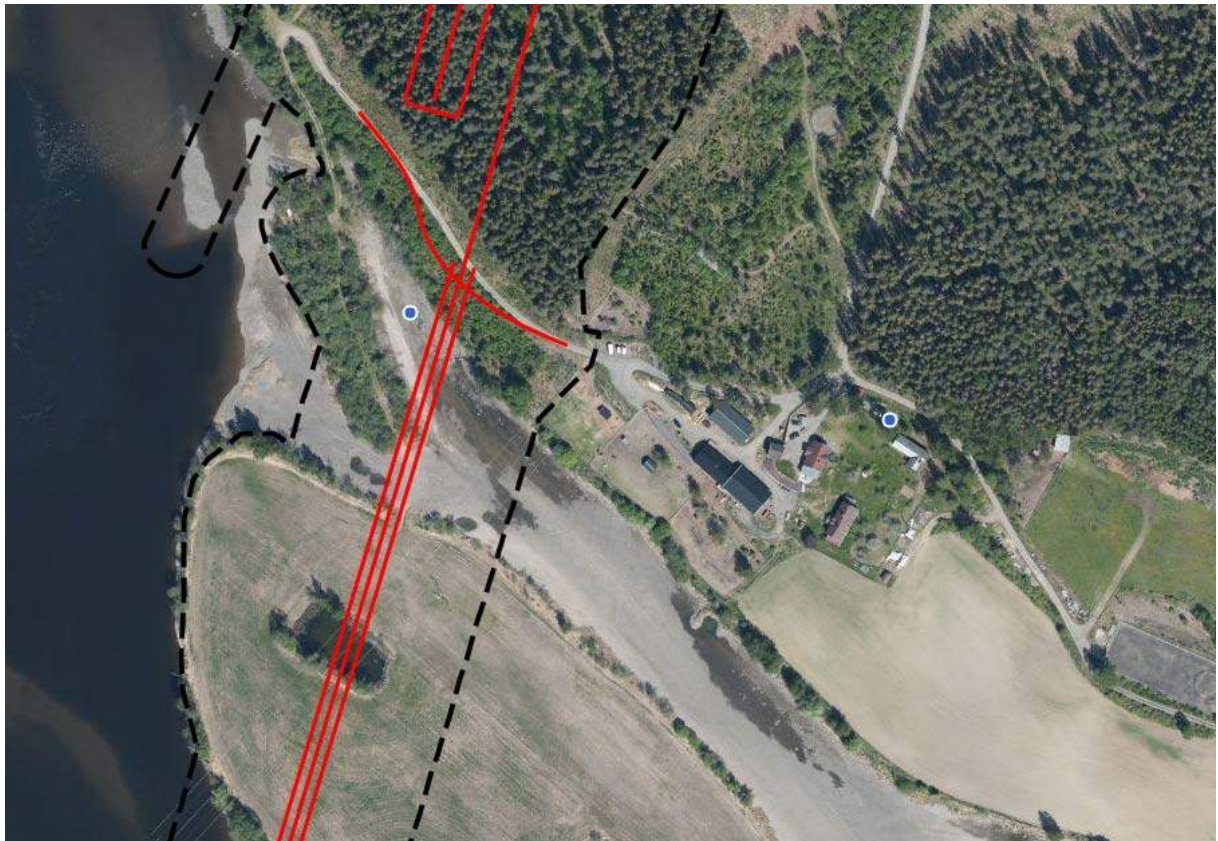
Avsender:  
Annie Haavemoen  
[annie\\_haavemoen@hotmail.com](mailto:annie_haavemoen@hotmail.com)  
41123670

Din melding: fre. 03.09.2021 11:51

Vedlagt innspill.



Høringsuttalelse E6  
Roterud - Storhove !



## Høringsuttalelse vedrørende E6 Roterud - Storhove, 5. september 2021

Kommunestyret i Lillehammer Kommune fattet den 17.06.21 vedtak om at forslag til detaljreguleringsplan for E6 Roterud-Storhove inkludert planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart for planalternativ 1 og 2 legges ut til høring/offentlig ettersyn med høringsfrist 5. september 2021.

I det følgende beskrives bakgrunn i en generell del, samt konsekvenser for Haavemoen gård.

### **Bakgrunn, generell del**

Vedtatt kommunedelplan fra 2017 er i strid med tidligere anbefaling fra Statens Vegvesen, som i forkant av planprogrammet for 2014 anbefalte å ikke gå videre med alternativer på vestsiden av Lågen: *Alternativet er krevende og medfører negative konsekvenser på flere områder; kryssing av Lågendeltaet i et sårbart område, inngrep i forhold til landskap, dyrka mark, kulturminner og grusressurser i Hovemoen. Alternativet gir også en uheldig trafikkfordeling mellom ny og eksisterende E6.*

Fylkesmannen i Oppland (nå Statsforvalteren i Innlandet) uttalte i sitt innspill til planprogrammet for 2014 at and skriver videre at *FMOP vil kunne fremme innsigelse dersom framtidig planforslag ikke ivaretar regionale og nasjonale miljøinteresser på en tilfredsstillende måte.*

Nye Veier skriver i sitt dokument Fagrapport naturmangfold at *bygging av ny E6 mellom Øyresvika og Storhove, med tunnel på store deler av strekningen mellom Øyresvika og Storhove vil gi redusert trafikk på dagens E6 som går langs viktige fulgeområdet på østsiden av Lågen. Dette oppveier dog ikke de alvorlige konsekvensene av å anlegge en ny motorveibru tvers over Lågen i et ellers relativt uforstyrret område. Ved tunnelpåhogget ved Trosset vil Kollefallbekken og vegetasjonen nedove mot Lågen i stor grad gå tapt. Motorvegbrua videre over Lågen vil medføre noe permanente arealbeslag i kantsonen langs Våløya, men naturverdiene ellers vil trolig i større grad bli påvirket av utskygging fra brua og andre effekter knyttet til effekter av nærhet til en tungt trafikkert veg. Den nye motorvegbrua vil krysse Lågen i et område som vurderes som verdifullt for fugleliv, men utenfor de spesielt viktige kjerneområdene i reservatet. Støy fra vegtrafikken vil medføre forringelse av funksjonsområdene ved krysningspunktet og gruntvannsområdene rundt Midttuva, Våløya og Vesløya, og det svært verdifulle fugleområdet Storvollen nord for brua vil bli liggende innenfor støypåvirket sone. (...) Da tiltaket ikke er i tråd med vernebestemmelsene og vurderes til å påvirke mer enn en ubetydelig del av reservatet, vurderes tiltaket å medføre en stekt forringelse av vernet.*

At endring av brukonstruksjonen nå er anbefalt endret fra fritt frambygd bru til kassebru, forandrer ikke det faktum at anlegget er i strid med vernebestemmelsene.

Fra Nye Veiers dokument E6 Roterud – Storhove: Kryssing av Lågendeltaet naturreservat:

*Anleggelsen av en motorvegbru rett gjennom verneområdet kan ikke vurderes som ubetydelig. (...) For flere av temaene vurderes verdiene å bli vesentlig forringet. Vedrørende kriteriet om det er en liten eller ubetydelig del som blir berørt, vil ikke de permanente arealbeslagene være store målt opp mot verneområdets totale areal, men påvirkningene knyttet til blant annet barriereeffekter, fragmentering, støy fra vegtrafikken og andre forstyrrelser vurderes til å være vidtrekkende. Det vurderes følgelig som riktig å si at mer enn en ubetydelig del av reservatet vil bli påvirket. **Til sist står spørsmålet om tiltaket er i tråd med vernebestemmelsene. Det kan man trygt konkludere med at det ikke er.** Fylkesmannen, som forvaltningsmyndighet for Lågendeltaet naturreservat, har helt fra starten av prosessen lagt til grunn at anleggelsen av ny motorvei gjennom reservatet vil måtte behandles som en dispensasjon fra verneforskriften med hjemmel i naturmangfoldloven § 48. Etter en vurdering av kriteriene for fastsettelse av påvirkning for Lågendeltaet som et juridisk vernet område faller påvirkningsvurderingen følgelig ned på sterkt forringet.*

FN-konvensjonen om biologisk mangfold er en folkerettslig bindende avtale. Konvensjonen suppleres av de 20 Aichi-målene, vedtatt under FNs partsmøte om biologisk mangfold i 2010 (Miljøverndirektoratet). De 20 målene er internasjonale mål, men forutsetter tiltak i den enkelte parts land. Her er mål 12 vesentlig: *Ingen arter eller naturtyper skal utryddes, og utviklingen til truede og nær truede naturtyper skal bedres.* Bernkonvensjonen har som formål å verne om europeiske arter av ville dyr og planter (1992), og medlemslandene er forpliktet til å frede artene og deres leveområder. Anleggelse av en firefelts motorveg gjennom Lågendeltaet naturreservat er av ovennevnte grunner brudd på både nasjonale og internasjonale forpliktelser.

**Med denne bakgrunnen mener vi at det ikke er grunnlag for dispensasjon fra verneforskriften.**

### **Konsekvenser av det planlagte anlegget for Haavemoen gård**

Det planlagte anlegget vil ha store konsekvenser for gården, både for oss som beboere og for drifta. Dette gjelder både i anleggsfase og permanentfase.

Vi vil innledningsvis påpeke at gårdens arealer ligger i og i umiddelbar nærhet til Lågendeltaet naturreservat. Reservatet ble fredet i 1990. Området har lovens strengeste vern, noe som gjør at en ikke kan naturlig forvente et inngrep av dette omfanget.

Haavemoen gård ligger som det eneste gårdbruket med drift i området øst og nord i Lågendeltaet. Gården har et areal på ca 100 dekar fulldyrka mark, hvor 75 dekar ligger i umiddelbar nærhet til gården.

Gården har gjennom en årrekke opparbeidet et unikt tilbud for hesteinteresserte i Lillehammer og omegn, og er i dag det største stallanlegget i området. Gården har, med støtte fra Innovasjon Norge, gjort omfattende oppgraderinger siste år. Dette for å videreutvikle dagens tilbud, til også å kunne omfatte flere områder innen "Hest i næring" og grønn omsorg. Her kan nevnes kursvirksomhet, rideundervisning, veterinærtjenester og døgnoppstalling av hest i behandling. Anleggets omfang består av 12 hestebokser for innendørs oppstalling, samt 3 etablerte områder for utendørs helårsdrift. Totalkapasitet ligger på ca 30 hester. I tillegg har gården en besetning på ca 30 vinterfora sau. Store investeringer de senere år betinger derfor fortsatt drift.

Av sikkerhetsmessige årsaker ser vi det som svært utfordrende å kunne opprettholde drift i anleggsperioden. Et midlertidig opphør av drifta vil ha store økonomiske konsekvenser. Det forventes derfor konkrete forslag til tiltak som kan redusere ulempene dette med fører. Her kan nevnes alternative treningsområder, erstatningsjord og sikring av adkomstveg.

Beslag av fulldyrka mark har store negative konsekvenser for gårdsdrifta, området høstes og/eller benyttes som beite og er en viktig del av næringsgrunnlaget for gården. Det kommer ikke fram i Nye Veiers dokumenter hvorvidt Våløya (42 dekar fulldyra areal) helt eller delvis beslaglegges i anleggsfasen. Det er lagt til grunn at 11,6 dekar går tapt permanent.

Spesielt fyll og unghester er sårbare for støy og anleggstrafikk. De etablerte uteområdene for hest ligger innenfor planområdet, mellom stallen og anlegget. Disse arealene vil ikke kunne benyttes i anleggsfasen. Det er derfor vesentlig at det etableres nye arealer til dette formålet, utenfor fulldyrket areal. Det foreslås å avsette arealer for dette sør og øst for dagens bebyggelse, se vedlagte kart. Det er en forutsetning at arealene etableres innen oppstart av anleggsarbeidet.

Det planlagte anlegget vil medføre aktivitet og støy som påvirker sikkerheten ved håndtering og trening av hester. Det må tilrettelegges for at aktiviteten kan opprettholdes gjennom anleggsfasen. Det foreslås at det

etableres en isolert ridehall på dagens utendørs ridebane. Dette vil i noen grad kompensere for at trening ikke kan foregå utendørs i tilknytning til anlegget.

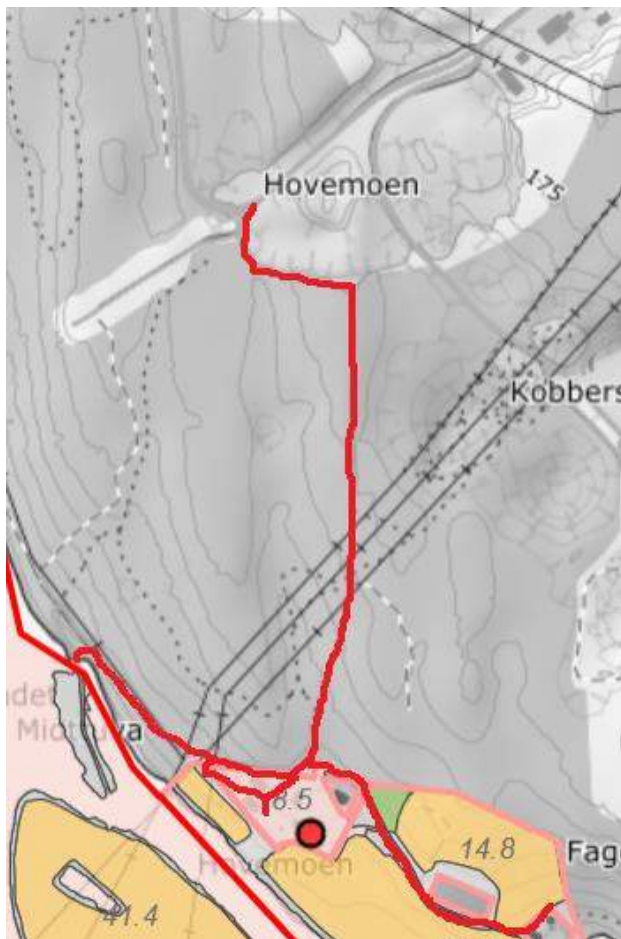
Under redegjør vi for de forhold som omfatter eiendommen og næringsvirksomheten på gården.

### 1. Adkomstveger

Det er vesentlig at adkomstvegen fra Hovemoen til gården ikke benyttes som anleggsveg eller adkomstveg for vegprosjektet. Vegen går i dag over grunnen til fylkeskommunen, men alt vegvedlikehold, brøyting og strøing utføres og koster av grunneier på Haavemoen gård. Vegen brukes i stor grad av syklister, turgåere og til trening av hest. I tillegg er den skoleveg for fire barn (Jørstadmoen skole).

Vegen fortsetter forbi gårdstunet før den svinger ned til Midttuva og krysser det innerste elveløpet til Våløya. Dette er adkomstvegen til jorbruksarealet på Våløya.

Vedlagt kart over adkomstveg.



2. **Fulldyrka areal på Våløya** består av fulldyrka mark, som enten høstes eller beites i vekstsesongen. Det må begrenses omfang av anleggsområde og massedeponier her. *Område under brukryssing av Lågen. Øya er dyrket opp og har svært god jordkvalitet. Stor verdi. Det må*



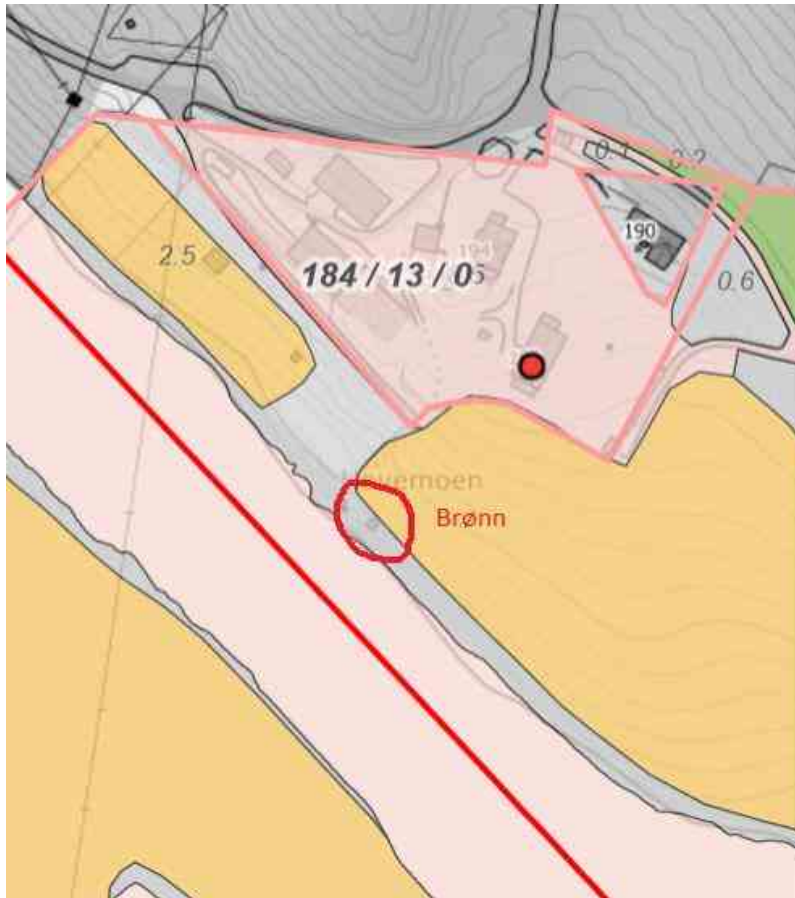
*sørges for at adkomst til jordbruksarealene opprettholdes under anleggsperioden. Avbøtende tiltak i anleggsfasen må detaljeres i prosjekteringsfasen. Jmf Temarapport naturressurser, Statens Vegvesen, 2017.*

Det kommer ikke fram i dokumentene tilgjengelig på Nye Veiers portal hvorvidt det fulldyrkede arealet på Våløya kan driftes som normalt i anleggsfasen.

### 3. Brønn/grunnvannskilde

Gården har en privat brønn som forsyner 3 husstader (Hovemovegen 190, 192, 194, samt driftsbygning og utegangssystemer. Denne må sikres for å opprettholde vannkvalitet og kapasitet i anleggsperioden.

Brønn inntegnet på kart:



### 4. Støy, HMS

Ny linje for bru betyr at denne legges lavere i terrenget enn hva som er anslått tidligere. Dette vil sannsynligvis legge hele gårdstunet innenfor gul sone.

Som nevnt tidligere, er hest spesielt følsom for støy. Anlegget er bygget for at en vesentlig andel av hestene skal gå ute hele døgnet, også vinterstid. 3 av 4 innhegninger ligger mellom driftsbygningen og elva, og vil være svært støyutsatt. Innhegninger er inntegnet i kartslette under, og merket 1,2,3 og 4.

Av sikkerhetsmessige og dyrevelferdsmessige hensyn bør disse arealene flyttes, noe som krever omdisponering av arealer. Alle innhegningene har innretninger som strøm, frostsikkert drikkevann og leskur. Aktuelt areal kan være lengre øst, på oversiden av gården. De må ikke legges lengre unna enn at det er mulig å anlegge strøm og vann.

Innendørs oppstalling av dyra er i driftsbygninger merket 6 og 7 (grønt). Her må det også vurderes støysikringstiltak.



Punktet merket 5 (lilla) på Midttuva er utlastningsplass for sau, disse beiter på Storvollen i sommersesongen.

Trening av hester foregår på veier og stinett i hele Hovemoen. I tillegg er stinettet mye brukt til friluftsmål. Adkomst videre nordover langs elva forbi Midtvadet er viktig. Det bør derfor anlegges en undergang under veganlegget der brua treffer land på østsiden.

For at trening av hestene skal kunne opprettholdes under anleggsperioden, bør det vurderes å bygge en støyisolert ridehall på anlegget. Aktuelt areal for dette kan være på dagens treningsbane, anvist i kart.

## 5. Bokkvalitet

Til tross for en bynær plassering, er Haavemoen gård et stille område uten støyforurensning fra omgivelsene. Et veganlegg vil for all framtid forringe bokkvaliteten og naturopplevelsen på gården. Støyberegninger og vibrasjonsvurderinger oppfattes som mangelfulle i Nye Veiers dokumenter. Det må derfor gjøres støyberegninger og vibrasjonsvurderinger på gården, både hva gjelder driftbygning og bolighus.

## 6. Verdiforringelse

Det planlagte anlegget med påfølgende flere negative konsekvenser for omgivelsene vil også medføre en betydelig verdiforringelse av gården. Dette forventes erstattet.

Lillehammer 3. september 2021

Annie Haavemoen

Håvard Engensbakken

Avsender:  
Torje Høyvesveen  
[torjehoy@gmail.com](mailto:torjehoy@gmail.com)  
95866729

Din melding:

fre. 03.09.2021 16:18

Tilgang til båt plass etter gammel avtale i forbindelse med etablering av E6??



Din melding:

fre. 03.09.2021 16:24

Større støyskjerming slik at lokale tiltak på eiendommene ikke er nødvendig. Ihht. Retningslinjen for støy skal det prioriteres støyskjerming nær kilden



Avsender:  
Kari N. Høyeseven  
[kari\\_nergaard@hotmail.com](mailto:kari_nergaard@hotmail.com)  
97193871

---

Din melding: fre. 03.09.2021 16:38

---

Se vedlegg!



Høringsinnspill E6  
Vingrom.docx



## Kryssløsning:

Det er ingen tvil om at det er kryssløsning nord som vil være best for Vingrom. Da avlastes sentrum, skoleveien og veiene innbyggerne bruker til og fra fritidsaktiviteter og badedammen.

## Støy fra ny E6:

Viser til støykartlegging i forbindelse med utbygging av E6 forbi Vingrom. Kartleggingen viser at tiltakene for støy ikke er tilstrekkelige for å komme under kravene i retningslinje for behandling og støy i arealplaner T- 1442

Flere boliger inkludert GNR.6 BNR. 4 som er vår eiendom er utsatt for støy som er høyere enn grenseverdien når utbyggingen er ferdig.

Videre sier retningslinjen følgende:

*3.2.4 Om avbøtende tiltak Både ved etablering av ny støyende virksomhet og ved bygging til støyfølsomt bruksformål i gul eller rød sone kan det være vanskelig å tilfredsstille støygrensene som følger av denne retningslinjen uten spesielle avbøtende tiltak. Kommunen bør se til at tiltakshaver vurderer mulighetene for følgende typer av tiltak:*

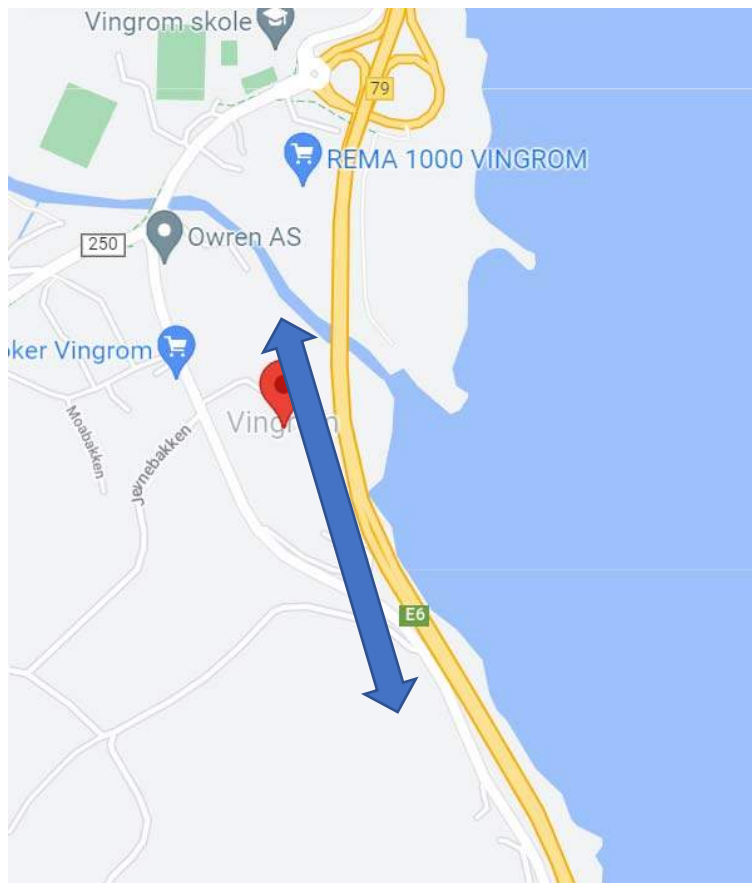
- Tiltak som reduserer støy ved kilden
- Skjerming nær kilden
- Skjerming nær mottaker
- Plassering og utforming av bygningsmassen
- Tiltak på bygning

*Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulige, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken. Tiltak som reduserer støy ved eller nær kilden bør gis høy prioritet, mens tiltak på bygning primært bare bør benyttes der andre muligheter ikke foreligger.*

Det er helt avgjørende for oss at støygrensene blir overholdt, og at støyforholdene bedres på eiendommen. Det er ikke ønskelig med eksempelvis en glasskjem plassert på terrassen som vi må gjemme oss bak. Dette vil forringe både bruksverdien og markedsverdien på eiendommen betraktelig. (Vi har ikke 3 mål med plen for å sitte å gjemme oss bak en glasskjem utendørs!)

Dette er også et gammelt hus som kun har lufting gjennom ventiler og vinduer. Støy utenfor soveromsvinduer er derfor også essensielt å avhjelpe.

Det må etableres en stor voll med støyskjem på toppen nede ved E6. Som det står i retningslinjen må tiltakene redusere støy **ved kilden**. E6 vil bygges utover i Mjøsa, og blir derfor veldig bred. Støyskjermen må være høy nok til å dekke støy fra begge kjørebanelene. Voll med skjerm på toppen vil forhåpentligvis føre til at skjermen blir høy nok. Vollen med skjerm må starte i svingen sør for Betonor. Det er strekningen derfra og nordover til nåværende kryss støyen kommer fra. Se bilde under med blå pil som indikerer hvor vollen med støyskjem må starte og stoppe.



## Område for massedeposering og anleggstrafikk:

Nye Veier har ved flere anledninger, blant annet under tidligere møter med innbyggerne på Vingrom, lovet at det hverken skal gå omkjøringstrafikk eller anleggstrafikk gjennom Vingrom sentrum. Ut ifra denne planen ser det ut til å bli lagt opp til massedeposering ovenfor Mo gård rett sør og ovenfor Vingrom sentrum. Hvordan er denne trafikken tenkt til og fra dette område uten at sentrum blir berørt? Dette vil dreie seg om veldig mange lastebillass og høy trafikk på Paul A Owrens veg. Denne veien er skolevei for mange elever, det er avkjøring til flere eiendommer, den blir brukt flittig til turformål, og for at barn og øvrige innbyggere skal komme seg til og fra fritidsaktiviteter og Badedammen. PAUL A. OWRENSVEG MÅ IKKE BLI BRUKT, slik som tidligere lovet!!

**Støy og forurensning er en av de største konsekvensene ved denne utbyggingen, kommunen må derfor prioritere å sette strenge føringer ovenfor utbygger, samt forhindre anleggstrafikk og omkjøring igjennom bygda!**

Vi forutsetter også at vi blir enkeltvis kontaktet for avbøtende tiltak på egne eiendommer.

Avsender:  
Espen Harald Bjerke  
[ehbjerke@icloud.com](mailto:ehbjerke@icloud.com)  
92031958

Din melding:

fre. 03.09.2021 17:09

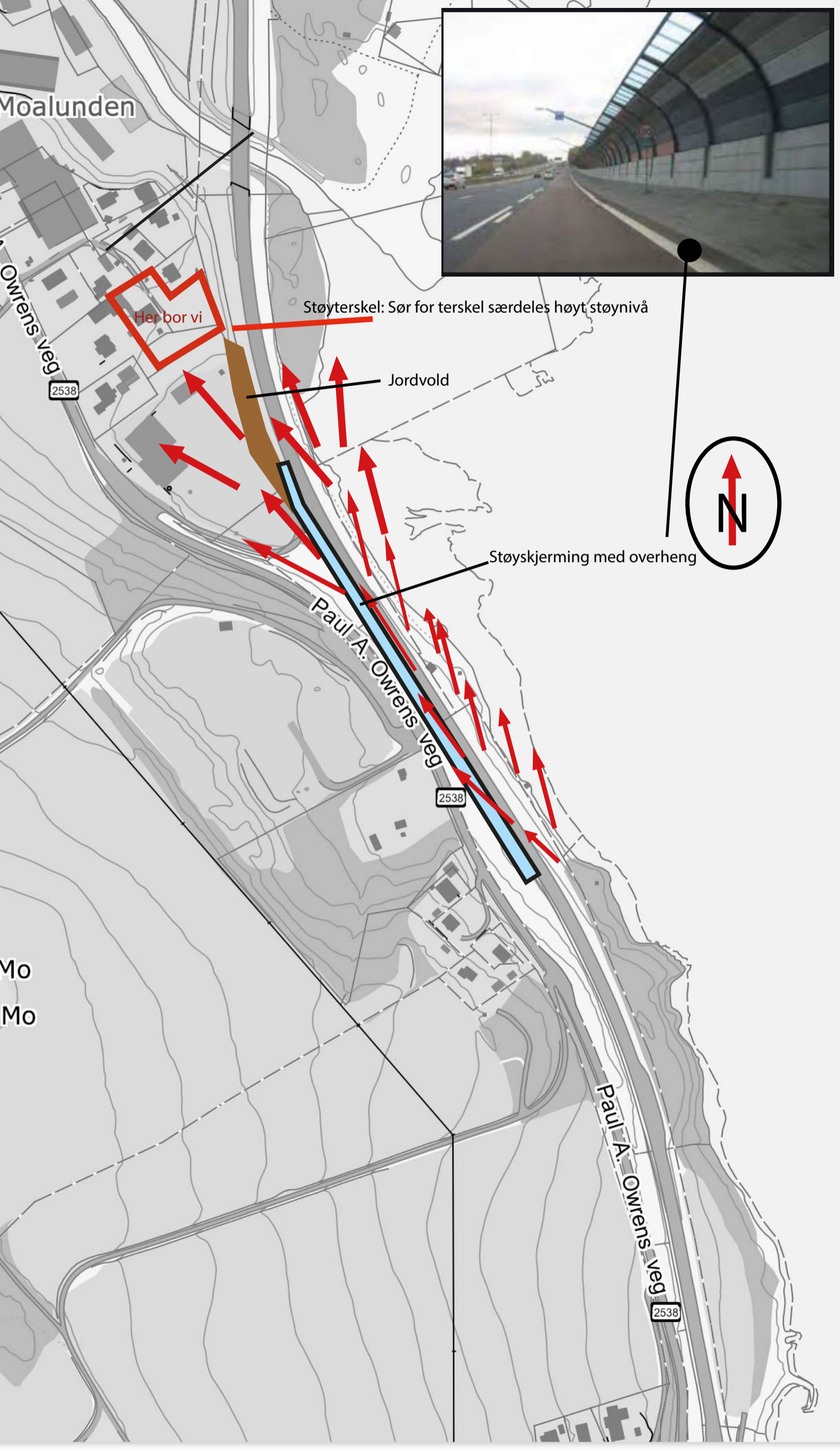
Det blir serdeles viktig med omfattende støyskjerming. Idag virker strekningen sør for betongfabrikken som en lydsjakt (røde piler), som sprer seg ut der hvor terrenget åpnes opp ved betongfabrikken. Det bør være støyskjerm med overheng på denne strekningen. Dagens støyskjerming virker dårlig da den står for langt fra støykilden.



Støyskisse.pdf







Moalunden

Owrens veg

2538

Her bor vi

Støyterskel: Sør for terskel særdeles høyt støynivå

Jordvold

Støyskjerming med overheng

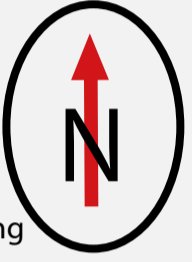
Paul A. Owrens veg

2538

Mo  
Mo

Paul A. Owrens veg

2538

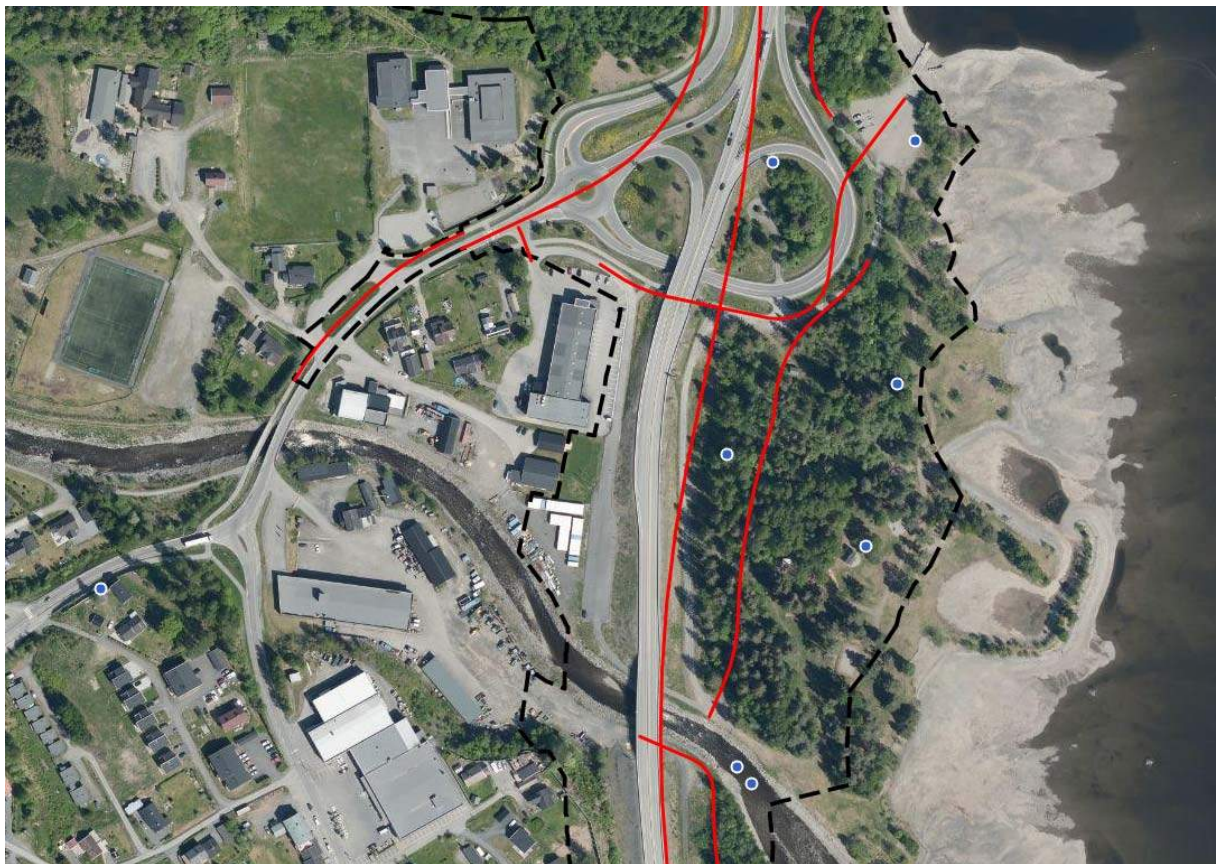


Avsender:  
Espen Harald Bjerke  
[ehbjerke@icloud.com](mailto:ehbjerke@icloud.com)  
92031958

Din melding:

søn. 05.09.2021 23:04

På vingeromdammen bør det iverksettes avbøtende tiltak som følge av at ny trase beslaglegger store områder området brukt som rekreasjon. Se vedlagt skisse på tiltak som kan gjøres. Som et minimum bør det bygges gjestehavn og båtutslipp med tilhørende badebrygge. I tidligere planer var det snakk om et "utsiktspunkt" eller noe i den duren ved Vingrom kirke. Hvis dette fortsatt ligger i planene bør midlene for dette brukes til rusting av badedammen istedet. Dette da pga at det bor lite folk ved kirka, og en slik ikke ville kommet til glede for lokale. En opprustning og fasilitering av badedammen vil også kunne oppmuntre forbipasserne til å ta en hvile pause på Vingrom som vil være bra for trafiksikkerheten.

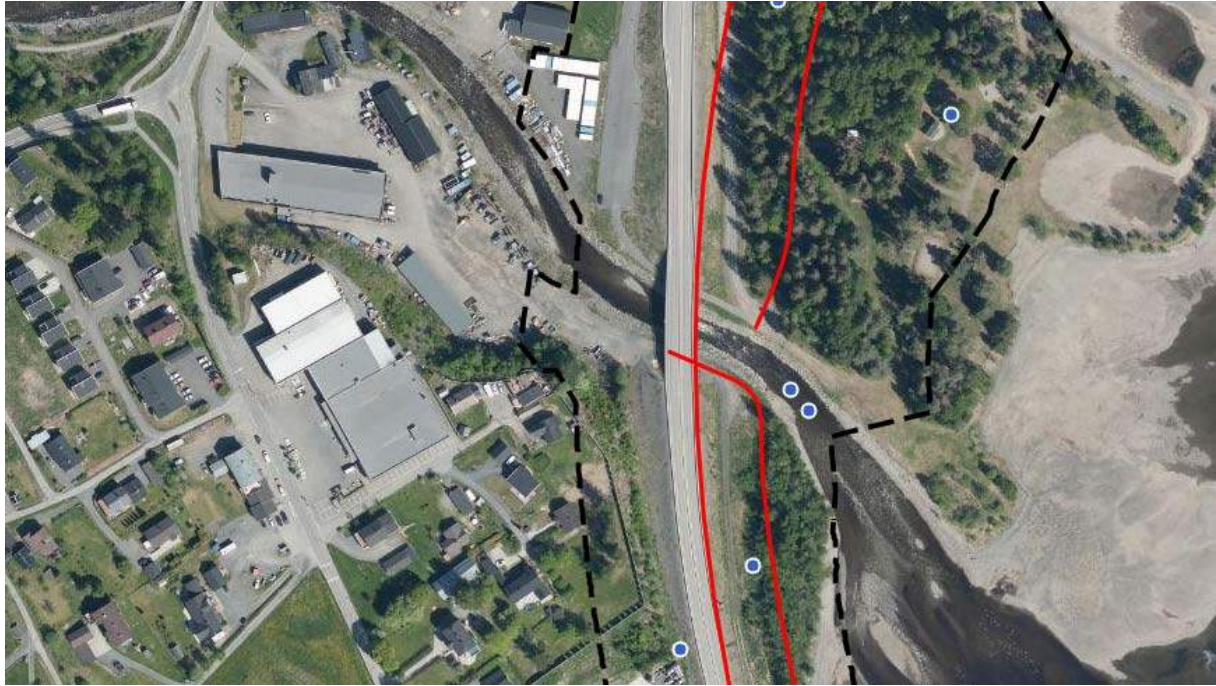




Din melding:

søn. 05.09.2021 23:21

Støyskjerming på nedsiden/Østsiden/mjøssiden vil være uheldig mtp at støyen vil reflektere i skjermingen, og forsterke søyen mot bebyggelsen. Det må brukes vesentlige ressurser på skjerming på oversiden av veien, veiens vestside. Om det skal være skjerming på østsiden/mjøssiden må skjerming på oversiden /vestsiden forsterkes tilsvarende.



Din melding:

søn. 05.09.2021 23:27

Fra dette punkt frem til planlagt støyskjerming må det være støyskjerming med overheng, da støyen er svært plagsom fra trafikk som kommer mot bebyggelsen på nordsiden av betongfabrikken. Overbyggd støyskjerming vil redusere støyen fra møtende trafikk

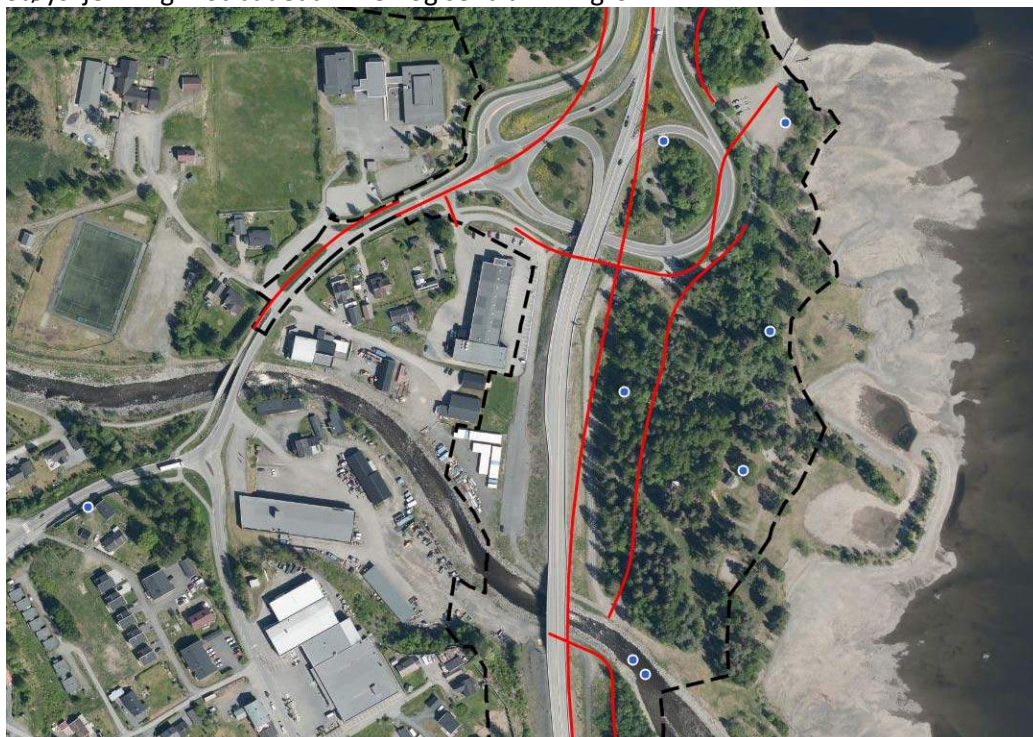


Din melding:

søn. 05.09.2021 23:33

---

Støyskjerming mot badedammen og sentrum Vingrom



---

Din melding:

søn. 05.09.2021 23:37

---

Støyskjerming mot badedammen

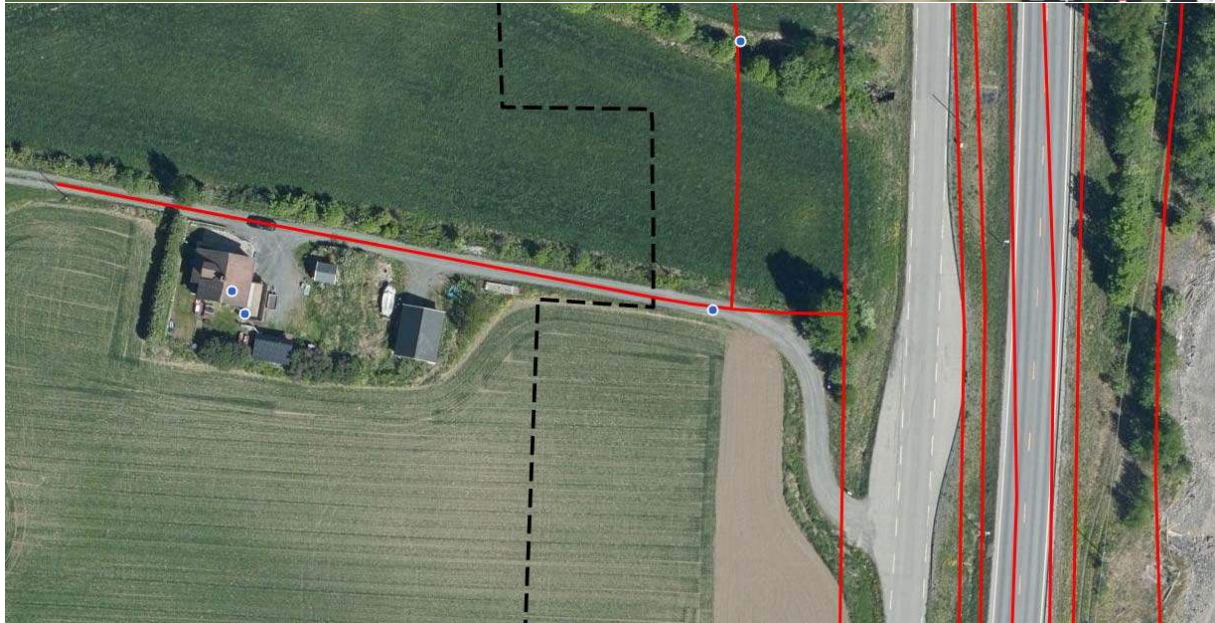


Avsender:  
Jan Moldal  
[jan.moldal@hotmail.no](mailto:jan.moldal@hotmail.no)  
90521749

Din melding:

fre. 03.09.2021 17:29

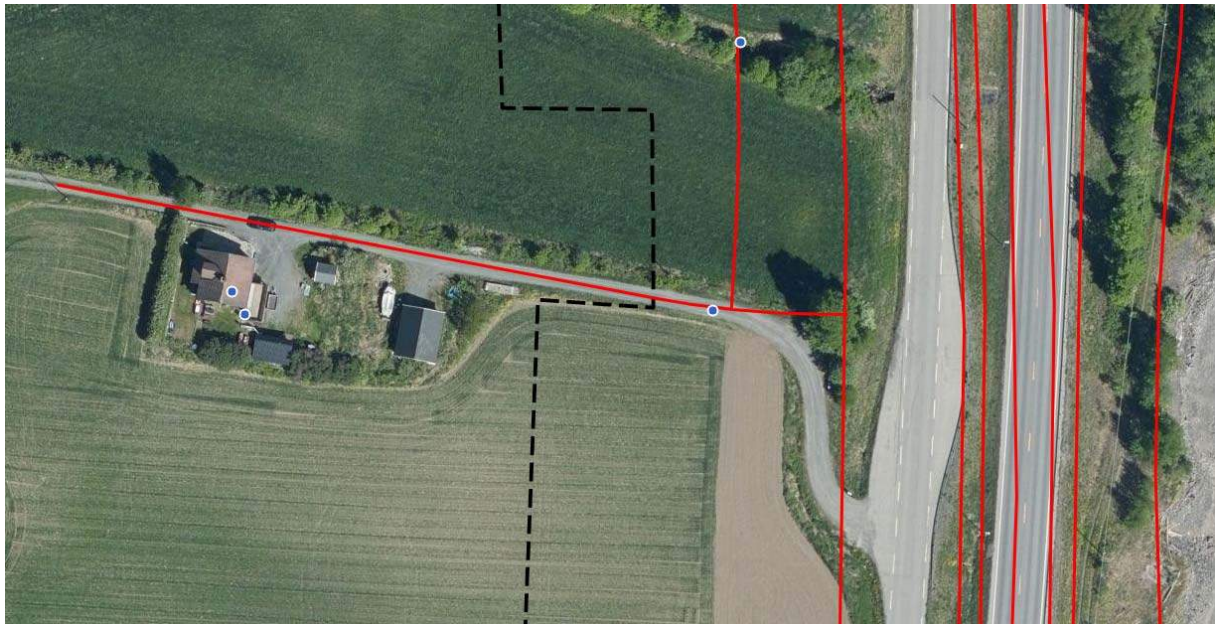
Uteplass. Sitteområdet med tilhørende hage. svært støyutsatt. Veldig bekymret for fremtid økning.



Din melding:

fre. 03.09.2021 17:34

Soverom i 2 etasje. Ser veibane i stor avstand langs Mjøsa, helt til Vingromkirke i sør. Nødvendig med lufting ved bruk av vinduer og ventiler. Støyproblematikk i dagens situasjon. Bekymret for økende støy og hvordan dette vil påvirke innemiljø.



---

Din melding:

fre. 03.09.2021 17:47

---

Innkjøring må være plan i bunn for å sikre god oversikt ved ut og innkjøring. Mulighet for parkering av minimum 1 bil. Da det erfaringsmessig kan være utfordringer vinterføre i øvre del av oppkjøringen. Det må også tas høyde for plass og oppstilling av søppeldunker for Gnr 28/10 og 28/8. Det må også tas hensyn til postkassestativ.

---



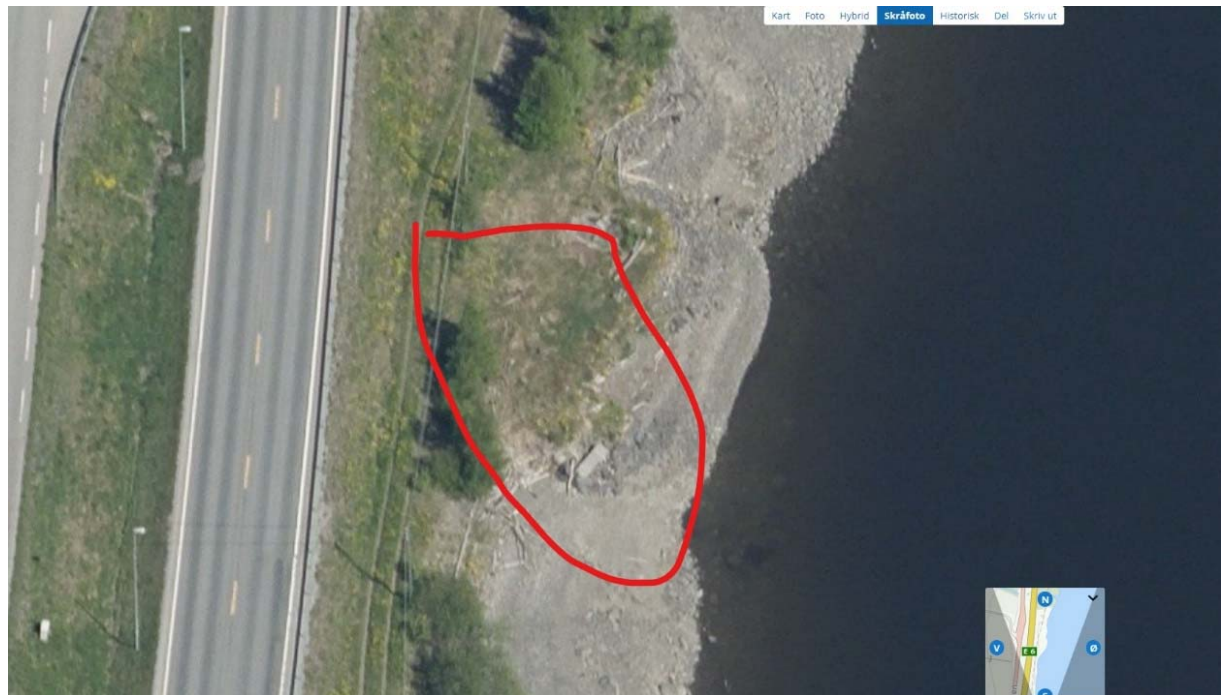


Avsender:  
Jan Moldal  
[jan.moldal@hotmail.no](mailto:jan.moldal@hotmail.no)  
90521749

Din melding:

fre. 03.09.2021 17:53

Plass for kunne sette ut båt Mjøsa. Forankringssted for båt.





---

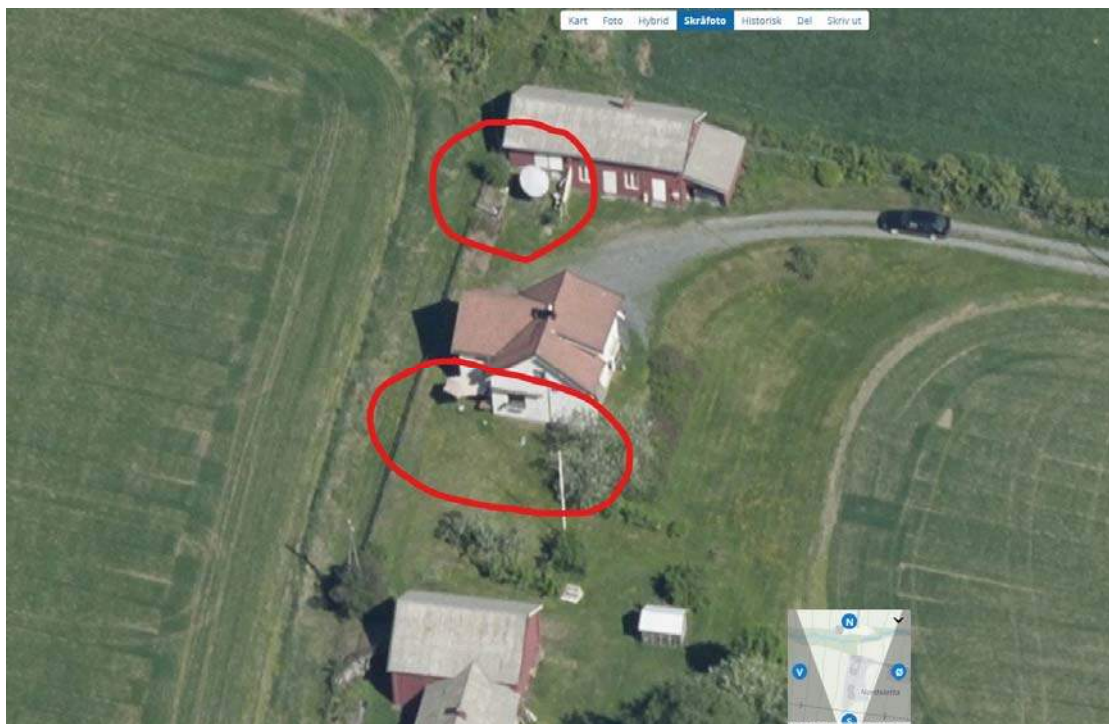
Din melding:

fre. 03.09.2021 17:56

---

Uteplass. Sitteområdet i hage. Støyutsatt i dag. Bekymret for støyen i fremtidig E6. Må gjøres støytiltak.

---



---

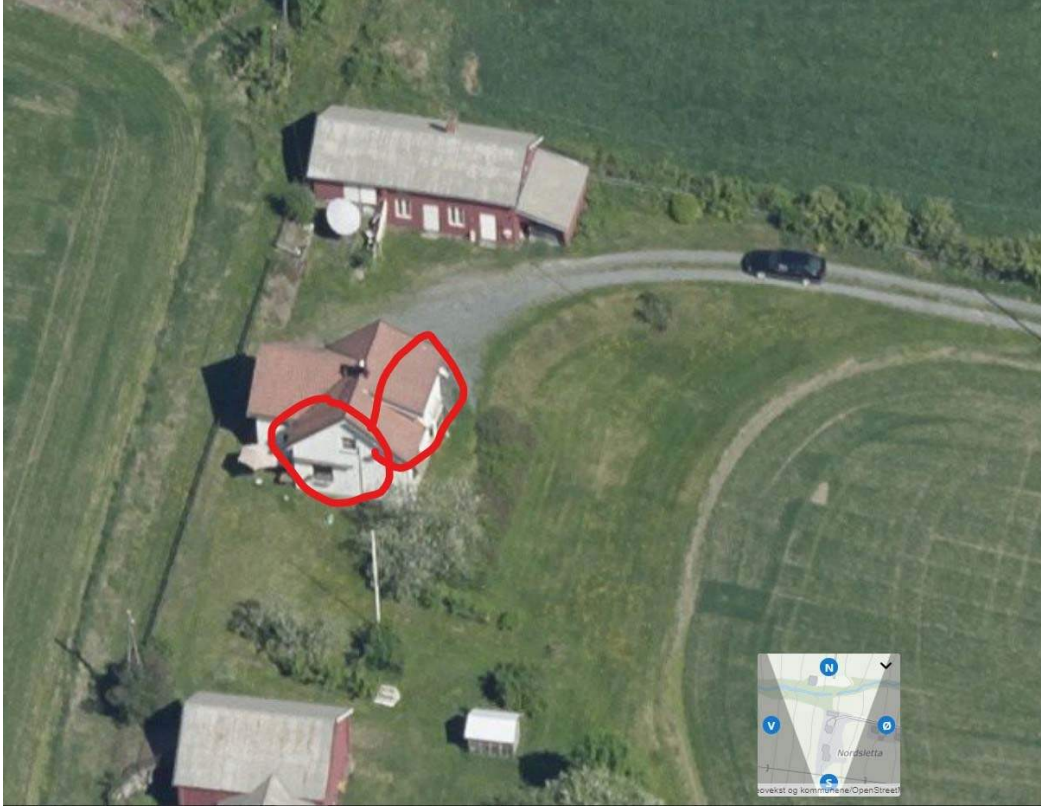
Din melding:

fre. 03.09.2021 18:03

---

Soverom i andre etasje. Støyutsatt, stor siktlinje mot E6. Problemer med støy i dag. Utførende med innemiljø ved lufting. Støy inne i huset. Oppholdsrom vender i hovedsak mot E6. Støytiltak må iverksettes.

---



Avsender:  
Vingnes Vel v/ Eivind Falk  
[eivind.falk@handverksinstituttet.no](mailto:eivind.falk@handverksinstituttet.no)  
99150862

Din melding:

fre. 03.09.2021 17:48

Høringsvaret fra Vingnes Vel er vedlagt.



Høringsvar ny E6  
Vingnes Vel.pdf



v/ Henriette Klougart Jevnesveen

B. Lundgaards gate 9

2608 Lillehammer

Lillehammer Kommune

Postmottak

Nye Veier

Innspillportal

### **Høringssvar fra Vingnes Vel, angående reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og avlastet E6**

Vingnes Vel viser til dokumenter lagt ut på offentlig høring med frist 05.09.21 og vil med bakgrunn i disse anføre noen synspunkter drøftet i Vingnes Vels styre, og på årsmøtet 31.08.21. Vi er i vårt høringssvar spesielt opptatt av støyproblematikken. Støyproblemet har vært kraftig økende de siste årene, og en stadig større belastning for kulturmiljøet på Vingnes. Vi ber også om at det levende kulturmiljøet i strandsonen hensyntas ved etablering av ny tursti mellom Vingnes og Øyresvika.

#### **Tunnel viktig for Vingnes**

Støyen fra E6 har økt betydelig de siste årene, og er i dag langt fra akseptabel. Trafikkstøyen, spesielt fra tungtransporten, har vært en tiltagende belastning for oss som bor på Vingnes. Vingnes Vel vil derfor sterkt anbefale tunnel, slik at beboerne på Vingnes skjermes. Velforeningen har stor forståelse for at dette er en komplisert sak, med flere hensyn som må vektas. Vi ber likevel om at støyvernet prioriteres tungt i denne saken.

#### **Støyskjerming avkjøringsvei**

I dag er støyskjermingen på E6 mot Vingnes svært mangelfull, slik også målingene i dokumentene viser. Dette har vært et stadig større problem over tid, som ikke alene løses med tunnel. Det er derfor avgjørende at den planlagte avkjøringsveien til Lillehammer sørfra skjermes med en tilstrekkelig høy, og kraftig lydabsorberende, støyskjerming.

Vingnes Vel vil også anføre viktigheten av at støyskjermingen følger avkjøringsveien hele veien gjennom dagens E6-trase. Det ville vært optimalt om den kunne strekke seg fra Vingrom kirke i sør, og minimum frem til det som blir den nye bybrua. Optimalt hadde vært om også denne brua kunne få støyskjerm. I dag er også støyen fra E6-brua over til østsiden en utfordring for beboerne i området.

#### **Tursti**

I forslag til reguleringsplan for avlastet E6 legges det opp til tursti fra Øyresvika til Vingnes. Vingnes Vel minner om at det langs Mjøsa i dag er en aktiv praksis med fisketradisjoner og bruk av båt, som er en viktig del av kulturmiljøet, som må hensyntas i arbeidet, Vi ber derfor om at en slik tursti hensyntar det levende maritime kulturen i området, og at hensynet til et levende kulturmiljø med bading og tradisjonsfiske hensyntas.

For øvrig stiller Vingnes Vel seg positive til tiltakene som gjør det tryggere for myke trafikanter i området samt miljøtiltak som forbedrer kontakten mellom kulturmiljøer og gjør det attraktivt for beboere og tilreisende å benytte seg av området.

Om det skulle være spørsmål ber vi om å bli kontaktet.

Vingnes 03.09.21

**Vingnes Vel**

Styret

v/ Henriette Klougart Jevnesveen og Eivind Falk

Avsender:  
Mia Johannessen  
[miargj@gmail.com](mailto:miargj@gmail.com)  
97103376

---

Din melding:

fre. 03.09.2021 20:09

---

Vingromdammen er et viktig sted for oss, spesielt oss med små barn. Det er et svært barnevennlig turområde, lett tilgjengelig, som bidrar til å øke trivselen betraktelig her på Vingrom. Vi bruker stedet aktivt nesten hele året.

En av årsakene til at vi valgte å bosette oss på Vingrom var trygge og naturnære omgivelser for barn å vokse opp i.

Det er ikke til å legge under en stol at det er deilig med et sted som er åpent og nærme Mjøsa.. Og som ikke dominert av bakker og elv.

Det hadde vært synd om området rundt Vingromdammen ble redusert til en støvete grøft.

Det bør jo også ha noe å bety at stedet er veldig mye brukt av barnehagen, idrettslaget og skolen.

---



Avsender:  
Lågen fiskeelv sone 1 SA ved Johan Enger, Fåberg.  
[johaneng@bbnett.no](mailto:johaneng@bbnett.no)  
48103590

Din melding:

lør. 04.09.2021 22:07

Merknader til brukryssing og konsekvenser for fisket. Uttale følger som eget vedlegg.



Uttale  
reguleringsplan E6 f





Lågen fiskeelv sone 1 SA, ved Johan Enger, Hunderfossvegen 10, 2625 FÅBERG.

Til Lillehammer kommune og Nye Veier AS

Dato: 04.09.2021

## **UTTALE TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E-6 ROTERUD – STORHOVE.**

Vi viser til brev av 18.6.2021 fra Lillehammer kommune, med frist for høringsinnspill 5.9.2021.

Lågen fiskeelv sone 1 SA er en grunneierorganisasjon som organiserer fisket på strekningen fra Vingnesbrua og opp til Hunderfossen. Vi har ca. 70 medlemmer, selger fiskekort, fører oppsyn med fisket og legger til rette for fiske og friluftsliv langs med Lågen. Elva er en unik fiskeelv, der spesielt lågåsildfisket og fisket etter storørret (Hunderaure) har lange tradisjoner. På den aktuelle strekningen er det mange gamle fiskevarp og flere kulturminner. Det er ny brukryssing over Lågen og Lågendeltaet naturreservat vi er mest opptatt av.

Det heter i planbeskrivelsen på side 131:

«Kryssing av Lågendeltaet naturreservat vurderes som den største miljøutfordringen ved byggingen av ny E6 fra Roterud til Storhove. Konsekvenser i form av direkte arealbeslag, visuell dominans og støymessige virkninger vil ha stor betydning for så vel dyre- og fugleliv som friluftsliv, kulturmiljøer og landskapsbilde. For det rike fuglelivet i Lågendeltaet vil etableringen av veibrua kunne utgjøre et alvorlig lufthinder som medfører både kollisjonsfare og mulige barriereeffekter, samtidig som støypåvirkningen vil kunne forringe viktige funksjonsområder. Brupilarene kan potensielt gi barrierevirkninger som fører til endret vandringsatferd for fisk, og konstruksjonenes fysiske effekt i elva kan også endre dynamikken i fiskesamfunnet. Lågendeltaet har visuelle kvaliteter av regional betydning, og en veibru vurderes å forringe disse kvalitetene betydelig. Brua bryter med landskapsbildets karakter og gir området et sterkt teknisk inngrepspreg. Den svekker også nærliggende kulturmiljøers historiske forbindelse og naturlige sammenheng med omliggende landskap. Visuell og støymessig påvirkning på viktige friluftslivsområder både i og i tilknytning til reservatet kan føre til at disse områdene oppleves som mindre attraktive for fiske, padling og fuglekikking. Viktigst av alt er at utbyggingen ikke er i tråd med vernebestemmelsene og det stilles derfor krav om økologisk kompensasjon i form av etablering av nye verneområder.»

Sett på denne bakgrunn stiller vi spørsmål ved saksbehandlingen, der det legges opp til at reguleringsplanen skal vedtas før en søknad om dispensasjon fra vernebestemmelsene for Lågendeltaet naturreservat blir behandlet av Statsforvalteren/Miljødirektoratet.



Lågen fiskeelv sone 1 SA, ved Johan Enger, Hunderfossvegen 10, 2625 FÅBERG.

Overordnet for fisk og fiskeinteressene ville det beste være om vi unngikk nye inngrep i Lågen. Det vil si at ny E6 følger nåværende trase. Vi er blant annet usikre på om anleggsarbeidene for vestsidealternativet og ny bru kan påvirke oppgangen og gyteforholdene for harr. I uttalelsen til kommunedelplanen for ny E6 fra Lillehammer Landbruk – som vi er medlem av – gikk vi også inn for østsidealternativet.

Gitt at kommunedelplanen for ny E6 vedtatt i 2018 blir stående, mener vi alternativ 1 med betongkassebru (lav bru) over Lågen vil være det beste alternativet.

Anleggsperioden blir kritisk for fiskeoppgang og gyteforhold. I samband med molobygging ut i elva og støping av fundament for nye brukar, kan fort elva grave bort masser, slik at vi får masseforflytning. Avrenning fra tunneldriving og annet anleggsarbeid på land kan forurense elva. Den nye veggen vil krysse flere bekkeløp som renner ut i Lågen. Anleggsarbeidet kan fort gi avrenning med høyt innhold av jordpartikler og humus.

I driftsfasen vil vi peke på to forhold. Det ene er lyssetting av brua. Lys ut i elva er uheldig med tanke på fiskens vandring. Kunstig lys er særs uheldig der fisk gyter. Det blir viktig at brua blir lyssatt på en måte som hindrer kunstig lys ut i elva.

Vi ser at det skal bygges fangdammer for overflatevann fra vegbanen med ett-trinns rensing og så avløp til Lågen. Hvordan blir det med vegsalting høst og vinter? Vi setter spørsmål ved om fangdammene vil nøytralisere vegsalt. Avrenning av vegsalt til Lågen vil opplagt være uheldig.

I følge planbeskrivelsen vil tilgangen til Lågen ikke bli påvirket av ny E6. Med bakgrunn i de negative konsekvensene ny E6 forventes å få for fiske- og friluftsliv – se omtalen foran – vil vi likevel foreslå nye parkeringsplasser som et avbøtende tiltak. Hvor de skal komme, antall og utforming, må i tilfelle drøftes med aktuelle grunneiere og Nye Veier AS.

Med hilsen

Johan Enger

For styret i Lågen fiskeelv sone 1

Avsender:  
Marit Hosar  
[marhos46@gmail.com](mailto:marhos46@gmail.com)  
90767253

Din melding:

lør. 04.09.2021 22:40

Siden jeg og min mann bor i Øyresvika, vil vi konsentrere oss om å uttale oss om området ved Øyresvika. Vi støtter utbyggingen av E-6 med en lang tunnelløsning. For oss vil det bety mye at store deler av nåværende trafikk kjører utenom Lillehammer. Vi ønsker derfor et halvkryss i Øyresvika, som betyr minst mulig inngrep i nåværende veger og bolighus. For oss er det viktig å minske gjennomgangstrafikken forbi boligområdet. Det vil heve vårt bolmiljø, da bilkøene som er saktegående/stående til tider vil minske betraktelig. Vi er også svært positive til turstien langs Mjøsa. Nærheten til vannet er en av årsakene til at vi valgte å bosette oss i Øyresvika. Vi har savnet en sti nærmere vannet.



Avsender:  
Unni Berg  
[unberg@online.no](mailto:unberg@online.no)  
98219031

---

Din melding:

lør. 04.09.2021 23:38

---

Vi som bor i Stavnesvegen 13 og 15 på Vingnes støtter planen for ny E6 forbi Lillehammer slik den foreligger med tunnel forbi Vingnes og bru i Hovemoen. Nå går hele denne strekningen gjennom et sårbart naturreservat, mens ved ny løsning med tunnel og bru krysses naturreservatet kun på et punkt. I tillegg reduseres støyplagene til innbyggerne blant annet på Vingnes og Busmoen betraktelig når E6 legges i tunnel. Sist men ikke minst reduseres sannsynligheten for forurensning av grunnvannskildene i Korgen, som forsyner alle Lillehammers innbyggere med drikkevann, når ny E6 legges i planlagt trasé.

---

Avsender:  
Borghild Ouren  
[borghild\\_ouren@hotmail.com](mailto:borghild_ouren@hotmail.com)  
90631373

Din melding:

søn. 05.09.2021 09:15

Båthus på flyttes, ikke rives



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:16

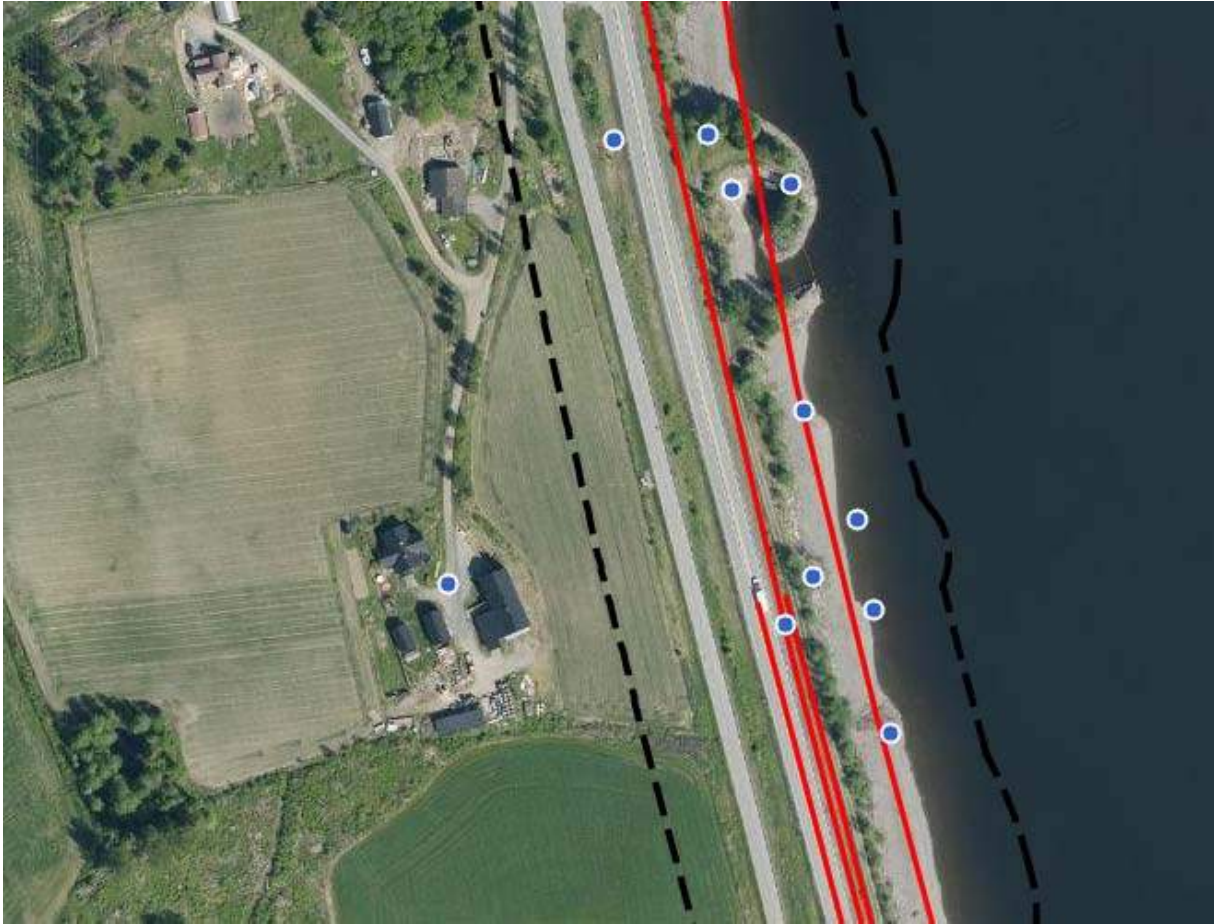
Pumpehus på flyttes, ikke rives



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:16

Notvarp lågåsildfiske må reetableres



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:17



Notvarp lågåsildfiske må reetableres



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:17

Rør til vanning og strøm må opprettholdes



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:18

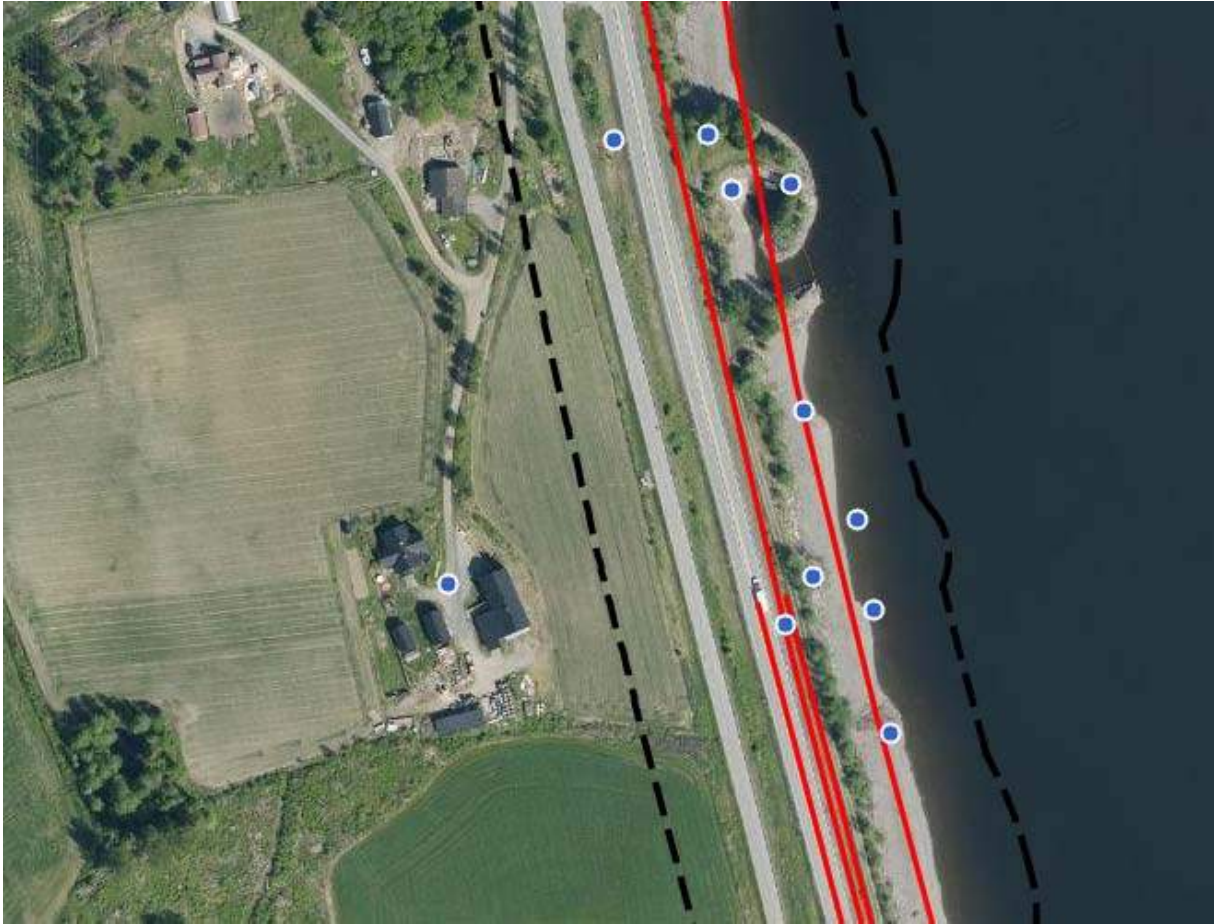
Strøm fra pumpehus til båthus må opprettholdes



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:20

Ny molo, båt plass og bade plass er beskrevet reetablert her. Båttutsetningsplass også viktig.



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:20

Støyskjerming båt/badeplass og tursti.



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:21

Må fortsatt være etablert busstopp



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:23

Støyskjerming. 6 boliger i rød sone med veldig høye støyverdier. Langsgående støyskjerm må prioriteres for at det skal være levelig å bo her med ny e-6.



---

Din melding:

søn. 05.09.2021 09:26

---

2/2, 2/6 og 4/1 mangler på denne veien.



Din melding:

søn. 05.09.2021 09:28



Gang og sykkelvei iom trafikkfarlig skolevei langs hele fv 2538, FØR utbygging.



---

Din melding:

søn. 05.09.2021 09:29

---

Vedlagt fil som viser alle innspill fra 2/2.



Innspill  
reguleringsplan 05.(

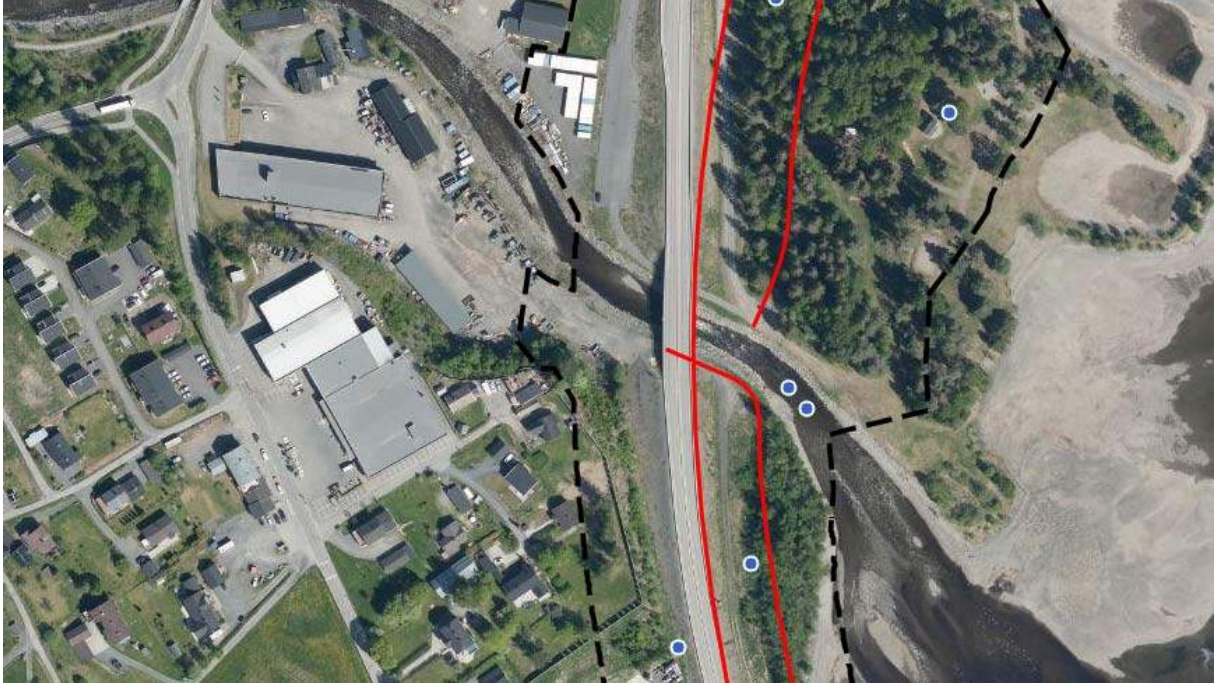
---

Din melding:

søn. 05.09.2021 09:44

---

Pr. i dag kan det ikke skrives at det etableres tursti fra Stranda til Øyresvika. Bru over Rinna er nødvendig.



Innspill til reguleringsplan Roterud- Storhove.

Fra nåværende og fremtidige beboere på Bø gård. Gnr./bnr, 2/2, Lillehammer kommune.

Ved Borghild Ouren

[borghild.ouren@gmail.com](mailto:borghild.ouren@gmail.com)

Tlf 90631373

Sendte inn eget skriv i forrige runde av medvirkning. Noen av punktene har blitt ivaretatt, andre er vi usikre på. Viser til planbeskrivelsen i hovedsak, men har også forsøkt å lese en god del andre dokumenter og plantegningene uten å ha fått klarhet i alt.

I tillegg til dette dokumentet er punktene avmerket og kommentert kort i medvirkningsportalen. Båthus, pumpehus, fiskevarp, adkomst, vann og strøm, båtutsettingsplass, støyskjerming, trafiksikker skolevei på fylkesveg.

#### Adkomst Mjøsa:

Tabell 3.2.3 i planbestemmelsene er mangelfull: **Eierform for private veger og driftsveger for landbruk og skogbruk SKV1 Bakke camping Privat, flere Gnr./bnr. 1/5-6 og 2/1**

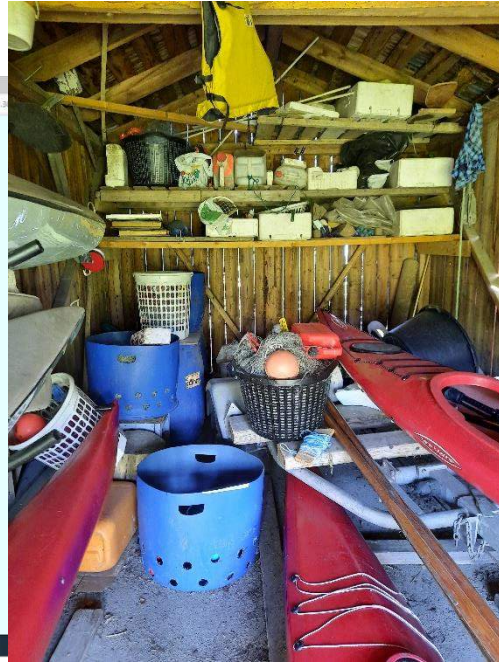
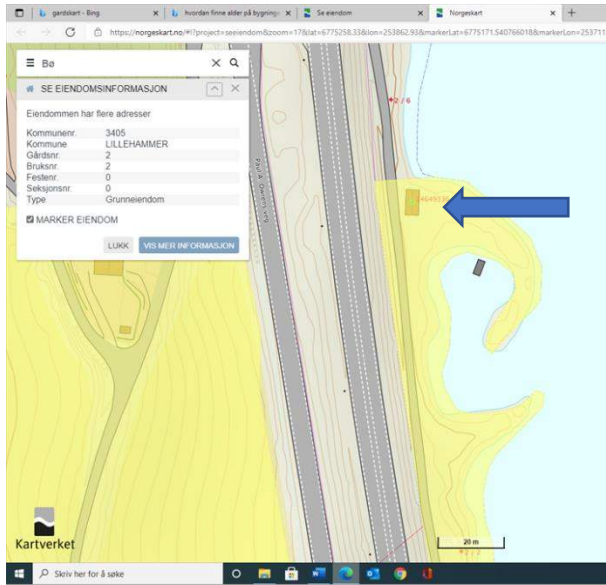
- Mangler 2/2 og 2/6 og 4/1

Vi har behov for adkomst med traktor og henger for utstyr til vanning og flytting av brygge, for traktor/bil med båthenger for utsett av båt.

#### Hus:

Fra planbeskrivelsen: **Tabell 8-2. Bebyggelse som må rives eller som vurderes revet i Lillehammer kommune som følge av utbyggingstiltaket. Gnr./bnr. Adresse Type bebyggelse 2/2 Ingen adresse • Garasje, uthus eller annekst til bolig • Udefinert bygg**

Første bygg er båthuset vårt, det udefinerte er pumpehuset.



- Båthus og pumpehus må flyttes lovlig eller gjenoppbygges.

Ifht byggegrense så er vi redd det kan bli vanskelig å få dispensasjon til å sette opp igjen husene, ønsker derfor at reguleringsplanen tar hensyn til dette og skriver at byggene må flyttes heller en rives og at prosjektet står for denne flyttingen/gjenoppbygningen. Vet ikke om pumpehus for landbruk

regnes som kritisk installasjon og således er tillatt innen byggegrense. I gårdsregistrering ble behovene registrert, rør for vann under e-6 opp fra pumpehuset, strøm i samme rør og i veg fra pumpehus til båthus. Det er ikke lett for uerfarne å se om det er hensyntatt i plantegningene. Båthuset ble oppstatt før 1950, avtegnet på kart. Det rommer nå utstyr til fiske og friluftsliv og er i bruk store deler av året. Utstyret er eget, andres private og Vingrom idrettslag sitt. Vinterstid lagres båt på hengeren i huset også.

#### Badeplass/båtplass:

**8.17 i planbeskrivelsen; Alle tilrettelagte båtplasser og badeplasser som blir berørt, både kjente og ukjente, skal reetableres eller erstattes på annen måte. Det samme gjelder atkomsten til disse.**

Forutsetter at siden det er spesifisert i egen tegning både ny båt- og badeplass hos oss at det er reetablering, ikke erstatning annet sted. **Planbestemmelsen sier; 3.4.5 Båtplasser, inkl adkomst, og badeplasser som blir direkte berørt av tiltaket skal reetableres.** Plassering av dagens molo og badeplass tar hensyn til fiskeplasser, skjerming for vind/bølger og sikrer best mulig solgang, som er viktig for oss.

- Båttutsettingsplass må reetableres som i dag.

**Planbestemmelsen 3.4.5 .... c) Det skal sikres driftsadkomst for landbruk, til kommunaltekniske anlegg for større kjøretøy og vedlikehold av tursti. d) Det er ikke tillatt med tiltak som er til hinder for allmennhetens friluftsliv, og det skal være åpent for fri ferdsel og fiske.**

- Reguleringsplanen må sikre at vi kan ha båthus som i dag og lov til å parkere ved båthuset ved båttur/fiske, så det ikke kan tolkes å hindre fri ferdsel.
- Lov til å lagre brygge på land vinterstid når arealet reguleres til annet formål enn i dag.

#### Lågåsildefiske:

- Reetablering av notvarp for lågåsildefiske.

Vi mener lågåsildefiske er kulturarv og kunne vært beskrevet i den forbindelse i reguleringsplanen. Vi ønsker at reetablering av to lågåsildevarp føres opp i planen. Lokasjon registrert i gårdsregistreringen. (Det vil si at strandsona ryddes for store steiner slik at det kan trekkes inn not uten å henge fast nota og ødelegge denne.) Lågåsildefiske er en tradisjon som vi ønsker å videreføre, og vi har hatt med barnehage og skole på dette tidligere. Rettigheter til fiske består vel selv om strandsonen berøres og reetableres.

#### Trafikksikkerhet:

- Gang og sykkelvei på langs fylkesveg 2538 fra Ullhammeren til fylkesgrensa mot Gjøvik er nødvendig, før bygging av e-6 starter.

Vegen skal legges om i lang strekning mellom oss og Vingrom sentrum, og benyttes som anleggsvei i alle tre faser av byggingen ifølge anleggsgjennomføringsplanen. Vegen er trafikkfarlig i dag, og med ny veg lenger vest, hvor stigningen vil bli like bratt, ser vi ikke at sikten over Lekshustoppen vil bli vesentlig bedre. Vegen er skolevei og benyttes til og fra fritidsaktiviteter. ÅDT fra 2011 som er benyttet i planmaterialet er ikke akseptabelt å benytte, de tallene stemmer ikke! Ved bygging av ny

e-6 mener vi at mange vil velge fylkesvegen selv om den ikke er skiltet for omkjøring. Dette fordi den i dag benyttes som omkjøring ved stor utfart og den ligger lett synlig og tilgjengelig. Bomavvisning vil øke ÅDT når vege er ferdig.

- Busstopp Bø ønskes registrert i planen.

Tursti langs Mjøsa er ikke alternativ til skolevei eller til og fra aktiviteter. Den vil i tillegg være utilgjengelig (ubrøytet) på vinteren når fylkesvegen er mest trafikkfarlig.

#### Støyskjerming:

Våre boliger (Paul A. Owrensveg 171 og 181) er noen av de som får mest støy med ny e-6. **T-1442: Langsgående skjermingstiltak (voll/terrengforming eller støyskjerm) skal i den grad der er mulig ha prioritet foran lokale skjermingstiltak.**

- Vi mener at det bør ses på alternative plasseringer av langsgående støyskjerming som kan sikre oss og våre naboer i Paul A. Owrensveg 161, 163, 165 og 167 et godt bomiljø.

Vi som bor på bygda i Vingrom sitter ikke inne i husene våre, eller i ro på en liten skjermet uteplass. Vi mener boliger i rød sone bør prioriteres på linje med campingplassene som får lang sammenhengende støyskjerm. Disse 6 boligene får ifølge planmaterialet støyverdier mellom 67 og 73. I om at boligene ligger høyere enn e-6 forstår vi at det er vanskeligere å støyskjerm, men det kan vel være mulig med støyskjerm mellom hus og fylkesvegen heller enn langs e-6? Hva med å samlokalisere avkjørsel til disse 6 boligene og ha en voll med skjerm nærmere boligene? Så må lokale tiltak på fasade og uteplass komme i tillegg.

- Støyskjerming av bade/båtplass?

Støyen vil øke betraktelig med høyere fartsgrense og mindre vegetasjon mellom vei og areal. Hva med å forlenge støyskjerming fra Bakke camping nordover, evt egen mindre støyskjerming ved bade/båtplass. Vi bruker områdene langs stranda og Mjøsa aktivt hele året. Det samme gjør naboer og andre, skole, barnehage, idrettslaget, turister fra campingplassene. Vi har opparbeidet en del fasiliteter, og har tradisjoner som går generasjoner tilbake. Vi har vurdert å på sikt benytte gården som «Inn på tunet gård» med aktiviteter også ved og på Mjøsa. Det håper vi at vil være mulig selv med ny e6. Med gjennomgående tursti vil også flere bruke strekningen som trim og turvei.

Avsender:  
Jon Grunde Roland  
[jgroland@online.no](mailto:jgroland@online.no)  
90169667

Din melding:

søn. 05.09.2021 17:00

Sørlien gnr 117, bnr 1 har endel områder som kan dyrkes og motta matjord. Områdene er nær ny E6 trasse og ligger på høyden over gården.



Din melding:

søn. 05.09.2021 17:14

Bruløsning. En rettere veglinje med en noe lengre bru synes å være den beste løsningen. Må jobbes med en støymessig best mulig løsning. Kraftledninger bør følge dagens trasse eller legges i brua.



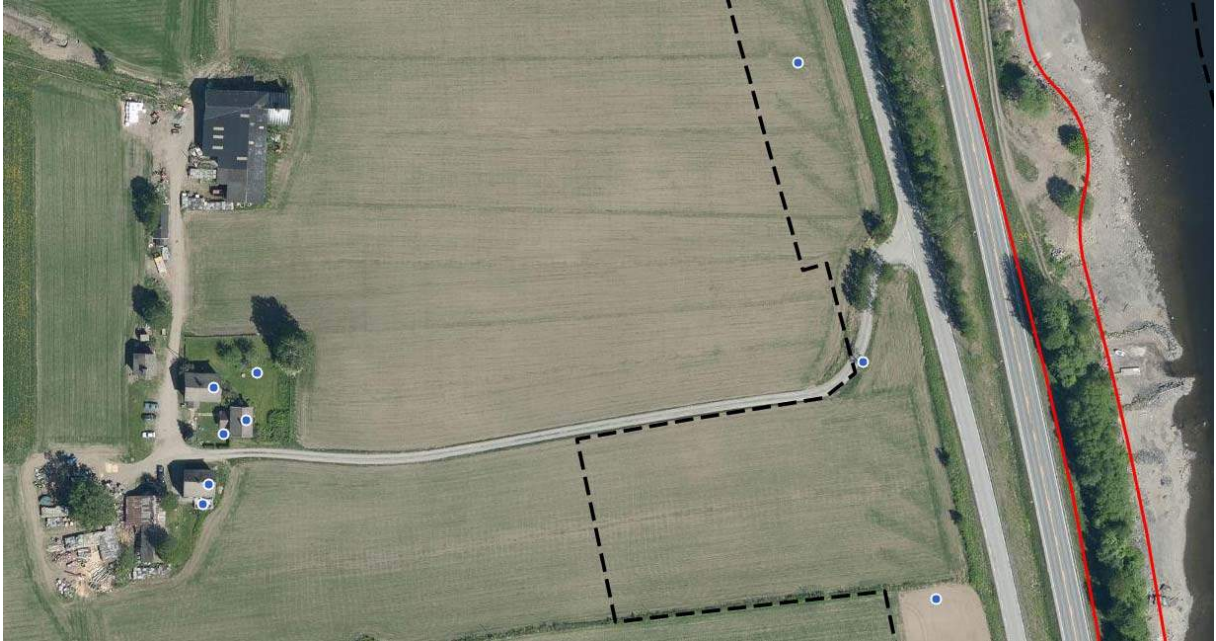


Avsender:  
Stig rune nysveen  
[stig\\_ern@hotmail.com](mailto:stig_ern@hotmail.com)  
94860964

Din melding:

søn. 05.09.2021 21:26

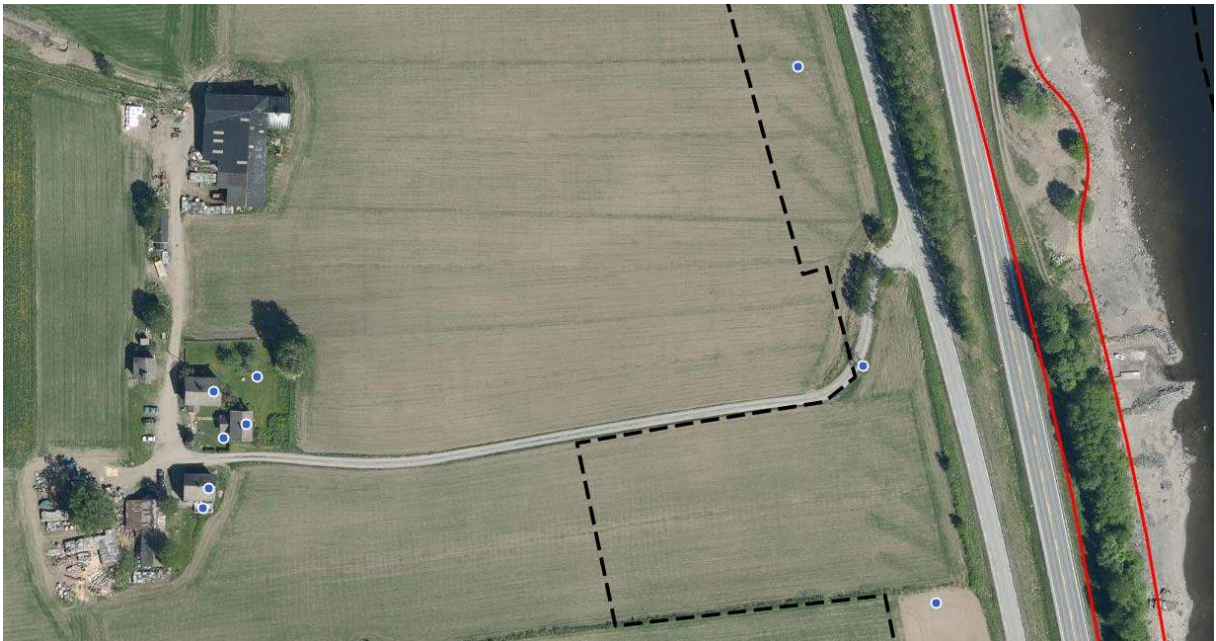
Sitteplass/samlingsplass, veldig utsatt for støy, med høyere fartsgrense kommer støy til å øke, tiltak?



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:30

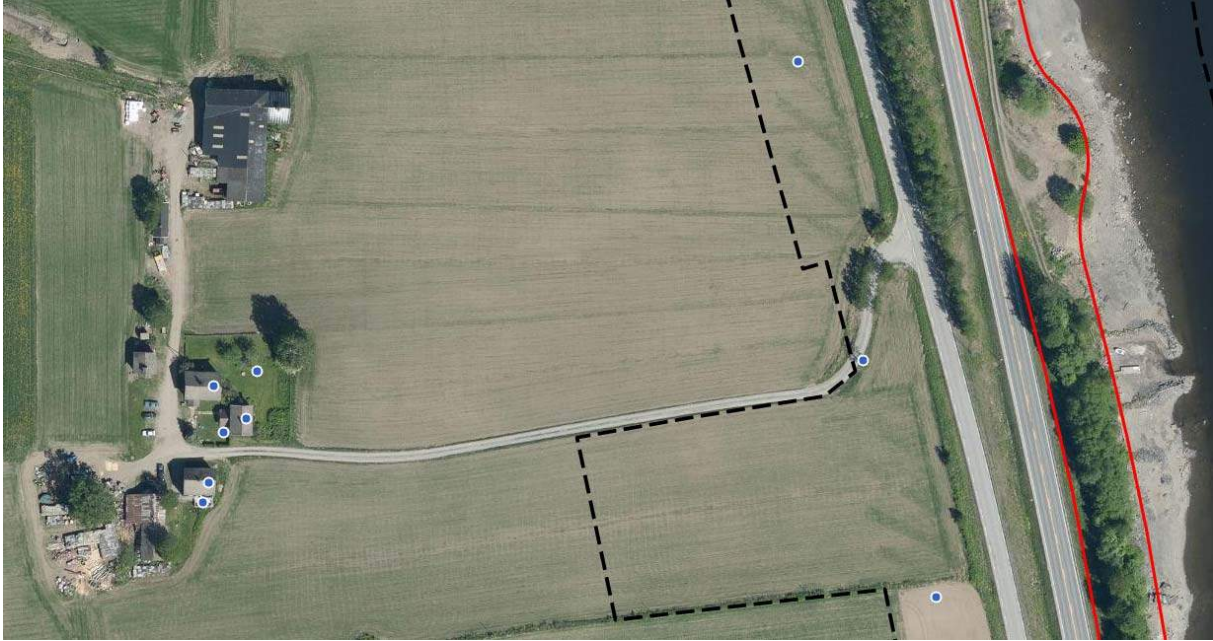
Uteplass som er utsatt for støy. Med 110 sone er jeg redd for at støyen kommer til å øke betraktelig, ønsker tiltak mot det.



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:32

Hage som også kommer til å få høyere støynivå med 110 sone

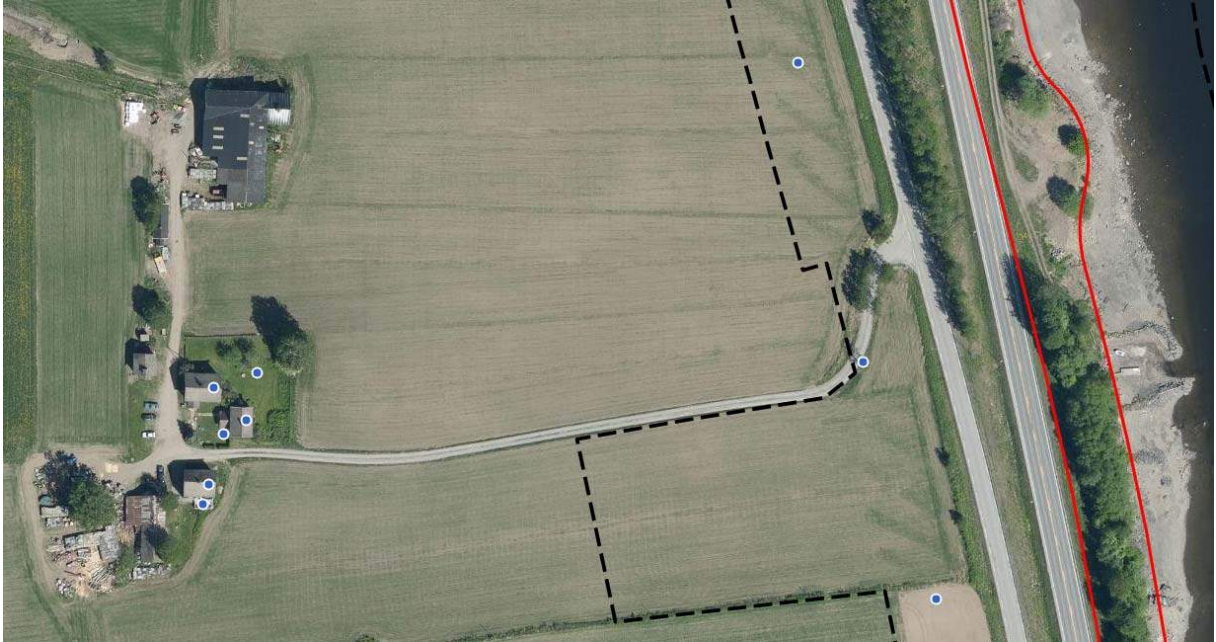


Avsender:  
Stig rune nysveen  
[stig\\_ern@hotmail.com](mailto:stig_ern@hotmail.com)  
94860964

Din melding:

søn. 05.09.2021 21:35

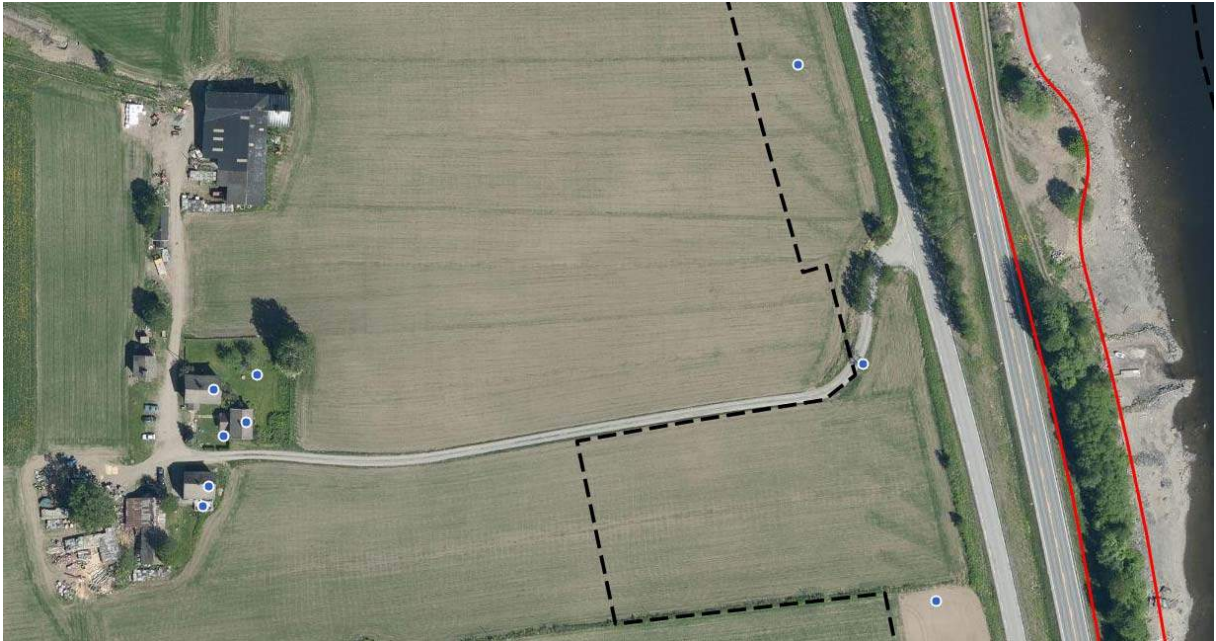
Hus med eldre vinduer, men som er i god stand, her kommer vi til å høre støy fra e6 betraktelig mye mer inne.



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:35

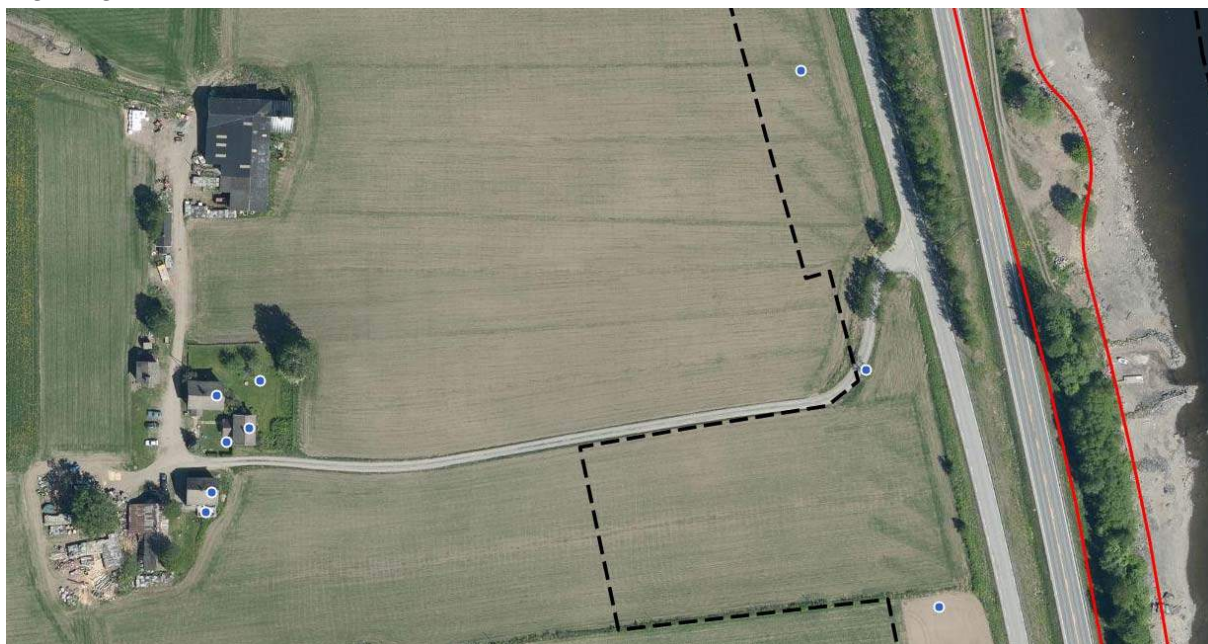
Hus med eldre vinduer, men som er i god stand, her kommer vi til å høre støy fra e6 betraktelig mye mer inne.



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:35

Hus med eldre vinduer, men som er i god stand, her kommer vi til å høre støy fra e6 betraktelig mye mer inne.

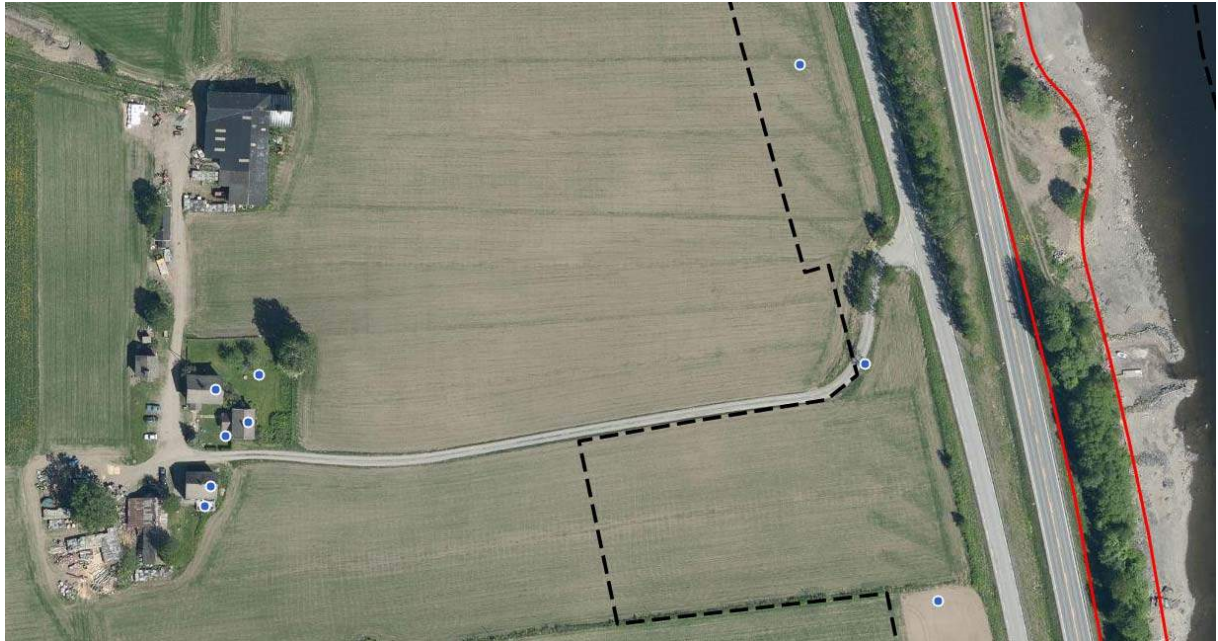


Avsender:  
Stig rune nysveen  
[stig\\_ern@hotmail.com](mailto:stig_ern@hotmail.com)  
94860964

Din melding:

søn. 05.09.2021 21:43

Innkjøring må tilrettelegges fra både nord og sør så det er enkelt å svinge av for lastebiler og traktorer. Bjørketrase og postkassestativ skal settes opp igjen. Ved endring av innkjørsel er steinmur ett ønske, så jordmassene til jordet holder seg på plass og ikke sklir ut.



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:45

Nåværende undergang er for liten, for lav og for smal for våre moderne traktorer



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:45

For kvass sving.



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:48

Ønsker at molo med brygge og båt plass blir bygget opp igjen.



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:53

Vil beholde fiskerettighetene som har fulgt gården i flere generasjoner



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:55

For trang innkjøring/utkjøring



---

Din melding:

søn. 05.09.2021 21:59

---

Tilrettelegging av overvanns rør for fremtidig drenering, samt nedlegging av rør til vanningsanlegg.



---

Din melding:

søn. 05.09.2021 22:00

---

Pumpehus til fremtidig vanningsanlegg





---

Din melding:

søn. 05.09.2021 22:01

---

Nåværende nedgravd overvannsrør, må beholdes

---

Avsender:  
Anette Røsjorde for Vingrom grendeutvalg og Vingrom idrettslag  
[rosjorde@hotmail.com](mailto:rosjorde@hotmail.com)  
95992309

Din melding:

søn. 05.09.2021 21:41

---

Høringsinnspill E6 Roterud-Storhove fra Vingrom grendeutvalg og Vingrom idrettslag

---



Høringsinnspill ny  
E6 fra Vingrom gren



Fra

Vingrom grendeutvalg

Vingrom idrettslag

Vingrom 4. 9.2021

Til

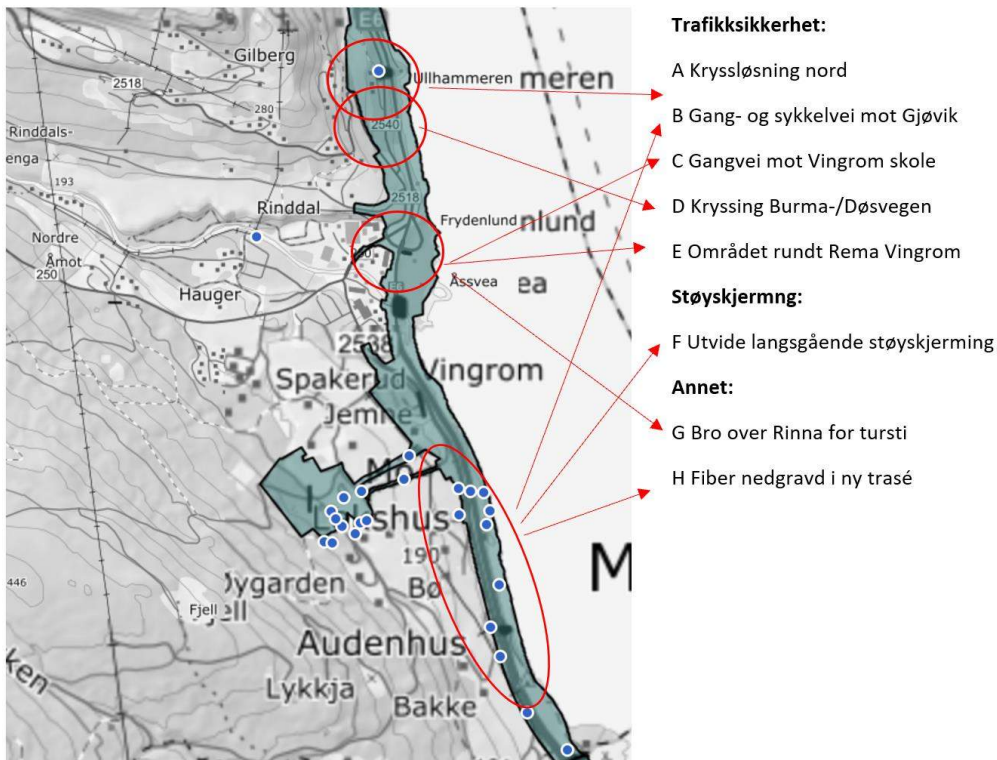
Lillehammer kommune

### Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove - høringsinnspill fra Vingrom grendeutvalg

Vingrom grendeutvalg og Vingrom Idrettslag viser til høring/offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og sender med dette våre høringsinnspill. De fleste er allerede sendt inn ved tidligere høringsrunder, men vi oppsummerer her det vi opplever ikke er ivaretatt i utkast til reguleringsplan. Vi sender også ved tidligere innspill som utdyper flere av disse punktene.

Både anleggsfasen og selve utbyggingen av ny E6 vil medføre nye utfordringer for trafikksikkerhet i Vingrom. Disse utfordringene ber vi om at Lillehammers politikere og administrasjon tar på alvor. De må stilles rekkefølgekrav som iverksettes før anleggsfasen for å ivareta trafikksikkerhet og muligheten til å opprettholde dagens fysiske aktivitetsnivå i Vingrom. Ett av prestasjonsmålene for utbyggingen er å maksimere trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Vi vil i det videre utdype de punktene som er nevnt på kartet rett under.



## Trafikksikkerhet

### (A) Kryssløsning nord vs kryssløsning midt



Vi mener at kryssløsning nord bedre ivaretar trafikksikkerhet i Vingrom enn en utbygging av dagens kryss midt. Kryss midt vil beslaglegge store deler av Vingrom sentrum, og er en svært uønsket løsning for oss.

Tilbakemeldinger fra lag, foreninger og enkeltpersoner i Vingrom har støttet at kryssløsning nord er en mye bedre kryssløsning enn kryssløsning midt.

(B) [Fylkesvei 2538](#) må flyttes i forbindelse med bygging av ny E6. Nye Veier har ikke planlagt gang- og sykkelvei som del av flyttingen. Vi mener dette strider mot gjeldende føringer for bygging av ny vei, og at det MÅ bygges langsgående gang- og sykkelvei ved flytting og reetablering av fylkesvei.

Ifølge [Statens Vegvesens](#) «N100 Veg- og gateutforming» skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg dersom en vei går gjennom tettbebygde områder, har fartsgrense 60 km/t, ÅDT overstiger 1000 og strekningen er skolevei:

#### Gjennom tettbygde områder

KRAV 3.14 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Dersom vegen på avgrensede strekninger går gjennom tettbygde områder med fartsgrense 60 km/t, skal vegen utformes som dimensjoneringsklasse Hø2 (se kapittel 3.3.5).

#### Løsninger for gående og syklende

Paul A Owrens veg har ÅDT 800-985 ifølge vegkart.no og NVDB. Vegen er skolevei.

I møte med Norconsult, AF-gruppen og Nye Veier er vi gjort kjent med at det beregnes 48% trafikkavvisning mot lokalvei ved innføring av bompenger på hovedvei. Det gir ÅDT 1200-1500 uten fremskrevet trafikkøkning. Dette på skoleveg som også synes å være planlagt som

KRAV 3.120 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Dersom **ÅDT** > 1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg eller være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett.

veg for anleggsmaskiner i anleggsfasen. Vi er også kjent med at SWECO gjennomfører en ny trafiksikkerhetsvurdering. I «Trafikale forhold på FV.2538/250/2540 Biri – Vingrom Nord» og «Fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv» er dagens bruk av veien godt beskrevet. I punkt 2.3 om ulykker Biri – Vingrom nord er det beskrevet at det ikke ulykker der gående eller syklende har vært involvert siden 2003. Vi kjenner til flere slike hendelser, men uten personskader og derfor sannsynligvis ikke registrert. I tillegg må foreldre langs skolevei ivareta sikkerheten gjennom selv å kjøre barn til og fra skole og fritidsaktiviteter. Slikt reduserer også antallet ulykker med myke trafikanter. Bildet under illustrerer hvor lite plass det er på sommerføre når myke trafikanter møter et kjøretøy. Når det er vinter og brøytekanter og to store kjøretøy møtes er det ikke lenger plass til myke trafikanter.



Barn på vei til skolen langs fylkesvegen ved Bø/Lekshus. Foto Borghild Ouren

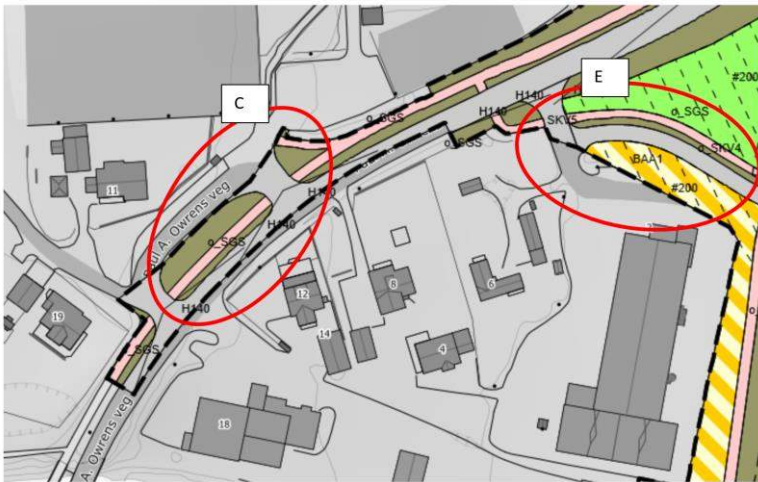
Dette området innbefatter også veien forbi Joker Vingrom og frem til skolen. Kryssingen over Torpavegen må tilrettelegges gjennom et rekkefølgekrav før anleggsfasen starter. Dette området er utenfor selve planområdet, men det er berørt av anleggsfasen og tiltak her må derfor inkluderes i trafiksikkerhetstiltakene.

Disse forslagene opplever vi at også er i tråd med Lillehammer kommunes foreløpige forslag til fremtidig Bydelsentrum for Vingrom.

Som følge av bompenger på E6 forventer vi også økt trafikk på lokalveien, en økning på 48% i henhold til Nye Veier.

**Gang- og sykkelvei må derfor bygges ut før selve anleggsfasen starter. Dette må Lillehammer kommune stille som rekkefølgekrav. Gang- og sykkelveien må etableres gjennomgående til kommunegrensen mot Gjøvik i sør. Den må være belyst.**

(C) Gangvei mot Vingrom skole og (E) Området rundt Rema/Vingromdammen



(C) Den grønne «øyen» har ingen funksjon. Vi mener øyas størrelse må reduseres (smalere) og at planlagt gangvei følger dagens fortau. Dette arealet kan da økes og gi mer grøntareal. Det vil for skolebarn som kommer mot skolen gi én mindre kryssing av trafikkert vei, ved at denne gangveien går rett over i dagens skjermede passasje vest for skolens parkeringsplass. Forslaget om delt gangvei fra øst kan da gjøres om til én vei som knyttes mot **ny «bakre» gangvei**. Dette er også stoppeplass for både anleggstrafikk for vedlikehold på E6, samt rasteplass/kjettingplass etc for tungtransport på Torpavegen (se bilde under). Dette er skoleveien til så å si alle barn i Vingrom, samt alle barnehagebarn og til fritidsaktiviteter.



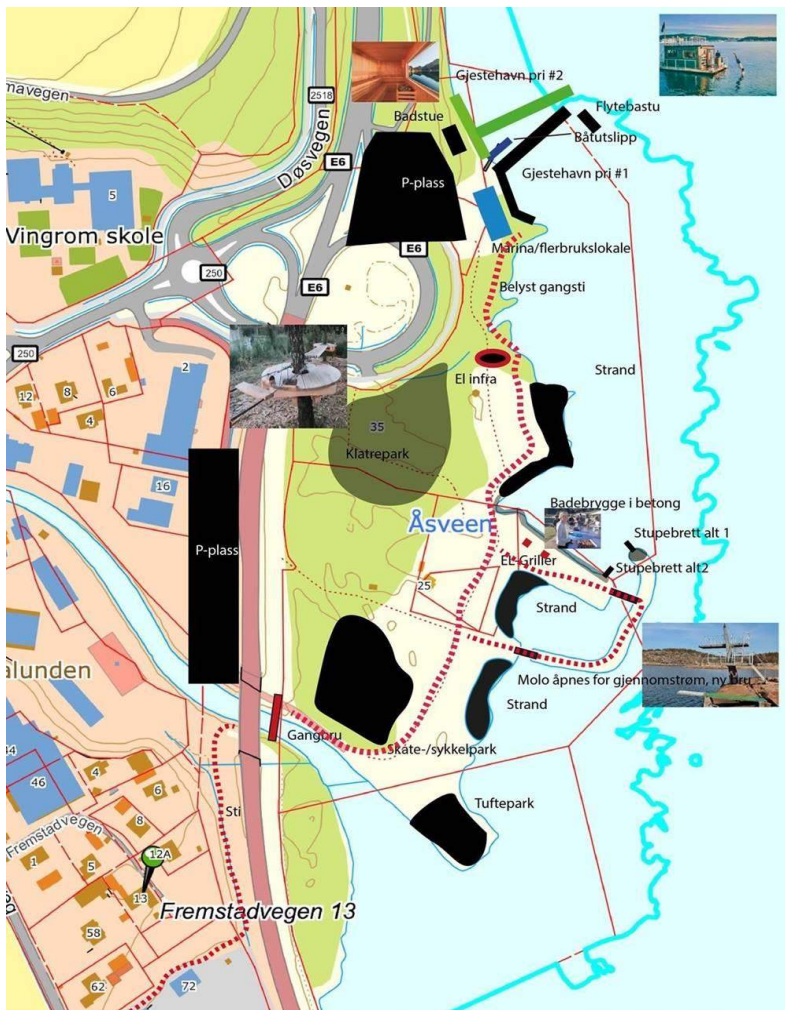
(E) Området rundt Rema og Vingromdammen

1. **Dagens innkjørsel til Rema** benyttes i dag av både gående, syklende, biler og varetransport. Den oppleves som **svært trafikkfarlig for barn**. Vi foreslår at dagens innkjørsel gjøres om slik at det kan skiller mellom harde og myke trafikanter. Omgjort inngang for myke trafikanter vil da kunne utvides til å bli et lite grøntområde i det området i Vingrom som er tiltenkt å være vårt bydelscenter. Kanskje vil det da også være rom for noen benker/møteplass.

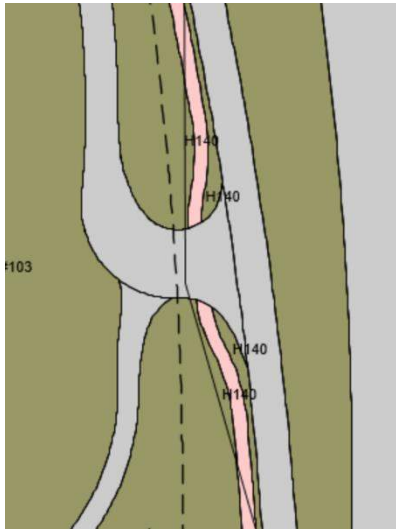
2. **Parkeringsplassen bak Rema**, tiltenkt for parkering til Vingromdammen, er i dag i svært liten grad benyttet til parkering. Den er noe brukt av barn og unge på rullende farkoster (brett, sykler etc). Området bør gjøres om fra parkeringsområde til ren gang- og sykkelvei, eventuelt med muligheter for rullende lek.

Begge disse forslagene er også i tråd med Lillehammer kommunes foreløpige forslag til fremtidig Bydelssentrum for Vingrom.

3. Området ved **Vingromdammen ned mot båtslippen** må i arbeidet med å flytte vegmasser opparbeides til å bli et funksjonelt og godt område for alle brukere – for både sommer- og vinterbruk. Vi har tidligere sendt inn forslag til hvordan vi ser for oss hvordan hele området kan benyttes i fremtiden:



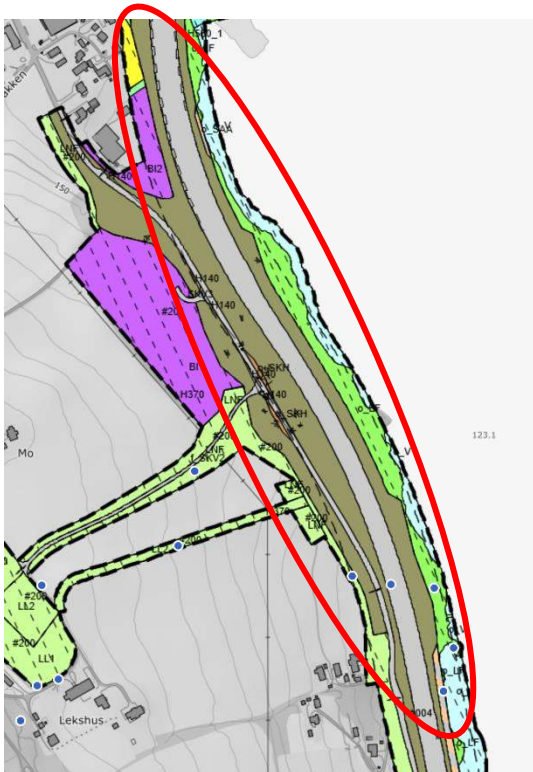
## (D) Kryssing for myke trafikanter i krysset Døsvegen/Burmavegen/Vingromvegen



Kryssing for myke trafikanter i krysset Døsvegen/Burmaveien/Vingromvegen. Kryssløsning fremstår som problematisk for myke trafikanter, da gangveien går rett over et kryss der tre veier møtes: Burmavegen, Døsvegen (FV2518) og Vingromvegen (FV 2540). Vi er usikre på om Statens vegvesens håndbok «Kryssingssteder for gående» er benyttet ved utforming ([Håndbok SVV](#)).

## Støyskjerming

### (F) Støyskjerming – behov for sammenhengende langsgående støyskjermer på begge sider av ny E6



Vingrom som helhet påvirkes av E6-utbygging – både i beslag av areal, men også gjennom høyere fart og forventet trafikkøkning og derigjennom økt støy. Vi er kjent med at tiltak med langsgående støyskjerming på begge sider av E6 som markert til venstre er forventet å redusere støyen for nærliggende områder.

Dette er bra, men ikke godt nok.

Vingroms innbyggere er aktive ute hele året. Ny tursti gir også tilgang til nye områder for fysisk aktivitet. Vi er kjent med at det i henhold til Planbestemmelsen 2.10 Støy (PBL § 12-7, nr. 3) skal plasseres støyskjermer og støyvuller ved Riselandet og Vingnes, der justeringer av størrelse, høyde og plassering av støytiltakene vil gi en reduksjon fra 86 boliger i gul sone i dag, til 9 boliger i gul sone etter utbygging. Støyskjermer vil samtidig som den skjermer boligene, skjerme arealer som er benyttet til tur- og friluftsliv, særlig gangstiene ned mot strandsonen ved de tre kulvertene ved Riselandet

og Øyresvika. Det er en betydelig forbedring i forhold til dagens situasjon med tanke på lydbildet.

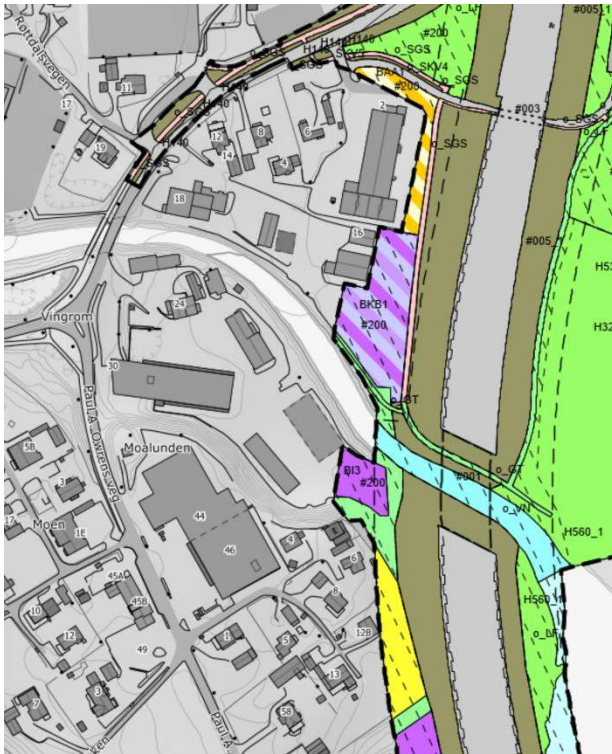
Vi er også veldig bekymret for støysituasjonen for boliger i Vingromsom etter utbygging vil befinne seg i rød sone og som i dag befinner seg i gul sone. Selv om det blir gul sone ved lokale tiltak, gir det likevel ikke levelige vilkår for utendørsliv. Vi kan med dagens støy ikke sove med åpne vinduer mot E6.



Vi mener det må være mulig å identifisere tiltak som gir sammenhengende støyskjerming også sør for Vingrom, slik at det blir sammenhengende støyskjerming fra Vingrom til campingplassene. Dette vil ivareta både bebodde områder og områder tilrettelagt for friluftsliv.

## Annet

### (G) Bro over Rinna som del av ny tursti



Det er planlagt tursti langs Mjøsa fra Lillehammer og ned til Sveen ved grensen til Gjøvik kommune. s

Det er ikke tegnet inn bro over Rinna.

Det vil si at når man kommer på turstien til Vingromdammen (innringet) så må man gå tilbake, forbi Rema og Vingrom skole og videre sørover langs fylkesveien uten mulighet for å komme seg inn på turveien før ved første kulvert som er ved Bakke camping 2-3 km lenger sør.

Vi mener det må legges til rette for å hekte på en bro på nye stolper for veien, slik at elven kan passeres og turstien benyttes.

### (F) Grave ned **fiber** når det graves ny trase

Deler av Vingrom har fortsatt ikke nådd målene om tilstrekkelig nett-tilgang, ihht nasjonale mål:

«Regjeringen har satt som mål at 90 prosent av husstandene skal ha tilbud om bredbånd med minimum 100 Mbit/s innen 2020. Ved utgangen av 2018 hadde 82 prosent av husstandene dette tilbudet. På sikt skal alle ha tilbud om høyhastighetsbredbånd.» [regjeringen.no](http://regjeringen.no)

Vi ber derfor om at det legges til rette for å grave ned fiber i grøftene når det likevel graves for ny trase og ny fylkesvei.

## Konklusjon

Plandokumentene er omfattende, men synes likevel ikke å være uttømmende. Vi mangler beskrivelser av en del helt konkrete tiltak. Særlig er vi svært bekymret for trafiksikkerheten både i anleggsfasen og etter utbygging av E6.

**Trafiksikkerhetstiltak kan IKKE vente til etter utbygd E6. Lillehammer kommune må sette rekkefølgebestemmelser som gir god trafiksikkerhet FØR selve anleggsfasen starter.**

**Trafiksikkerhet og tilrettelegging for støyfri/støyreduert fysisk aktivitet ute er det absolutt viktigste for Vingrom.**



Anette Røsjorde

Leder Vingrom grendeutvalg



Egil Berg

For Vingrom idrettslag

Avsender:  
Anette Røsjorde  
[rosjorde@hotmail.com](mailto:rosjorde@hotmail.com)  
95992309

Din melding:

søn. 05.09.2021 21:42

Det er behov for å knytte ny tursti sammen med en gangbro over Rinna.  
Viser til innspill fra Vingrom grendeutvalg og Vingrom idrettslag



Din melding:

søn. 05.09.2021 21:43

Ber om at det graves ned fiber når ny E6 bygges, slik at også husstander uten fiber gis muligheten til å koble seg på etter utbygging.

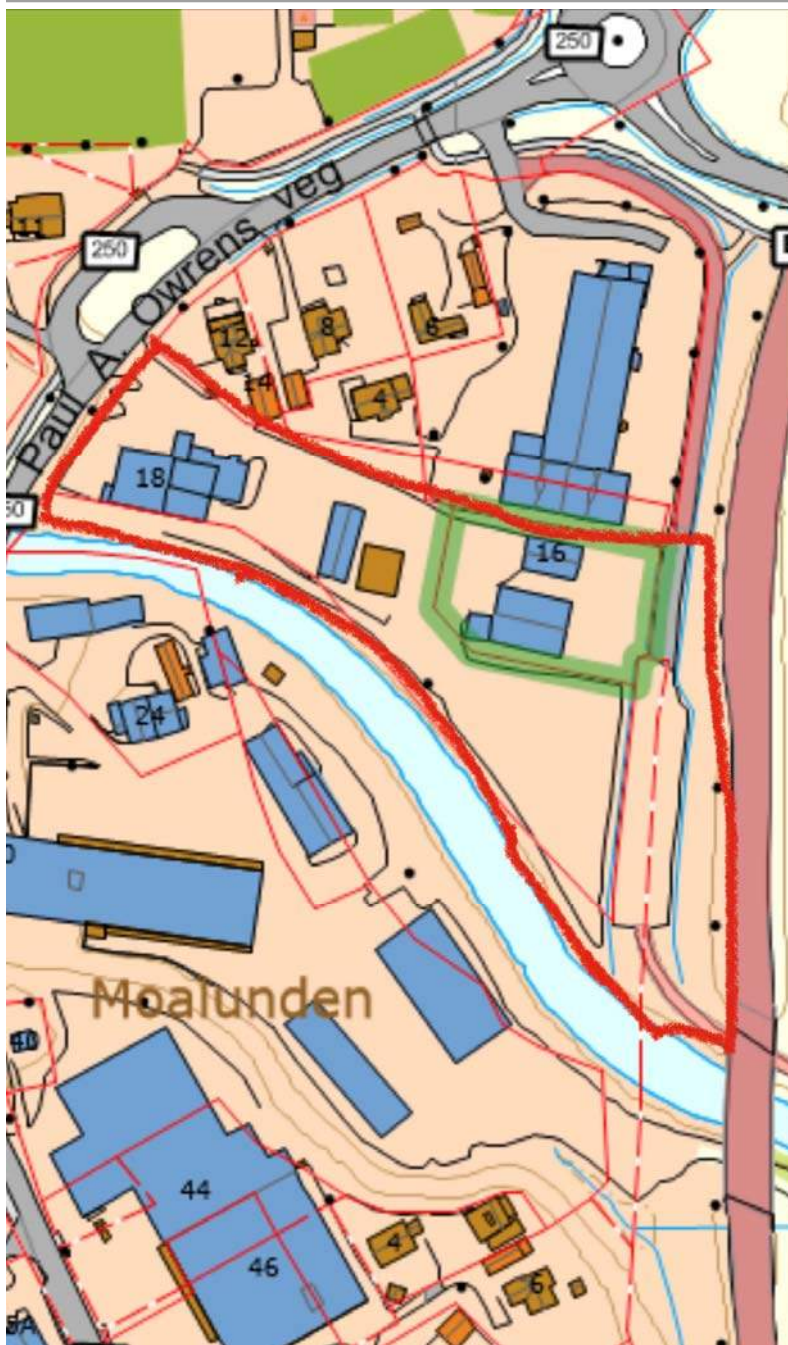


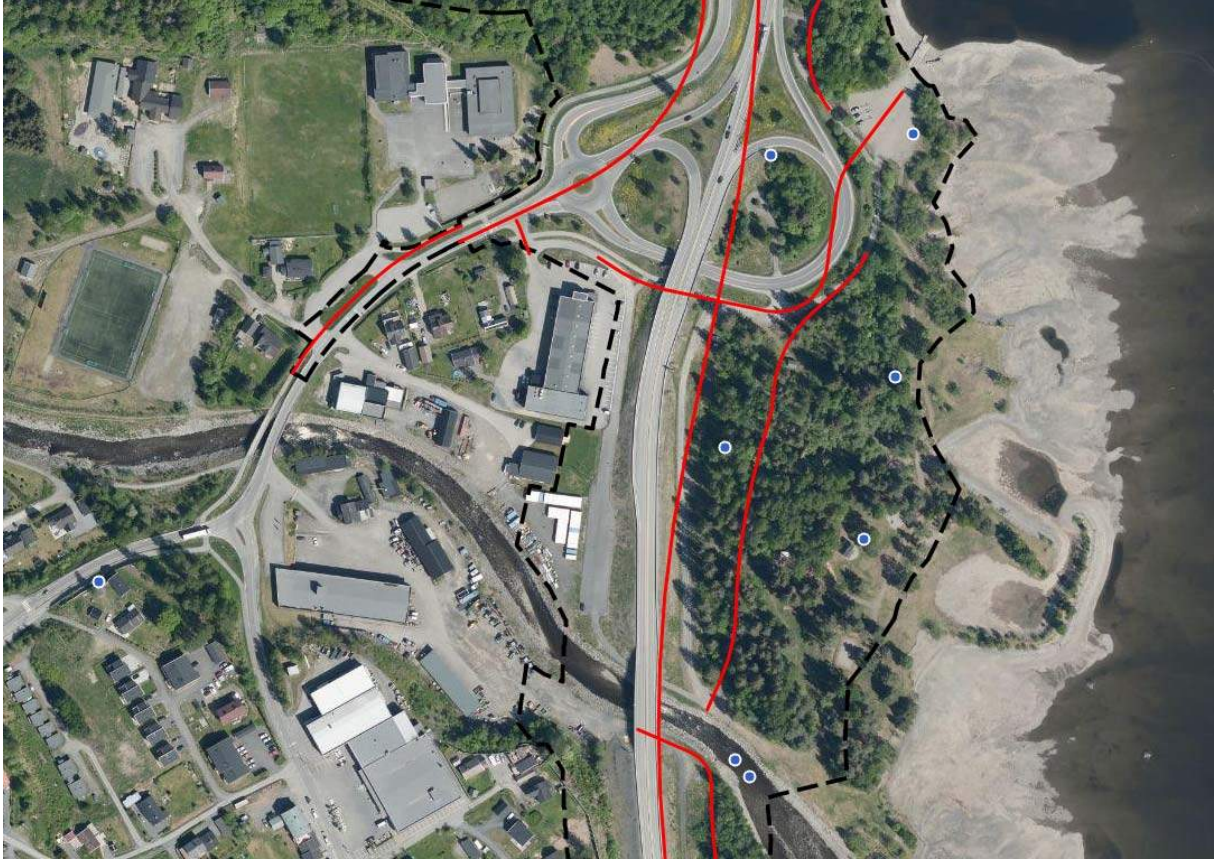
Avsender:  
Paul Erik Hattestad, Styreleder Inco Invest AS  
[pehpeh68@gmail.com](mailto:pehpeh68@gmail.com)  
93485011

Din melding:

søn. 05.09.2021 22:03

Hei. Viser til vår kommunikasjon om reguleringsplanen ifbm. ny E6. Dvs. blant annet møte 25.8.2021 med Nye Veier, AF og Lillehammer kommune. I vårt møte den 25.8.2021 stilte AF, Nye Veier og Lillehammer kommune spørsmål om det er ok at området som inkluderer vår eiendom med gnr og bnr 7/95 er regulert til Næringseiendom. Vi svarte at det er ok, men etter diskusjon med alle eiere så er det hensiktsmessig at hele området inklusive vår eiendom reguleres til både næring og boliger. Viser til vedlagte bilde med område er merket med rød strek.





Vedlegg tilgjengelige fram til 5. okt. 2021

Vedlegg tilgjengelige fram til 5. okt. 2021

Til

Lillehammer kommune

Nye veier AS

Vedlagt oversendes høringsinnspill offentlig ettersyn reguleringsplan E-6 Roterud - Storhove med vedlegg.

Kopi er også oversendt regionale myndigheter til orientering.

Med vennlig hilsen

Helge Haugan

Beboer Jørstadmøvegen 209,

2608 Lillehammer

mob. 923027050

Vedlegg:

Høringsinnspill fra beboere langs Jørstadmøvegen på Tråsethstranda

Utvalg av sporingslogg og fotodokumentasjon av Jørstadmøvegen

[Klikk for å laste ned](#)

Høringsinnspill til Reguleringsplan for E6-Roterud-5\_9-21.pdf

26,2 MB

[Klikk for å laste ned](#)

Vegdokumentasjon.pdf

38,2 MB

## UTVALG AV SPORINGSLOGG OG FOTODOKUMENTASJON AV JØRSTADMOVEGEN



Adkomstveg Nordre Tråseth











Nordre område av boligfelt





*Sør for bebyggelse*



# Høringsinnspill til Reguleringsplan for E6 Roterud (Gjøvik) - Storhove

Reguleringsplanen er lagt ut til ettersyn med frist for merknader 5. september 2021.

På vegne av beboerne langs Jørstadmavegen (Traasethstranda) er det tidligere sendt inn innspill til varsel av 25.2.2021 fra Norconsult AS, om utvidelse kryss i Jørstadmavegen og planlagt anleggsvei over S. Traaseth (heretter kalt avlastningskryss). Det vises til merknader og foreslåtte tiltak i dette innspillet, som også er gjeldende for saken videre.

I forbindelse med nordre tunnelpåhugg, er det planlagt knuseverk og mellomlagring av masser ved N. Traaseth gard, samt en brakkerigg på S. Traaseth gard. Det framgår av dokumentene at masser fra masselagringsområdet ved N. Traaseth skal gå via en planlagt anleggsvei fra N. Traaseth over S. Traaseth til det varslede avlastningskrysset, og videre sørover via Jørstadmavegen. Det framgår videre at tomme anleggskjøretøy vil returnere via Jørstadmavegen til deponiet på N. Traaseth. Dette er også bekreftet i åpent møte i Kulturhuset Banken 24. august d.å, hvor representanter fra Nye Veier og AF-gruppen var tilstede i tillegg til representanter fra planutvalg og administrasjon i Lillehammer kommune.

Slik planene foreligger, tilsier dette at det vil legges stor anleggsstrafikk direkte gjennom en tettbygd boliggate. Jørstadmavegen vil etter dette i praksis bli en anleggsveg i hele anleggsperioden (2,5-3 år?). Det er estimert 120 lass med utkjørende masse pr. dag. Med tilsvarende antall i retur med tomme anleggskjøretøy utgjør dette et estimat på 240 pr. dag., dvs. en bil gjennomsnittlig hvert 3. minutt gjennom en 12 timers arbeidsdag.

Dette store antallet anleggskjøretøy gjennom et boligområde bekymrer beboerne sterkt. Spesielt når det gjelder myke trafikanter (skolebarn, gående, syklende mv). Gjennom de senere årene har flere av boligene langs Traasethstranda skiftet eier, med den følge at flere småbarnsfamilier har flyttet til området. Veien benyttes også mye for både grenda og byens innbyggere forøvrig som driver aktiv trening, det være seg sykkel, løping eller rulleski. Det er ingen veiskulder langs Jørstadmavegen, heller ikke fortau, gatelys eller busslommer, og barna står i veibanen når de venter på skolebussen. Det er ikke urimelig å anta at risiko for ulykker vil øke i forbindelse med en planlagt anleggstrafikk som skissert. Vi stiller oss uforstående til at det overhodet er planlagt anleggstrafikk gjennom et boligområde uten at det er framlagt noen tiltak for trafiksikring og skille mellom myke og harde trafikanter.-

Utsnitt fra kommuneplan for Lillehammer viser at området er ras- og skredutsatt (aktsomhetsområde ved avkjøring Jørstadmavegen 201/192). Kart fra NVE Atlas viser at Traaseethstranda ligger innenfor marint område. Det knyttes derfor også store bekymringer til om grunnforholdene, både i Jørstadmavegen og den planlagte anleggsvegen, vil tåle belastningen av så mange tunge kjøretøy over en lengre periode. Veg og boligområde ligger i områder med leirholdig grunnforhold. Dette omhandles nærmere nedenfor.

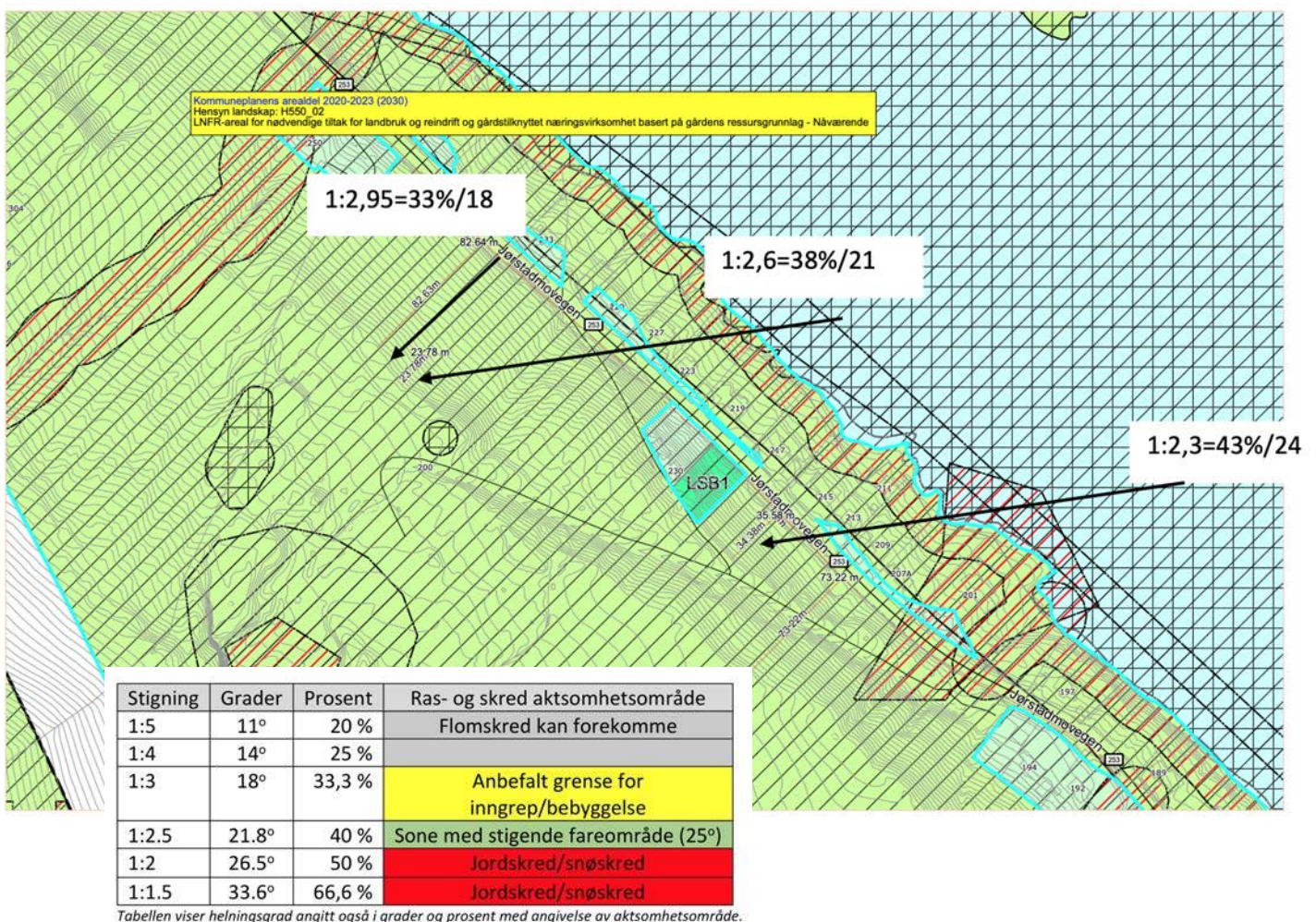
## TERRENGFALL/BRATTHET

Terrengfall, stabilitet og fare for jordskred henger sammen med type masser og vanninnhold/vannmetning mv.

Når terrengfall overstiger 1:3 vil fare for jord og snøskred øke og ved stigning av terreng fra 27 – 30 ° øker faren for utløsning av skred.

Vegetasjon, trær, markvegetasjon vil binde overflate og markdekke og påvirke utløsningspunkt for skred.

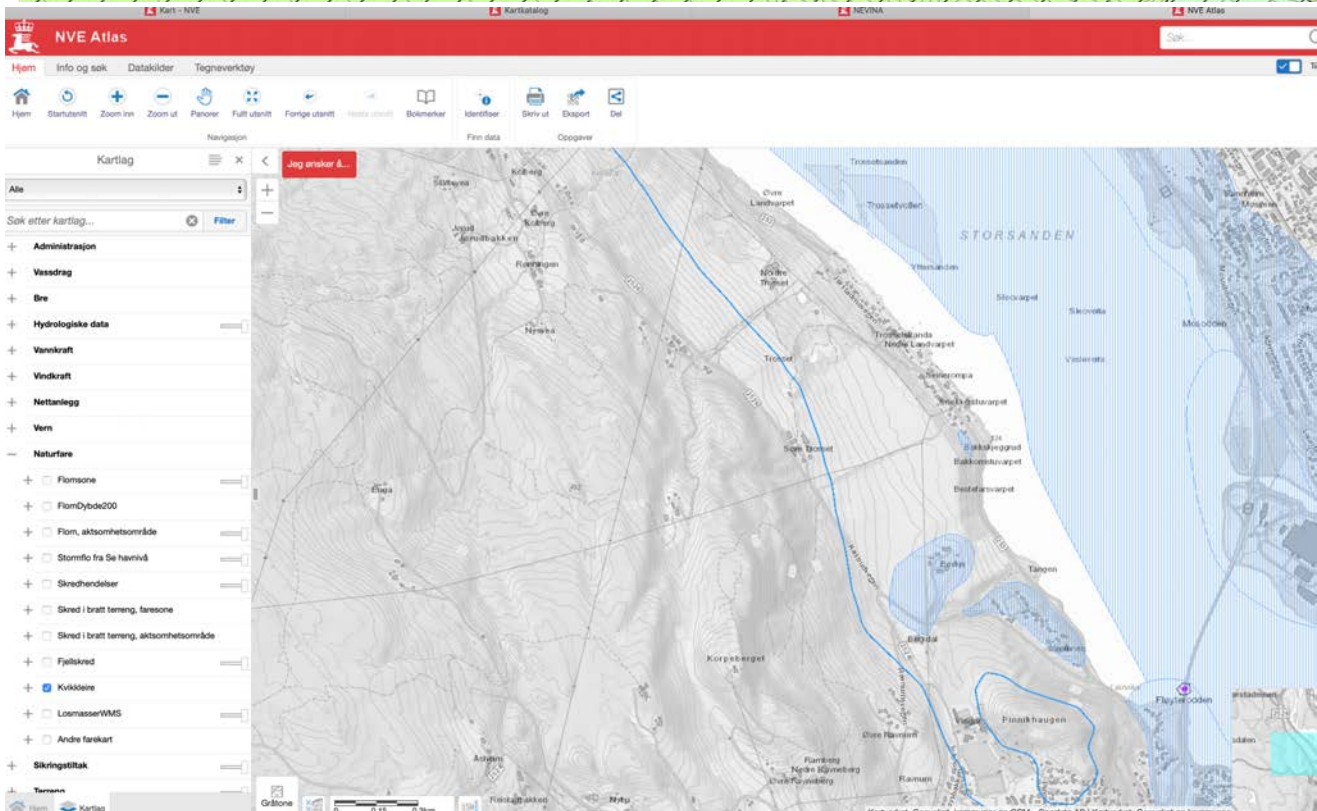
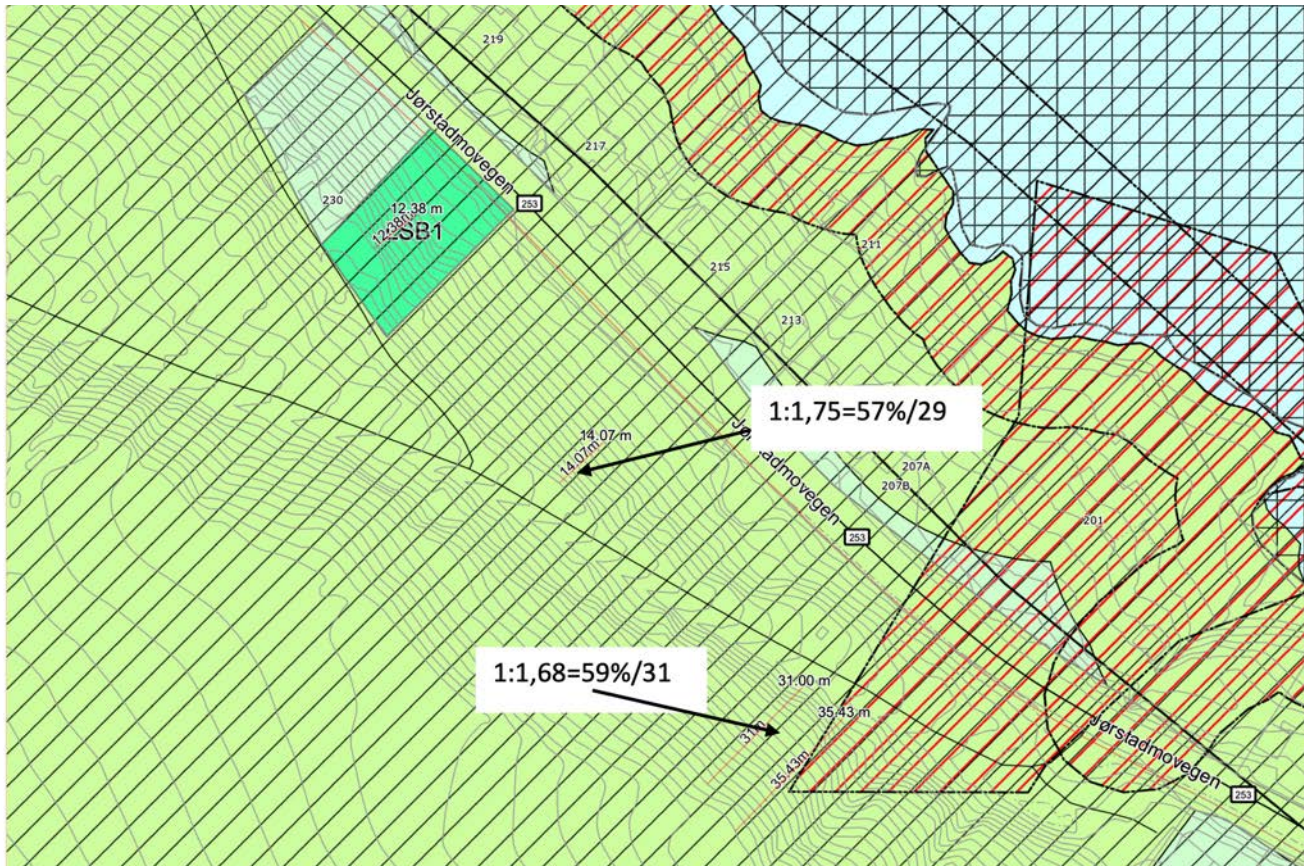
Økt vanninnhold i jordmasser med ekstremnedbør/ klimaendringer vil på en annen side kunne påvirke utløsning av skred ved terrenghelning nærmere 20 ° helningsvinkel.



Tabellen over viser områder og helningsvinkel som ligger i skredfarlige områder (siste tall angir helning i antall grader). Med økt nedbør, vannmetning i jord vil skred kunne utløses også ved mindre helning enn angitt i tabellen. (Kilder NGU/Sintef)

I følge oversendt rapport og informasjon om skred, viser ikke denne vurderinger av anleggsområdet for uttransport av knuste masser, - transport via tidligere anleggsveg Søre Tråseth og langs Jørstadmogevgen.





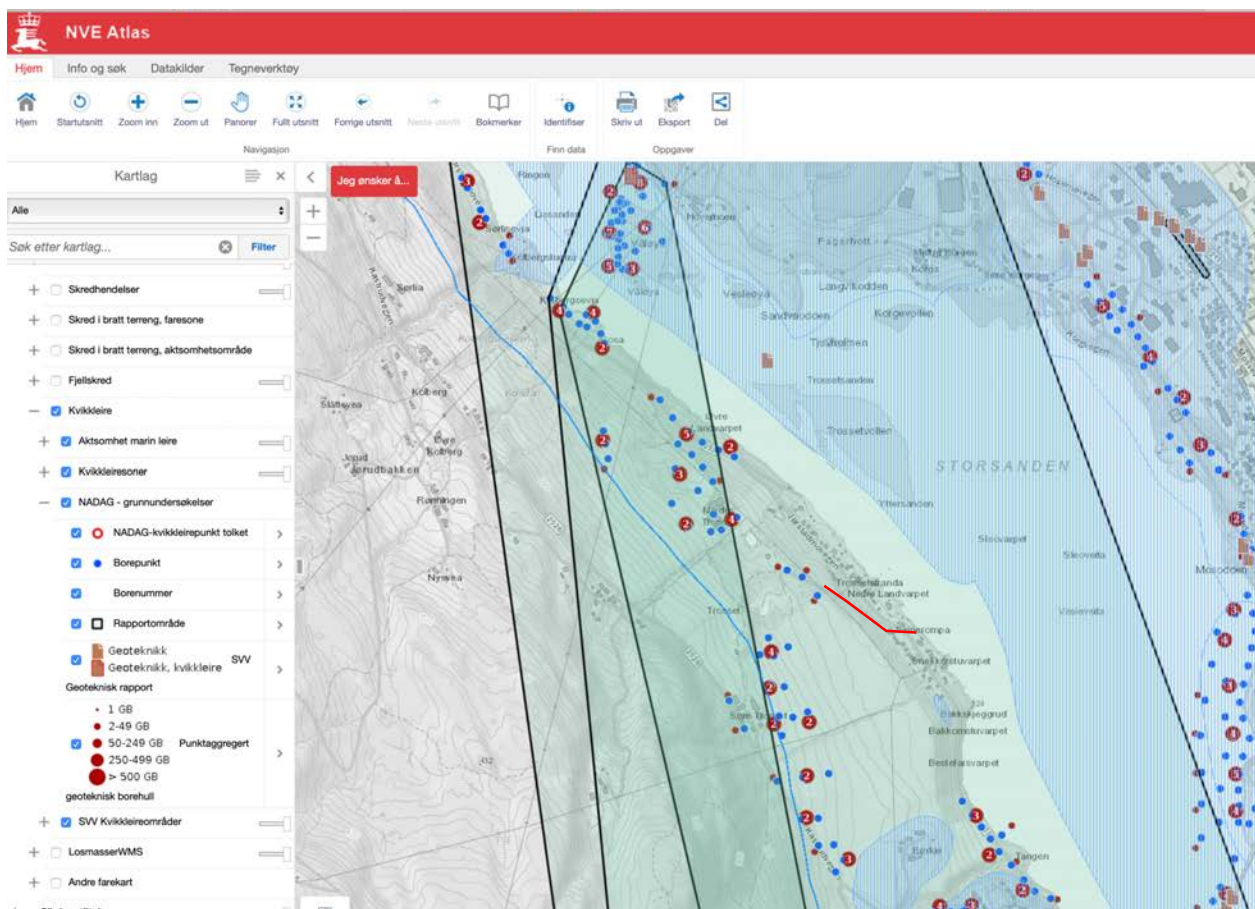
Kart NVE Atlas viser naturfare med marin grense – blå linje. Område for anleggsvirksomhet, uttransport av masser ligger i marint område.

Dette er områder som lå under vann ved siste istid og inneholder områder med kvikkleire, leire, masser med finpartikler mv.

Dette samsvarer med beboernes kunnskap om hvordan veg og byggeområdet for boliger dels ligger på dels små fjellpartier og dels på leirholdig grunn.

Byggetiltak, arbeid i grunn/graving/peling, frost og tele gjennom høst til vår viser store terrengendringer med telehiv, skråninger som forskyver seg, grunnmurer som gjennom tiden har fått skader (klemt inn) mv.

Ut fra den kunnskap beboere besitter er det ikke foretatt grunnundersøkelser som er fremlagt for Jørstadvægen, anleggsveg til Søre Tråseth eller grunnforhold som viser byggeområdet for boliger.



Kartutsnitt over fra NVE Atlas, viser marin grense (blå strek), forekomster av leire, boringer, grunnundersøkelser som er foretatt og lagt inn i NVEs kartbase.

En del av disse grunnundersøkelsene samsvarer med det som flere har registrert av aktivitet fra Norconsult mht. grunnundersøkelser i området. Kartutsnittet viser 6 markeringer/borepunkter i det som ut fra planinformasjon skal benyttes til riggområde.

Uttransport av knuste masser er planlagt langs tidligere adkomstveg for masselager/betongproduksjon ca. 1970-75. (rød strek)

## VEG, GRUNNFORHOLD OG MASSETRANSPORT

Fylkesveg 253 er dimensjonert for akseltrykk 12 tonn, tillatt maks. vekt for last og trekkvogn er 50 tonn.

Stipulert uttransport av knuste masser fra Nordre Tråseth (knuseverk for fjellmasser) er 120 lass daglig.

Dette gir en samlet trafikkmengde på 240 biler daglig. I tillegg kommer annen trafikk til/fra anleggsområdet, til og fra riggområdet dimensjonert for 250 – 300 personer (bolig/kontorrigg). Øvrig gjennomgangstrafikk for beboere på Jørstadmoen vil muligens reduseres, men boligtrafikk ut og inn av boligområdet samt skolebusser vil trafikkere på vegen. Dette vil i noen tidsrom være trafikk opp mot 300 kjøretøy eller mer som kjører på Jørstadmovegen.

En snitt belastning på uttransport av masser gir 240 lastebiler fra kl 6 – 18 eller 7-19 (12 timer) med 1 bil som passerer hvert 3 minutt i snitt.

Vi stiller oss spørrende til denne planen av mange grunner. En av de er trafikksikkerhet, som vi kommer tilbake til senere. Et annet forhold er vegens beskaffenhet slik den er i dag, erfaringer fra tidligere transport av ferdigbetong og masser fra masseuttak i Lågendelta på 70-tallet.

- Påvirkning av vibrasjoner i grunn på veg og bebyggelse av tunge kjøretøy over noen år, ulike årstider, klimapåvirkninger og store økte nedbørsmengder i korte tidsintervaller mm.
- Konsekvenser av trykkbelastning fra tunge kjøretøy over lang tid på leirholdige masser og vannholdig grunn.
- Manglende planer og tiltak for flom og overvannshåndtering der nedslagsfelt på jordet til Søre Tråseth fører vann ned langs grøft på



anleggsveg/stikkveg for uttransport og adkomst til riggområdet. Vannet ender i stikkrenne under adkomst til Jørstadmovegen 192/194 før den må krysse under Jørstadmovegen til nr. 201. NB! Området er markert med skredfare/aktsomhetsområde og vannmengder, kapasitet mv. er ikke fremlagt med volum, ev. fordrøyning, nødvendig kapasitet i vannstreng og behov for tiltak.



Stikkrenne under adkomstveg til Jørstadmivegen 192/194



Rør stikkrenne under veg og kum ved anleggsveg

Veg rett sør for bebyggelse våren 2021



Bildene under viser rasområdet for noen år siden ett sør for bebyggelsen.



## **Anbefalte forslag og løsninger**

### **Planlagt anleggsvei**

Ideelt sett bør broen over Lågen bygges FØR tunnelen, slik at masser fra tunnelåpning nord, kan gå over broen til et mulig knuseverk på Hovemoen. Alternativt må det bygges en anleggsvei fra knuseverket som går UTENOM bebyggelsen langs Traasethstranda.

### **Trafikksikkerhet**

Tiltak må gjennomføres for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter. Disse må ivaretas og gjennomføres FØR anleggsperioden starter.

- Gang/sykkelbane langs Jørstadmovegen. Myke trafikanter må skilles fysisk fra harde trafikanter med opphøyd fortau eller autovern
- Busslommer
- redusert fartsgrense til 40 km/t
- Gatelys langs hele veien. Dette har spesielt med sikkerhet å gjøre i den mørke årstiden
- Fartsreducerende tiltak som fartshumper eller fartsstriper (før og etter boligområdet)
- Innsnevret veibane før og etter bebyggelsen
- Ta ned vegetasjon langs veikantene for å gjøre veien mer oversiktlig

### **Grunnforholdene**

- Grunnforholdene må være kartlagt og dokumentert før anleggsperioden starter
- Tilstanden på hus (grunnmur) langs veien må kartlegges/registreres i for forkant av oppstart, da vi som beboere er bekymret for skader på bolig som følge av vibrasjoner og økte trykkbelastninger i grunnen

### **Flom og overvannshåndtering**

- Det må foretas utredning i hh til NVE sine retningslinjer
- Kapasitet på stikkrenner og grøfter må utredes og ev tiltak iverksettes for å sikre nedstrøms områder slik at disse ikke får økt flomfare

Lillehammer, 5. september 2021

På vegne av beboerne i beboerne i Jørstadmovegen 176, 179, 181, 201, 207, 209, 211, 215, 217, 223, 243

Inger-Helen Finstuen

Erland Husom

Anne Marit Sand

Helge Haugan

Vedlegg:

Utvalg av sporigslogg og fotodokumentasjon av Jørstadmovegen



Fuglebildene er tatt i Lågendeltaet av Ragnar Ødegård og gjengitt med tillatelse.

Lillehammer 5. september 2021

Nye Veier / Lillehammer kommune

## HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD–STORHOVE



Lågendeltaet i Lillehammer. (Erlend Berge)

Jeg er svært glad for [Nye veiers utspill 1. september](#) hvor de lover at de skal endre strategi om naturinngrep og fartsgrenser i sine byggeprosjekter - også for eksisterende prosjekter. Det er bra – og det skulle bare mangle!

Administrerende direktør i Nye Veier AS, Anette Aanesland lover ifølge NRK at Nye Veier nå skal gå fra ord til handling og skal jobbe med mer bærekraftig veibygging.

Nye Veier AS vil ifølge Aanesland «se på og vurdere alle selskapets strekninger» og vil i større grad vurdere veiutbygging ut fra et bærekraftig perspektiv» noe som innebærer at også E6-strekningen Moelv-Ensby skal revideres.

Det går fram at Nye veier vil vurdere om det er aktuelt å gjenbruke gamle veier, noe som kan bety at det ikke vil bli 110 km/t og firefelts vei på hele strekningen.

Dette er perfekt for oss her på Lillehammer etter som alt lå til rette for - og «alle» ønsket gjenbruk av dagens veg med 80 km/t forbi Lillehammer sentrum i oktober 2016 . På det tidspunkt Nye Veier AS kom inn i planprosessen og forlangte 110 km/t og ny trasé – og senere tok ut dagens trasè fra planen – uten politisk behandling.

Gjenbruk av gammel veg med 80 km/t forbi byen, vil også innebære en løsning som ikke er i konflikt med fredningsbestemmelsene for Lågendeltaet naturreservat – som har lovens strengeste fredningsvern- fordi det er tillatt med trafikk på Lillehammer bru fordi brua ble bygget før fredinga.

En tredje fordel er at man da slipper å bygge tilsammen 8,5 km tunnel – med de kostandene, klimaavtrykket, ødeleggelsene – hvor det er usikkert om forekomst av syredannende leirskifer vil kunne medføre at sprengmasse må til avfallsdeponi.

Å redusere omfanget av prosjektet ved å gjenbruke dagens E6 vil også kunne øke lønnsomheten betydelig, som i dag er på MINUS 5,9 mrd.

Totalkostnad er på kr 17,041 mrd , byggekostnad på 11,319 mrd og bompenger på 11,212 mrd (99 % av byggekostnader) mens statens andel er på kr 5,829 mrd.

Å gjenbruke dagens veg, vil også muliggjøre at prosjektet faktisk realiseres. Dersom man holder på kommunedelplan- trasèen på vestsida med firefelts motorvegbru som krysser fredningsområdet i ny trasè – vil man når dispensasjonssøknad avslås ( saken tapes i retten) uansett stanse prosjektet mellom Øyresvika og Storhove.

Jeg forutsetter at Nye Veier følger opp egen lovnad om at ord skal bli handling, og at dette får direkte konsekvenser i form av konkrete endringer for hele strekningen Moelv-Øyer. – Med lavere fartsgrense enn 100 km/t er vi tilbake til det opprinnelige forslaget som Statens Vegvesen anbefalte.

Fordi det er i kommunedelplanen (kdp) man bestemmer hvor vegtrasèen /korridoren skal ligge, ikke i reguleringsplanene, ser jeg det det selvfølgelig at en revisjon av prosjektene i Nye veiers portefølje med hensyn til mer gjenbruk av veg må innebære at en ser på kommunedelplaner på nytt. En



revisjon hvor man bare ser på reguleringsplanen på nytt, vil i realiteten ikke kan bidra til å endre trasè, altså økt gjenbruk av veg.

Slik sett må Nye Veiers endrede strategi for større åpning for lavere fartsgrense, og dermed åpning for 2/3 felter -som er presisert av direktør Aanesland, ikke bare skal være ord, men realiseres som handling – medføre at kommunedelplanen for E6 gjennom Lillehammer gjenopptas som sak.

Jeg vil likevel komme med en uttalelse hvor jeg utdyper hvorfor det ikke bare er på grunn av Nye Veiers nye strategi det er behov for å starte kommunedelplanprosessen på nytt for å muliggjøre gjenbruk av dagens E6, men fordi det er flere i kommunedelplanprosessen, både feil i selve planen – og tilblivelsen av den som medfører ugyldighetsgrunner for kommunedelplanen for Vingrom -Ensbj.

Jeg mener kommunedelplanen er ugyldig fordi

- Den har en tilblivelsesfeil ved at det alternativet som var best både av hensyn til jordvern og fredningsvern, dagens østlige trasè, ble tatt ut av prosessen uten politisk vedtak i 2017.
- KDP- planbestemmelsespunkt 1.7.14 med krav om å fjerne høyspentlinjene i luftstrekk over lågen og betale for dette som vilkår for dispensasjon - som ble lagt til etter meklingsmøtet 18. juni 2018, er ugyldig.  
Statsforvalteren hadde verken myndighet eller hjemmel til å framsette kravet.
- Det ble gitt tillatelse til å krysse lågendeltaet naturreservat på vilkåreret om avbøtende tiltak jf punkt over, i meklingsmøtet uten at dispensasjonen var saksbehandlet:. Fra meklingsprotokoll:

*Fylkesmannen godtar vegkryssing av Lågendeltaet naturreservat og frafaller krav om adkomsttunnel på grunnlag av omforente planbestemmelser 1.6.2, 1.6.4, 1.7.14 og avtalt oppfølging: dekning av kostnader ved omlegging av kraftledninger uansett løsningsvalg samt redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6*

- Statsforvalteren har lovt ut dispensasjon på vilkår om kompensierende tiltak ( fjerne kraftledninger og å finne erstatningsareal) uten å nevne de krav etter forvalteningslov, naturmangfoldlov og fredningsforskrift som Statsforvalteren har plikt til å sikre er oppfylt før han som myndighetsutøver har lovhjemmel for en eventuell dispensasjon. Dette er tre suksessive krav som alle må være oppfylt: 1) inngangsvilkår etter fredningsforskrifta (må være et arbeid av vesentlig samfunnsmessig betydning) , 2) nødvendighetskriteriet og 3) kravet om utredning av alle realistiske alternativer som synliggjør at valgt løsning gir minst negativ virkning for verneformål og verneverdier etter naturmangfoldloven.

I denne saken er ingen av de tre obligatoriske vilkårene for dispensasjon, oppfylt.

- Da kdp ble vedtatt 21. juni 2018 hvor areal i fredningsområdet hvor det ikke er veg i dag, ble avsatt til veg- logisk sett da til å «bygge ny veg»- strider det mot forbudet mot vegbygging i fredningsområdet. Fordi planen ikke skulle til departementet for avgjørelse var den gjeldende straks. Vedtaket var dermed i strid med og strider fortsatt mot gjeldende rett – feilen har alt å bety for vedtakets innhold – og er dermed en ugyldighetsgrunn for kdp.

Videre er det omfattende mangler i saksframlegget for reguleringsplanen – ved at sentrale opplysninger ikke er belyst.

- Det er ikke opplyst om og utredet konsekvensen av at kravet om å fjerne kraftkablene var ugyldig- hva skjer nå? Satser Statsforvalteren på å gi dispensasjonen de i praksis allerede har gitt likevel? Og håpe at ingen oppdager det? – Slik at vi likevel får dobbelbarrieren for fuglene – både bru og kraftlinjer- som statsforvalteren tydelig og gjentatte ganger har sagt de ikke vil akseptere?- som sågar er vektlagt både i lovlighetsklage og svar i stortingets spørretime?

Bortfaller det i det stille? Slik at Statsforvalteren som vernemyndighet for lågendeltaet lar fuglene og naturen blir taperne overfor et FrP med Bård Hoksrud og Carl I. Hagen som bedyrer at «er det noe vi har nok av, så er det natur» ?

Det er en stor sak. Det er tusenvis av sider med dokumenter og rapporter.

- **PROGRAM**

08.30 – 09.15 Formøte, regionale myndigheter

09.30 – 11.30 Nye Veier AS / Lillehammer kommune / Gjøvik kommune

E6 Roterud - Storhove

**Dokumenter:**

- [Notat, Lillehammer kommune \(PDF, 221 kB\)](#)
- [Notat, Nye veier \(PDF, 556 kB\)](#)
- [Opplysning til sak E6 Roterud-Storhove \(leseveiledning\) \(PDF, 65 kB\)](#)
- [Planbeskrivelse \(PDF, 11 MB\)](#)
- [Planbestemmelser Lillehammer \(PDF, 434 kB\)](#)
- [Planbestemmelser Gjøvik \(PDF, 319 kB\)](#)
- [Plankart i Lillehammer kommune planalt 1 \(PDF, 26 MB\)](#)
- [Plankart i Lillehammer kommune planalt 2 \(PDF, 23 MB\)](#)
- [Plankart i Gjøvik kommune \(PDF, 19 MB\)](#)
- [ROS-analyse \(PDF, 7 MB\)](#)
- [Matjordplan \(PDF, 12 MB\)](#)
- [YM-plan reguleringsplanfase \(PDF, 4 MB\)](#)
- [Estetisk oppfølgingsplan \(PDF, 7 MB\)](#)
- Vedlegg til reguleringsplan:
  - [Fagrappport trafikale og prissatte konsekvenser \(PDF, 4 MB\)](#)
  - [Fagrappport friluftsliv, by- og bygdsliv \(PDF, 11 MB\)](#)
  - [Fagrappport klimagass \(PDF, 4 MB\)](#)
  - [Fagrappport kulturarv \(PDF, 16 MB\)](#)
  - [Fagrappport landskapsbilde \(PDF, 18 MB\)](#)
  - [Lokale og regionale virkninger \(PDF, 5 MB\)](#)

- [Fagrapport luftforurensing \(PDF, 8 MB\)](#)
- [Fagrapport naturmangfold \(PDF, 15 MB\)](#)
- [Fagrapport naturressurser \(PDF, 11 MB\)](#)
- [Fagrapport Hovemoen grusressurs \(PDF, 5 MB\)](#)
- [Fagrapport drikkevannsressurs \(PDF, 5 MB\)](#)
- [Anleggsgjennomføringsplan \(PDF, 6 MB\)](#)
- [Massedisponeringsplan \(PDF, 970 kB\)](#)
- [Sillingsnotat \(PDF, 3 MB\)](#)
- [Konsekvensutredning trebru \(PDF, 2 MB\)](#)
- [Fagrapport hydrologi \(PDF, 7 MB\)](#)
- [Fagrapport støy \(PDF, 12 MB\)](#)
- [Vedlegg, støvutsatte boliger \(PDF, 2 MB\)](#)
- Geologi og geoteknikk
  - [Vurdering av vibrasjonsgrenser for bebyggelse \(PDF, 7 MB\)](#)
  - [Prøving av steinmaterialer for bruk i vegbygging \(PDF, 5 MB\)](#)
  - [Områdestabilitetsvurdering \(PDF, 2 MB\)](#)
  - [Geofaglige vurderinger for KDP linje i dagen \(PDF, 3 MB\)](#)
  - [Fagrapport geokjemisk vurdering av Brottumformasjonen \(PDF, 2 MB\)](#)

Pga. begrensning av størrelse på filer i publiseringsverktøyet vårt er det noen filer som vi ikke får lagt ut. Prøv [denne lenken](#) for å finne dokumentene, den går til et sharepoint-område som AF-gruppen administrerer, men vil dessverre ikke gi tilgang til alle. Det gjelder disse filene:

- REGULERINGSPLAN TEGNINGSHEFTE
- VURDERING AV TURSTI LANGS MJØSA PÅ STREKNINGEN STRANDA-ØYRESVIKA
- STØYSONEKART
- SUPPLEMENT TIL REGULERINGSPLAN FOR KDP-TUNNELALTERNATIVET
- INGENIØRGEOLOGISK-HYDROGEOLOGISK RAPPORT, VINGNESTUNNELEN
- INGENIØRGEOLOGISK-HYDROGEOLOGISK RAPPORT, DAGSTREKNING
- DATARAPPORT INGENIØRGEOLOGISK-HYDROGEOLOGISK KARTLEGGING
- SUPPLEMENT TIL REGULERINGSPLAN FOR KDP-TUNNELALTERNATIVET

**Møtereferat:**

- [Referat, E6 Roterud-Storhove \(PDF, 192 kB\)](#)

## 12.00 – 13.30 Nye Veier AS / Lillehammer kommune

Reguleringsplan avlastet E6 Lillehammer

**Dokumenter:**

- [Notat, Lillehammer kommune \(PDF, 221 kB\)](#)
- [Notat, Nye veier \(PDF, 207 kB\)](#)
- [Planbeskrivelse \(PDF, 19 MB\):](#)
  - [vedlegg 1 \(PDF, 313 kB\)](#)
  - [vedlegg 2 \(PDF, 15 MB\)](#)
  - [vedlegg 3 \(PDF, 2 MB\)](#)
  - [vedlegg 4 \(PDF, 14 MB\)](#)

- [vedlegg 5 \(PDF, 366 kB\)](#)
  - [ROS-analyse \(PDF, 3 MB\)](#)
  - [Planbestemmelser \(PDF, 225 kB\)](#)
  - [Oversiktskart, planens avgrensing - hovedalternativ \(PDF, 6 MB\)](#)
  - [Oversiktskart, planens avgrensing - reguleringsalternativer \(PDF, 6 MB\)](#)
  - [Oversendelse reguleringsplan fra Nye veier til Lillehammer kommune \(PDF, 164 kB\)](#)
  - Fagrapporter:
    - [Anleggsgjennomføring \(PDF, 2 MB\)](#)
    - [Konstruksjon \(PDF, 6 MB\)](#)
    - [Støy \(PDF, 20 MB\)](#)
    - [Bergskjæring Vingnes \(PDF, 34 MB\)](#)
    - [Geoteknikk \(PDF, 6 MB\)](#)
    - [Skredfarevurdering \(PDF, 10 MB\)](#)
    - [VA og hydrologi \(PDF, 2 MB\)](#)
    - [Forurenset grunn \(PDF, 14 MB\)](#)
    - [Miljøprogram \(PDF, 10 MB\)](#)
  - [Tiltaksplan kryssinger \(PDF, 2 MB\)](#)
- Møtereferat:**
- [Referat, reguleringsplan avlastet E6 Lillehammer \(PDF, 174 kB\)](#)

Dette er noe av det. Det viktigste er gjemt bort.

Jeg har mye på hjertet. Selv om dette ble langt, minner jeg om at det ikke er lengre enn 1/3 av de 210 sidene i fagrapporten for naturmangfold...som er nummer 14 av de 70 dokumentene listet opp over.

For at poengene mine skal kunne forstås – og ikke så enkelt bare føyses bort, har jeg satt opp en historikk i saken som viser noen av de feilene som er begått.

Noe blir kanskje dobbelt og noe blir utelatt, men ettersom kommunen ikke var villig til å gi meg litt utsettelse av fristen da jeg bad om det, var det så langt jeg rakk.

---

## DEL 1 TIDSLINJE

---

---

### 1972

---

- DEN TOFELTS MOTORTRAFIKKVEIEN (MOTORVEG KLASSE B) FRA SØR I STANGE OG FREM TIL OLRUD I RINGSAKER GJENNOM VÅTMARKSOMRÅDET ÅKERSVIKA I HAMAR, BLE ÅPNET
- 

---

### 1974

---

- 26. JULI ÅKERSVIKA BLE FREDA
- 

Åkersvika fikk landets strengeste fredningsvern med status som naturreservat.

*Formålet med opprettelsen av naturreservatet er å bevare et verdifullt våtmarksområde som et dynamisk og komplekst innlandsdelta med kroksjøer og meandere og med stor variasjon i naturtyper, blant annet rike utforminger av bløtbunn, sumpmark, fuktenger, flomskogsmark og fastmarksskogsmark. Området har særlig stor betydning for biologisk mangfold i form av raste- og hekkeområder for våtmarksfugl og som leve- og voksested for sjeldne og truede plante- og dyrearter. Det er en målsetting å beholde verneverdiene i en god tilstand og eventuelt videreutvikle dem.*

Forskrifta har forbud mot å bygge nye veier i fredningsområdet, men tillater trafikk på og vedlikehold på eksisterende veier, slik som E6 fra 1972.

## Åkersvika naturreservat



Åkersvika naturreservat, sett mot [Stange](#).

Verneform [ramsarområde](#), [naturreservat](#)

Vernetema [trekkfugler](#), [våtmark](#)

Areal 3,25 km<sup>2</sup>

Kommune [Hamar](#), [Stange](#)

Opprettet 1974

Åkersvika naturreservat er et viktig område for flere forskjellige fuglearter. Det ble fredet ved [kongelig resolusjon](#) den [26. juli 1974](#) og reservatet ble dermed Norges første [ramsarområde](#). I [1984](#) og [1992](#) ble reservatet utvidet.

## 1984

- DAGENS E6 -TRASÉ MED LILLEHAMMER BRU - 543 METER LANG – SOM KRYSSER VÅTMARKSOMRÅDET LÅGENDELTAET ÅPNES PÅ LILLEHAMMER

E6 hadde tidligere gått via Brøttum og gjennom kirkegata i sentrum, men ble nå **flyttet til andre siden Mjøsa** (se gul pil).



Lillehammer bru (på skrå midt i bildet, Vingnesbrua horisontalt i bildet)

543 meter lang

5 meter seglingshøgde

2 kjørefelter

Det ble innført «midlertidig vernevedtak for Lågendeltaet naturreservat», Lillehammer kommune den 23. januar 1984.

## 1990

- 12. OKTOBER LÅGENDELTAET BLE FREDET

Lågendeltaet ble [freda og](#) fikk lovens strengeste fredningsvern med status som naturreservat i 1990.

Lillehammer bru er eneste strekning på E6 som går i fredningsområdet. Det er tillatt med trafikk på og vedlikehold av eksisterende veier, herunder Lillehammer bru, men det er ikke lov til å bygge flere veier.

### Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland.

Dato	FOR-1990-10-12-827
Publisert	II 1990 315
Ikrafttredelse	12.10.1990
Gjelder for	Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Innlandet
Hjemmel	<a href="#">LOV-1970-06-19-63-§8</a> , jfr. § 10 og <a href="#">LOV-1970-06-19-63-§21</a> , <a href="#">LOV-1970-06-19-63-§22</a> og <a href="#">LOV-1970-06-19-63-§23</a> jf <a href="#">LOV-2009-06-19-100-§77</a>
Korttittel	Forskrift om naturreservat, Lillehammer

[HTTPS://LOVDATA.NO/FORSKRIFT/1990-10-12-827](https://lovdata.no/forskrift/1990-10-12-827)



## Lågendeltaet naturreservat

Fra Wikipedia, den frie encyklopedi

**Lågendeltaet naturreservat** er et **naturreservat** i **Lillehammer** kommune i **Oppland**. Reservatet ble opprettet i 1990 for å «bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv.»<sup>[1]</sup>

Lågendeltaet er et av Norges største innenlandsdelta, og reservatet strekker seg fra kommunegrensa mot **Øyer** i nord til om lag to kilometer sør for Vingnesbrua. Området omfatter foruten elva og vannet også alle øyer og noen strandpartier, men unntatt enkelte bukter nær Vingnes og byen. Reservatet er også forbundet med **Lågendeltaet dyrefredningsområde**, som omfatter dyrkamarka på vestbredden langs **Jørstadmoen**.

Lågendeltaet har også vært et viktig område for tradisjonelt fiske etter **lagesild** om høsten, når den går opp i Lågen for å gyte. Dette har lenge vært landets største innlandsfiske,<sup>[2]</sup> men har etter hvert mistet betydning.

Området er meget viktig som raste- og beiteområde for mange fuglearter. Våren og sommeren 2015 ble det observert 12 arter ender, blant annet **knekkand**<sup>[3]</sup> som står på den norske **rødlista** som «sterkt truet» (EN).

### Referanser  [ rediger | rediger kilde ]

- ↑ Lågendeltaet naturreservat i Miljødirektoratets nettsted Naturbase

Vernegrensen vises med **rød linje på kartet** og ligger stort sett i vannkanten.

**Lågendeltaet** er ett av fire våtmarksområder på indre østland som er **svært viktig for hekkende, trekkende og overvintrende fugler**.

**«Nordre Øyeren** er trolig den største og viktigste av **rasteplassene** for våtmarksfugl under trekket i innlandet i Sør-Norge. Sammen med **Dokkadeltaet** i Randsfjorden, **Lågendeltaet** i Lillehammer og **Åkersvika** i Hamarutgjør Nordre Øyeren et hovedelement i et viktig system med våtmark i innlandet.»

Det er Statsforvalteren som forvlater fredningsforskrifta.

For at Statsforvalteren skal kunne ta søknader om dispensasjon til behandling, må ett av følgende kriterier være oppfylt.

VIII

Forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra fredningsbestemmelsene når

formålet med fredningen krever det,

samt for vitenskapelig undersøkelser,

**arbeider av vesentlig samfunnsmessig betydning**

og i andre særlige tilfeller, når disse ikke strider mot formålet med fredningen.

Etter **naturmangfoldlovens** § 48 oppstilles i tillegg til 1) inngangsvilkåret i forskrifta, to suksessive krav som skal være dokumentert oppfylt i saksbehandlingen:



I tillegg må 2) det være uunngåelig å gjennomføre arbeidet uten å måtte berøre freda området, og i de tilfellene både inngangsvilkår og nødvendighetskriterie er oppfylt, kan forvaltningen kun gi dispensasjon til det alternativet som gir 3) minst negativ virkning på verneformål og verneverdier.

## 2009

- PLANER OM UTVIDELSE AV TOFELTS E6 I ÅKERSVIKA I HAMAR TIL FIREFELTSVEG:

De to alternative traséene som stod igjen i kommunedelplanen

Gjennom Åkersvika er det to alternative løsninger. Begge berører naturreservatet og vil komme i konflikt med fredningsforskriften. Det er derfor nødvendig med både planvedtak etter plan- og bygningsloven og et dispensasjonsvedtak fra fredningsforskriften etter naturvernloven. Statens vegvesen har gjennomført en prosess sammen med Fylkesmannen

Fylkesmannen i Hedmarks miljøvernavdeling og landbruksavdeling hadde hver sine og motstridende innsigelser til A og B knytta til naturvern og jordvern.

Hamar og Stange kommunestyre traff vedtak om kommunedelplan hvor begge alternativene, A og B, var med og gjorde klart at:

**"Kommunenes planvedtak vil ikke være gjeldende før etter at det foreligger en godkjent dispensasjon.»**

**Fordi saken skulle sendes departementet for avgjørelse får** plan- og bygningslovens bestemmelse i § 11-6 utsettende virkning på på kommunedelplanen blir gjeldende:

*Kommuneplanens arealdel fastsetter framtidig arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i § 1-6. **Planen gjelder fra kommunestyrets vedtak, dersom ikke saken skal avgjøres av departementet** etter § 11-16.*

Kommunedelplanen hvor areal i fredningsområdet var avsatt til vegformål, vedtas selv om den var i strid med forbudet mot vegbygging i Åkersvika (gjeldende rett) fordi kdp uansett ikke var gjeldende før departementet eventuelt hadde gitt nødvendig dispensasjon.

## 2013

- 11. APRIL 2013 MILJØDEPARTEMENTET AVKLARER ALLE INNSIGELSER OG DISPENSERER TIL ETT AV ALTERNATIVENE I KDP OG GODKJENNER KOMMUNEDELPLANEN FRA 2009 - KDP BLE MED DETTE GJORT GJELDENE.



Fylkesmannen i Hedmark  
Kommunalavdelingen  
Postboks 4034  
2306 HAMAR

Deres ref

Vår ref  
12/3231

Dato 11 APR. 2013

### **Hamar kommune - Innsigelse til kommunedelplan for firefelts E6 gjennom Åkersvika naturreservat**

Vi viser til oversendelse fra Fylkesmannen i Hedmark av 30. mars 2009. Saken er i henhold til plan- og bygningsloven § 20-5, femte ledd oversendt Miljøverndepartementet fordi det foreligger innsigelse fra fylkeslandbruksstyret i Hedmark og fylkesmannens miljøvernavdeling.

Miljøverndepartementet godkjenner kommunedelplan for E6 fire felt Kolomoen – Moelv, på strekningen gjennom Hamar kommune med alternativ A gjennom Åkersvika naturreservat. Innsigelsen fra fylkeslandbruksstyret i Hedmark er dermed tatt til følge. Innsigelsene fra fylkesmannens miljøvernavdeling er ikke tatt til følge.

Miljøverndepartementet fastsetter at alternativ A med de beskrevne avbøtende tiltak og tilpasninger for å ivareta Åkersvika naturreservat og Ramsarområde

- STORTINGSVALG: FRP GIKK TIL VALG PÅ Å BYGGE FIREFELTS MOTORVEGER MED 130 KM/T FARTSGRENSE - RASKERE OG BILLIGERE ENN STATENS VEGVESEN

<https://www.nrk.no/valg/2013/blablatt-kan-gi-hoyere-fartsgrenser-1.11072632>

Valgkamp

2013:

NB! - veldig  
interessant  
det vår  
nåværende

samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) svarte Hoksrud:

## KrF stritter imot

Partileder Knut Arild Hareide i KrF, en annen potensiell regjeringsskollega ved et eventuelt regjeringsskifte, er imidlertid lite begeistret for forslaget.

– Vi mener veiene vi har i Norge ikke er gode nok til å øke fartsgrensen. Det er ingenting som er viktigere for KrF enn å øke trafikksikkerheten, sier Hareide.

Han sier videre at det årlige dødstallet i trafikken i Norge er den største utfordringen i norsk samferdselspolitikk.

– Derfor vil vi heller prioritere blant annet midt-delere i vårt samferdselsbudsjett, sier Hareide.



Knut Arild Hareide  
FOTO: SIV SANDVIK / NRK

Publisert 10. juni 2013 kl. 14:43



Nåværende samferdselsminister Knut Arild Hareide ønsker ikke firefelts motorveger med 130 km/t.

## 2013

- 18. JUNI: E6 BRUMUNDDAL –LILLEHAMMER - RINGEBU BLE IKKE PRIORITYERT I NTP FOR 2014-2023

«E6 ÅKERSVIKA», altså strekningen E6 Kolomoen- Brumunddal ble prioritert av Stortinget i [nasjonal transportplan](#) (NTP) for 2014-2023 den 13. juni 2013, men ikke E6 – strekninge Brumunddal - Lillehammer og nordover til Ringebu.

E6 Ringebu – Otta ble prioritert.

## 2013

- INITIATIVET TIL OPPSTART AV PLANPROSESS FOR NY E6 VINGROM-ENSBY I LILLEHAMMER KOM FRA «EN SKUFFET RÅDMANN» ETTER AT STREKNINGEN IKKE VAR PRIORITYERT I NTP I 2013

Initiativet til oppstart av planprosessen for ny E6 Vingrom Ensby i Lillehammer ble initiert av en



«skuffet rådmann», altså kommunepolitikere som ønsket et statsfinansiert byggeprosjekt i sin kommune. De ville «posisjonere seg» mot revidering av NTP i 2018

Det var ikke Stortinget som krevde at Lillehammer skulle starte planprosess og stille areal til disposisjon, tvert i mot - det var flertallet av Lillehammers lokalpolitikere som tok initiativet.

---

## 2013

- **FORBIKJØRINGSFELTER PÅ E6 VED BIRI**

Det var ikke ventet at E6 Moelv- Ensby skulle prioriteres før «tidligst mot 2030», blant annet fordi vegen er relativt ny og god og i realiteten ikke har noe vesentlig oppgraderingsbehov, er rassikker, ferjefri, går i luftlinje, ikke har vikeplikt, farlige svinger eller bakker, men har planfrie kryss, er vinteråpen og har god trafikkapasitet. Men mangel på forbikjøringsmuligheter mellom Mjøsbrua og Lillehammer skapte mange farlige situasjoner og ulykker fordi utålmodige tok risiko med farlige forbikjøringen. Mjøsbrua- Lillehammer da var en ulykkesstrekning på grunn av forbikjøringsulykker..

Det ble derfor planlagt firefelts forbikjøringstrekning ved nord for Biri som et midlertidig trafiksikkerhetstiltak som var ferdig i 2016. Etter dette er ikke strekningen lenger ulykkesutsatt.

---

## 2013

- **SEPTEMBER: FRP «VINNER» STORTINGSVALGET OG BÅRD HOKSRUD BLIR STATSEKRETÆR I SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**

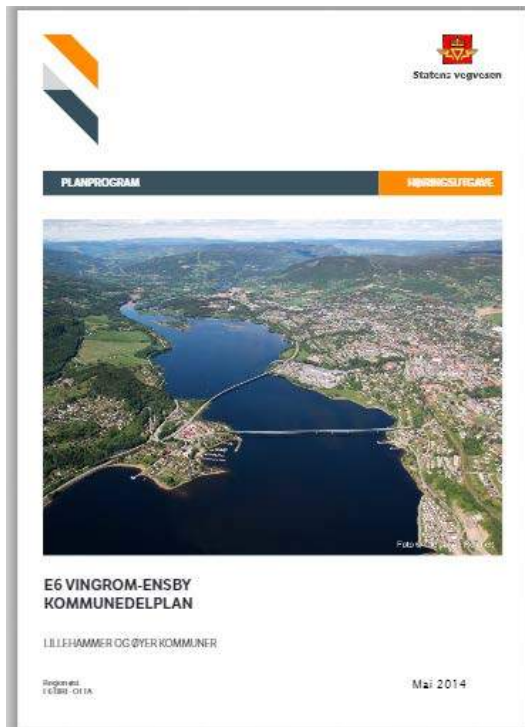
Ketil Solvik-Olsen blir samferdselsminister og Bård Hoksrud hans statssekretær.

---

## 2014

- **MAI- STATENS VEGVESEN LEGGER FRAM HØRINGSSTUDIE I UTREDNINGEN FOR PLANPROGRAMMET FOR E6 VINGROM - ENSBY - HVOR DE BEGRUNNER HVORFOR GJENBRUK AV DAGENS ØSTSIDETRASÉ ER ENESTE REALISTISKE OG FAGLIG FORSVARLIGE**

Mai- Statens vegvesen legger fram [høringsstudie](#) i utredningen for planprogrammet for E6 Vingrom – Ensby. Studien er svært tydelig på at gjenbruk av dagens trasè, kalt «østsidealternativene»- er det eneste realistiske, og begrunner hvorfor begge vestsidealternativene med kryssing av fredningsområdet i ny traè , II-C-1 og særlig II-C-2, måtte utgå og ikke tas med videre i planprogrammet



### Alternativ II-C-2



<b>7. Beskrivelse av prosjektet</b>	<b>47</b>
7.1 Vegstandard	47
7.1.1 Tverrprofil og linjeføring	47
7.1.2 Flomsikring	48
7.1.3 Kollektivtiltak	48
7.1.4 Sideanlegg	48
7.2 0- alternativet - grunnlag for sammenligning	48
7.3 Alternativ løsninger - delstrekninger og siling	48
7.3.1 Delstrekninger	49
7.3.2 Siling	49
7.3.3 Presentasjon av alternative korridorer	49
7.4 Delstrekning I: Vingrom – Øyresvika	50
7.4.1 Alternativ I-A-1	50
7.5 Delstrekning II. Øyresvika – Storhove	52
7.5.1 Alternativ II-A-1	52
7.5.2 Alternativ II-A-2	54
7.6 Delstrekning III Storhove - Ensby	56
7.6.1 Alternativ III-A-1	56
7.6.2 Alternativ III-A3	58
7.6.3 Alternativ III-B	60
7.7 Alternative vegløsninger som ikke foreslås videreført	61
7.7.1 Delstrekning I: Vingrom – Øyresvika	62
7.7.2 Delstrekning II. Øyresvika – Storhove	64
7.7.3 Delstrekning III Storhove - Ensby	68
7.7.4 Delstrekning IV Øyresvika - Ensby	69
7.7.5 Tunnelløsninger under Lågen	72
7.8 Kortsiktige tiltak på E6 - midtdeler og forbikjøringsstrekninger	73

Øst –  
gjenbruk av  
dagens trasè  
med 80 km/t

Vest (II-C-2)  
kryssing av  
nytt område i  
lågendetat  
naturreservat  
og to lange,  
parallele  
tunneløp med  
110 km/t

#### SVV mai 2014:

##### «7.9 Oppsummering og anbefaling

I innledende faser av planarbeidet er det vurdert et bredt spekter av alternativer for framtidig E6, inklusive løsninger som fjerner seg fra dagens korridor. Gjennom planprogrammet ønsker vi å avklare hvilke løsninger som kan forkastes alt nå, og hvilke som bør videreføres og vurderes grundigere gjennom kommunedelplanen.

Det er foretatt en grov konsekvensvurdering av alternativene (se kap 7 og vedleggsnotat: Vingrom - Ensby - foreløpig vurdering av veglinjer - forslag til siling) som grunnlag for anbefaling om forkastning eller videreføring av alternativene. Statens vegvesen anbefaler på faglige grunnlag

•å basere videre planlegging av strekningen Vingrom-Øyresvika på alternativ I-A-1, dagens korridor,

•å sile bort alle alternativer som går på vestsida av elva videre nordover fra Vingnes og krysser Lågen lenger nord. (II-C-1 og II-C-2)

*I praksis står en dermed tilbake med alternativer nær dagens korridor mellom Øyresvika og Storhove,*

Statens vegvesen ser det som lite sannsynlig at det gjennom det videre arbeid med kommunedelplanen kan utvikles akseptable alternativer på vestsida. Dersom Lillehammer kommune likevel ønsker å få utredet et vestsidaalternativ mot alternativer i dagens korridor, vil vi anbefale å gå videre med alternativ II-C-1 som krysser Lågen mot nordre del av Hovemoen. Dette alternativet har også store negative konsekvenser i form av landskapsinngrep, beslag av dyrka mark og båndlegging av grusressurser, samt at det krysser naturreservatet i et verdifullt og sårbart område. Ut fra vår vurdering vil imidlertid de negative konsekvensene ved andre vestsidaalternativer totalt sett være enda større.

#### Korteiktige tiltak

Statens vegvesen er altså klare på at kun gjenbruk av dagens trasè er en realistisk og forsvarlig løsning, og i tillegg presiserer de at dersom vestsida mot formodning skal være med videre er II- C-1 å foretrekke blant ondene, mens II-C-2 er det verste av alle mulige alternativer.

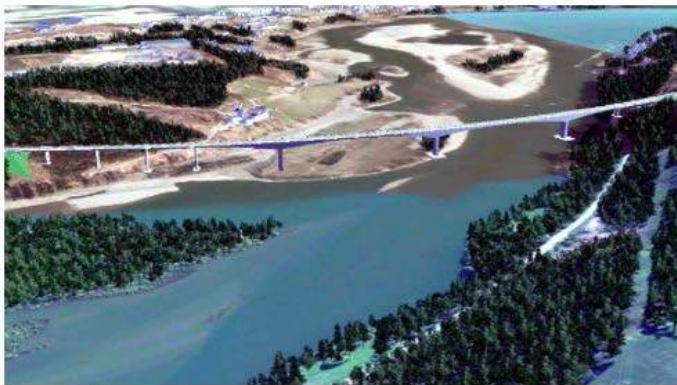
At II-C-2 var det verste alternativet, og at gjenbruk av øst var å foretrekke, bekreftes senere av landbruksdirektøren og miljøvern direktøren hos Fylkesmannen i meklingsmøte [meklingsmøte](#) 18. juni 2018.

**Fylkesmannens miljøvern avdeling v/Vebjørn Knarrum** viste til at planarbeidet hadde vært krevende, både på grunn av kompleksitet og stram framdrift. I utgangspunktet var øst-alternativene å foretrekke både av hensyn til landbruk og miljø, men ut fra signaler fra vegvesenet om kostnader og

**Fylkesmannens landbruksavdeling v/Bente Odlo** fulgte opp Knarrums innledning og understreket at østalternativene uten tvil var best ut fra jordvernhensyn. Vi har fått en ny og innskjerpa jordvernstrategi som innebærer at målet om redusert omdisponering av dyrka jord pr. år er ytterligere senket, for Opplands del til et tak på 200 daa pr. år. Fylkesmannen har gått med på vest, men da under forutsetning av halvkryss og ikke ¾-kryss på delstrekning to ved Øyresvika. Det går ikke

DEBATT LESERINNLEGG LÅGENDELTAET E6 E6 VINGROM - ENSBY

## Ny E6: "Bru over Våløya være det absolutt mest ødeleggende inngrepet"



JUNI 2017: Statens vegvesen anbefaler ny E6 forbi Lillehammer på vestsida. Her ny bru over Lågen ved Våløya sett nordfra mot Hovemoen gård og Lillehammer. Foto: Illustrasjon Asplan Viak

Av Dag Hessen, professor i biologi

Publisert: 09.04.18 15:13

Del

Videre av [professor i biologi Dag Hessen](#) som er Lillehammering og kjenner forholdene i Lillehammer og i Lågen vært godt.



Statens vegvesen begrunner hvorfor vestsida - II-C-2 må utgå, slik våren 2014:

**Alternativ II-C-2 anbefales ikke videreført i kommunedelplanen**

- *Alternativet innebærer en trase som kommer i sterk konflikt med Lågendeltaetnaturresevat, og gir en vesentlig forringelse av verdiene i reservatet.*
- *Grusressursen i Hovemoen blir vesentlig berørt.*
- *Det er sannsynlighet for konflikt med kulturminner.*
- *Fortsatt stor trafikk på dagens E6 gir støyproblemer mellom Øyresvika og Vingnes\**
- *Løsningen innebærer ekstra lang tunnel og lang bru som gir svært høye bygge- og driftskostnader*

## 2014

---

- DET VAR KLART ALLEREDE I 2014 AT DERSOM VESTSIDEALTERNATIVET BLE VEDTATT , VILLE MOTORVEGEN BLI BYGGET SOM EN AVLASTNINGSVEG HVOR HOVEDDELEN AV E6 TRAFIKKEN FORTSATT VILLE GÅ PÅ DAGENS E6 PÅ ØSTSIDA.

\*) Det var allerede i 2014 klart at om man la E6 i ny trasè på vestsida , ville resttrafikken på dagens E6 bli større enn trafikken på den nye veien på grunn av stor andel lokaltrafikk på E6 i Lillehammer. Vegen i dag med tre avkjøringer på strekningen Storhove og Strandtorget tett inntil byen, brukes som lokal veg for Lillehamringer som skal mellom nord og sør i byen.

At trafikken fortsatt vil gå over på eksisterende trasè, forsterkes av at det med 110 km/t ikke vil bli av- og påkjøringsmuligheter de 7 km mellom Øyresvika og Storhove, og at Øyresvikakrysset – og i tråd med vilkår fra landbruksdirektøren i meklingsmøtet – kun vil bli ½-kryss i Øyresvika.

Det vil si at alle som kommer nordfra på E6 og skal av enten på Storhove, Sannom, Standtorget/Mesna eller Vingnes, må kjøre av fra motorvegen på Storhove da det ikke vil være mulig å kjøre av mellom Storhove og Vingrom.

LILLEHAMMER TRAFIKK

## Nye Veier: - Halvparten av trafikken på E6 forbi Lillehammer vil reduseres med ny vei



NY E6: Med ny E6 på vestsida vil trafikken forbi Lillehammer reduseres betraktelig, mener Nye Veier. Foto: illustrasjon

Av Maria Hoel

Publisert: 26.04.18 15:05

Del

Artikkelen er over 3 år gammel

Trafikkberegninger fra Nye Veier viser at 45 prosent av trafikken forbi Lillehammer blir overført til den nye firefeltsveien når den står ferdig i 2025.

[Nye Veier: – Halvparten av trafikken på E6 forbi Lillehammer ...](#)

45 % av trafikken planlegges å kjøre på firefeltsvegen gjennom fredningsområdet.

Av bompengeproposisjonen fra 2018 har Nye Veier beregnet med framskriving av trafikk medregnet

Tabell 5.1 Beregnet trafikk ny E6 med og uten bompenger i 2022 [kjt/døgn]

	2022 – uten bom	2022 – med bom	Total avvisning
Bom	Total ÅDT	Total ÅDT	Pst.
E6 Mjøsbrua	18 600	14 400	22 %
E6 Vingrom sør	14 600	11 600	20 %
E6 Lillehammer vest	8 300	7 000	15 %
E6 Øyer	9 800	6 000	18 %

trafikkvekst til veggen var ferdig (2022) en ådt på fantastisk lave 7 000 kjøretøyer.



Ut fra trafikk tall fra 2019 på ca 13 300 mellom Mosodden og Strandtorget, er 45 % av trafikken i underkant av 6000.

Og det vi nå vet, at det vil bli bomstasjon på vestsida , ikke på dagens veg. [Bompengeflukt](#) vil medføre at mange av de 7 000 heller velger dagens veg. Bompengearvisningen vil trolig bli langt høyere enn de 15 % Nye Veier har regnet med.

NYHETER BOMPENGER E6 E6-UTBYGGINGEN SAMFERDSEL

## Transportør: - Vi kjører slalåm for å få ned bompengekostnadene



Det har nå blitt så dyrt å kjøre E6 mellom Otta og Oslo at transportørene velger å kjøre lange omveier for å få ned utgiftene, forteller daglig leder Rolf Olav Tenden i Thor Tenden Transport AS. Foto: Kari Utgaard

Av Rune René Kristiansen Publisert: 03.10.18 21:43 Del

Artikkelen er over 2 år gammel

For abonnenter

Thor Tenden Transport AS har millioner i bompengeutgifter årlig.

- Det er begrenset hva næringslivet i Norge har råd til å betale for å få

Ringsaker etter åpning av firefelts motorveg med bom på sideveg i 2020:

« Mer en 14 500 bilister bruker «gratisvegen» i Olrudbakken hver eneste dag. Samtidig sier oppdaterte trafikkmeldinger at kun 1.200 biler i døgnet passerer gjennom sidevegsbommen på gamle E6 ved Snarud.»

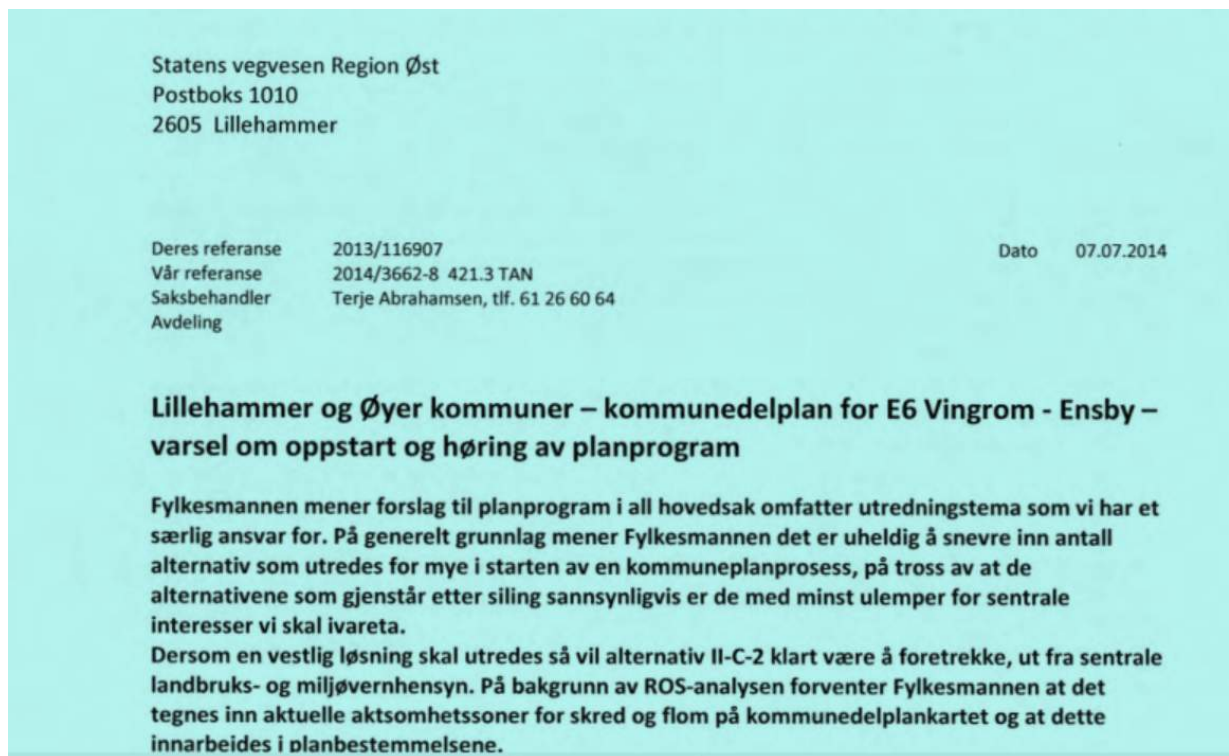
- TUNNELLØSNING FOR 110 KM/T UNDER LÅGEN BLE IKKE UTREDET

Etter som man hadde et klart alternativ, gjenbruk av dagens veg med 80 km/h, og ikke krav om 110 km/h og firefelts, var det dermed åpnet for både to-, tre- og firefelts veg mellom Øyresvika og Storhove, som både var billigere og alle måter bedre enn vest, var det ikke behov for å utrede flere alternativer for 110 km/h som for eksempel undersjøisk tunnel.

## 2014

- 7. JULI STATSFORVALTEREN – REGJERINGENS REPRESENTANT I FYLKET – SOM OGSÅ ER PLAN-, JORDVERN-, FREDNINGS- OG NATURVERNMYNDIGHET, KREVER UTEN BEGRUNNELSE AT VESTSIDA OPPRETTHOLDES

Fylkesmannen, kongens og regjeringens representant i fylket, griper inn og i brev datert 7. juli 2014, (NB Solvik-Olsen sitter på dette tidspunkt i statsrådsstolen), krever de vestsidealternativene med 110 km/t opprettholdt:



Fylkesmannen skriver at østsidealalternativene «sannsynligvis er de med minst ulemper for sentrale interesser vi skal ivareta», altså jordvern og naturverninteresser, noe som bekreftes senere i meklingsmøtet i juni 2018.

Fylkesmannen begrunner imidlertid ikke hvorfor de likevel krever opprettholdelse av vestsida.

Det kan se ut som at FrP- samferdselsministeren – som var ute etter steder å komme i gang med motorvegbygging for å realisere sine valgkamplofter om motorveg med 110 km/t – som betinger firefelts – kanskje hadde kvitret sin representant i fylket, Fylkesmannen, noe i øret her.

Det er utvilsomt at fra dette tidspunkt, sommeren 2014, har Statsforvalteren satt alle andre hensyn jordvern, naturvern, fredningsbestemmelser, forvaltningslov, plan- og bygningslov og innsigelser fra andre statlige instanser til side, for å sikre at resultatet ble slik statsråden og statssekretæren til enhver tid har ønsket seg.

Da [planprogrammet](#) var vedtatt 30. oktober 2014, var dermed vestsidealalternativene med 110 km/t med.

---

2015

- STORTINGSMELDING 25 (14-15) OG ETABLERING NYE VEIER AS - FOR Å BYGGE MOTORVEGER MED 110 KM/T RASKERE OG BILLIGERE ENN STATENS VEGVESEN

## Meld. St. 25 (2014-2015)

### På rett vei — Reformen i veisektoren

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 17. april 2015, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Solberg)

Melding til Stortinget

Meldingen gir en presentasjon av et nytt utbyggingsselskap for veg, med oppgaver, portefølje, finansiering og selskapsform. Meldingen gir også et rammeverk for offentlig-privat-samarbeid (OPS) i transportsektoren, og omtaler bompengereformen som omfatter omorganisering av bompengeselskapene og utstederrollen, rentekompensasjonsordning for bompengelån, endringer i Statens vegvesens oppgaver og gjennomgang av takst- og rabattsystemet.

Nye Veier / Grunnlagt

4. mai 2015



**Nye Veier AS** ble stiftet 4. mai 2015 og er et fullt ut statlig eid aksjeselskap. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierinteresser, og samferdselsministeren er selskapets generalforsamling.

[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) · Tilnuttede virksomheter

## EN STORTINGSMELDING ER INGEN RETTSKILDE OG SETTER IKKE LOVVERK TIL SIDE

**Stortingsmelding** (forkortet Meld. St.) brukes når regjeringen vil presentere saker for Stortinget uten forslag til konkrete vedtak eller ny eller endret lovgivning. I stortingsmeldinger gis bl.a. en grundig redegjørelse for regjeringens analyser, planer og ambisjoner innenfor et bestemt politikkområde.

En stortingsmelding er ingen rettskilde og gir ikke i seg selv lov hjemmel. Den gir ikke forvaltningen anledning til å ikke følge fastsatte lover og forskrifter slik som forvaltningsloven, plan- og bygningsloven, jordloven, naturmangfoldloven eller særforakrifta for fredning av lågendeltaet naturreservat.

Det er ikke lovfestet at man må ha firefelts motorveger, men man har satt nedre trafikkgrænse på en ådt på 12 000 for å vurdere firefelts. I Sverige er denne grænsen 20 000, i Tyskland 25 000.

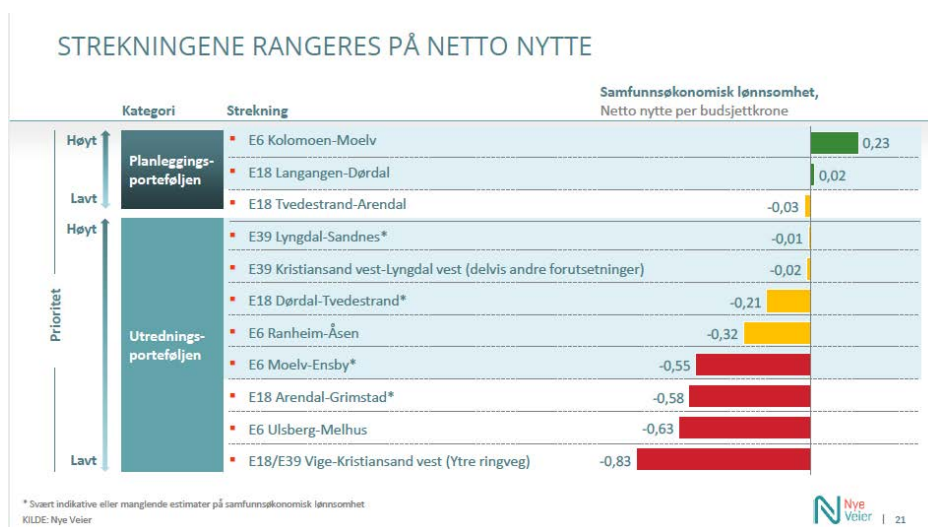
FrP har likevel ønsket å senke grensen ytterligere, men dette har de ikke fått gjennomslag for.

Nye Veier er et statlig selskap som er opprettet som en parallell, konkurrerende organisasjon til SVV. De har eget budsjett og styret i selskapet prioriterer selv prosjektene etter samfunnsnytte. Mulige prosjekter tas inn i en «utredningsportefølje» som skal ha overskudd av prosjekter, slik at det bare er de lønnsomme som tas inn i «planleggingsporteføljen».

*Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er nedfelt i selskapets vedtekter.*

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-25-2014-2015/id2406847/?ch=1>

Eksempel på planleggingsportefølje og utredningsportefølje pr 2016:



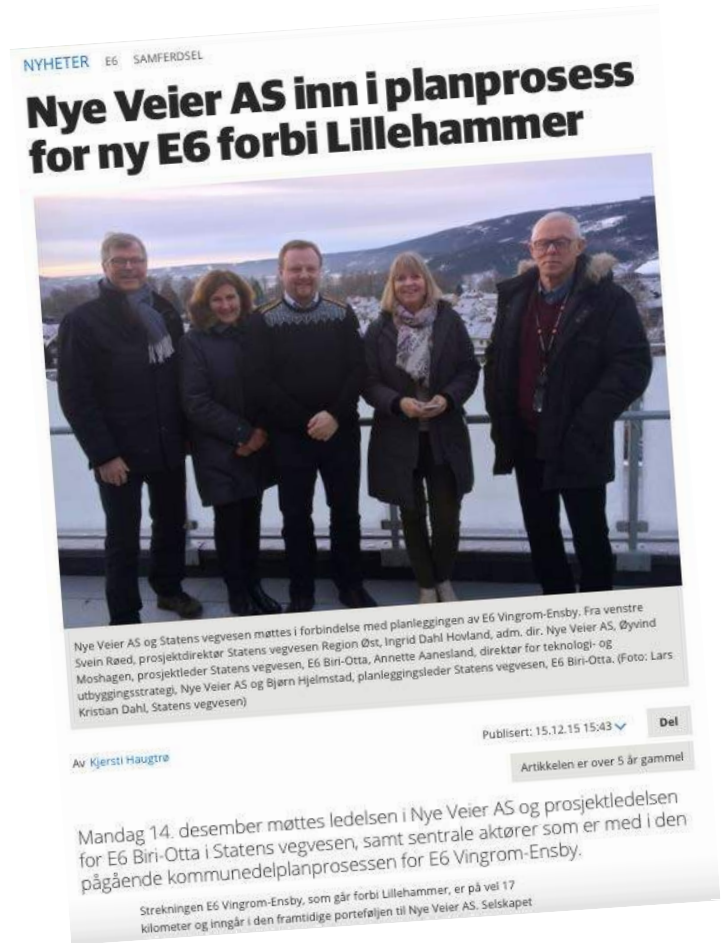
Sittende statsråd for samferdselsdepartementet, er generalforsamling i Nye Veier AS. Vedtektene styrer imidlertid Nye veiers handlingsrom. Nye veier er underlagt regjeringen, ikke Stortinget.

## 2015

- DES 2015 E6 VINGROM – ENSBY, SOM ALTSÅ TO ÅR TIDLIGERE IKKE BLE PRIORITERT AV STORTINGET I NTP FOR 2014- 2023, BLE TATT INN I **UTREDNINGS-PORTEFØLJEN** TIL NYE VEIER

Nye Veier AS skulle – dersom prosjektet ble prioritert videre og tatt inn i planleggingsporteføljen til Nye Veier, – ta over som vegmyndighet etter SVV først **etter** at kommunedelplanen var vedtatt for å unngå to parallelle vegmyndigheter

**På dette tidspunkt er SVV, som fagmyndighet for kommunedelplanen av den klare oppfatning om at gjenbruk av dagens veg på østsida med 80 km/t var eneste reelle alternativ.**



## 2016

- 26. SEPTEMBER: LILLEHAMMER KOMMUNESTYRE, ER NÆR VED Å FORKASTE VESTSIDA





Foto: GD. Lillehammer kommunestyre 2015-2019

### Sak 68/16

#### E6 STREKNINGEN VINGROM - LILLEHAMMER NORD / ENSBY AVKLARING TRASEALTERNATIV II-C-1

##### INNSTILLING:

Det vestlige trasealternativet II-C-1 tas ut fra det videre arbeidet med ny firefelts E6 langs strekningen Vingrom – Ensby. Alternativet fremstår som konfliktfylt og Lillehammer kommune finner det ikke hensiktsmessig å utrede alternativet videre.

##### Behandling:

**Torbjørn Dahl (MDG)** la fram følgende alternative forslag:

De vestlige trasealternativene II-C-1 og II-C-2 tas ut fra det videre arbeidet med ny firefelts E6 langs strekningen Vingrom – Ensby. Alternativene fremstår som konfliktfylte og Lillehammer kommune finner det ikke hensiktsmessig å utrede alternativene videre.

**Morten Aune (H)** ba om et gruppemøte. Etter gruppemøtet klargjorde Aune Høyres stemmegivning i saken.

##### Votering:

Forslaget fra Dahl ble satt opp mot innstillingen. Forslaget fra Dahl fikk 9 stemmer og falt.

##### VEDTAK:

Det vestlige trasealternativet II-C-1 tas ut fra det videre arbeidet med ny firefelts E6 langs strekningen Vingrom – Ensby. Alternativet fremstår som konfliktfylt og Lillehammer kommune finner det ikke hensiktsmessig å utrede alternativet videre.

## 2016

- 11. OKTOBER – TO UKER ETTER AT KOMMUNESTYRET VAR NÆR VED Å VRAKE VESTSIDA, KOM NYE VEIERS UTBYGGINGSDIREKTØR INN I FORMANNSKAPET, OG RETT UT SA TIL DE FOLKEVALGTE AT DE MÅTTE VELGE VELGE DET GJENVÆRENDE VESTSIDEALTERNATIVET, II-C-2 OG I TILLEGG LEVERE EN HYPERRASK PLANPROSESS – DERSOM NYE VEIER PRIORITERE PROSJEKTET

### [E6, Lillehammer | Vil ha fornuft, ikke følelser i E6-valget ved ...](#)

Utbyggingsdirektørens orientering refereres slik i [lokalavisa GD](#) den 12.oktober 2016:

«Han (utbyggingsdirektøren, min anm) sa også at Nye veier alltid vil preferere alternativer med 110 km/t og «omgjøringsveger» kontra gjennomkjøringer.»

«Vi vil konkludere når kommunedelplanen foreligger, og ikke kjempe for noe som er frarådet og dermed risikere å rykke bakover i køen, sier ordfører Granberg Johnsen.»

«Normalt sett er lavt konfliktnivå med på å få raskere vedtak, sa Moshagen.»

E6 LILLEHAMMER E6-UTBYGGINGEN NYHETER

## Vil ha fornuft, ikke følelser i E6-valget ved Lillehammer



NY E6: Vær løsningsorienterte og realistiske, sa Øyvind Moshagen i Nye veier. Her med Espen Granberg Johnsen. Foto: Torbjørn Olsen

Av Kine Særeng Hernes

Publisert: 12.10.16 07:11

Del

Artikkelen er over 4 år gammel

### 2017

Prosjektleder Øyvind Moshagen i Nye veier råder lillehamringene til å bruke fakta og empiri i sine argumenter for E6 på øst- eller vestsida Lågen, ikke bare følelser.

- **22. JUNI: NYE VEIER TVINGER STATENS VEGVESEN TIL Å BARE LEGGE VESTSIDEALTERNATIVET II-C-2, UT PÅ HØRING I KDP –PÅ DENNE MÅTEN VRAGES ALTERNATIVET MED GJENBRUK AV DAGENS VEG - UTEN POLITISK PROSESS - ØSTSIDA BLE ALDRI VEDTATT TATT UT AV PLANPROSESSEN**

<https://www.gd.no/e6-vingrom-ensby/lillehammer/politikk/vegvesenet-vil-ha-e6-i-vest-ved-lillehammer-kommunestyret-er-provosert/s/5-18-467363>

E6 VINGROM - ENSBY LILLEHAMMER POLITIKK NÆRINGSLV BYUTVIKLING

## Vegvesenet vil ha E6 i vest ved Lillehammer. Kommunestyret er provosert



Statens vegvesen anbefaler E6 på vestsida av Lillehammer på strekningen Vingrom Ensby. Planleggingsleder Bjørn Hjeltnes (tv) og prosjektdirektør Svein Ræed orienterer Lillehammer kommunestyre Foto: Karen Bleken

Av Karen Bleken

Publisert: 22.06.17 11:50

Del

Artikkelen er over 3 år gammel

Statens vegvesen anbefaler at ny E6 legges på vestsida av Lillehammer. Samtidig varsler de innsigelse mot østalternativet.

Torsdag slapp Statens vegvesen katta ut av sekken, og kom med sin anbefaling for hvor de ønsker at ny E6 på strekningen Vingrom- Ensby skal bygges.

**På vestsida**

*GD:*

Statens vegvesen anbefaler at ny E6 legges på vestsida av Lillehammer. Samtidig varsler de innsigelse mot østalternativet.

Torsdag slapp Statens vegvesen katta ut av sekken, og kom med sin anbefaling for hvor de ønsker at ny E6 på strekningen Vingrom- Ensby skal bygges.

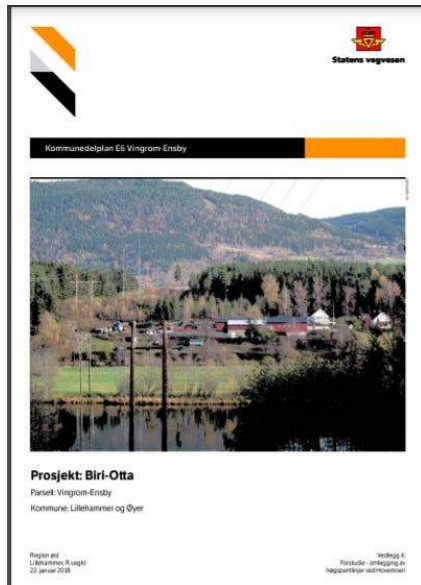
Begrunnelsen for at SVV vraker gjenbruk av dagens veg, var «uttalelser» i forbindelse med høringer. Disse uttalelsene kom etter det jeg kan se fra Statsforvalteren.

Situasjonen er absurd.

Statsforvalteren uttaler nemlig senere i meklingsmøtet at gjenbruk av dagens østside var klart å foretrekke både med hensyn til jordvern og fredningsvern. (se melkingsprotokollen fra 2018).

Her kan det se ut til at hensynet til [lojalitet til statsrådens](#) ønske om 110 km/t har veid tyngre enn hensynet til lovlighet.

- ENESTE GJENVÆRENDE ALTERNATIV, VESTSIDEALTERNATIV II-C-2 MED MONSTERBRU OVER FREDNINGSOMRÅDET, MEDFØRTE AT BRUA KOM I FYSISK BERØRING MED EKSISTERENDE KRAFTLINJER



Fysisk kollisjon mellom planlagt 45 meter høg bru og kraftlinjene over Våløya...



Brua i planforlaget, KDP-brua, lå an til å bli Norges største bru: <http://broer.no/> målt i **bredde (23 m)**, (seilings-) **høyde (45 m)**  
[https://1drv.ms/b/s!AopL-YmK6GHQ1CWib\\_q\\_JHsclG34?e=JTOEsj](https://1drv.ms/b/s!AopL-YmK6GHQ1CWib_q_JHsclG34?e=JTOEsj)

og **lengde (1050 m)** om den ble bygget.

Den ble umerkelig forskyvd sørover – fra Storvollen til Våløya etter denne tegningen ble laget.

- BRUA VAR SÅ HØY AT DEN ALTSÅ KOM I FYSISK I BERØRING MED KRAFTLEDNINGER I LUFTSPENN OVER LÅGEN.

Noen kraftledninger er 22 kV, som er håndterbart og kan flyttes, men **to er høgspennlinjer på 300 kV** som Statnett er gitt konsesjon til å ha i luftspenn etter energiloven.

### Fra forstudiet fra SVV:

#### **SAMMENDRAG**

Ny E6 Vingrom - Ensby vil kreve omlegging av to 300 kV linjer tilhørende Statnett da det er fysisk konflikt mellom planlagt bru og linjene.

I forbindelse med høringsprosessen knyttet til kommunedelplanen for ny E6 mellom Vingrom og Ensby, er det fra **Fylkesmannen i Oppland satt fram krav om en løsning som fjerner luftstrek og at linjene legges i kabel. Dette er en forutsetning for å kunne gå inn for en veg og ei bru gjennom verneområdet.**

- GEDIGNE MUFFESTASJONER MÅ BYGGES NÅR HØGSPENTLEDNINGER SKIFTER MELLOM LUFT OG KABEL



Muffestasjoner er store, ruvende kostbare anlegg som må bygges i alle overganger mellom luftstrek og jordkabling / kabling i bru: Her muffestasjon under bygging:

Slike muffestasjoner må settes opp hvert sted 300 kV ledningene skifter mellom luft og kabel .



**KOSTER:** En muffestasjon på Hamnset i Møre og Romsdal. Anlegget fører strøm ut til Ormen Lange-anlegget og noe lifnende som denne stasjonen må bygges i Hardanger hvis det blir sjøkabel. Foto: Statnett / Scanpix

Slik jeg forstår det har Statnett langsiktige planer- selvfølgelig helt uavhengig av vegbygginga - kanskje innenfor et ti års perspektiv å legge om /flytte hele Fåberg transformatorstasjon og det omliggende nettet.

## 2018

---

- 23. MARS: I ET HEMMELIGSTEMPLET BREV SENDES FRA NYE VEIER TIL SVV MED INSTRUKSJON OM HVILKE INNSIGELSER SVV SKULLE FREMME PÅ ANDRE GANGS HØRING – OG SENERE I MEKLING..
- 

## 2018

---

- 7. MAI: NYE VEIER AS FLYTTER E6 MOELV -ENSBY FRA VURDERINGS- TIL PRIORITERINGSPORTEFØLJEN – TIL TROSS FOR EKSTREM ULØNNSOMHET
- 

Nye Veier As prioriterer Moelv -Ensbj med II-C-2 den 7. mai 2018. Det er altså ennå ikke gitt dispensasjon fra å bygge veg i fredningsområdet- som altså det eneste gjenværende trasèalternativet betinger.

## Nye Veier prioriterer to nye strekninger

 7. mai 2018

Nye Veier øker tempoet i utbyggingen, og prioriterer strekningen E6 Moelv – Øyer og delstrekningen E6 Kvål – Melhus for utbygging.

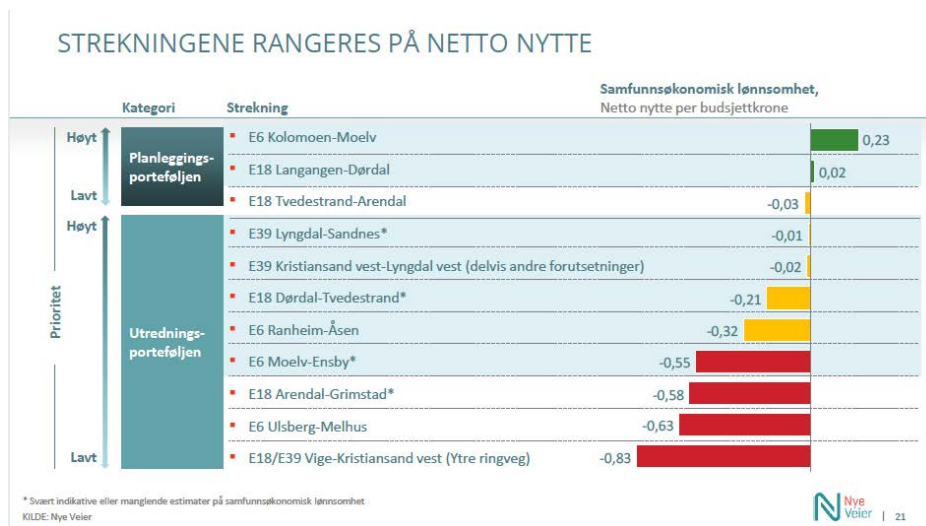
Lavere kostnader på prosjekter som allerede er i gang, gir rom for å igangsette flere prosjekter tidligere enn planlagt, og dermed øke produksjonen.

- Etter en helhetsvurdering av samfunnsøkonomi, prosjektene modenhet og vår likviditetssituasjon har vi nå mulighet til å levere mer trafiksikker vei raskere til brukeren, forklarer administrerende direktør Ingrid Dahl Hovland i Nye Veier.

45 nye km i Innlandet

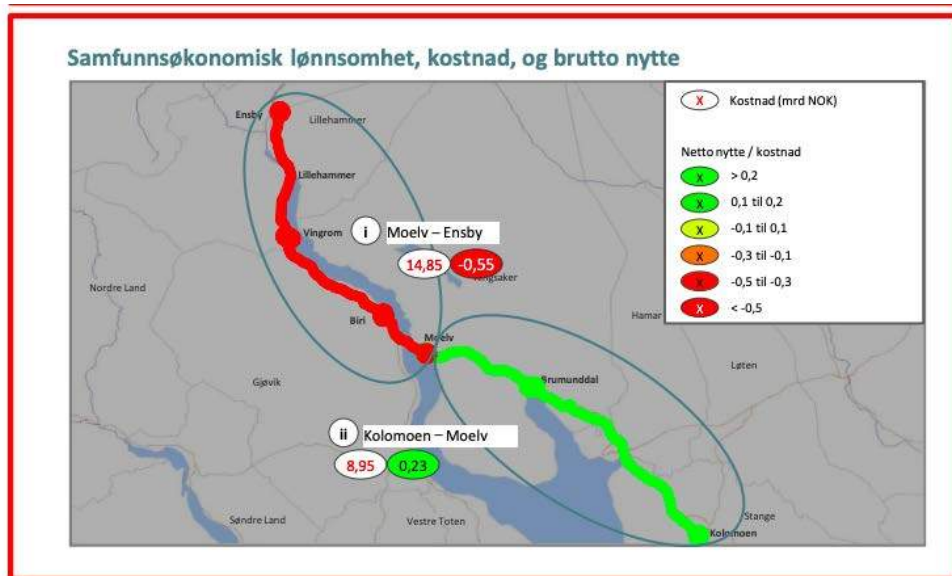
Her må man huske at prioriteringer av bruk av samferdselsmilliardene normalt er grundige politiske (demokratiske) prosesser i NTP. Her har FrP gjennom Stortingsmelding 25, valgt å ta prioritering av milliarder av fellesskapets penger ut av politisk styring og overlatt det til Nye Veier As- hvor statsråden er generalforsamling.

Da påhviler det Nye Veier et særlig ansvar for å følge de vedtektene som er satt for prioritering diktatur...



Prioriteringen skjer til tross for at den er ekstremt ulønnsom nemlig -5,9 mrd.

Da den ble prioritert i 2018, var tallene blitt enda verre enn i 2016; 0,58 i tap pr brukte krone.



Nye Veier har altså i en systematisk vurdering av alle relevante fordeler og ulemper målt i kroner som strekningen vil føre til for samfunnet totalt og kommet til at dette er et tap og en kostnad på hele 5,9 milliarder !! For hver brukte byggekroner (11,4 mrd) har man en samfunnstap på 0,55 øre. Det er helt utrolig!

Fra prop 119 s (18-19)

<https://www.regjeringen.no/contentassets/941bf7cddbdf043e59140becb3724fc2b/no/pdfs/prp201820190119000dddpdfs.pdf>

....

**Veprojektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag - 5,9 mrd. 2019-kr.** Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til -0,58. Uten bompenger er prosjektets

Kostnadene er ikke bare byggekostnad på 11,4 mrd, men er på 17 041 mrd medregnet lånekostnader, bompengedministrasjonskostnader og planleggingskonstanter. Ut fra dette kan det synes som at samfunnsulønnsomheten er på hele 11,5 mrd.



## Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

### Spørsmål 3. og 4.

Spørsmål 3:

Hva er siste kostnadsestimat på hvert enkelt veiprojekt Nye Veier nå har i sin portefølje?

Svar:

Dagens portefølje	Kostnader
E6 Ranheim-Åsen	13 652
E6 Ulsberg-Melhus	17 654
E6 Kolomoen-Moelv	9 812
E6 Moelv-Øyer	17 041
E18 Langangen-Dørdal (inkl. Bamble og Kjørholt tunneler)	13 083
E18 Dørdal-Tvedestrand	15 523
E18 Tvedestrand-Arendal	5 911
E18 Arendal-Grimstad	7 856
E18/E39 Vige-Kristiansand vest	6 995
E39 Kristiansand-Lyngdal	24 940
E39 Lyngdal-Ålgård	35 089

Hvorfor blir Moelv -Ensbj – prosjektet likevel prioritert?

## 2018

- MEKLINGSMØTET 18. JUNI 2018

Om Nye veier As, Statens vegvesens og Statsforvalterens mandat og roller i mekling

**Statsforvalteren er kongens og regjeringens representant i fylket.**

Statsforvalteren har mange roller og oppgaver i denne meklingen.

- Statlig samordningsinstans av statlige innsigelser overfor kommunene
- Mekler
- Regional miljøvernmyndighet (miljøvernavdelingen) med innsigelsesrett (forvalte fredningsforskrifta og naturmangfoldsloven)
- Regional jordvernmyndighet (landbruksavdelingen) med innsigelsesrett (forvalte jordloven)
- Regional planmyndighet (landbruksavdelingen og miljøvernavdelingen) (forvalte plan og bygningsloven)

Fra meklingsprotokollen :

«**Sigurd Tremoen** innledet møtet med å orientere om meklingsinstituttet og prosedyre for mekling. Fylkesmannen har rollen som meklingsmann. Dette innebærer at når Fylkesmannen har innsigelser i en sak, trer avdelingsdirektør for berørt fagområde inn som part, mens fylkesmannen personlig er meklingsmann»

**Statens vegvesen** målbar Nye Veier i meklinga, jf brevet av 23.mars, ettersom det var Statens Vegvesen som i navnet var vegmyndighet i KDP

<https://www.gd.no/nyheter/lillehammer/fylkesmannen/fylkesmannen-om-e6-miljo-og-bokvaliteten-pa-lillehammer-vil-styrkes/s/5-18-688450> Det var fokus på støy i uttelsesene til media etterpå, men det var ingen som nevnte verken jordvern eller at man var blitt enige om å bygge firefelts motorveg i et våtmarksområde med landets strengeste fredningsvern.

### Meklingsprotokoll

Han påpekte at planbestemmelsen om tidsperiode for bygging av ny bru over Lågen, kan bli vanskelig å holde, men aksepterer den fordi det i bestemmelsen bygges i perioden.. osv.<sup>1</sup>heter at brua skal «i utgangspunktet»

## 2018

- STATSFORVALTEREN GIR ALTSÅ DISPENSASJON TIL Å BYGGE VEG I ET NATUROMRÅDET SOM ER GITT LOVENS STRENGESTE FREDNINGSVERN OVER BORDET I MEKLINGSMØTET 18. JUNI 2018 -UTEN VERKEN SØKNAD ELLER SAKSBEHANDLING – MEN PÅ VILKÅR OM FJERNING AV ALLE KRAFTLEDNINGENE I LUFTSPENN OVER LÅGENDELTAET VED VÅLØYA

Fra meklingsprotokollen:

#### **Mekling har ført fram slik:**

- Fylkesmannen godtar vegkryssing av Lågendeltaet naturreservat og frafaller krav om adkomsttunnel på grunnlag av omforente planbestemmelser 1.6.2, 1.6.4, 1.7.14 og avtalt oppfølging: dekning av kostnader ved omlegging av kraftledninger uansett løsningsvalg samt redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6
- Vegvesenet frafaller innsigelsen til kravsløsning Mesna/parkering under bakken på grunnlag

Nye Veier får i meklingsmøtet skriftlig dispensasjon til å bygge veg i fredningsområdet uten verken å ha søkt eller at saken er saksbehandlet. Altså dispensasjon fra fredningsbestemmelsen for et

våtmarksområde, et leveområde for hekkende, trekkende og overvintrende fugl, som har lovens strengeste fredningsvern – til tross for at alternativet altså var det som var det aller verst å både for jordvern og fredningshensyn:

**Fylkesmannens miljøvernavdeling v/Vebjørn Knarrum viste til at planarbeidet hadde vært krevende, både på grunn av kompleksitet og stram framdrift.**

**I utgangspunktet var øst-alternativene å foretrekke både av hensyn til landbruk og miljø, men ut fra signaler fra vegvesenet om kostnader og framkommelighet samt egne vurderinger om hensynet til framtidig byutvikling, har Fylkesmannen gått inn for å se nærmere på vestsidealternativene under noen klare forutsetninger om kompenserende tiltak.**

**Lågendeltaet er et verneområde med nasjonale og internasjonale verdier. Fylkesmannen har vært svært klar gjennom hele prosessen, på at forutsetningen for å godta bru gjennom verneområdet er at høyspentlinjene over Lågen legges i bakken eller i brua.**

**I tillegg arbeides det med å finne erstatningsareal etter naturmangfoldloven.**

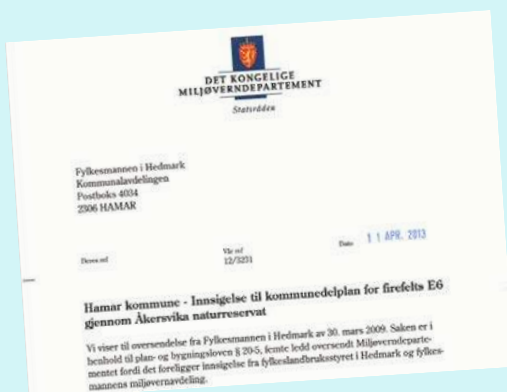
**Det er positivt at vegvesenet nå signaliserer at de tar kostnadene ved omleggingen av høyspentlinjene. Her går det parallelle prosesser etter energilov og naturmangfoldlov, det var oppstartmøte for arbeidet hos Fylkesmannen 7. juni der Statnett, NVE, Statens vegvesen og Lillehammer kommune var invitert.**

**Fylkesmannen er ikke innstilt på å gi dispensasjon etter naturmangfoldloven for ny E6-kryssing av naturreservatet uten at høyspentlinjene endres fra luftstrek til kabling i bakken/brua.**

Sammenlikning av dispensasjonene i Åkersvika og i Lågendeltaet:

#### DISPENSASJON- Åkersvika

Miljøverndeptet brukte fire år på å behandle søknad- vedtak mars 2013 – vedtatt i NTP i juni 2013



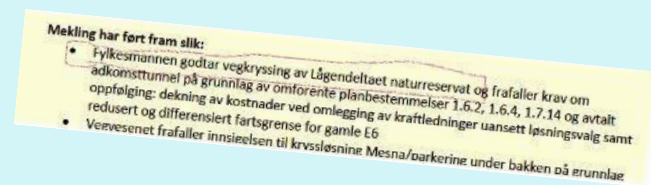
31 siders vedtaksbrev!

KDP fra 2009 var ikke gjeldende før dispensasjonen var gitt og innsigelser svart ut av

#### DISPENSASJON - Lågendeltaet

Fylkesmann avgjorde spørsmålet på én dag i en debatt i et lukket meklingsmøte over pizza våren 2018 – uten at saken ble saksbehandlet

Selv om både jordvern og miljø støtta øst...



Én setning...

Uten søknad.

Ingen saksbehandling.

Miljøverndepartementet med dette brevet i 2013.

2018



- STATSFORVALTEREN KREVDE SOM VILKÅR FOR DISPENSASJONEN- AT HØYSPENTLINJENE OVER LÅGEN LEGGES I BAKKEN ELLER I BRUA – NYTT PUNKT 1.7.14 I KDP

**1.7.14 – Omlegging av kraftledninger over Lågen (nytt punkt)**

Senest før høring av reguleringsplanforslag for ny E6 skal kryssing av Lågendelta naturreservat med ledningsnett være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven

Så sent som i november 2020 skrev Statsforvalteren i brev til Lillehammer kommune:

**Vilkåret om at luftstrek i det aktuelle området skal ned er sentralt for at Fylkesmannen skal kunne gi dispensasjon til ny veg etter naturmangfoldloven. Dette forholdet er også vektlagt i lovlighetskontrollen av kommunedelplanen og i svar fra klima- og miljøministeren i Stortingets spørretime angående lovligheten av kommunens vedtak om ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat.**

2018

- VESTSIDEALTERNATIV II-C-2 INNEBAR OGSÅ AT STATSFORVALTEREN GA TILLATELSE TIL DET ALTERNATIVET SOM INNEBAR MEST NEDBYGGING AV MATJORD

Ubegrunnet nedbygging av matjord, bør i seg selv være nok til å stanse dette prosjektet. Vegen går her i dag og er bra nok.

Fra meklingsprotokollen 18. juni 2018:

«Fylkesmannens landbruksavdeling v/Bente Odlo fulgte opp Knarrums innledning og

**understreket at østalternativene uten tvil var best ut fra jordvern hensyn.**

**Vi har fått en ny og innskjerpa jordvernstrategi som innebærer at målet om redusert omdisponering av dyrka jord pr. år er ytterligere senket, for Opplands del til et tak på 200 daa pr. år.**

*Fylkesmannen har gått med på vest, men da under forutsetning av halvkryss og ikke ¾-kryss på delstrekning to i Øyresvika.»*

### 5.3.2

#### **Regional jordvernsstrategi**

Jordvernstrategien for Oppland ble vedtatt i juni 2007. Jordvernstrategien viser at det er mange utfordringer innen arealforvaltning og jordvern i fylket og peker på vegbygging spesielt:

”Oppland har fleire hovudtransportårer, og blant de viktigaste er E6, E16 og Rv4. Det er, eller vert arbeidd med planar om å utbetre/leggje om desse vegane i nær framtid. Vegane går i stor grad gjennom landbruksområde. Ved utbetring/omlegging av desse vegane, vil jordbruksareal gå tapt. Utfordringa er å avgrense både det direkte og indirekte arealtapet.

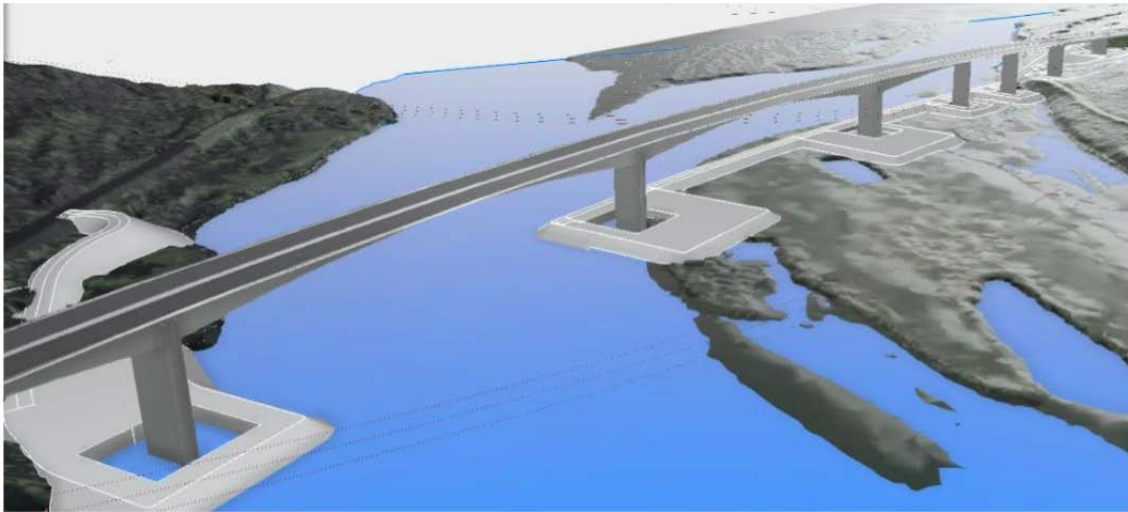
Ved handsaming av nye planar må det vurderast alternative trasear om ein stor del dyrka eller dyrkbar mark vert omdisponert”

Men dette ble ikke fulgt opp. 110 km/t trumfet matjorda.

Gjenbruk av dagens østside var klart å foretrekke både av hensyn til landbruk og til miljø – og av svært mange andre grunner – Bård Hoksruvs ønske om 110 km/t veide tyngre for Statsforvalteren som jordvern – og fredningsmyndighet.

## 2018

- KOMMUNEDELPLANEN BLE VEDTATT 21. JUNI 2018- HVOR DENNE BRUA SKAL BYGGES I LÅGENDELTAET NATURRESERVAT



Figur 5 Kommunedelplanlinjen med en fritt frambygg bru ligger ca. 40 m over høyeste regulerte vannstand. Brua er vesentlig høyere enn i de andre alternativene hvilket fører til at veilinjen også ligger noe høyere, der det i sør må bygges en fylling

#### Fredningsområdet markert med gult.



Figur 7 Illustrasjonsbilde av mulighet for mellomlagring av tunnelmasser også ved Søndre Trosset

- OG ETTERSOM DEN IKKE TIL DEPARTEMENTET FOR AVGJØRELSE I TRÅD MED PBL § 11 – 4 VAR DEN **GJELDENE** OG HADDE RETTSVIRKNING STRAKS DEN BLE VEDTATT

## 2018

- LOVLIGHETSKONTROLLEN KONKLUDERTE AT DET VAR GREIT AT DET BLE VEDTATT KDP HVOR AREAL I FREDNINGSOMRÅDET HVOR DET ER FORBUDT Å BYGGE VEG, BLE AVSATT TIL «SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR», MED UNDERFORMÅLET «VEG», FORDI AVSETTINGEN AV OMRÅDET TIL SAMFERDSELSANLEGG IKKE GIR NOEN *AUTOMATISK* RETT TIL Å ANLEGGE VEI PÅ STREKNINGEN

<https://www.gd.no/nyheter/politikk/lillehammer/seks-politikere-krever-lovlighetskontroll-av-e6-vedtaket/s/5-18-693094>

«I en kommunedelplan fastsettes ulike arealformål etter reglene i pbl. § 11-7. I dette tilfellet er det aktuelle området ved Lågendeltaet avsatt til arealformålet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», med underformålet «veg», jf. § 11-7 annet ledd nr. 2. Fylkesmannen presiserer at avsettingen av området til samferdselsanlegg ikke gir noen *automatisk* rett til å anlegge vei på strekningen.»

Logikken er dermed at en kan treffe vedtak i strid med gjeldende rett.

## 2018/ 2019

- NOVEMBER: KOMMUNESTYRET VEDTOK AT 11 212 MILLIONER KRONER AV BYGGEKOSTNADER PÅ 11 319 MILLIONER - SKULLE FINANSIERES AV BOMPENGER - ALTSÅ 99% BOMPENGEFINANSIERING,

Nyeste kostnadstill gjeldende i juni 2021 er beregnet å til **17 041 millioner kroner**

<b>Totale kostnader</b>	<b>17,041 mrd</b>	
-herav byggekostnader		<b>11,319 mrd</b>
-herav rente-, bompengedministrasjons- og planleggingskostnader		<b>5,712 mrd</b>
<b>Statens (skattebetalernes) bidrag (51,5 % av byggekostnader:</b>	<b>5,829 mrd</b>	
<b>Bompenger som må kreves inn på de fire bomstasjonene totalt</b>	<b>11,212 mrd</b>	
<b>Bompenger som må innkreves pr døgn i femtenårsperioden for innkreving:</b>		<b>Kr 2 047 854, - pr døgn</b>

Svært høye vedlikeholdskostnader til 8,5 km tunneløp kommer i tillegg.

## - Vi strupes av bompenger



Flis: Rune Silliløkken (t.v.) har lastet opp 35 tonn flis som skal til Braskereidfoss. Foreløpig står ikke bommene i kø mellom Gausdal og Braskereidfoss, men den dagen Silliløkken kjører flisa til Borrgaard i Sarpsborg, koster turen administrerende direktør Jørn Nørsteli ved Gausdal Bruvoll 2.000 kroner. – Vi må kunne diskutere differensierte bomsatser, sier Nørsteli. Begge foto: Einar Odde.

Av Einar Odde

Publisert: 29.10.15 07:51

Del

Artikkelen er over 5 år gammel

I år betaler Gausdal Bruvoll 885.000 kroner i bompenger. Snart blir det to millioner.

dette unyttige prosjektet.

Det faktiske bompengebeløpet som må innkreves, ser dermed ut til å være mer enn dobbelt så høyt som Nye veier har anslått i bompengeproposisjonen.

Strekningen Øyresvika- Storhove- som er den mest problematiske, bygges altså for en ådt på maksimalt 7 000 kjøretøyer, sannsynligvis langt mindre.

Det må altså kreves inn 11 212 tusen millioner kroner fra bilistene i løpet av 15 år bompengeneinnkrevingsperioden for å finansiere

Men få bilister velger å kjøre på de bompengebelagte strekningene. I stedet tar mange en lengre omvei, om Stavsberg i Ringsaker. Trafikken der er nå nesten like stor som på E6.

<https://www.gd.no/nyheter/e6-utbyggingen/bomveg/bilistene-styrer-unna-nye-e6-det-gir-milliontap-for-bompengeselskapet/s/5-18-559594>

<https://www.gd.no/tidenes-skivebom/o/5-18-1097036>

2020

- 2. OKTOBER SENDER LILLEHAMMER KOMMUNE BREV TIL STATSFORVALTEREN MED SPØRSMÅL OM HVORDAN DE NÅ SKAL FORSTÅ PUNKT 1.7.14 - OM KABLINGA AV HØGSPENTLINJENE ...

De får følgende svar fra Statsforvalteren:

### Tilbakemelding på spørsmål om tolkning av KD E6 Vingrom - Ensby

Viser til e-post av 2. oktober 2020 med spørsmål fra Lillehammer kommune om hvordan bestemmelsen § 1.7.14 i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby skal tolkes.

Bestemmelsen har følgende ordlyd:



«Senest før høring av reguleringsplanforslag for ny E6 skal kryssing av Lågendelta naturreservat med ledningsnett være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven»

Kommunen vurderer at bestemmelsen er å forstå slik at før høring skal det være tatt stilling til og redegjort for hvilke krav som stilles etter energiloven og naturmangfoldloven for å kunne krysse Lågendeltaet naturreservat med ny bru herunder bl.a.:

Hvilke søknader, godkjenninger og eventuelle avtaler kreves for å kunne realisere vegprosjektet.

Hvilke saksbehandlingsregler gjelder, herunder hva må utredes, og på hvilket tidspunkt i forhold til gangen i planarbeidet.

### Hvem er beslutningsmyndighet

I hvilke rekkefølge må kravene etter disse lovene være oppfylt i forhold til de ulike stadier i reguleringsplanarbeidet, og hvilke som må fortsette etter planvedtak  
Hvilke avtaler som eventuelt må på plass med andre myndigheter

Videre tolker kommunen bestemmelsen i kommunedelplanen og dialogen rundt pågående reguleringsplanprosess slik at planen kan legges ut på *høring* uten aktuelle tillatelser etter energiloven og naturmangfoldloven. Kommunen ønsker også en tilbakemelding på om Fylkesmannen er enig i en slik tolkning.

### Fylkesmannens tilbakemelding

Vi utdyper i denne tilbakemeldingen de oppsatte temaene fra kommunen og hva Fylkesmannen mener må avklares når, i den videre prosessen.

Det er helt vesentlig at arbeidene som gjelder forberedelse av konsesjon for kabling og dispensasjon fra verneforskriften går parallelt med reguleringsarbeidet. Før *vedtak* av reguleringsplanen må dispensasjon etter naturmangfoldloven være gitt.

**Vilkåret om at luftstrek i det aktuelle området skal ned er sentralt for at Fylkesmannen skal kunne gi dispensasjon til ny veg etter naturmangfoldloven. Dette forholdet er også vektlagt i lovlighetskontrollen av kommunedelplanen og i svar fra klima- og miljøministeren i Stortingets spørretime angående lovligheten av kommunens vedtak om ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat.**

**Forutsetningen om fjerning av dagens høyspentlinjer står fortsatt ved lag. Også om det gjøres mindre justeringer av traseen som gjør at det er mulig å bygge ny bru med E6 uten å berøre Statnett sine ledninger. Dette for å unngå en dobbeltbarriere (luftspenn og veg) med negativ virkning på verneverdiene i naturreservatet.**

Slik Fylkesmannen forstår bestemmelsen fra kommunedelplanen mener vi det er helt klart at intensjonen var at spørsmålet om kabling skulle være avgjort etter energiloven **før høring av reguleringsplanen. Likevel har det vært dialog om hvordan dette muligens kan løses på en annen måte. Fylkesmannen vil bidra i den videre dialogen om dette bl.a. med samordning av statlige myndigheter.**

**Kabling av høyspent** (Ansvarlig myndighet NVE, Statnett og Nye Veier. Innebarer

avtale/betalingsforpliktelse fra Nye Veier før høring av reguleringsplanen)

I meklingen som førte fram til enighet om Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby, gikk det tydelig fram at Statens vegvesen/Nye Veier ville ta kostnaden for omlegging av høyspent uansett løsning. Statnett mente da at kabling var en akseptabel løsning under forutsetning av at veibygger tok ekstrakostnaden for kablingen og at konsesjonsbehandling etter energiloven kom til samme konklusjon.

I referat fra dialogmøte den 25. september 2019 går det frem at Nye Veier har en stram tidsplan for E6-prosjektet, men det er viktig at alle etatenes prosesser ses i sammenheng slik at man kan oppnå en best mulig løsning for alle deler av samfunnet.

**Det må foreligge en avklaring fra NVE angående kabling før høring av reguleringsplan.**

**Det** er vesentlig for videre fremdrift at NVE gir råd i plansaken slik at det kan legges til rette for kabling dersom saksbehandling etter energiloven konkluderer med at dette er en akseptabel løsning og at Nye Veier dekker ekstrakostnadene knyttet til kabling.

Fylkesmannen viser til dialogmøter mellom NVE, Statnett, Fylkesmannen, Nye Veier og Lillehammer kommune for hvordan bestemmelsen § 1.7.14 skal forstås og løses. I referat fra møte 27. juni 2019 går det blant annet frem at:

*«Ved en tidsforskyvning av prosessen, ønsker Fylkesmannen en forsikring om at Nye Veier fremdeles er forpliktet til å betale for alternative løsninger som kabel over Lågen. At Nye Veier betaler, er Statnett og NVEs premis for å se på kabling over Lågen, og **Fylkesmannen ønsker en forsikring om at kabelløsningen ikke bortfaller fordi strekningen inngår i reinvesteringen av ledningen, og dermed inngår som et «ordinært nettiltak» som skal betales av nettkundene.** \**

***Alle er enige om at dette må ivaretas, og at det foreslås at det lages en skriftlig avtale på denne betalingsforpliktelsen fra Nye Veiers side ved en eventuell kabling/andre alternative løsninger mellom Statnett og Nye Veier.»***

Nye Veier må arbeide videre med forslag til løsninger for hvordan en slik avtale/betalingsforpliktelse med Statnett kan utformes. **Dersom en slik avtale ikke kan fremlegges samtidig med høring av reguleringsplanen**, mener Fylkesmannen at alternativet da er konsesjonsbehandling etter energiloven for omlegging av høyspent for kryssing av Lågen, før reguleringsplanen kan vedtas.

Fylkesmannen stiller altså spørsmål ved om det bør vurderes å gå i gang med **konsesjonssøknad etter energiloven** samtidig med at det arbeides med reguleringsplanen. Dette for lettere å kunne samordne Nye Veiers og Statnett/NVE sine interesser.

**Godkjenning fra Vegdirektoratet – kabel i bru** (Ansvarlig myndighet Vegdirektoratet. Nye veier må søke.)

Det må foreligge en avklaring fra Vegdirektoratet om at kabling i bru er en akseptabel løsning før høring av reguleringsplanen. **Godkjenning fra Vegdirektoratet til å legge både høyspentkabel og 22kV i bru, må foreligge før dispensasjon etter naturmangfoldloven og godkjenning av reguleringsplanen.**

**Dispensasjon fra naturmangfoldloven** (Ansvarlig myndighet: Fylkesmannen i Innlandet - må foreligge før vedtak av reguleringsplan)

En mulig dispensasjon avhenger av:

\*At et godt nok erstatningsareal er sikret for vern. Hvis det ikke foreligger et vernevedtak, må det i det minste foreligge avtaler om vern mellom Staten og grunneiere.

\*Det arbeides per dags dato parallelt med to mulige erstatningsareal. Etter gjeldende prinsipper for økologisk kompensasjon for nødvendig utbygging av nasjonal interesse i verneområder, må erstatningsareal med skog sikres gjennom frivillig vern og ikke myndighetsstyrt vern. Begge arealene det arbeides med er skogbevokst.

Fylkesmannen har tidlig i planprosessen spilt inn ovenfor Nye Veier at prinsippene om frivillig vern for å sikre erstatningsarealer med skog, som kom våren 2019, gjør prosessen uforutsigbar.

**\*At Nye Veier gjennom en avtale med Statnett gir finansiell sikkerhet for kabling av høyspentlinjer ved fornying av nettet, se over.**

\*22kV Legges i brua – omfattes av pbl og blir en del av planbehandlingen

Reguleringsplanen legger til rette for kabling av høyspentledningene. Kabling i bru må også være godkjent av vegdirektoratet før behandling av søknad, se over.

Andre relevante avbøtende tiltak som skal sikres i reguleringsplanen. Dette er forhold som støy, lysforurensning, utforming av bru, pilarer i elva, vannmiljø, sikring av kantsoner, midlertidig rigg og anleggsområder, midlertidige fyllinger, hensyn til vassdrag og forurensning og så videre. **Fylkesmannen har derfor konkludert med at reguleringsplanen må sendes på høring før vi behandler dispensasjonssøknaden angående Lågendelta naturreservat.** Slik blir disse temaene belyst gjennom reguleringsplanens konsekvensutredning og kompensasjonsplan for Lågendeltaet naturreservat. Nye Veier er ansvarlig for utarbeidelsen av kompensasjonsplanen, som vil være en del av arbeidet med reguleringsplan.

Søknaden fra Nye Veier kan sendes først etter at reguleringsplanen med kompensasjonsplan har vært på høring og en har konkludert med hvilken løsning som velges. Selv om Fylkesmannen forbereder seg så godt som mulig og planlegger i tid for denne behandlingen, må det regnes med saksbehandlingstid i tråd med sakens kompleksitet. Normal saksbehandlingstid er rundt en måned, men den kan bli lenger i kompliserte saker. I tillegg må det tas høyde for mulig klagebehandling, enten søknaden avslås eller innvilges. Miljødirektoratet er klageinstans hvis ikke klage(r) tas til følge. Fylkesmannen kan ikke si noe om hvor lang tid direktoratet trenger for å behandle en slik sak.

**Tillatelse etter Lakse- og innlandsfiskeoven** (Ansvarlig myndighet: Innlandet fylkeskommune, Fylkesmannen i Innlandet)

I den grad det legges opp til inngrep i vassdraget må dette behandles etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Vi har også gitt innspill om ytterligere utredninger av fisk i Lågendeltaet ved utredning av alternativ med pilarer i elva. Dette må foreligge som en del av konsekvensutredningen.

#### **Avklaringer i reguleringsplan/konsekvensutredning**

**Reguleringsplanen må som nevnt over vise realistiske løsninger for å legge høyspent i bru.**

Hensynssoner som sikrer areal til muffestasjoner/tilkobling til transformatorstasjon og trase for høyspentlinje må også sikres i plankart og bestemmelser. Ellers minner vi om at det også er flere bestemmelser i kommunedelplanen som er viktige for å ivareta hensynet til naturreservatet i tillegg til § 1.7.14. Her vil det også være nødvending med vurdering/tillatelser etter andre lovverk.

Med hilsen Anne Kathrine Fossum Øyvind Gotehus (e.f.)

Kommunal- og samordningsdirektør avdelingsdirektør

Her er det **mye å merke seg**.

---

## 2020

---

- 3. DESEMBER: NVE SKRIVER [BREV](#) OG GJØR STATSFORVALTEREN OPPMERKSOM PÅ AT HAN VERKEN HADDE MYNDIGHET ELLER HJEMME TIL Å FRAMSETTE KRAVET OM Å FJERNE HØYSPENTLINJENE SOM VILKÅR FOR Å GODTA VEGKRYSSING AV LÅGENDELTAET NATURRESERVAT

#### Brevet fra Norges vassdrags- og energidirektorat



Statsforvalteren er urette myndighet og kan ikke treffe vedtak om konsesjoner etter energiloven.

Ingen, heller ikke NVE kan frata Statnett eksisterende konsesjon til å ha høgspenledningene i luftsstrekk over Våløya.

Det er heller ikke opp til Statnett å frivillig igang sette dette fordi Nye veier betaler, ettersom forvaltning styres etter lover og forskrifter og langsiktig forvaltning, og det går ikke an å kjøpe seg til forvaltningsvedtak selv om man har penger.

Videre vil finansiering av muffehus kun være et spørsmål om husholdninger og næringsliv skal betale kostandene over strømgregninga (Statnett) eller over bompengeseddelen ( Nye Veier) .

Vilkåret som ble satt om å fjerne kraftledningene over Våløya, nedfelt som et nytt punkt 1.7.14. i i kommunedelplanen som ble vedtatt i kommunestyret 21.juni 2018 var dermed ikke lovlig satt.

Punktet 1.7.14 var en forutsetning for vedtakets innhold (kommunedelplanens innhold) fordi kravet om å fjerne høgspenningene var en forutsetning for at Statsforvalteren skulle gi dispensasjon til å bygge veg i fredningsområdet. Videre er dispensasjon fra fredningsbestemmelsenes forbud mot vegbygging en forutsetning for å bygge vegen i den trasèen som er vedtatt i kommunedelplanen.



I kommunedelplanen ble det vist fram en høy og lang motorveibru plassert i bue over Våløya og Lågen. Brukonstruksjonen Nye Veier nå arbeider med blir vesentlig mindre omfattende og mindre synlig i terrenget.

---

## 2020

- NYE VEIER VIL IKKE BYGGE VEDTATT KDP- BRU OG TEGNER DE EI NY, SENKA BRU SOM GÅR KLAR AV HØGSPENTLEDNINGENE – SOM MULIGGJØR BYGGING AV BRUA UTEN VERKEN FLYTTING ELLER FJERNING AV HØGSPENTLEDNINGENE
- 

---

## 2021

- VÅR: NYE VEIER FORBEREDER Å LEGGES UT REGULERINGSPLAN FOR ROTERUD STORHOVE- SOM INKLUDERER DELSTREKNING II ØYRESVIKA- STORHOVE PÅ HØRING
- 

I den forbindelse legges ut en rekke dokumenter blant annet i møte i regionalt planforum i Innlandet 20. april: <https://innlandetfylke.no/regionalt-planforum/moter-i-regionalt-planforum-2021/>

---

## 2021

- NYE VEIER GJEMMER BORT SVÆRT VIKTIG OPPLYSNING I [FAGRAPPORF FOR NATURMANGFOLD](#) PÅ SIDE 139...NEMLIG AT DE IKKE AKTER Å FJERNE ALLE LEDNINGENE LIKEVEL



Nye Veier 26. april 2021:

*«Lågendeltaet er som et av Norges største innlandsdeltaer et område med svært store naturverdier og vurderes som et av Norges aller viktigste rasteområder for trekkende fugl»*

E6 Roterud–Storhove

Konsekvensutredning

26.03 | 21

Fagrapport Naturmangfold



Nye Veier AS | Transport TG  
4638 Krossland  
nyeveier.no

I [fagrapport for naturmangfold](#) på side 138 og 139 slipper Nye veier ei bombe som kommunen etter det jeg kan se, ikke nevner med ett ord i saksframlegget: :

**«DESSVERRE HAR MAN IKKE LYKTES MED Å FÅ SAMTIDIGHET I BRUBYGGINGEN OG OMLEGGINGEN AV ALLE KRAFTLEDNINGENE.» - NYE VEIER HAR «IKKE FASTSATT NOEN FREMDRIFT FOR Å FJERNE DE TO 300 KV-LEDNINGENE SOM PASSERER ELVA VED VALØYA»**



Figur 5-34. I en periode på noen år vil motorvegbrua og kraftledningene over brua bestå. I denne perioden vil kollisjonsrisikoen for fugl være særlig høy. Observasjonshøyde 136 moh.

«Det er flere **kraftledninger** som passerer Lågen i det samme området som den nye motorvegbrua planlegges. **Det har fra tidligere planfaser vært et premiss at den nye brua skal bygges på en slik måte at flere av kraftledningene kan fjernes og føres gjennom brua i kabel<sup>1)</sup>.**

Dette vil på sikt ha en klar positiv effekt for kollisjonsrisikoen i området. Da fuglene i stor grad vil kunne oppdage en bru og styre unna, er faren vesentlig større for kollisjoner med kraftledninger (ref). **Dessverre har man ikke lyktes med å få samtidighet i brubyggingen og omleggingen av alle kraftledningene.** Eidsivas eksisterende 22 KV-ledning som går tilnærmet i samme trasè som den planlagte brua, vil kables gjennom brua fra første stund, **mens det for de to 300 KV-ledningene som passerer elva ved Våløya ikke er fastsatt noen fremdrift for kabling.<sup>2)</sup>** Dette er meget uheldig. Det kan ikke sees bort fra at samspillet mellom den nye brua og kraftledningene medfører en økt kollisjonsrisiko. Dersom fuglene kommer flyvende i høyde med brua og svinger opp for å unngå denne, er de på farlig kurs mot kraftledningene. Det er nettopp i slike situasjoner, hvor fuglene distraheres av noe annet, at de kan risikere å fly inn i kraftledninger. Forhåpentligvis vil perioden med bru og kraftledninger være kort, men det anbefales likevel med den største tyngde at det etableres fugleavvisere på kraftledningene for å redusere denne risikoen i overgangsfasen.»

#### FOTNOTE 1)

Dette er en noe feilaktig framstilling. Det riktige er at Statsforvalteren har stilt som vilkår for en mulig framtidig dispensasjon til å bygge veg gjennom fredningsområdet, at ALLE de eksisterende kraftledningene i luftspenn over Våløya, altså både 22 kV og de to 300 kV, FJERNES. Lavspennledningene går via to master ned på Våløya, mens 300 kV ledninger går i fullt luftspenn over deltaet. Statsforvalteren har ikke framsatt krav om på hvilken måte de skal fjernes og ikke konkret krevd at dette skal skje ved at de skal kables i brua.

#### FOTNOTE 2)

Som det framgår av [fagrapport for naturmangfold](#) side 138, legger Nye Veier AS nå opp til at de ikke kommer til å oppfylle vilkåret som var satt for å få dispensasjon, som beskrevet i punktene over, ved å likevel ikke fjerne de to høgspenlinjene som Statnett har konsesjon til etter energiloven å ha i luftspenn over fredningsområdet.

Nye Veier AS legger nå nettopp opp til å senke brua slik at den går klar av de to høgspenlinjene. De *gjør dermed nettopp «justeringer av traseen som gjør at det er mulig å bygge ny bru med E6 uten å berøre Statnett sine ledninger»*, nettopp slik Statsforvalteren i brevet av 12. november 2020 presiserte eksplisitt at ikke ville rikke ved *«forutsetningen om fjerning av dagens høyspentlinjer»* for å kunne få dispensasjon til å bygge veg i fredningsområdet.

Vi presiserer at Statsforvalteren både gjennom formuleringen «høyspentlinjer» og «Statnett sine ledninger» understreker at dette også gjelder de to 330 kV høgspenledningene, da de øvrige 22 kV ledningene (lavspen) eies av Elvia.

Nye Veier legger altså opp til å likevel ikke fjerne kraftledningene.

Vi finner likevel ingen signaler fra Statsforvalteren om at han dermed vil la være å gi / trekke dispensasjonen.

Jeg mener disse helt sentrale momentene for saken, altså at det blir dobbeltbarriere til tross for at dette var vektlagt både i svar på lovlighetsklage og svar i Stortingets spørretime at dobbeltbarrieren ville bli fjernet. Forholdene er vanskelig å oppdage, og konsekvenser av forholdet er ikke omtalt i høringen.

## 2021

---

- NYE VEIER OG STATNETT HAR HELE TIDEN VISST AT VILKÅRET OM Å FJERNE HØGSPENLINJENE FOR Å FÅ DISPENSASJON VAR UGYLDIG
- 

Det framgår blant annet av forstudien fra SVV fra januar 2018.

## 2021

---

- DA REGULERINGSPLANFORLAG BLE LAGT UT PÅ HØRING I JUNI 2021, HADDE STATSFORVALTEREN TILSYNELATENDE ENNÅ IKKE OPPLYST LILLEHAMMER KOMMUNE SOM ER PLANMYNDIGHET- OM BREVET FRA NVE 3. DESEMBER.
-



Nye Veier har vist til at de har foretatt en juridisk vurdering og stilt spørsmål ved om rekkefølgebestemmelsene er hjemlet i plan- og bygningsloven. Kommunen er bedt om å gjøre en vurdering av de juridiske sidene ved rekkefølgekravene. Nye Veier har ikke konkretisert hvilke rekkefølgekrav (tiltak) de sikter til eller redegjort nærmere for den faktiske og rettslige begrunnelsen for sitt synspunkt til tross for at kommunen har anmodet om dette. Nye Veier sin vurdering inneholder verken argumentasjon eller subsumsjon. Kommunen er derfor ikke kjent med hvilken rettslig vurdering Nye Veier har foretatt.

Reguleringsplanene med rekkefølgekrav, slik de legges fram for høring/offentlig ettersyn, er en oppfølging av kommunedelplan og planprosessen for øvrig. Slik Kommunedirektøren ser det følger Lillehammer kommune ved forslag til rekkefølgekrav opp de avklaringer som er gjort underveis i planarbeidet, meklingsresultatet mellom de statlige og regionale myndigheter i juni 2018, og senere vedtatt kommunedelplan.

Rekkefølgekravene er i stor grad avbøtende og kompenserende tiltak som bl.a. ble avklart mellom statlige og regionale myndigheter i meklingen som en forutsetning for valg av E6 – trase med avkjøringer. Dette gjelder bl.a. kryssing av Lågendeltaet, inngrep i friluftsområder, endret bruk av dagens E6 og adkomsten til Lillehammer by fra ny E6.

Kommunedirektøren er overrasket over at Nye Veier stiller spørsmål ved dette, og legger til grunn at fremforhandlet meklingsresultat og øvrige avklaringer mellom Statlige og regionale myndigheter er i samsvar med kravene i plan- og bygningsloven. Kommunedirektøren forutsetter at Nye Veier også forholder seg til meklingsresultatet.

#### Kvalitetssikring av planmaterialet

Hva kommunen har forstått og ikke, er for meg uklart. Det er uansett en stor svakhet at dette saksforholdet altså hvor det eneste vilkåret statsforvalteren har satt for å dispensere fra fredningsbestemmelsene for lågendeltaet naturreservat er ugyldig – og som er av så avgjørende betydning for saken, at det sågar er nevnt både i lovlighetskontroll og i stortingets spørretime, ikke er lagt fram, forklart og belyst i høringa.

# OPPSUMMERING OG PÅPEKINGER

## 1. SPØRSMÅL TIL DEMOKRATISK PROSESS OG MULIG MYNDIGHETSMISBRUK DA UTBYGGINGSDIREKTØREN MØTTE I FORMANNSKAPET 11. OKTOBER 2016 – DETTE VAR UTPRESSING AV DE FORLKEVALGTE SOM ØNSKET SEG ET STATLIG BYGGEPROSJEKT

Utbyggingsdirektørens orientering refereres slik i lokalavisa GD:

- «Han sa også at Nye veier alltid vil preferere alternativer med 110 km/t og «omgjøringsveger» kontra gjennomkjøringer.»
- «Vi vil konkludere når kommunedelplanen foreligger, og ikke kjempe for noe som er frarådet og dermed risikere å rykke bakover i køen, sier ordfører Granberg Johnsen.»
- «Normalt sett er lavt konfliktnivå med på å få raskere vedtak, sa Moshagen.»

Statens vegvesen hadde følgende faglige vurdering fra 2014:

### Figur 39 Alternativ II-C-2

#### **Alternativ II-C-2 anbefales ikke videreført i kommunedelplanen**

- Alternativet innebærer en trase som kommer i sterk konflikt med Lågendeltaet naturreservat, og gir en vesentlig forringelse av verdiene i reservatet.
- Grusressursen i Hovemoen blir vesentlig berørt.
- Det er sannsynlighet for konflikt med kulturminner.
- Fortsatt stor trafikk på dagens E6 gir støyproblemer mellom Øyresvika og Vingnes
- Løsningen innebærer ekstra lang tunnel og lang bru som gir svært høye bygge- og driftskostnader

**Årsaken til at** vestsidealternativet likevel ble tatt med i planprosessen var at Statsforvalteren, regjeringens representant i fylket, sendte et brev til Statens vegvesen 14.juli 2014 hvor de krevde alternativet opprettholdt.

I østsidealternativet lå det pr oktober 2016 (kommunedelplanfasen før første ettersyn/ høring) inne en fartsgrense på 80 km/t som sikret ivaretagelse av alle dagens fem planfrie helkryss på E6 gjennom Lillehammer; Vingrom, Vingnes, Strandtorget/Mesna, Sannom og Storhove. Man unngikk nemlig

avstandskrav mellom kryss på minst tre km (?) som utløses ved firefeltsmotorveg med fartsgrense på 100 km/t og mer.

**Videre åpnet det** for en to-/trefeltsløsning – som også muliggjorde gjenbruk av Lillehammer bru 543 m som er eneste del av dagens E6 som går gjennom fredningsområdet, slik Nye Veier nå gledelig også åpner for. Fordi Lillehammer bru allerede var bygget (1984) da Lågendeltaet ble fredet (1990) er det «tillatt med trafikk på og vedlikehold av» brua.

**Nytt premiss** om at kommunedelplanen måtte resultere i II-C-2 110 km/ t for at Nye veier skulle prioritere prosjektet ble oppstilt etter at planprogrammet var fastsatt (2014) og man var godt inn i kommunedelplanprosessen. Men fordi de samtidig satte vilkår om rask «konfliktfri» planprosess, tok ikke politikerne seg tid til å utrede flere alternativer som hadde mindre negativ virkning på verneverdiene og verneformålet i lågen som - kunne oppfylle Nye veiers ønske - for eksempel å legge den lang tunnelen undersjøisk under fredningsområdet.

**Utredningsplikten** som følger av naturmangfoldlovens § 48 er dermed ikke oppfylt i denne saken.

Til tross for sin klare anbefaling om å vrake vestsidealternativene i 2014, ble det etter Nye veiers involvering til at SVV kun la fram vestsidealalternativet med II-C-2 på høring av kommunedelplanen i 2017, som innebar at vestsida ble indirekte vraket av staten - uten politisk prosess.

## 2. VANSKELIG Å SE AT DET VAR I HENHOLD TIL NYE VEIERS VEDTEKTER OG INNENFOR STYRETS MANDAT Å PRIORITERE MOELV- ØYER I MAI 2018 TIL EN KOSTNAD PÅ 17,041 MRD , HVORAV 11,212, MRD I BOMPENGER, - MED EN BEREGNET NEGATIV SAMFUNNSNYTTE PÅ KR 5,9 MRD

---

På bakgrunn av ekstrem ulønnsomhet i prosjektet med minus 5,9 MRD, stiller jeg spørsmål ved om det var i tråd med Nye Veiers vedtekter å prioritere dette prosjektet i mai 2018.

At kommunestyret til slutt leverte en kommunedelplan 21. juni 2018 med det resultatet og framdriften Nye veier hadde bedt om - 110 km/t og rask og konfliktfri planprosess - er ikke momenter som ifølge Nye Veiers vedtekter skal kunne vektlegges i en prioritering – som en belønning. Nye veier disponerer statens penger utenom demokratisk styring i Stortinget (NTP) og det påhviler dermed et ekstra stort ansvar for at det ikke oppstår tvil om styret strengt følger vedtatte kriterier /vedtekter for bruk av pengene.

Prosjektets samfunnsmessige lønnsomhet skal være avgjørende. Trafikkmengden Øyresvika-Storhove vil maksimalt være ådt på 7 000, trafiksikkerheten har vært svært god etter forbikjøringsfelter ble åpnet på Biri i 2016, reisetidsforskjellen er ubetydelig fordi vegen er sp rask og lett tilgjengelig i dag, og dessuten ikke rammes av bompengелеkkasje, vegen er overhode ikke rasfarlig og bygging av vegen, inkludert tunnel og bru- vil være ekstremt forurensende. Og ut fra at samfunnsnyttan var kraftig negativ, er det vanskelig å se at prioritering av dette prosjektet var i henhold til Nye veiers vedtekter og mandat.

**N** NyeVeier

## Porteføljeprioritering

Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra **samfunnsøkonomisk lønnsomhet**.

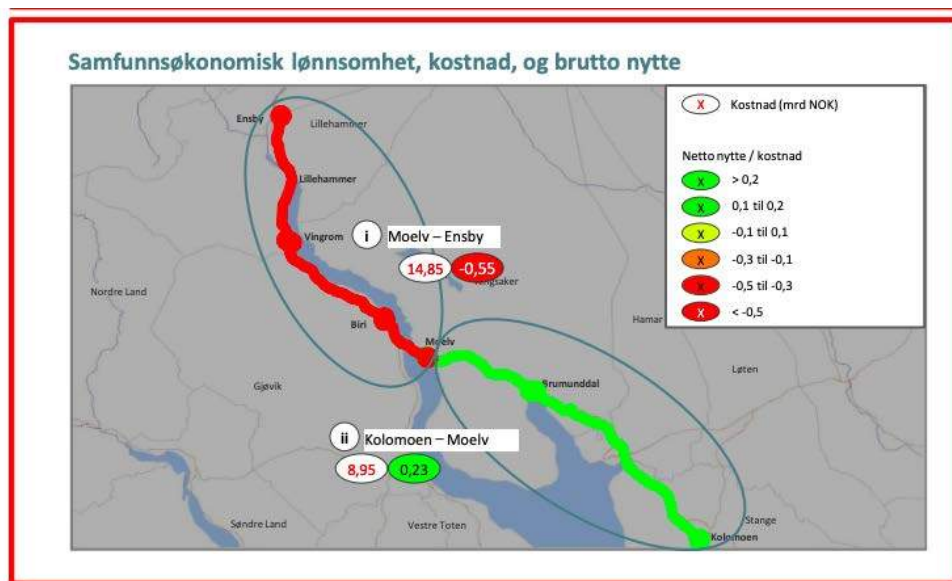
Når Nye Veier regner på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vurderer vi blant annet:

- Trafikkmengde
- Trafikksikkerhet
- Reisetid
- Rasfare
- Klimagassutslipp

Strekningene i utbyggingsporteføljen med **høy** samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med **lav/negativ** samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I prioriteringen legges det også vekt på forhold rundt:

- Samfunnsikkerhet
- Muligheten for helhetlig utbygging
- Trafikksikkerhet (ekstra vektlagt)
- Bompengebelastning

### 3. STATSFORVALTEREN GA SKRIFTLIG DISPENSASJON FRA LOVENS STRENGESTE FREDNINGSVERN I MEKLINGSMØTET DEN 18.JUNI 2018 UTEN AT DET VERKEN VAR SØKT OM DISPENSASJON ELLER SØKNAD VAR SAKSBEHANDLET

Fra meklingsreferatet:

Mekling har ført fram slik:

• **Fylkesmannen godtar vegkryssing av Lågendeltaet naturreservat og frafaller krav om adkomsttunnel på grunnlag av omforente planbestemmelser 1.6.2, 1.6.4, 1.7.14 og avtalt oppfølging: dekning av kostnader ved omlegging av kraftledninger uansett løsningsvalg samt redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6**

At dispensasjon fra vernevedtaket i realiteten er avgjort før den er behandlet, tydeliggjøres av at forslaget til reguleringsplan heller ikke tar høyde for at dispensasjon kan bli avslått. Alt tyder på at

man nå ser på den etterfølgende dispensasjonssaken som en ren formalitet, og at Nye Veier AS tar det for gitt at dispensasjon gis. Skal verneområdet ha et visst vern og behandlingen av dispensasjonssøknaden en viss troverdighet og legitimitet, må i det minste reguleringsplanen ta høyde for at dispensasjonen kan bli avslått. Den må derfor omtale dette, og peke på alternative løsninger for det tilfellet at det ikke gis dispensasjon fra vernevedtaket.

Det er grunn til å peke på en alvorlig saksbehandlingsfeil som sterkt har medvirket til planvedtakets innhold. – Uten en opplevelse av dispensasjon, ville ikke Nye Veier tatt sjansen på å vrake østsidealternativet – og KDP kunne blitt vedtatt. Feilen er ugyldighetsgrunn for kommunedelplanen for E6 Vingrom Ensby.

#### 4. NÅR AREAL I FREDNINGSOMRÅDET BLE AVSATT TIL FORMÅLET «VEG» UTEN AT DET VAR GITT (SAKSBEHANDLET) DISPENSASJON FRA FORBUD MOT VEGBYGGING DER, VAR VEDTAKET OM KOMMUNEDELPLAN I STRID MED GJELDENE RETT – OG UGYLDIG

---

Da kommunedelplanen ble vedtatt i kommunestyret den 21. juni 2018, ble arealer innenfor fredningsområdet for Lågendeltaet naturreservat, korridor ved Våløya, avsatt til arealformålet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», med underformålet «veg», jf. § 11-7 annet ledd nr. 2.

Dette var tilsvarende som de gjorde i Åkersvikavedtaket hvor kommunedelplanen med to alternativer for kryssing/ passering av fredningsområdet ble vedtatt i kommunestyrene selv om det var uløste innsigelser og nødvendig med dispensasjon fra fredningsforskriften.

Forskjellen var imidlertid at Hamar kunne gjøre dette fordi den saken skulle til departementet for behandling og etter pbl § 11-6 ville ikke planvedtaket være gjeldende før etter at departementet hadde behandlet saken:

Vi viser til plan- og bygningslovens bestemmelse i § 11-6 om rettsvirkning av kommuneplanens arealdel:

*Kommuneplanens arealdel fastsetter framtidig arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i § 1-6. **Planen gjelder fra kommunestyrets vedtak, dersom ikke saken skal avgjøres av departementet etter § 11-16.***

Ettersom innsigelser på Lillehammer var løst i mekling og tillatelse til å bygge veg i fredningsområdet også gitt – og saken ikke skulle til departementet for avgjørelse, var kommunedelplanen for E6 Vingrom Ensby gjeldende på vedtakstidspunktet den 21. juni 2018. Vedtaket om å avsette området i fredningsområdet som til «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», med underformålet «veg» var imidlertid i strid med gjeldende rett, nemlig i strid med forbudet mot å bygge veg i fredningsområdet.

## 5. NYE VEIER ETTERKOMMER IKKE (IKKE LOVLIG SATT) VILKÅR FOR DISPENSASJON SATT I MEKLINGSMØTET - OM Å FJERNE ALLE KRAFTLEDNINGENE OVER LÅGEN

---

Den skriftlige dispensasjonen som ble gitt i meklingsmøtet den 18. juni som ikke ble saksbehandlet, ble gitt på vilkår om at Statens vegvesen /Nye Veier skulle fjerne eksisterende kraftledninger i luftspenn over lågen der brua skulle bygges. Det er snakk om fler 22 kV ledninger som eies av Elvia og to høgspennledninger på 300 kV som Statnett eier og har konsesjon til luftstrek på.

For å presisere vilkåret om kabling og at vegutbygger skulle dekke kostandene, som vilkår for dispensasjonen, ble det i meklingsmøtet bestemt at det skulle legges til et nytt punkt 1.7.14 i kommunedelplanen:

### **1.7.14 – Omlegging av kraftledninger over Lågen (nytt punkt)**

*Senest før høring av reguleringsplanforslag for ny E6 skal kryssing av Lågendelta naturreservat med ledningsnett være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven*

Meklingsreferat 18. juni 2018:

*«Fylkesmannen har vært svært klar gjennom hele prosessen, på at forutsetningen for å godta bru gjennom verneområdet er at høyspentlinjene over Lågen legges i bakken eller i brua.»*

Statsforvalteren skriver dessuten i brev til Lillehammer kommune 12. nov 2020

*«Vilkåret om at luftstrek i det aktuelle området skal ned er sentralt for at Fylkesmannen skal kunne gi dispensasjon til ny veg etter naturmangfoldloven. Dette forholdet er også vektlagt i lovlighetskontrollen av kommunedelplanen og i svar fra klima- og miljøministeren i Stortingets spørretime angående lovligheten av kommunens vedtak om ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat.*

*Forutsetningen om fjerning av dagens høyspentlinjer står fortsatt ved lag. Også om det gjøres mindre justeringer av traseen som gjør at det er mulig å bygge ny bru med E6 uten å berøre Statnett sine ledninger. Dette for å unngå en dobbeltbarriere (luftspenn og veg) med negativ virkning på verneverdiene i naturreservatet.»*

KDP-brua var 40 -45 meter høy og ville komme i fysisk berøring med kraftledningene. Uavhengig av kravet fra Statsforvalteren måtte ledningene flyttes eller kables eller brua senkes.

Kabling av de to høgspennledningene vil kreve bygging av store og kostbare muffestasjoner i overgangen mellom jord / luft.

## 6. NYE VEIER HAR TEGNET EI NY, SENKET BRU SOM IKKE ER I HENHOLD TIL KDP

---

Brua vil nå ikke lenger komme i berøring med kraftledningene. Lavspennledningene vil kables, mens de to 300 kV høgspennledningene til Statnett vil bli værende.

## 7. STATSFORVALTEREN SYNES IKKE HA TENKT Å REALITETSBEHANDLE DISPENSASJONSSØKNAD - HELLER IKKE NÅR SØKNAD FORELIGGER

---

Jeg reagerer på at det kun er kompensasjonstiltak i form av fjerning av biologisk barriere og erstatningsareal som er framsatt som vilkår for dispensasjon overfor Nye Veier.

**Statsforvalteren synes dermed å ikke ha lagt opp til en ordinær saksbehandling etter fastsatte krav i forvaltningsloven, inngangsvilkår i fredningsforskrifta og fastsatte krav om nødvendighet utredningsplikt til å utrede alternativer i den grad man er sikker på at løsninger som velges er de alternativene som gir minst negativ virkning på verneverdier og verneformål .**

I en e-post den 17. november 2017 til en grunneier i fredningsområdet i Lågendeltaet, beskriver Statsforvalterens miljøvernaveiding, Kolbjørn Hoff, de vurderingskrav Statsforvalteren som forvaltnings- og vernemyndighet har i forbindelse med dispensasjonssøknader fra fredningsbestemmelsene for Lågendeltaet naturreservat:

- 1)«I verneforskriften er det imidlertid en bestemmelse som sier at det kan gjøres unntak for dette forbudet for vesentlige samfunnsinteresser, dvs. samfunnsinteresser på lik linje med de nasjonale verneverdiene som finnes innenfor dette verneområdet. Bygging av en framtidig E6 er en slik vesentlig samfunnsinteresse. **(1 Inngangsvilkåret i fredningsforskriftas § IV, min anm)**
- 2) Det betyr at det kan gis tillatelse til bygging av E6 i Lågendeltaet naturreservat dersom det ikke finnes andre mulige og realistiske alternativer. **(2 Nødvendighetskravet i NML, min anm)**
- 3) Det skal imidlertid legges stor vekt på å unngå å berøre naturreservatet, og dersom dette ikke kan unngås skal det velges alternativer som anses å få minst negative konsekvenser for verneverdier og verneformål.» **( 3 Utredningsplikten i NML, min anm)**

Statsforvalterens svar kan deles inn i tre punkter lik avsnittene over:

### 1 INNGANGSVILKÅR I FREDNINGSFORSKRIFTA

---

Inngangsvilkår i fredningsforskriftas § IVIII for å kunne ta en dispensasjonssøknad til behandling er i dette tilfellet at arbeidet må være av « vesentlig samfunnsmessig betydning»

Dersom ingen av inngangsvilkårene er oppfylt, har ikke Statsforvalteren hjemmel til å realitetsbehandle søknad en, men må avvise den.

Vi merker oss med bekymring at Statsforvalterens miljøvernavdeling i november 2017 (allerede) hadde konkludert med at «Bygging av en framtidig E6 er en slik vesentlig samfunnsinteresse.» og dermed gitt en blankofullmakt for å uansett oppfylle inngangskriteriet.

2 NØDVENDIGHETSKRITERIET I NATURMANGFOLDLOVEN – DET MÅ VÆRE  
TVINGENDE NØDVENDIG FOR SENTRALE SAMFUNNSINTERESSER Å MÅTTE  
GJENNOMFØRE TILTAKET -SOM ER AV VESENTLIG SAMFUNNSMESSIG  
BETYDNING -NETTOPP I FREDNINGSOMRÅDET

---

Jeg kan videre ikke se at Statsforvalteren har nevnt nødvendighetskriteriet når vilkår for dispensasjon fra fredningsbestemmelsene er nevnt i E6-saken.

Sammendrag av [sørdalsdommen](#):

*Klima- og miljødepartementet ga dispensasjon til fremføring av en kraftlinje gjennom Sjørdalen naturreservat. Lagmannsretten fant at departementets dispensasjonsvedtak var ugyldig. Nødvendighetsvilkåret i naturmangfoldloven § 48 første ledd 3. alternativ var ikke oppfylt på vedtakstidspunktet.*

Statsforvalteren har imidlertid uttalt at det uansett er nødvendig å bryte fredningsbestemmelsene for å framføre ny E6, men dette stemmer ikke:

Både undersjøisk tunnel med 110 km/t og bruk av Lillehammer bru med 80 km/t som den er i dag er alternativer som ikke vil berøre eller komme i konflikt med fredningsbestemmelsene. Slik sett er det ikke nødvendig å bygge ny veg i fredningsområdet for å framføre E6.

Ønsket om 110 km/t å anses ikke å være nødvendig etter definisjonen av nødvendighet i naturmangfoldloven.

3 UTREDNINGSPLIKT ETTER NATURMANGFOLDLOVEN FOR Å SIKRE MINST  
NEGATIVE KONSEKVENSER FOR VERNEVERDIER OG VERNEFORMÅL.

---

Vi vil vi peke på at selv om nye, reelle alternativer ikke ble utredet i nytt planprogram etter at Nye Veier oppstilte nye vilkår om 110 km/t den 11. oktober 2016, begrenser ikke dette Statsforvalterens utrednings- og undersøkelsesplikt etter naturmangfoldloven ved behandling av dispensasjonssøknad. Statsforvalteren må i de tilfellene både inngangsvilkår og nødvendighetskriterium er oppfylt, påse at utredningen av ulike alternativer har vært bred og grundig nok til å sikre at de alternativene som velges er de som vil få minst negative konsekvenser for verneverdier og verneformål.

Av meklingsreferatet framgår imidlertid at østsida var mindre negativt enn vest – dermed er ikke vilkår for dispensasjon til vest oppfylt ...

Fylkesmannens miljøvernavdeling v/Vebjørn Knarrum viste til at planarbeidet hadde vært krevende, både på grunn av kompleksitet og stram framdrift. **I utgangspunktet var øst-alternativene å foretrekke både av hensyn til landbruk og miljø**, men ut fra signaler fra vegvesenet om kostnader og framkommelighet samt egne vurderinger om hensynet til framtidig byutvikling, har Fylkesmannen gått



inn for å se nærmere på vestsidealternativene under noen klare forutsetninger om kompenserende tiltak.

Nye veiers krav/ønske om 110 km/t, som ikke er et lovfestet krav, ble prioritert høyere enn naturmangfoldloven og fredningsbestemmelsene. Om det var lovfestet, var det likevel ikke likestilt, ettersom spørsmål etter Naturmangfoldloven skal vurderes før etter annet regelverk.

Konklusjon: Til tross for at Statsforvalteren i 2017 oppstilte de tre absolutte vilkår og strenge krav som minimum må være oppfylt for vurdering av en dispensasjonssøknad, ser det likevel ikke ut som han tar sikte på en saksbehandling, men kun oppstiller vilkår om kompenserende tiltak, jf meklingsmøtet 18. juni 2018

## 8. NVE SKRIVER BREV: STATSFORVALTEREN HADDE VERKEN MYNDIGHET ELLER HJEMMEL TIL Å KREVE DE TO HØGSPENTLINJENE OVER VÅLØYA FJERNET SOM VILKÅR FOR Å GI DISPENSASJON

---

Statsforvalterens miljøvernavdeling framsatte altså i rollen som part i [meklingen](#) om statlige innsigelser, krav i meklingsmøtet 18. juni 2018 om at alle kraftledningene i luftspenn over lågendeltaet skulle fjernes for å hindre dobbeltbarriere og at kostnadene skulle dekkes av vegprosjektet, som vilkår for at miljøvernavdelingen skulle dispensere fra forbudet mot å bygge veg i fredningsområdet.

I en mekling bringer statsforvalteren vilkår for en eventuell framtidig dispensasjon fra fredningsbestemmelser inn som et forhandlingskort. Forsterket av at en man her forhandler om kompenserende tiltak for en dispensasjon som verken er omsøkt, saksbehandlet eller innvilget – og som det klart ikke er grunnlag for.

Ny planbestemmelse, pkt 1.7.14 ble satt inn som nytt punkt kommunedelplanen og vedtatt i kommunestyret 21. juni 2018.

I brev til Statsforvalteren datert 3. desember 2018, forklarer NVE hvorfor Statsforvalteren verken hadde myndighet eller hjemmel til å sette konsesjoner etter energiloven i spill i en mekling, som rekkefølgekrav eller tiltak etter plan og bygningsloven eller naturmangfoldloven.

### **Oppsummering**

*NVE har som konsesjonsmyndighet for nettanlegg et ansvar for å behandle søknader om nye eller endrede elektriske anlegg i kraftforsyningen i medhold av energiloven. Vår behandling etter energiloven må følge det til enhver tid gjeldende regelverk og de politiske føringer som gjelder for bruk av luftledning eller jordkabel i kraftforsyningen. En konsesjon til et nettanlegg gir konsesjonær rettigheter til det aktuelle anlegget. Det er generelt svært høy terskel for å endre en gyldig konsesjon til et transmisjonsnettanlegg. Det er nettselskapene som har ansvar for å utrede, planlegge og søke om nye nettanlegg og konsesjonspliktige endringer i eksisterende anlegg. Kraftledninger og transformatorstasjoner i regional-og transmisjonsnettet er i all hovedsak unntatt fra plan-og bygningsloven, jf. pbl § 1-3 annet ledd. Dette betyr at*

*kraftledninger og transformatorstasjoner i regional-og transmisjonsnettet kan bygges og drives uavhengig av hvordan arealbruken som berøres av anleggene er fastsatt i rettslig bindende planer etter plan-og bygningsloven. Unntaket innebærer videre at det heller ikke kan fastsettes planbestemmelser for slike anlegg. NVE understreker at vi ikke har anledning til å samordne konsesjonspliktige endringer i nettanlegg etter energiloven i et planvedtak etter plan-og bygningsloven. For det første viser vi til unntaket for denne typen nettanlegg fra plan-og bygningsloven, jf. pbl § 1-3. For det andre viser vi til at det i energiloven ikke er noen bestemmelse som gir NVE myndighet til å samordne tillatelser etter energiloven med tillatelser etter annet regelverk<sup>1</sup>. For det tredje viser vi til at NVE som konsesjonsmyndighet etter energiloven, ikke er underlagt fylkesmannens samordningsfunksjon som beskrevet i rundskriv H-2143.*

Statsforvalteren hadde altså verken myndighet eller hjemmel etter energiloven til å oppheve Statnetts konsesjon til å ha høgspenledning i luftspenn over lågen. Kravet om å fjerne ledningene og nytt punkt 1.7.14 således var en saksbehandlingsfeil.

## 9. DET POENGTERES OGSÅ AT ET FORHANDLINGSRESULTAT OM VILKÅR FOR EN FRAMTIDIG DISPENSASJON ETTER EN MEKLING, MÅ ANSES SOM EN SAKSBEHANDLINGSFEIL UAVHENGIG AV OM STATSFORVALTEREN HADDE MYNDIGHET OG HJEMMEL ETTER REGELVERKET TIL Å TREFFE BESLUTNING.

---

Punkt 1.4.7. har hatt vesentlig virkning for kommunedelplanens innhold ved at det var en forutsetning til at Statsforvalteren i meklinga «tillater kryssing av lågendeltaet», altså ga tillatelse til å bygge veg i fredningsområdet. Etter min vurdering medfører dette at kommunedelplanen for E6 Vingrom Øyer vedtatt 21. juni 2018, er ugyldig, jf forvaltningslovens § 41.

Jeg kan ikke se at Statsforvalteren har tatt brevet fra NVE av 3. desember 2020 til etterretning og verken feilen eller hvilke konsekvenser den kan få.

## 10. POTENSIELT SYREDANNENDE LEIRSKIFER I FJELLET HVOR DET SKAL SPRENGES TUNNELER – NYE VEIER SØKER DISPENSASJON TIL Å BRUKE DRITTEN LIKEVEL- FRAMFOR Å SKRINLEGGJE TUNNELPLANENE – FOR EN ÅDT PÅ MAKSIMALT 7 000 BILER !!

---

Fra fagrappport naturmangfold:

*«Det er en ekstra utfordring at tunnelen som skal bygges, og som gir opphav til det meste av sprengsteinen, er en del av Brøttumsformasjonen. I Brøttumsformasjonen kan det finnes lag i fjellet med potensielt **syredannende leirskifere**. Det er derfor en fare for at sprengstein som inneholder slike skifere kan påvirke vann skiferen kommer i kontakt med. Det vil i den videre prosjekteringen gjøres tester av berggrunnen i områder hvor det er planlagt sprengning i dette prosjektet for å kunne vurdere om massene har syredannende potensial, og om det er risiko for utlekking av tungmetaller.*

*Disse undersøkelsene legges blant annet til grunn for planlegging av gjenbruk av sprengsteinsmasser. Det forutsettes at syredannende bergarter ikke benyttes på en måte som gir vesentlige skader på vannmiljø, fisk og ferskvannsorganismer.»*

Når det forekommer potensielt **syredannende leirskifer** i sprengingsavfallet i tunnelene tilsier det at tunnelene er ei forurensningsbombe og at vestsidealalternativet med 8,5 tunnel må skrinlegges. Her minner vi om at veggen bygges for maksimalt 7 000 biler i et freda naturområde, og at risiko, kostnad, ødeleggelser og ulemper er enorme.

Når planen legges ut på høring, synes det ikke som om NV har vurdert konsekvensen av om hele eller deler av tunnelmassen må sendes til avfallsdeponi. At man får nei på søknad om å forurense med denne dritten som all fornuft tilsier at man lar være hvor den er.

## 5 Usikkerhet

Masseberegningene er basert på beregnet løsmasseoverdekning og denne har stor usikkerhet flere steder på strekningen. Det er utført fjellboringer på utvalgte områder, i tillegg til visuelle vurderinger, og stor variasjon i løsmasseoverdekningen kan gi stor unøyaktighet i beregningene av de ulike massetypene.

Massenes kvalitet og anvendbarhet er basert på forundersøkelser og prøver gjort i området, og gir kun en begrenset forståelse av kvaliteten på massene. Det vil av den grunn være nødvendig med prøvetaking og mer nøyaktig vurdering i neste fase av prosjektet.

VALGTLØSNING: Søke om tillatelse til å slippe forurensingen ut i naturen. Uten slik tillatelse vil prosjektet stanse opp – Lillehammer blir den nye Repparfjorden – bare at de massene som dumpes her er forurenset. Og jeg vil bli SVÆRT overrasket i lys av historikken i denne saken om Statsforvalteren nå skulle sette foten ned...

Berggrunnen langs den planlagte veilinjens består av sedimentære bergarter tilhørende Brøttumformasjonen. Brøttumformasjonen inneholder svart leirskifer som er en bergart som kan være syredannende ved eksponering til vann og luft. Analyseresultater viser at de svarte leirskiferprøvene som er prøvetatt er potensielt syredannende. Det merkes at syrepotensiale er mye lavere enn alunskifer. Tungmetallkonsentrasjoner er lave og urankonsentrasjon er under grenseverdi for radioaktivt avfall.

Norconsult AS, i samarbeid med AF Gruppen, er i en prosess med å **utarbeide en søknad til myndighetene for tillatelse etter forurensningsloven §32 og §11 for å kunne gjenbruke potensielt syredannende masser innenfor tiltaksområdet.** Søknaden leveres myndighetene etter at reguleringsplanen er levert. Følgende rapport gir en oppsummering av de geokjemiske egenskapene til de sedimentære bergartene i Brøttumformasjonen.

Jeg vil ikke under noen omstendighet godta verken uttransport, knusing eller mellomlagring av stein ved nordre tunnelpåslag like ved lågen og fredningsområdet – eller dispensasjon til å ta dritten ut av fjellet og bruke den i vegbygging- GÅR DET INGEN SOM HELST GRENSER? .

Fredningsgrensa markert med **gult**



Figur 7 Illustrasjonsbilde av mulighet for mellomlagring av tunnelmasser også ved Søndre Trosset

---

## 11.

---

SVV (i praksis Nye veier) , Morten Lund, refereres slik meklingsreferatet:

**"Han påpekte at planbestemmelsen om tidsperiode for bygging av ny bru over Lågen, kan bli vanskelig å holde, men aksepterer den fordi det i bestemmelsen bygges i perioden.. osv. heter at brua skal «i utgangspunktet»**

Det jeg oppfatter egentlig står her er at Nye Veier/ SVV sier at de ikke akter å overholde krav om byggestopp i tidsperioder på året - av hensyn til fuglene i fredningsområdet - når de skal bygge brua, - **men ikke lager nummer av det for di de ser at formuleringen « i utgangspunktet» gir åpning for at de uansett ikke trenger å følge dem....**

Jeg vil ha svar på hvordan er fulgt opp og sikret at Nye Veier sikret at bestemmelsene som er satt av hensyn til fuglene - blir overholdt.

Med hilsen Hilde Hoven

[Hilde.hoven@hotmail.com](mailto:Hilde.hoven@hotmail.com)



Peab Asfalt

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER  
postmottak@lillehammer.kommune.no

Vår ref:

Deres ref:

Dato:

Oslo , 08.09.2021

## BEMERKNINGER TIL REGULERINGSFORSLAG FOR E6 ROTERUD - STORHOVE

Det vises til brev av 3. september til Lillehammer kommune fra Bjørge-Skaaraas & Co, referanse 52720/11706, på vegne av fire grunneiere på Hovemoen, vedrørende reguleringsforslag for E6 Roterud – Storhove.

Peab Asfalt Norge AS leier areal til oppstilling av asfaltverk fra grunneier Erik A. Dahl og Søre-Hove Eiendom AS.

Peab Asfalt Norge AS støtter innvendingene som fremkommer i angjeldende brev, vedrørende problemene reguleringsforslaget medfører for transporten til og fra vårt asfaltverk.

Med vennlig hilsen  
Peab Asfalt Norge AS

Finn Løkken  
Regionsjef  
finn.lokken@peabasfalt.no

**Fra:** Ingunn Haavemoen [ingunn.haavemoen@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 06.09.2021 06:58:45

**Emne:** Høring E 6

**Vedlegg:** Høringsuttalelse E6 Roterud - Storhove.docx; INNSIGELSER TIL REGULERINGSPLAN E6 ROTERUD Vingrom Grendeutvalg[3847].pdf

Senterpartiet støtter Grendeutvalget i Vingrom (ligger vedlagt)

Ingunn Haavemoen, gruppeleder Lillehammer Senterparti

Vingrom Grendeutvalg  
c/o Anette Røsjorde

2607 Vingrom

Vingrom 9. mai 2021

## **Lillehammer Senterparti Ingunn Haavemoen**

### **INNSIGELSER TIL REGULERINGSPLAN E6 ROTERUD –STORHOVE – NYE VEIER**

Viser til planbeskrivelse E6 Roterud – Storhove av 26.03.2021. Vi i Vingrom grendeutvalg har arbeidet oss igjennom planbeskrivelsen, samt kommunedelplanen for området.

Vingrom Grendeutvalg har aktiv dialog med innbyggerne i Vingrom for å forankre våre innspill lokalt både via åpne folkemøter og i direkte dialog med skole, FAU, idrettslag og andre lag og foreninger. Vi har dialog med Nye Veier, AF gruppen og Norconsult i form av befaringer og møter. Med bakgrunn i dette har vi følgende innsigelser:

- Om trafiksikkerhet
- Om tursti langs Mjøsa
- Om støyskjerming

### **Trafiksikkerhet under anleggsperioden og etter at ny E6 er på plass**

Nye Veier har i hele prosessen understreket at det ikke vil bli økt trafikk i Vingrom sentrum som følge av utbyggingen. Verken under anleggsfasen eller etter utbygging. I følge Nye Veier vil lokalveiene ikke bli benyttet verken av anleggskjøretøy eller E6-trafikanter. Dette utsagnet ser nå ikke ut til å medføre riktighet. Det fremgår av plandokumentet at lokalveg/fylkesveg vil bli berørt på store deler av strekningen. Blant annet i forbindelse med:

- Omlegging av hele dagens E6-trase i deler av strekket.
- Flytting av fylkesvei grunnet endret E6-trase.
- Mulig forlegning på nytt industriområde opp mot Vingromsåsen vil det bli tungtransport langs Torpavegen.
- Massedeponi ved gårdene Lekshus og Mo vil det bli tungtransport på lokalvei,
- Omlegging av lokalveg/fylkesveg ved Lekshus vil det også bli tungtransport på lokalvei.
- Etter end anleggsperiode, forventet trafikklekkasje fra E6 til fylkesvei for å unngå bompenger. Dette basert på tidligere erfaringer med E6, gitt oss av Innlandet fylke.

### **Vegstandard – fylkesveg/lokalveg**

Dagens vegstandard og bruk er godt beskrevet i plandokumentet. Fylkesvegen/lokalveg er smal, tidvis uten midtlinje og ingen eller smal vegskulder. Det er svært få trafiksikre busstopp. Veien er skolevei for barn og unge samt en del av en populær rute for trening og mosjon på sykkel, rulleski etc.





Illustrasjon på vegbredde på fylkesveg. Foto: Privat/GD

#### **Avbøtende tiltak gang- og sykkelveg**

Med bakgrunn i det ovennevnte ser Vingrom grendeutvalg det som helt nødvendig å etablere gang- og sykkelvei langs fylkesveg/lokalveg fra Vingnes til kommunegrense i sør ved Bjørnstadelta/Stranda Camping. Dette må inkludere trygg kryssing av Torpavegen. Skolebarn gis i utgangspunktet ikke skoleskyss hvis de bor nærmere skolen enn 4 km. Da må de kunne gå eller sykle til og fra skolen uten fare for liv og helse. Vi foreslår at gang- og sykkelveg etableres før anleggsperioden starter for å sikre trygg gjennomføring av perioden for myke trafikanter.



Barn på vei til skolen langs fylkesvegen ved Bø/Lekshus. Foto Borghild Ouren

### **Gevinst ved gang- og sykkelveg for Lillehammer kommune**

Vi oppfordrer til en tverrpolitisk dugnad for å få på plass gang- og sykkelveg. Det er en stor oppside for Lillehammer som kommune om gang- og sykkelvegen blir realisert. Vi får trygg skolevei for våre barn. Alternativet er noe annet. Dersom trafiksikkerheten ikke blir i varetatt kan vi oppleve ulykker som fører til tap av liv eller livsforringelse, som igjen fører til økte kostnader for samfunnet. Ifølge Transportøkonomisk institutts rapport «Eksterne kostnader ved transport i Norge» av 2019 er totalkostnaden pr drept/skadd i trafikken kr 42 181 011,-/kr 10 830 382,- (2019-kr).

Ved etablering av gang- og sykkelveg oppnår vi i tillegg en helsemessig gevinst for beboerne. En av de største fremtidige utfordringene er knyttet til livsstilssykdommer. Ved å bidra til trygge omgivelser for mosjon og bevegelse vil vi tilrettelegge for bedret helse.

Vi tror at ved felles innsats for felles beste, nå vil kunne spare Lillehammer kommune for ev. fremtidig kostnad ved en slik gang- og sykkelveg. Vi vet ikke hva fremtiden bringer, men ved f.eks. et regjeringsskifte kan det komme sentrale pålegg om utbedring og tilrettelegging av gang- og sykkelveger slik at kostnaden kan bli lagt til kommunen. Vingrom grendeutvalg ser derfor kun nå en oppside ved en innsats for å få kostnaden til etablering av gang- og sykkelveg inn i E6 prosjektet, der vi mener den også hører hjemme, og således går klar av denne fremtidige kostnaden.

### **Tursti fra Øyresvika til Stranda**

Turstien omtales i høringsdokumentet som et avbøtende tiltak. Det gis ingen oversikt over hvordan denne skal vedlikeholdes etter endt anleggsperiode. Det er heller ikke indikert hvem målgruppen er. Vingrom Grendeutvalg opplever at adkomsten til Mjøsa er i varetatt gjennom kulverter og økt areal til Vingromdammen. Vi stiller spørsmålsteget ved at det ikke er planlagt gangbro over Rinna. Turstien er ikke et beboerinitiativ og en helårs gang- og sykkelvei prioriteres foran en evt. tursti uten planlagt vedlikehold. Vi tror myke trafikanter vil preferere fylkesveien for forflytning.

### **Støyskjerming**

Det er viktig for oss i Vingrom at støyskjerming ivaretas både innomhus og utomhus. Det skjer mye ute i Vingrom – hele året – og det ønsker vi at skal kunne fortsette. Ut fra tegningene ser det for oss ut som om Vingromdammen nå ligger i rød støysone. Vingrom Grendeutvalg anbefaler på det sterkeste at dette området støyskjermes. Det gjelder også langs fylkesveien, slik at beboere og myke trafikanter kan ferdes utendørs uten øreklokker. Når det gjelder støyskjerming så bør den få stedstilpasset utførelse, slik at den glir inn i naturen.

### **Høringsprosess**

Vingrom grendeutvalg stiller mer enn gjerne til møte med dere i partiet for å begrunne og utype vårt syn for fremtidens Vingrom. Vi inviterer dere gjerne til befaring, slik at dere kan få innblikk i de berørte områdene.

Vi ser frem mot politisk behandling, til felles beste.

Med vennlig hilsen  
Vingrom grendeutvalg

## E-6 Roterud - Storhove

Lillehammer den 31.august 2021 .

Sp er opptatt av en god og trygg veg. I Utgangspunktet er det ikke behov for 4-felts motorveg og 110 km/t fra Roterud til Storhove. Utbedring av eksisterende veg (flere forbikjøringsmuligheter) støydempende tiltak forbi Lillehammer (miljølokk) og bedre adkomst fra E-6 og inn til sentrum, er tiltak nok.

Trafikksikkerhet og støydemping må være det viktigste.

Utfordringer ved et vestsidealternativ:

- 1)For Lillehammerregionen`s næringsliv, vil veg på vestsida ha flere ulemper. Det gjelder spesielt båndlegging av arealer. Kostnadene som Nye Veier bruker på 4-felts E-6, bør brukes på infrastruktur i Lillehammer.
- 2)I dag er turisme svært viktig for handelsstanden. Det er høyst sannsynlig at E-6 på vestssida vil bidra til mindre turisttrafikk inn til byen.
- 3)Et annet argument, er at motorveg gjennom Laagendeltaet, ikke vil fange opp lokaltrafikken i Lillehammer området. Den er stor spesielt fra Gausdalsarmen.

En vil dermed ikke få full utnyttelse av vegen. Gjennom å utbedre eksisterende trase (2/3-felt) vil en få utnyttet vegsystemet langt bedre.

Trafikkbelastningen forbi Lillehammer tilsier ikke et milliardløft for kun ei mil lengere 4-felts veg.

Forretningsmodellen til Nye Veier er en utfordring. Det er 4-felts motorveg og 110 km/t fra Roterud til Storhove, eller ingenting. Næringsutvikling bør knyttes sterkere opp mot Lillehammer by, i stedet for at det nå legges lenger vekk. Vogntog har fartssperre og kan ikke kjøre i 110 km/t uansett.

I disse dager har Nye Veier gått offentlig ut og sagt at de foretrekker lavere fartsgrenser enn 110 km. Samtidig vil de bruke opp igjen deler av eksisterende trase`er. De har gått vekk fa sine tidligere argumenter for et vestsidealternativ. (viser til E 18 Sørlandet)

Det er viktig å få fortgang i Intercity utbygging med hensyn til miljøet. Antall mennesker som potensielt vil kunne ta toget, er langt større enn antall mennesker som er bosatt her.

## **Andre utfordringer med veg på vestsida:**

Anleggsveg som er planlagt brukt i flere år mellom Våløya og Midttuva under anleggsarbeidet, vil stenger hele elvefaret. Dette er til stor skade spesielt for fisk, som har gyteområder i nærheten.

30. juni 2017 fikk Statens vegvesen utarbeidet en «temarapport naturmiljø» hvor aktuelle vegtraseer, er belyst. Rapporten er en sammenstilling av informasjon. Her nevnes spesialister og forskere på fugl og fisk (NINA, Multikonsult, NIBIO) Kommunestyret i Lillehammer valgte den trase som hadde størst negative ringvirkninger.

Laagendeltaet Naturreservat ble fredet med Norges strengeste vern i 1990. Dette må respekteres. Vi har få våtmarksområder igjen. Den Internasjonale konvensjonen om biologisk mangfold brytes. Norge sluttet seg til avtalen og har med det internasjonale forpliktelser.

Naturtap er like alvorlig som klimakrise. Med ny E-6 vil mye av den mest uberørte del av Naturreservatet, ødelegges. Det er de mest sårbare fuglearter som har tilhold i øvre del av deltaet, hvor det også er mye insekter. Her nevnes Tårnseiler, svalearter og Rødstjert. Trana har beiteområder her i tillegg til andefugler, hegre og sniper. Her er > 50 arter på rødlista. Her er bever, rådyr og elg.

Dette betyr at det må bygge i områder som allerede er påvirket.

Vestsidealternativet legger større press på dyrkamark. Næringsvirksomhet som f.eks bensinstasjoner o.s.v flytter etter der hvor E-6 etableres.

Vestsidealternativet ødelegger naturstier og ridestier. Mange Lillehamringer har sitt friområde i Hovemoen med turgåing og jogging.

Kanopadling er blitt en vesentlig sport oppover deltaet. Dette vil bli forringet med ei bru over deltaet i nordre del.

Gamle fiskeplasser ødelegges for alltid ved plassering av planlagt bru.

**Vi konstaterer at kommunestyret har vedtatt å sende ut vestsidealternativet på høring, og våre videre kommentarer rettes mot dette.**

I planforslaget legges fram alternative løsninger for kryss i Vingrom. Etter det vi kan forstå vil flytting av krysset nordover mot Lillehammer bety økt beslag av dyrket mark. Det vil også bety en lengre påkobling til fv250 Torpavegen. Etter det vi kan forstå må en kompakt kryssløsning i Vingrom være bedre.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for bru over Lågendeltaet. Her bør velges den løsning som gir minst støy og minst inngrep i deltaet.

Det framkommer ikke i planforslaget hvordan kryssingen over Lågen av Statnett sine hovedlinjer skal skje. Dette må løses på en måte som i minst mulig grad lager nye trasséer.

Vi merker oss at det i liten grad er identifisert nydyrkingstiltak/matjordflytting i Lillehammer, men ganske mange i Gjøvik. Det er så vidt store inngrep i dyrket mark i Lillehammer at det bør identifiseres flere tiltak i kommunen. Det vises til at det allerede er kartlagt egnede arealer i kommunen.

Vi merker oss at det spesielt i anleggsperioden vil være omfattende trafikk, men at det i liten grad er identifisert avbøtende tiltak for dette. Dette gjelder fylkesvegene fra Gjøvik grense til Vedum i Fåberg.

Med et vestsidealternativ med eneste tilknytning til Lillehammer på Storhove, vil trafikken inn mot Lillehammer bli kraftig redusert. For handelsnæringen i Lillehammer vil dette bety kraftig omsetningsnedgang. For å kompensere for dette forventer vi at handelssentrum i Lillehammer vil bli forsøkt reetablert i Storhove området, omtrent slik det skjedde på Vinstra ved ny E6. Dette vil sette dyrket mark i dette området under et enormt press.

Ingunn Haavemoen, gruppeleder Lillehammer Senterparti

**Fra:** Siw Vestengen [Siw@vestengen.no]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 03.07.2021 11:42:49

**Emne:** Høring E6

**Vedlegg:**

Jeg synes det er en dårlig idé å legge fire felts vei gjennom lågendeltaet og helt ned til Mjøsa på vestsiden. Det er et naturreservat ved lågendeltaet, det blir mindre attraktivt friluftsansreal og ingen turister vil legge turen innom Lillehammer med mindre de har tenkt seg til destinasjonen Lillehammer. Vi trenger ikke 4 felts veg gjennom alle tettsteder og naturreservater opp gjennom gudbrandsdalen. Jeg synes heller man skulle satse mer på toget enn å bruket masse penger på en lite bærekraftig og fremtidsrettet veiutbygging.

Med vennlig hilsen  
Siw Vestengen

Sendt fra [E-post](#) for Windows 10

## Høringsinnspill reguleringsplaner for E6:

### E6 Roterud – Storhove og Avlastet E6

Det vises til reguleringsplaner for E6 med vedtak fattet i kommunestyret i Lillehammer kommune 17/6-21, sak 55/2021.

På vegne av Scala CC Holding som eiere av Strandtorget kjøpesenter vil det i det følgende gis bemerkninger til reguleringsplanene for E6 som er ute på høring. Som den største handelsaktøren i Lillehammer-regionen og en stor arbeidsplass i Lillehammer kommune vil utformingen av en ny E6 være sentral for hvordan handelen i Lillehammer utvikler seg videre. Vi står sammen med Lillehammer Sentrum Drift, Visit Lillehammer og Lillehammer Næringsforening i det vi oppfatter er sammenfallende ønsker for utviklingen av E6 for å sikre attraktivitet, turisme og et bærekraftig næringsliv i Lillehammer også i fremtiden.

Generelt er vårt tydelige budskap at adkomsten fra nye E6 til Strandtorget og Lillehammer sentrum må gjøres så tilgjengelig og effektiv som mulig, spesielt med tanke på den store gjennomgangstrafikken som i dag benytter seg av tilbudene på Strandtorget. Her vil vi i det videre presisere tre sentrale tiltak.

#### 1. Roterud – Storhove: Avkjøring Øyresvika

Løsningen for avkjøringen mot sentrum fra Øyresvika må etableres med et ¾-kryss. Dette er sentralt for å sikre en effektiv avkjøring mot Lillehammer sentrum og ikke minst sikre at sørgående trafikk som ikke kommer seg av E6 ved Hovemoen må kjøre helt til Vingrom for å komme seg til byen, en omvei på flere kilometer.

#### 2. Utforming vei fra ny E6 til Lillehammer sentrum ("gammel E6")

Dessverre er det vår oppfatning at en ny firefelts E6 på utsiden av byen vil føre til at en mindre del av gjennomgangstrafikken vil ta av fra E6 og besøke Lillehammer.

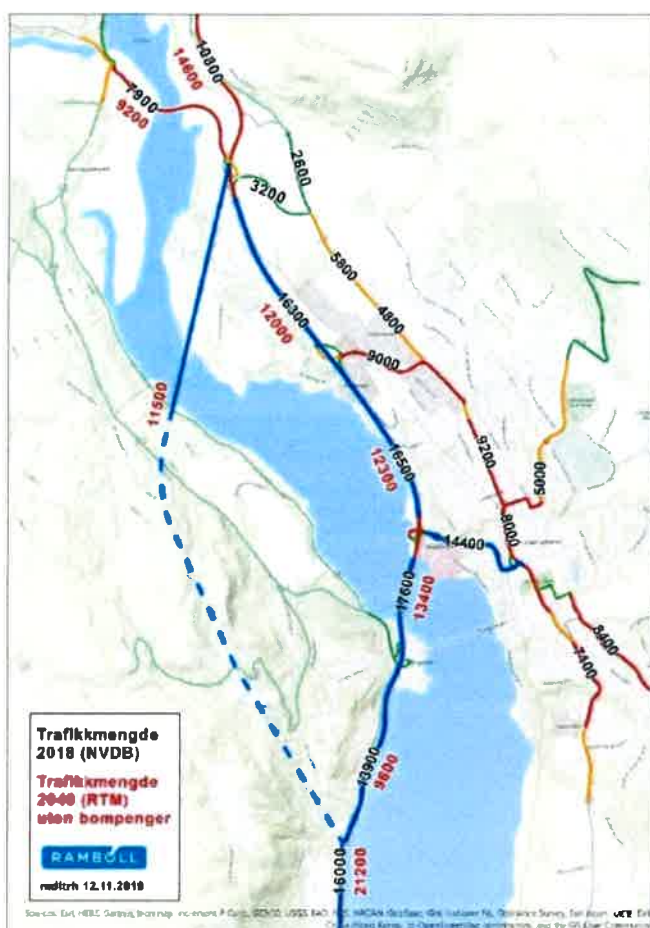
Det er derfor avgjørende at strekningen fra det som blir den nye E6 og inn mot Lillehammer sentrum (gammel E6) blir så effektiv som mulig. Derfor vil hastighetsreducerende tiltak som rundkjøringer, fartsdumper og nedsatte fartsgrenser være ytterligere skadelig for handelen i Lillehammer.

Det vises i forslaget blant annet til miljøtiltak på Vingnes hvor ett av tiltakene er hastighetsreducerende tiltak. Flere av de foreslåtte miljøtiltakene kan være gode, men hastighetsreducerende tiltak er ikke ett av disse. Rundkjøringer vil redusere hastigheten, men vil også kunne skape kødannelse, noe som vil øke reisetiden inn mot Lillehammer

ytterligere. Det er derfor viktig at det opprettholdes en fartsgrense på 70 km/t på denne strekningen. Det må også legges til rette for god skilting ved E6, både før og ved avkjøringene.

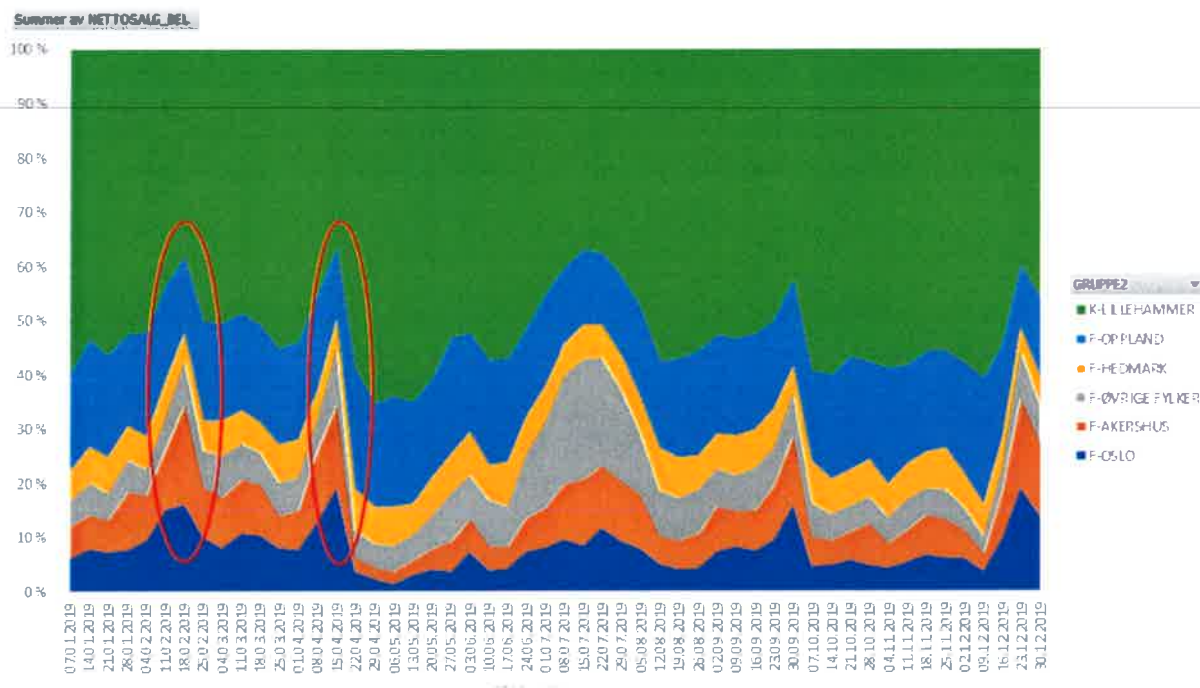
Vi har et godt informasjonsunderlag på hvor stor del av handelen og trafikken på Strandtorget som er såkalt "gjennomgangstrafikk", altså kunder som ikke er fastboende i primærmarkedet i Lillehammer, men som stammer fra hyttetraffikk, turisme og annen gjennomgangstrafikk. Dette er viktige kunder for Strandtorget og Lillehammer sentrum, men som på grunn av ny E6 ikke vil benytte tilbudene i Lillehammer i like stor grad, se figur 6 under. Da må ikke kommunen øke barrierene ytterligere ved å gjøre transportåren fra ny E6 inn mot sentrum mer tidkrevende og mindre tilgjengelig.

Figur 1: ÅDT i 2018 og 2040 på eksisterende og fremtidig E6.





Figur 2: Prosentandel av nettosalg på Strandtorget fordelt etter fylker, 2019.



Men selv i en "normalhelg" viser våre tall at fredagsomsetningen alene kunne påvirkes +/- ca 20%. Dette vil naturligvis kunne påvirkes den ene eller andre veien, avhengig av hvor lett tilgjengelig kunden på E6 opplever at Strandtorget og Lillehammer sentrum er. Dersom veien inn til Strandtorget oppleves som for tidkrevende og vanskelig vil kundene legge handelen andre steder. En omsetningsnedgang på 20% på fredager eller potensielt mer i ferier og høytider vil være kritisk for Strandtorget sin eksistens og ikke minst for mange arbeidsplasser i kommunen.

### 3. Flomsikker Kryssombygging ved Strandtorget

Ved Strandtorget er det foreslått en trearmet rundkjøring over dagens vegløsning som innebærer en ombygging av dagens toplanskryss, se figur 3. Rundkjøringen skal også utformes til å tåle en 200 års flom.

Figur 3: Foreslått rundkjøring ved Strandtorget



Slik vi ser det er dette ikke en hensiktsmessig løsning for å sikre en god avkjøring på den viktigste innfartsåren til Strandtorget og Lillehammer sentrum. Beregninger viser til at dette vil føre til kødannelser om ettermiddagene, noe vi også ser eksempler på i dag fra flere andre kjøpesentre med trafikkerte rundkjøringer i umiddelbar nærhet. Når det gjelder flomnivå så vil ikke Mesnadalsarmen bygges om slik at innfartsåren til Lillehammer uansett ikke vil tåle en 200 års flom. Når også dagens kjøreløsning har vist seg å tåle flom godt ser vi ikke hensikten med denne flomsikringen.

## Oppsummering

Scala CC Holding er langsiktige eiere som kan vise til solid historie rundt utviklingen av handel og møteplasser i andre norske byer som er sammenlignbare med Lillehammer. Dette har vi også ønsker og planer om for Strandtorget, men det er ikke tvil om at en utvikling av infrastrukturen inn mot Strandtorget som fremstår som ødeleggende for handelen vil kunne begrense våre investeringer i fremtiden, noe som sannsynligvis også vil gjelde andre gårdeiere i Lillehammer sentrum.

Vi håper kommunen tar med seg innspillene fra næringslivet i Lillehammer i den videre prosessen og ser frem til å delta i den videre utformingen av E6 med tilhørende infrastruktur.

Scala CC Holding AS

Hans Jørgen Mørland

Styreleder

**STRANDTORGET**



**Fra:** Marit og Arne Pedersen [ha-peder@online.no]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 05.09.2021 22:33:45

**Emne:** Reguleringsplan E6 Roterud-Storhove

**Vedlegg:**

Jeg har følgende forslag:

-Tunnelinnslaget i sør ved Boleng gård ligger for høyt oppe i lia. Vegen vil måtte fylles opp på ei enorm fylling. Dette fører til unødvendig nedbygging av matjord. Den forslåtte løsningen må også være ugunstig mht støy.

Lokalvegen kan krysse på bru over motorvegen.

-Det bør etableres et vegkryss mellom Roterud og Vingrom. Her er alt for langt mellom kryssene. Det vil trolig redusere trafikken på lokalvegen på Biristranda.

Kan nevne at det fra Midtstranda ved Hamar til Brumunddal er det hele 6 vegkryss på en strekning på ca. 15 km.

Fant dessverre ikke tverrsnitt- og lengdesnitt av vegen. Ligger ikke dette ved planen?

*Med hilsen*

*Arne Pedersen*

*Nergårdsvegn 3*

*2385 Brumunddal*

Lillehammer kommune

Postboks 986

2626 Lillehammer

Lillehammer 3. september 2021

## **Om utbygging av ny E6 og bruk av Nordre Trosset som anleggsvei og deponi**

Her kommer en uttalelse fra Norsk Landbruksrådgiving om utbygging av E6 og bruk av Nordre Trosset hos Kristian Traaseth, Jørstadmøveien 304, 2608 Lillehammer som anleggsvei og deponi.

På vegne av Kristian Traaseth har NLR Innlandet fått henvendelse om hjelp som gjelder utbyggingen, hvor vi har sett på ulike forhold. Her kommer noen punkter

- Strømkabel er ment å flyttes ned i bakken før anlegget tas i bruk. Traaseth forteller at traseen for kabelen skal gå over jordet rundt deponiplassen. For å skape minst mulig ulempe foreslås at strømkablene kanskje heller bør legges i eller på nedsiden av eksisterende gårdsveg. Hvis dette ikke er mulig, må kabelen legges så dypt at eksisterende og fremtidige drenggrøfter ikke blir ødelagt eller hindre opparbeidelse av nye drenggrøfter.
- Trafikken til og fra anleggsområdet og til deponiet med knuseverk er ment å gå på gårdsvegen. Dette vil etter all sannsynlighet medføre store ulemper for de som bor og jobber på gården. Ansvarlig utbygger bør lage en konsekvensutredning for de på støy, støv og trafikk problematikken. Kristian peker blant annet på dette med støy med blant annet «pipelyd» fra ryggende maskiner. Det er viktig å tenke på at oppfattelse av støy er subjektivt, og medfører ulemper før man når grenseverdier og tiltaksverdier på støy. Det bør legges til rette for målinger av støy både ved bolighusene og ved låven der Traaseth har sin daglige arbeidsplass. Ta hensyn til at anleggsperioden ut fra opplysninger strekker seg fra kl. 07:00 – 19:30 hele seks dager i uken. Når det gjelder støv fra anlegg og veg må utbygger sette inn tiltak for at ulempene skal bli minst mulig. Ved åpent møte om denne vegtraseen den 24.08.21, ble det opplyst at anleggsvegen ikke vil være bred nok til at lastebiler kan møtes. Dette gjør at lastebiler må kjøre to traseer og Nordre Traaseth blir hardt rammet av anleggstrafikk noe som gjør at gårdsvegen vil være utrygg.

- 
- Trafikken fra Riggområdet (bolig riggen) bør ikke gå på anleggs/gårdsveg for å få trafikkmengden ved tunet ned, dette med tanke på at det er beregnet flere hundre lastebil/dumper lass daglig.
  - Hva med dagliglivet til de som bor på gården, vil det være beboelig for det vi anser som livskvalitet. Dette bør dokumenteres for de berørte. Kan det være aktuelt at de under anleggsperioden kan benytte bolig et annet sted. Dette for å bedre livskvaliteten når de får anleggsarbeidet så tett på gårdstunet. Kona til Kristian jobber turnus og er avhengig av å sove på dagtid, med så mye tungtransport rett utenfor huset vil det å få nok søvn være vanskelig. Dette er selvfølgelig veldig viktig, for lite søvn over tid vil være helseskadelig. Derfor vil en bolig utenfor anleggsområdet være en stor fordel for denne familien og utleieenheten. Det er fortsatt viktig at det gjøres tiltak da Kristian har sitt daglige arbeidssted på gården. Han er avhengig av å oppbevare mye av produksjonen på gården og det må legges til rette for ved, rundballer og høy kan hentes ut ved salg.
  - Etter at anleggsperioden er over må landbruksarealet både på deoniplassen og på krysningen av jordet på nedsiden settes i stand, og all drenering og sammenpakket jord settes i stand med drenering og matjord tilbakeføres uten noen ulemper som rester av sprengstein og andre urenheter som rot ugras og andre vekster.

**Jens Chr. Lied**

HMS rådgiver, Norsk Landbruksrådgiving Innlandet  
Silogata 32, 2850 Lena  
Mobil: +4795050890  
[jens.chr.lied@nlr.no](mailto:jens.chr.lied@nlr.no)

**Siv Nordseth**

HMS rådgiver, Norsk Landbruksrådgiving Innlandet  
Industrigata 56, 2619 Lillehammer  
Mobil: +4791169002  
[siv.nordseth@nlr.no](mailto:siv.nordseth@nlr.no)

Lillehammer/Oslo, 6. september 2021

Naturvernforbundet i Lillehammer  
Naturvernforbundet i Innlandet  
Norges Naturvernforbund

Nye Veier / Lillehammer kommune

## HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD–STORHOVE

### Innledning

Lågendeltaet naturreservat ble fredet som naturreservat i 1990. Formålet med fredningen er «å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl». Nye Veiers reguleringsplan for ny E6 forbi Lillehammer legger opp til kryssing av det svært sårbare området, til tross for at verneforskriften spesifikt nevner bygging av veier som et av mange tiltak som ikke må iverksettes innenfor verneområdet, samt at unntak fra fredningsbestemmelsene bare kan gjøres «når disse ikke strider mot formålet med fredningen». [Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland - Lovdata](#)

Veibygging har store miljøkonsekvenser, som dette og mange prosjekter viser. Å bygge mer motorvei for høyere fart og økt kapasitet vil også bidra til økt trafikk og dermed forsterke flere andre miljøproblemer som støy, energiforbruk, utslipp av svevestøv og utslipp av mikroplast samt flere utfordringer relatert til arealbruk. Veistrekningen fra Roterud til Storhove har i hovedsak en god standard, og det er gjennomført trafiksikkerhetstiltak på mesteparten av strekningen. Ytterligere motorveiutbygging vil svekke muligheten for å få bygd ut jernbanen nordover mot Lillehammer.

Naturvernforbundet er svært glad for at Nye Veier så sent som 1. september annonserte at de nå skal vurdere alle eksisterende prosjekter på nytt, etter tung kritikk blant annet fra Naturvernforbundet og innbyggere og kommuner på Sørlandet. Nye Veier uttrykker at de ønsker å endre strategi for å begrense naturinngrep. Fartsgrenser er noe av det Nye Veier vil se på på nytt.

Naturvernforbundet forventer at Lillehammer kommune som planeier og Nye Veier som veimyndighet starter prosessen med gjenværende strekninger på E6 i Lillehammer og Innlandet på nytt. En konsekvens av dette, slik vi ser det, vil være å forkaste reguleringsplanen som nå er på høring. Nye Veiers revisjon må også medføre at kommunedelplanen sees på på nytt dersom ny strategi med mer gjenbruk av vei skal realiseres.

[Nye Veier vurderer å endre flere prosjekter – NRK Vestfold og Telemark – Lokale nyheter, TV og radio](#)

Med lavere fartsgrense enn 100 km/t er vi tilbake til det opprinnelige forslaget for strekningen Roterud–Storhove; forbi Lillehammer i dagens trasé i øst med 80–90 km/t, et forslag innbyggere og myndigheter heget om før Nye Veier i oktober 2016 kom inn og satte 110 km/t som vilkår for å prioritere prosjektet. Lavere fartsgrense muliggjør 2/3-felts vei, og gjenåpner dermed muligheten for gjenbruk av eksisterende østsidetrasé hvor kryssing av fredningsområdet kan skje på eksisterende Lillehammer bru. Denne løsningen vil ikke være i konflikt med fredningsbestemmelsene for Lågendeltaet naturreservat.

Naturvernforbundet vil i denne uttalelsen utdype hvorfor det er behov for å starte planprosessen på nytt. Dette vil delvis begrunnes i Nye Veiers nye strategi og delvis i at vi mener det har vært feil i planprosessen som medfører ugyldighetsgrunner for kommunedelplanen for Vingrom–Ensby. Vi vil også kommentere mangler ved de foreliggende planene.

## Kommentarer til planprosessen

### Statsforvalteren synes ikke ha tenkt å realitetsbehandle dispensasjonssøknaden

Naturvernforbundet reagerer på at det kun er kompensasjonstiltak i form av fjerning av fysisk barriere og erstatningsareal som er framsatt av Statsforvalteren som vilkår for dispensasjon overfor Nye Veier.

Statsforvalteren synes dermed ikke å ha lagt opp til en ordinær saksbehandling etter fastsatte krav i forvaltningsloven, inngangsvilkår i fredningsforskriften og fastsatte krav om plikt til å utrede alternativer i den grad at man er sikker på at løsningene som velges, er de alternativene som gir minst negativ virkning på verneverdier og verneformål.

Vi vil peke på at selv om nye, reelle alternativer ikke ble utredet i nytt planprogram etter at Nye Veier oppstilte nye vilkår om 110 km/t i oktober 2016, begrenser ikke dette Statsforvalterens utrednings- og undersøkelsesplikt etter naturmangfoldloven ved behandling av dispensasjonssøknad. Statsforvalteren må i de tilfellene både inngangsvilkår og nødvendighetskriterium er oppfylt, påse at utredningen av ulike alternativer har vært bred og grundig nok til å sikre at de alternativene som velges, er de som vil få minst negative konsekvenser for verneverdier og verneformål.

Nye Veiers krav/ønske om 110 km/t, som ikke er et lovfestet krav, ble prioritert høyere enn naturmangfoldloven og fredningsbestemmelsene. Dispensasjon skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.

### Statsforvalteren har ikke myndighet til å kreve at høyspentlinjer fjernes som vilkår for å gi dispensasjon

Statsforvalterens miljøvernavdeling framsatte i rollen som part i mekling om statlige innsigelser i et meklingsmøte 18. juni 2018 krav om at alle kraftledningene i luftspenn over Lågendeltaet skulle fjernes for å hindre dobbeltbarriere, og at kostnadene skulle dekkes av veiprojektet. Dette ble satt som vilkår for at miljøvernavdelingen skulle dispensere fra forbudet mot å bygge vei i fredningsområdet.

I brev til Statsforvalteren datert 3. desember 2018 forklarer NVE hvorfor Statsforvalteren verken hadde myndighet eller hjemmel til å sette konsesjoner etter energiloven i spill i en mekling, som rekkefølgekrav eller tiltak etter plan- og bygningsloven eller naturmangfoldloven.

Naturvernforbundet er for øvrig skeptisk til at man i en mekling bringer vilkår for en eventuell framtidig dispensasjon fra fredningsbestemmelser inn som et forhandlingskort. Vår skepsis forsterkes av at man her forhandler om kompenserende tiltak for en dispensasjon som verken er omsøkt, saksbehandlet eller innvilget.

## Innspill til reguleringsplan for E6 Roterud–Storhove

### Vern er vern

Naturinngrep må så langt det er mulig unngås. Dette gjelder all natur. Naturrestatene representerer i særlig grad spesielt sårbar og truet natur, og det er grunnen til at disse er fredet. Et naturrestat er i utgangspunktet for verdifullt til å kunne kompenseres for. Naturvernforbundet mener at mer natur må vernes. Derfor kan store inngrep i naturrestat ikke tillates, selv ikke der økologisk kompensasjon er en del av reguleringsplanen.

### Planens alternative traseer

Nye Veier legger i realiteten fram kun ett alternativ til trasé mellom Øyresvika og Storhove – tunnel og brukryssing gjennom Lågendeltaet naturrestat. Selv om planen presenterer ulike kryssingsvarianter, vil alle disse kreve dispensasjon fra verneforskriften. I og med at Nye Veier enda ikke har omsøkt og fått dispensasjon fra verneforskriften, er det betenkelig at det ikke foreligger traséalternativer som går utenom naturrestatet.

I Miljødirektoratets veileder (M47-2013)<sup>1</sup> om dispensasjon i vernede våtmarksområder står det følgende om rekkefølgen i saksbehandlingen:

*Fylkesmannen skal oppfordre tiltakshaver til å søke dispensasjon fra verneforskriften på et så tidlig tidspunkt som mulig etter at de ulike alternativene er utredet. Dispensasjon skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.*

[Microsoft Word - Veileder Ramsarområder endelig versjon.docx \(miljodirektoratet.no\)](#)

Dispensasjon skal altså avgjøres på et så tidlig tidspunkt som mulig i planprosessen. Poenget er at dispensasjon i vernede våtmarksområder må avklares før alternativer «lukkes» i planprosessen. Det er derfor ikke tilstrekkelig at dispensasjonssaken behandles som en formalitet rett før det endelige reguleringsplanvedtaket, dersom traseen i realiteten allerede er bestemt og det ikke lenger foreligger alternativer i planforslaget.

At dispensasjon fra vernevedtaket i realiteten er avgjort før den er behandlet, tydeliggjøres av at forslaget til reguleringsplan heller ikke tar høyde for at dispensasjon kan bli avslått. Alt tyder på at man nå ser på den etterfølgende dispensasjonssaken som en ren formalitet, og at Nye Veier tar det for gitt at dispensasjon gis. Skal verneområdet ha et visst vern og behandlingen av dispensasjonssøknaden en viss troverdighet, må i det minste reguleringsplanen ta høyde for at dispensasjonen kan bli avslått. Et avslag om dispensasjon må derfor omtales i reguleringsplanen, og



den må peke på alternative løsninger ved et eventuelt avslag.

### Tiltakshierarki og arealkompensasjon

Det er ikke åpenbart for oss at prinsippet om tiltakshierarki (*unngå – avbøte – restaurere – kompensere*) er fulgt i utarbeidelsen av reguleringsplanen. Når reguleringsplanen har kryssing av Lågendeltaet naturreservat som eneste mulige trasé, er prinsippet om tiltakshierarki brutt. Planen hviler på arealkompensasjon ved opprettelse av Rykkhustjønnanaturreservat i Sør-Fron kommune. Naturvernforbundet ser flere prinsipielle betenkeligheter ved arealkompensasjon som tiltak i dette prosjektet, og vil gjerne påpeke følgende:

- Arealer som er aktuelle for framtidig vern, bør ikke benyttes som kompensasjonsarealer. Dette er områder som allikevel i framtiden kan vernes, og de skal ikke kunne gjelde som kompensasjonsområder. Blir disse benyttet som kompensasjon, vil verneområder stadig reduseres.
- Nye verneområder er ikke fullgod erstatning; restaurering av allerede ødelagte områder bør være førsteprioritet når man skal finne kompensasjonsareal.
- Muligheten for økologisk kompensasjon må ikke gjøre det enkelt å «kjøpe seg fri» fra naturødeleggelser.
- Kompensasjon må alltid være siste utvei.
- Ikke all natur kan kompenseres.

### Rykkhustjønnanaturreservat

Med bakgrunn i innvendingene over, har vi flere spørsmål til planene om og prosessen omkring opprettelse av Rykkhustjønnanaturreservat som økologisk kompensasjonsareal.

- Det foreslåtte kompensasjonsarealet ble allerede på 80-tallet vurdert som verneverdig, og er trolig kvalifisert for vern uavhengig av inngrepene i Lågendeltaet.
- Kan det garanteres for at Rykkhustjønnanaturreservat blir opprettet? Så vidt vi kan se, vil prosessen omkring vern av Rykkhustjønnanaturreservat bli fullført etter at reguleringsplanen for E6 til Storhove er vedtatt. Dette mener vi er svært problematisk.
- Det foreslåtte kompensasjonsarealet ligger nær E6 gjennom Gudbrandsdalen. Er det sannsynlig at det i framtida kan oppstå nye konflikter mellom fredet natur og motorveiprojekter i dette området?

### Potensielt syredannende leirskifer i fjellet hvor det skal sprenges tunneler

Omstendighetene omkring potensielt syredannende leirskifer i Brøttumsformasjonen synes ikke å være kartlagt grundig nok, og er heller ikke lagt fram på en tydelig måte i høringsbrevet. Dette til tross for at dette er et moment som vil være helt sentralt både for økonomien og gjennomføringen av prosjektet, ettersom det kan bli nødvendig å levere sprengmasser som avfall til deponi. Et regime for sortering må være svært omstendelig for å kunne garantere at ingen sprengmasse med spor av leirskifer havner i veifyllinger.

#### [Norsk Gjenvinning: Syredannede bergarter](#)

Vi mener at usikkerheten og risikoen omkring syredannende leirskifer er svært mangelfullt utredet. Naturvernforbundet vil ikke godta verken uttransport eller knusing av stein ved nordre tunnelpåslag like ved Lågen og fredningsområdet.

### Premisset om 4-felts vei med hastighet 110 km/t

Reguleringsplanen legger opp til 4-felts vei med hastighet 110 km/t. Dette har fra Nye Veiers side vært hovedargumentet for å legge veien gjennom Lågendeltaet naturreservat. En slik høy hastighet krever svært slake svinger og fall/stigninger, noe som gjør det svært vanskelig å anlegge vei uten store konflikter. Samtidig er tidsgevinsten av høyere fart i dette tilfellet svært liten.

Det foreligger to alternative normer for bygging av hovedveier med moderate trafikkmengder. 4-felts vei med fartsgrense 110 km/t er én av dem. 2/3 felt med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t er en annen. Hva som velges, avhenger blant annet av forventninger om trafikkmengde. Statens vegvesens utredning av alternative veistandarder fra høsten 2019 viser at en smal 4-felts vei for 110 km/t har dårligere samfunnsøkonomi, er mer trafikkfarlig og er dårligere for klima, natur og andre miljøhensyn enn 2/3 felt med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t for trafikkmengder opp til 12 000 ÅDT. Statens vegvesen viser også at 2/3 felt har god kapasitet for trafikk opp til 15 000–18 000 ÅDT. Og helt uavhengig av dette ligger det et handlingsrom for fravik fra normene, både ved bygging og ved utbedring av vei. 110 km/t er uansett ikke et bindende premiss for en slik plan.

[Statens vegvesens utredning av veistandarder fra 2019](#)

Naturvernforbundet vil minne om IEAs (Det internasjonale energibyrået) rapport fra mai i år som viser hvordan den globale temperaturstigningen kan begrenses til 1,5 grader. Et tiltak IEA anbefaler medlemslandene for å innfri temperaturmålet, er å redusere hastigheten på motorveiene til maksimalt 100 km/t innen 2030, for å spare energi og redusere klimagassutslippene fra transport.

[Net Zero by 2050 – Analysis - IEA](#)

### Tiltakets samfunnsnytte

En dispensasjon fra verneforskriften stiller krav til at tiltaket må være av «vesentlig samfunnsmessig betydning».

Hva som er av samfunnsmessig betydning, bør i høyeste grad være et levende spørsmål. Det bør ikke settes likhetstegn mellom økonomisk nytte og samfunnsmessig betydning. Dette prosjektet er endog av Nye Veier selv beregnet til å ha betydelig negativ nytte med tanke på prissatte konsekvenser.

Når vi i tillegg ser at konsekvensutredningen «Fagrapport Naturmangfold» viser at utbyggingen vil gi hovedsakelig middels til svært stor negativ konsekvens for naturmangfoldet på strekningen Øyresvika–Storhove, bør det være tydelig at samfunnsnyttene i dette prosjektet vanskelig lar seg forklare og forsvare.

Byggekostnadene for hele strekningen Moelv–Øyer er på 11,4 milliarder kr, mens totalkostnadene medregnet rentekostnader på lån, bompengedministrasjon og planlegging er 17,041 milliarder kr, hvorav 5,829 milliarder kr dekkes av staten og 11,212 milliarder kr av bompenge. Nye Veier har anslått prosjektets samfunnsnytte til å være sterkt negativ, altså minus 5,9 milliarder kr.

[Prop. 119 S \(2018–2019\) \(regjeringen.no\)](#)  
[svar-pa-sporsmal-3-og-42037778.pdf \(regjeringen.no\)](#)

Strekningen ble ikke prioritert i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) for 2014–2023 i 2013, men ble til tross for sterk ulønnsomhet prioritert i Nye Veiers portefølje i 2018.

Nye Veiers vedtekter (§ 3 Selskapets virksomhet) sier:

*Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av*

*trafikksikre riksveier, hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.*

[vedtekter-for-nye-veier-as-18122015-l1233397.pdf \(regjeringen.no\)](#)

Beregninger viser at avlastningseffekten av ny vei er moderat. Det vil fortsatt gå mye trafikk på den gamle veien. Resultatet blir at vi får to hovedveier. Trafikkmengden Øyresvika–Storhove vil være på 7000–9300 ÅDT på den nye veien.

[ÅDT E6 Lillehammer\[251\].pdf](#)

[Microsoft Word - Saksgrunnlag E6 Moelv - Åÿyer \(nyeveier.no\)](#)

Trafikksikkerheten på dagens vei har vært svært god etter etablering av midtrekkverk sør for Vingrom samt åpning av forbikjøringsfeltet på Biri i 2016. Reisetidsforskjellen er ubetydelig fordi veien er rask og lett tilgjengelig i dag, og dessuten ikke rammet av bompengелеkkasje. Veistrekningen er ikke rasfarlig.

På bakgrunn av stor ulønnsomhet i prosjektet stiller Naturvernforbundet spørsmål ved om det var i tråd med Nye Veiers vedtekter å prioritere dette prosjektet i mai 2018.

## Konklusjon

Naturvernforbundet i Lillehammer, Naturvernforbundet i Innlandet og Norges Naturvernforbund mener at reguleringsplanen unnlater å forholde seg FNs bærekraftsmål som Norge har sluttet seg til. En 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t gjennom vernet natur er ikke en utvikling vi ønsker i et bærekraftperspektiv. En slik utbygging kan ikke hvile på og forsvares ved økologisk kompensasjon ved opprettelse av et nytt verneområde. Vi vil også minne om at 2021 innleder FNs tiår for naturrestaurering.

[– Det viktigste er ikke å restaurere naturen, men å la være å ødelegge den | Titan.uio.no](#)

Ny, utbedret E6 bør følge dagens trasé i 2/3 felt. Dette vil gi høy trafiksikkerhet og antakelig en større samfunnsnytte enn en 4-feltsvei for 110 km/t i ny trasé, når kostnader og ulemper ses i forhold til nytteeffekten. Også bompengebehovet vil bli vesentlig mindre. Samfunnet og naturen har ikke råd til å legge til rette for en høyst usikker økning i veitrafikken. Folk og naturmangfold langs eksisterende E6 bør skjermes for støy og forurensning ved fysiske tiltak, som støyskjerming, støyvoller, bygningsmessige tiltak, støysvake veidekker med mer.

Lillehammer kommune som planeier og Nye Veier som veimyndighet må starte prosessen med gjenværende strekninger på E6 i Innlandet på nytt, slik at en demokratisk planprosess blir sikret og nødvendige klima- og naturhensyn blir tatt.

Med hilsen

Naturvernforbundet i Lillehammer v/ leder Terje Onshus  
Naturvernforbundet i Innlandet v/ leder Ole Midthun  
Norges Naturvernforbund v/ leder Truls Gulowsen



Gjøvik kommune  
Lillehammer kommune  
Nye Veier AS  
Norconsult  
AF-Gruppen

Vingrom 01.09.2021

## **INNSIGELSER TIL REGULERINGSPLAN E6 Roterud – Storhove**

Mjøsa Strandeierforening ønsker å fremme følgende innsigelser i forbindelse med høringsperioden for reguleringsplan E6 Roterud-Storhove:

- **Etablering av ny tursti fra Vingnes til Stranda Camping – levetid, brukstid og vedlikehold**
  - Som strandeierforening er vi positive til økt tilgang og bruk av strandsonen. Deler av turstien ligger under flomnivåer slik at turstien vil trolig bli berørt av flom regelmessig. For oss som er grunneiere så langt nord i Mjøsa er også godt kjent med avfall og rekved som kommer med flom. Hvordan skal traseen vedlikeholdes og hvem bekoster dette? Ut ifra dokumentet fremgår det ikke hvem som har ansvar for drift og vedlikehold etter endt anleggsperiode. Foreningen er også kjent med arbeidet Vingrom Grendeutvalg rundt trafiksikkerhetsstiltak og gang- og sykkelvei. Foreningen støtter heller at midler planlagt bruk til etablering av tursti omdisponeres til etablering av gang- og sykkelvei.
- **Bortfall av strandsoner, yngleplasser og kulturminner i forbindelse med etablering av tursti**
  - Flere av våre medlemmer har påpekt at fiskeplasser og mulighet for å fiske med landnot langs Risselandet og Vingromlandet nå går inn i historien. I forbindelse med etablering av tursti vil notvarp ryddet til bruk bli ødelagt.
  - Etablering av turstien vil ødelegge yngleplasser, noe som også presiseres i Norconsults eget notat om stien.
- **Turisme og næringsliv - valg av plassering av trasé**
  - Mjøsa Strandeierforenings engasjement startet i forbindelse med endring av foreslått trase. I tidligere dialog med Nye Veier var en annen trase planlagt. Dokumentasjonen som nå er forelagt sier at det kun utredes et forslag. Dette forslaget har vi vært, og er fortsatt negative til. Det med å legge ny trase på Mjøsiden av eksisterende trasé. Vi har hatt mye og tidvis god dialog med Nye Veier, AF gruppen og Norconsult, men etterlatt inntrykk er at det har vært liten forståelse for næringslivet/campingplassene på strekningen. Forslaget som nå foreligger legger beslag på områder på både Bakke og Birstrand Camping som forringer campingplassenes kvalitet og tjenestetilbud. Forslagene som nå er fremlagt innebærer riving av utleiehytter, oppbygging av omfattende støttemurer og reduksjon av areal til næringsbruk. I den senere tid ser vi med forundring som forening på Nye Veiers håndtering av campingplassdriverne som nå resulterer i nedleggelse av populært



reisemål og flere sesongarbeidsplasser. Vingrom har en campingplass, Bakke camping, og som forening håper vi ikke den skal møte samme skjebne som Biristrand/Stranda Camping. Vår høringsinnsigelse går på å finne omforente løsninger for felles beste. Vi legger vår lit til at de folkevalgte bidrar til at vi fremdeles kan ha arbeidsplasser og turistdestinasjoner rundt Mjøsa, og ikke bygger ned strandsonen for kortsiktig økonomisk gevinst.

### **Om Mjøsa Strandeierforening**

Foreningen som er frivillig, ideell, demokratisk og ikke fortjenestebasert skal ivareta strandeierinteressene omkring Mjøsa og samtidig arbeide for en god samfunnsmessig og bærekraftig utnyttelse av Mjøsa og Mjøsstrendene. Medlemmene er eiere av eiendom som grenser til Mjøsa.

Med vennlig hilsen

**Mjøsa Strandeierforening**

Kristian Owren  
Styreleder

**Fra:** Lunds Biloppugging [post@lundbiloppugging.no]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 03.09.2021 16:10:22

**Emne:** VS: S: Forslag til Kulvert og vegsystem i Hovemoen fra Nye veier frist 5 sept

**Vedlegg:**

Lillehammer 03.09.21

## INNSPILL TIL FORSLAG TIL KULVERT OG VEGSYSTEM I HOVEMOEN FRA NYE VEIER

Har lest og sett over nye veiers forslag til veisystem/kulvert og har følgende bemerkninger i saken.

Vi har drevet godkjent oppsamlingsplass for biler og andre kjøretøy siden 1983 i Hovemoen og har i alle disse årene vært bekymret for trafikk situasjonen i området. Dumpere ,hjul lastere, lastebiler og privatbiler har brukt di samme veiene og det er bare flaks at det ikke har skjedd alvorlige trafikkulykker.

Nye veier og Lillehammer kommune skylder di fastboende i området en trygg sikker adkomst inn og ut av området nå etter alle disse årene med samtidig som di må skape en fremtidsrettet infrastruktur som sikrer videre bærekraftig nærings drift i området. Vi kan ikke se at dette forslaget ivaretar dette.

1. KULVERT: Nærings trafikk og privatbilismen må skilles/sikres på en bedre trygg måte og skape god sikker adkomst for di fastboende og nærings drivene.

2. STIGNING:

Stigningen er for bratt og vil skape store utfordringer vedrørende transport ut og inn av området vinterstid noe som vil legge hinder for trygg sikker inn og utkjøring av miljøfarlige fraksjoner fra vårt anlegg samt vanskelig gjøre transport av byens snø til deponiet i området og begrense muligheten vedrørende annen næringsdrift i området.

3. MILJØADSPEKT.

Det er en dårlig løsning og legge en gjennom kjørings vei inn på ei tomt (og nærmest dele denne i to) som er pålagt strenge krav av miljødirektoratet til oppbevaring/sikring av miljøfarlige fragmenter og som vil får nye arbeidsoppgaver vedrørende kildesortering av utrangerte kjøretøy i fremtiden. Når eksporten av utrangerte næringskjøretøy til U landene opphører/forbys vil det også melde seg større behov for å ta seg av dem

4. NÆRINGSAREAL.

Minner om att det er stor mangel på næringsarealer i Lillehammer kommune og att flere store aktører har flyttet/truet med å flytte ut av kommunen di siste årene.

God til rette lagt infrastruktur i Hovemoen vil demme opp for dette.

***Ett bedre fremtidsrettet tilrettelagt forslag som gagnar di fastboende og som skaper ett godt næringsgrunnlag med gode ekspansjons muligheter for området i møte ses.***

MVH Lunds Biloppugging

Tore baardseth

Lillehammer kommune  
2626 Lillehammer

## Innspill høring reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove

Lillehammer sportsfiskerforening viser til tidligere høringsinnspill hvor vi mener østlig alternativ langs dagens trasé forbi Lillehammer med 80 km/t, er det eneste fornuftige. En ny firefelts motorveg i vest dimensjonert med fartsgrense 110 km/t med brukryssing over Lågendeltaet naturreservat fra vest over til øst i Hovemoen, representerer for store og omfattende inngrep i en del av naturreservatet som er lite berørt.

Vi mener alternativet med 80 km/t som følger dagens E6-trasé ikke er utredet i tilstrekkelig grad med hensyn til muligheter, konsekvenser og begrensninger. Premissene om 110 km/t og en firefelts løsning forbi Lillehammer har stoppet utredningsmulighetene for andre mulige alternative løsninger. I denne forbindelse vil vi vise til Nye veiers egne planer om å i større grad gjenbruke eksisterende traseer med redusert hastighet, dette med hensyn til naturverdier (viser til innslag i Dagsrevyen onsdag 1. september 2021).

Om det likevel skulle gis dispensasjon for bygging av firefelts løsning dimensjonert for 110 km/t i et vestlig alternativ med ny bru over mot Hovemoen, vil Lillehammer sportsfiskerforeningen påpeke og spille inn følgende:

Det foreligger god dokumentasjon på at elvedeltaer, slik som Lågendeltaet, er følsomme og komplekse økosystemer. Det er stor sesongmessig variasjon i vannføring, både i elv og i sjø, noe som skaper dynamikk og livsbetingelser for mange ulike arter av insekter, fisk, dyr og fugl. Det er mange arter, som for eksempel et stort antall fiskearter, som vandrer mellom Mjøsa og Gudbrandsdalslågen i forbindelse med gyting, oppvekst, næringsvandring og overvintring. Dette er en skjør dynamikk. Vi er ikke kjent med at det er gjort grundige nok analyser på miljøkonsekvensene av inngrepene som et vestlig alternativ vil representere, verken langs Mjøsa fra Vingrom til Øyresodden eller ved brukrysningspunktet i Hovemoen. Vi forventer at slike undersøkelser blir gjort før man igangsetter utbyggingen.

På bakgrunn av dette er det spesielt to områder vi vil sette søkelys på:

1. Strandsonen mellom Vingrom og Vingnes:  
Her ser vi det som spesielt viktig å sikre strandsonen mest mulig intakt og unngå utfyllinger i Mjøsa. Strekningen er preget av gruntvannsområder og overganger mellom grunt og dypt vann. Det foregår gyting av ulike sentrale fiskearter, slik som for eksempel krøkle. Krøkle er en sentral matkilde for mange fiskearter i Mjøsa, også hunderørreten som har nasjonal vernestatus. Området preges av viker, evjer, grunntopper og molbakker/marbakker. Dette gir rom for mange ulike arter med fisk, både i forbindelse med gyting, næringsøk og som oppvekstområder. Det foreligger også ønsker om en turveg/tursti på utsiden av E6. Dette vil øke behovet for utfyllinger og kunne gi større miljømessige negative konsekvenser. Dette er vi derfor sterkt imot.

## 2. Brukryssing ved Hovemoen:

Her er det viktig å gjøre grundige vurderinger og undersøkelser på hvilken bruløsning som gir minst miljømessige negative konsekvenser og som vil prege omgivelsene i minst mulig grad med hensyn til områdets kvaliteter som friluftslivsområde, dette under anleggsfase og etter ferdigstillelse. I området hvor brua er tenkt er det viktige gyte- og oppvekstområder for flere fiskearter, blant annet gjedde, abbor og karpfisker, og det består av hovedløp, sideløp, viker og evjer. Området ved Hovemoen, både på vestsiden og østsiden, er også av de mest populære fiskeplassene i deltaet, særlig på våren etter gjedde og utover sesongen etter harr. Vi forventer at utbygger kontakter de rette fagmiljøer og sportsfiskerinteresser før byggefase for å innhente nødvendig og detaljert kunnskap om områdets kvaliteter og bruk. Vi er svært bekymret for hvordan anleggsfasen vil prege området og medføre uopprettelig skade. Vi er også svært bekymret for hvordan brupilarer vil prege strømminger, endre elvestruktur, forstyrre fiskevandring og redusere områdets kvaliteter. Det er derfor viktig å involvere både fagmiljøer og sportsfiskerinteresser, som kjenner og bruker området mye.

Lillehammer sportsfiskerforening er også opptatt av å sikre omgivelsene rundt brua mot lysforurensing. Det er god dokumentasjon på hvordan kunstig belysning påvirker miljøet, som for eksempel insekter, fugl og fiskevandring. Deltaet har de senere årene blitt mer og mer påvirket av kunstig lys, senest med flombelysning langs turveg på strandpromenaden. En ny bru med belysning vil bety en betydelig økt belastning på deltaet.

Brua er planlagt i det området av deltaet som i dag er minst påvirket av veg og støy tilknyttet trafikk. Vi forventer at en brukonstruksjon sikrer området i størst mulig grad mot støybelastning.

Vi vil også spille inn viktigheten av en brukonstruksjon som forhindrer avrenning og forurensing fra bru og trafikk som krysser brua. Det må derfor lages konstruksjoner som fanger opp og sikrer miljøet mot dette. På bakgrunn av at brua er planlagt både gjennom et naturreservat med spesielle og viktige naturkvaliteter og kvaliteter med hensyn til fiske og friluftsliv forventer vi at det legges betydelige ressurser i planlegging av anleggsfase og driftsfase som reduserer omfanget av skadevirkningene.

Lågendeltaet har de senere årene blitt sterkt belastet av ulike inngrep. En ny bru vil øke denne belastningen vesentlig. Vi forventer derfor at det planlegges kompenserende tiltak som kan reetablere områder i deltaet som i dag er preget av inngrep. Vi tenker for eksempel på å legge til rette for mer naturlig vegetasjon i og rundt deltaet, bedre strandsoner med tanke på naturlig tilstand og utvikling, vurdere miljøtilstand i bekker og småelver, fjerne etablerte lysforurensete kilder langs strandsonen, og flytte gang- og tursti vekk fra strandsoner med reetablering av kantvegetasjon. Det er store muligheter for å bedre miljøtilstanden ellers i deltaet, og det forventes at riktige miljøfaglige instanser og miljøer involveres i dette arbeidet.

Med hilsen

Jan Ove Vasaasen

Formann

Lillehammer sportsfiskerforening



## **HØRINGSMERKNADER TIL REGULERINGSPLAN STORHOVE-ROTHERUD**

Vi viser til tidligere kommentarer der vi understreker at et østsidealternativ burde vært valgt. Det er spesielt to forhold som veier tungt i dette der vi mener nasjonale hensyn burde styrt valget. Omfattende inngrep i en uberørt del av Lågendeltaet naturreservat. Kraftig økt press på nedbygging av dyrket mark rundt Storhove som blir den eneste tilknytning til Lillehammer.

Vi konstaterer at kommunestyret har vedtatt å sende ut vestsidealternativet på høring og våre videre kommentarer rettes mot dette.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for kryss i Vingrom. Etter det vi kan forstå vil flytting av krysset nordover mot Lillehammer bety økt beslag av dyrket mark. Det vil også bety en lengre påkobling til fv250 Torpavegen. Etter det vi kan forstå må en kompakt kryssløsning i Vingrom være en bedre løsning.

I planforslaget legges fram alternative løsninger for bru over Lågendeltaet. Her bør velges den løsning som gir minst støy og minst inngrep i deltaet.

Det framkommer ikke i planforslaget hvordan kryssingen over Lågen av Statnett sine hovedlinjer skal skje. Dette må løses på en måte som i minst mulig grad lager nye trasséer.

Vi merker oss at det i liten grad er identifisert nydyrkingstiltak/matjordflytting i Lillehammer, men ganske mange i Gjøvik. Det er så vidt store inngrep i dyrket mark i Lillehammer at det bør identifiseres flere tiltak i kommunen. Det vises til at det allerede er kartlagt egnede arealer i kommunen.

Vi merker oss at det spesielt i anleggsperioden vil være omfattende trafikk, men at det i liten grad er identifisert avbøtende tiltak for dette. Dette gjelder fylkesvegene fra Gjøvik grense til Vedum i Fåberg.

Med et vestsidealternativ med eneste tilknytning til Lillehammer på Storhove, vil trafikken inn mot Lillehammer bli kraftig redusert. For handelsnæringen i Lillehammer vil dette bety kraftig omsetningsnedgang. For å kompensere for dette forventer Lillehammer landbruk at handelssentrum i Lillehammer vil bli forsøkt reetablert i Storhove området, omtrent slik det skjedde på Vinstra ved ny E6. Dette vil sette dyrket mark i dette området under et enormt press.

Jon Grunde Roland  
Styreleder

Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren tlf 911 29 556

Boleng gård gnr 29 bnr 1 (Kartverket skriver Bulung)

03.09.2021

*Lillehammer kommune.*

### **Høringsinnspill reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.**

Boleng gård blir meget sterkt berørt av E6 utbyggingen ved at motorvegtraseen skjærer diagonalt gjennom garden og med tunnellinislag i nordenden.

Vi har gjennom hele planprosessen påpekt at følgende forhold må ivaretas i forbindelse med utbyggingen:

**Støynivået** på og rundt gardstunet må være innenfor akseptabelt nivå. (Ikke gul sone) Støy er i dag et stort problem. Ved fartsgrense 110 km/t vil støynivået øke.

**Gardsveg** må tilfredstille krav til tømmertransport og annen næringsretta lastebiltransport.

**Dyrkamark** som blir igjen må ha gode og framtidsretta driftsmuligheter.(Helningsforhold, arrondering, snuflater).

**Vatningsanlegg** må reetableres.

**Adkomst til pumpehus** med større traktor og maskiner må beholdes.

*Boleng har i dag adkomst til pumpehus fra Hov kulvert. Plankart for reguleringsplanen har kun 1m tursti nordover fra Hov kulvert. Prosjektledelsen sier det er prosjektert 3,5 m adkomstveg fra Hov kulvert til Bolengs pumpehus. Denne veg må inn i reguleringsplanen.*

For å sikre framtidig gardsdrift og bomulighet er det viktig at de nevnte punkt blir i varetatt.

I forbindelse med deponi av løsmasser og etterfølgende reetablering av dyrka mark, skal det utarbeides en terrengmodell. Denne terrengmodellen er ikke ferdigstilt og slik vi oppfatter ikke del av reguleringsplanen, men en del av anleggsplanen som skal ferdigstilles før anleggsstart.

Vi forutsetter at de nevnte hovedpunkt blir ivaretatt både gjennom utarbeidelse av terrengmodellen og andre tiltak. Det har fram til nå vært god dialog med AF gruppen og Nye Veier for å finne løsninger på de utfordringer vegutbyggingen medfører. Vi har tro på at vi gjennom dialog og samarbeid avklarer de forhold som gjenstår.

**Bekker som krysser den kommunale Hovslivegen** har gjennom åra ført til store flomskader. Nye Veier/ AF vurderer sikringstiltak for bekken på grensa mellom Boleng gnr 29 bnr 1 og Øyre gnr 30 bnr 1.( Bruker denne betegnelsen fordi det er uklar og ulik navnsetting av bekkene i området).

Bekken sør på Boleng (På grensa mellom Boleng gnr 29 bnr1 og Nordre Hov gnr 28 bnr1) har historisk ført til de største ødeleggelsler. Dersom røret under Hovslivegen tetter seg, vil store jordmasser rase ned mot E6 på hele strekningen fra Hov til Øyresvika. Flere hus har vært truet ved tidligere flomtilfeller.

*Det er viktig for sikkerheten i området og framkommelighet både på Vingromsvegen og E6 at også denne søre bekken blir sikret med tilstrekkelig rørdimensjon og sikringstiltak. Dette blir ekstra viktig med tanke på endring av terrengforhold som følge av E6 utbygging.*

Med hilsen

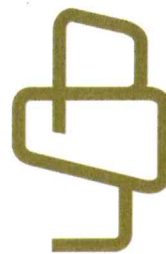
Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren Tlf 911 29 556

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

E-post: [postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:postmottak@lillehammer.kommune.no)

**Deres ref.:**  
**Vår ref.:** 152720/11706  
**Ansvarlig advokat:** Helge Skaaraas



ADVOKATFIRMAET

**BJØRGE-  
SKAARAAS  
& CO**

Sarpsborg, 3. september 2021

## **BEMERKNINGER TIL REGULERINGSFORSLAG FOR E6 ROTERUD – STORHOVE FRA DIVERSE GRUNNEIERE PÅ HOVEMOEN**

### **1 Innledning**

Forslag til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 5. september 2021.

Jeg representerer diverse grunneiere på Hovemoen, som alle har eiendom og/eller rettigheter i den foreslåtte traseen, og utgjør hovedtyngden av private grunneiere som rammes av inngrepet i Hovemoen-området. Det er følgende:

- Ole A Berge, som eier av gnr/bnr 186/4.
- Erik A. Dahl, og Sør-Hove Eiendom AS som eier av gnr/bnr186/1, 186/92 og 186/105.
- Veidekke Industri AS, som eier av gnr/bnr 186/65, 186/89, 187/13 og som eier av eget produksjonsanlegg for grus.
- Lars Jeistad, som eier av gnr/bnr 187/1.

På vegne av grunneierne har jeg følgende bemerkninger til reguleringsforslaget for så vidt gjelder regulering av selve E6.

- Det er behov for en områdeplan for å sikre en lokalt vellykket utvikling av Hovemoen, se punkt 4.
- Hovemoen er Lillehammers viktigste fremtidige næringsområde, og de omfattende planene om transformasjon må hensyntas i reguleringsplanen, se punkt 5.
- Det er behov for en god tverrgående forbindelse øst-vest for å unngå at ny E6 blir en barriere som hindrer eksisterende og fremtidig næringsaktivitet, se punkt 6.



- Overvannshåndtering må dimensjoneres for å hensynta fremtidig utvikling, se punkt 7.
- Det er behov for avklaringer og tilpasninger relatert til Statnetts planlagte overføringsanlegg og annen kryssende infrastruktur, se punkt 8.
- Veiens kotehøyder og uttak av grus i trasé og sidearealer må tilpasses fremtidig utvikling av Hovemoen, se punkt 9.
- Det må legges til rette for utnyttelse av den regionalt viktige grusressursen gjennom avsetting av areal for midlertidig lagring av grus, se punkt 10.
- Reguleringsplanen må ta høyde for at Veidekkes produksjonsanlegg må flyttes dersom veitraséen som foreslått, se punkt 11.

Når det gjelder avlastningsveiene, som er lagt ut til offentlig ettersyn som egen sak, vises til høringsuttalelse fra de samme gjennom Hovemoen Næringspark.

## **2 Kort om partene og deres nåværende og fremtidige rolle i utvikling av Hovemoen**

De partene jeg representerer eier industri og næringseiendommer som direkte og indirekte står for mesteparten av forsyningen av pukk og grus til bygg og anleggs-sektoren i nordre del av Mjøs-området og Sør-Gudbrandsdal.

Veidekkes anlegg i Hovemoen er også hovedleverandør av strøgrus i regionen. I tillegg leier Erik A. Dahl ut tomt til asfaltverk drevet av PEAB Asfalt.

Det ligger betydelige grusressurser på Hovemoen. Disse har stor regional betydning. Grunneiernes virksomhet i området er i dag hovedsakelig knyttet opp til uttak og foredling av grusmassene. Men etter hvert som uttakene avsluttes, skal arealene transformeres til annen næring. Det følger av gjeldende kommuneplan, hvor området er avsatt som byggeområder for næringsformål.

I Hovemoen Nord er denne transformasjonen allerede påbegynt. Totalt er ca. 80 da, som tidligere var masseuttak, ferdig utviklet og tatt i bruk til handelsformål.

Området som helhet representerer derfor en betydelig verdi for hele Lillehammersamfunnet, og er det største fremtidige næringsarealet i kommunen.

Etter grunneiernes anslag vil bygging av ny E6 gjennom Hovemoen direkte berøre næringsvirksomhet som representerer en sysselsetting på om lag 330 personer, og en samlet omsetning på over 1 milliard kroner. I disse tallene inngår all nåværende næringsvirksomhet vest for dagens E6. Med ytterligere transformasjon vil omfanget øke.

Det er derfor viktig at man ved regulering av ny E6 gjennom området, ikke bare ser veiens behov, men også tar hensyn til den virksomhet som pågår i dag og planene for transformasjon av området fra masseuttak til annen type næringsformål.



Grunneierne har over tid hatt løpende kontakt med Nye Veier om regulering og grunnnavståelse. Vi ser at våre innspill er ivaretatt, dog med noen *vesentlige* unntak. Disse gjennomgås nedenfor, og bes vennligst behandlet som innsigelser til planforslaget.

### **3 Hovemoen som regionalt viktig grus- og steinressurs**

Hovemoen er en regional viktig grus- og steinressurs for lokalmarkedet i nordre del av Mjøs-området. Industrivirksomheten startet tidlig på 1960-tallet, og har siden fortsatt kontinuerlig - med samme grunneiere og drivere.

Veidekke Industri AS Pukk og Grus er tiltakshaver i de områdene som er regulert til grusvirksomhet i Hovemoen. Veidekke Industri har driftskonsesjon fra Direktoratet for mineralforvaltning. Driftskonsesjonen gjelder som ramme for virksomheten i tillegg til arealplanene for området

Hovemoen har vært, og vil - i årene som kommer - være den viktigste ressursen for levering av byggeråstoff til betong og asfalt og grus til bygge- og anleggsmarkedet for Lillehammer og nærområdet rundt.

### **4 Det er behov for en områdeplan for å sikre en lokalt vellykket utvikling av Hovemoen**

Både kommunens administrative og politiske ledelse og grunneierne har tidlig konkludert med at en **områdeplan** er nødvendig for å lykkes med utvikling av Hovemoen. Det er begrunnet med at Hovemoen er et område med stort potensial som næringsområde, men som har mange ulike interesser, aktører og brukergrupper. Dermed er behovet for samordning stort.

Dette var konklusjonen i et felles møte mellom grunneierne og kommunen den 05.09.2019. Behovet for å utarbeide en helhetlig plan for området er også ved flere anledninger senere påpekt fra grunneiersiden. Områderegulering av Hovemoen er også et av tiltakene i handlingsprogrammet for den sist vedtatte kommuneplanens arealdel 2020 – 2023, datert 26.03.2020. Formålet er å avklare arealbruken av området, og det er i ulike sammenhenger understreket at dette planarbeidet bør prioriteres.

Kort oppsummert så mener grunneierne at kravet til tilpasning mellom veien og de fremtidige næringsområdene rundt tilsier at det bør legges mer arbeid i planprosessen før reguleringen av ny E6 vedtas. Det er vanskelig å få til et godt samspill mellom vei og næring når man foreløpig ikke har igangsatt arbeidet med planlegging av næringsområdene med tilhørende infrastruktur.

Særlig viktig er det å sikre avklaring av overordnet infrastruktur som lokalvegnett og nettinstallasjoner.



Grunneierne ønsker at kommunen tar initiativ til en slik prosess i samarbeid med de berørte grunneierne. Siktemålet bør være å utarbeide et ikke juridisk bindende områdeprogram for å sikre helheten ved utbygging av området, og samtidig få en fleksibilitet som man ikke oppnår gjennom en formell områdereguleringsplan. Et slikt plangrep, med forskjellige betegnelser, er etter hvert blitt vanlig ved alle større transformasjoner som involverer ulike utbyggingsinteresser, og behøver ikke ta veldig lang tid - siden siktemålet ikke er å binde opp arealbruken, men alene få ny E6 tilpasset de aktiviteter som på kort og lang sikt skal skje i områdene rundt.

Grunneierne mener det er nødvendig med et slikt grep også på Hovemoen. Veien kommer til å ligge som en nord-sydgående barriere med høyder som avviker fra nåværende og fremtidig terreng. Det vanskeliggjør arealbruk på tvers, og stiller særlige krav til infrastrukturen i området rundt. Det er også noen problemstillinger knyttet til Statnetts overføringsanlegg som bør klarlegges i en slik prosess

## **5 Hovemoen er Lillehammers viktigste fremtidige næringsområde, og de omfattende planene om transformasjon må hensyntas i reguleringsplanen**

I gjeldende kommuneplan, vedtatt 26. mars 2020, er Hovemoen vist som et fremtidig næringsområde. Samtidig er det i tråd med tidligere vedtatt kommunedelplan for E6 reservert et areal gjennom næringsområdet for ny E6 som ligger langs en nord-sydgående akse.

Reguleringsforslaget viser hvilke deler av det reserverte arealet som Nye Veier ønsker å utnytte til veiformål. Øvrig del er foreslått utnyttet til næringsformål i tråd med de føringer som ligger i kommuneplanen.

Grunneierne ser det som positivt at de deler av det avsatte arealet til ny E6 i kommuneplanen som ikke benyttes til veiformål, utlegges til næring i tråd med kommuneplanens fastlagte arealbruk for de tilstøtende områdene.

## **6 Det er behov for en god tverrgående forbindelse øst-vest for å unngå at ny E6 blir en barriere som hindrer eksisterende og fremtidig næringsaktivitet**

Det er en utfordring at ny E6 gjennom området representerer en barriere som hindrer ferdsel/atkomst øst-vest.

Grunneierne og Nye Veier er så langt ikke blitt enige om hvordan forbindelsen øst -vest skal etableres.

I nord ønsker vi at rundkjøringene tilpasses omkringliggende terreng etter at grus er tatt ut, og at de bygges slik at næringsområdene syd og øst for disse også kan knyttes til med et eget avkjørselspunkt i rundkjøringen. Samtidig må rundkjøringene tilpasses fremtidig terrenghøyde etter uttak av grus.



Det er imidlertid også behov for tverrgående forbindelser lenger syd. Kulverten som er lagt inn i planforslaget for å ta opp trafikken øst-vest er etter grunneiernes syn ikke akseptabel. Dette er det flere grunner til:

- a) Det vanskeliggjør effektivt uttak av grus vest for traseen ved at ordinær trafikk skal benytte kulverten samtidig med at store anleggsdumpere frakter grus gjennom området. Det er knyttet stor usikkerhet til hvordan nødvendig sikkerhet kan ivaretas, spesielt overfor myke trafikanter, ved en slik løsning.
- b) Den valgte plasseringen vil kunne føre til en lite funksjonell løsning for større biler både for transport inn i området i dag, og ved transformasjon av sidearealene til næring etter avsluttet uttak.
- c) Derneft er den foreslåtte plasseringen unødvendig arealkrevende. De arealer som denne løsningen tar av framtidig industriareal er i størrelsesorden 35 dekar. Det er en løsning som verken Lillehammer kommune eller grunneierne er tjent med.
- d) Kulvertplasseringen binder dessuten opp fremtidig infrastruktur, noe som er svært uheldig så lenge fremtidig infrastruktur ikke er fastlagt på et overordnet nivå. Jfr. ønsket foran om en overordnet plan for hele området.
- e) Løsningen som foreslått vil også medføre økte kostnader til uttak av grus ved at det blir mer plunder og heft knyttet til transport.

Vedlagt følger som bilag diverse materiale som grunneierne har utarbeidet basert på beskrivelser som Nye Veier har gitt i tidligere samtaler om kulverten.

Bilag 1: Foreslått tverrforbindelse for kryssing av E6 i Hovemoen.

Bilag 2: Arealbeslag med foreslått tverrforbindelse for kryssing av E6 i Hovemoen.

Når det gjelder stigningsforholdene, så er de usikre. Det skyldes at det bare er kulverten som er vist i planen. Tverrforbindelsen er ikke angitt.

I siste tilbakemelding fra Nye Veier er tverrforbindelsen strukket langt inn på sidearealene for å få tilfredsstillende stigningsforhold. Men det har noen konsekvenser. Med en slik løsning etablerer man en ytterligere barriere som vanskeliggjør dagens drift.

Vedlagt følger også en skisse som viser konfliktpunktene ved at dumpere/ anleggsmaskiner skal bruke kulverten sammen med gående, syklende og mindre kjøretøy.

Bilag 3: Illustrasjonsskisse kulvertløsning.

Det dreier seg her om å føre siviltrafikk inn gjennom et eksisterende produksjonsområde. Kombinasjonen produksjon og siviltrafikk er definitivt ikke ønskelig, og det er derfor nødvendig å finne andre løsninger.





Grunneiere og Veidekke som tiltakshaver for grusvirksomheten i Hovemoen ønsker ikke å komme med noe konkret forslag til løsning på kulvert/kryssing av E6 nå, selv om vi tidligere har spilt inn overfor Nye Veier et forslag om plassering lenger syd (som vist i bilag 1 foran).

Det er mange interesser som skal samordnes. Plassering og utforming av kulvert/kryssløsning vil typisk være et tema av sentral betydning for det videre arbeid med en områdeplan for Hovemoen. Her må det tenkes på helt nye løsninger, og en løsning med kryssing med bru lenger sør kan være et aktuelt alternativ. Også dette er forhold som naturlig bør utredes i en områdeplan.

## **7 Overvannshåndtering må dimensjoneres for å hensynta fremtidig utvikling**

Nye Veier har redegjort for at det blir bygd sedimenteringsdammer for (forurenset) overvann nord og syd på Hovemoen.

Grunneierne er opptatt av at de overvannssystemer som nå bygges ut, etableres på en slik måte at de også kan ta imot overvann fra næringsområdene rundt når disse etter hvert blir utbygd.

Overvannssystemene bør derfor sees under ett, og reguleres som *felles tiltak* for ny E6 og omkringliggende næringsareal, og gis en slik hydrologisk kapasitet at de også kan betjene øvrige veier og parkeringsplasser i området.

Av hensyn til grunnvannsforekomstene på Hovemoen fremstår dette som særlig viktig, og punktet underbygger ytterligere behovet for en områdeplan som kan se bygging av E6 i sammenheng med øvrig utbygging av Hovemoen.

## **8 Det er behov for avklaringer og tilpasninger relatert til Statnetts planlagte overføringsanlegg og annen kryssende infrastruktur**

Det går flere viktige høyspentanlegg i luft gjennom området. Det er arealkrevende med slike anlegg i luftspenn over et fremtidig utbyggingsområde. Ved senere utvikling vil det derfor kunne bli aktuelt å legge ledninger i bakken. Da er det i denne sammenheng ønskelig at det legges kulverter på tvers for fremføring av slike anlegg. Disse bør i så fall etableres slik at det også blir mulig å føre frem annen infrastruktur øst-vest - som vann og avløp, lavtspenn, fiber etc.

Det tilsier at man gjennom reguleringsbestemmelser sørger for at slike tverrforbindelser blir bygd, ved for eksempel bruk av rekkefølgekrav.

Plasseringen av disse bør også avklares i en områdeplan, som på et overordnet nivå bør angi hva som er de mest egnede krysningspunkter.



## **9 Veiens kotehøyder og uttak av grus i trasé og sidearealer må tilpasses fremtidig utvikling av Hovemoen**

Reguleringsbestemmelsene må utformes slik at man kan benytte sidearealer til veien til uttak av grus, og deretter gå over annet næringsformål ved avsluttet uttak. Vi antar at dette er sikret i forslaget til reguleringsbestemmelser, men ber for ordens skyld om at dette er avklart før planen vedtas.

Reguleringsbestemmelsene må også utformes slik at byggelinjene ikke hindrer grusuttak, anlegg av veier og parkering

## **10 Det må legges til rette for utnyttelse av den regionalt viktige grusressursen gjennom avsetning av areal for midlertidig lagring av grus**

Veien vil med de kotehøyder som er angitt så langt føre til at det blir tatt ut store mengder produktiv grus. Det er grusressurser som har kvalitet og en verdi langt ut over verdien som fyllmasse.

Det er ønskelig at det avsetts arealer til midlertidig lagring av massene. Vedlagt følger skisse med angivelse av områder for slikt midlertidig deponi.

Bilag 4: Arealer for mellomlagring av masser.

Grunneierne ønsker at slik midlertid bruk av sidearealene sikres i plan, og ber om at det innarbeides en slik mulighet i planbestemmelsene.

## **11 Reguleringsplanen må ta høyde for at Veidekkes produksjonsanlegg må flyttes dersom veitraséen som foreslått**

Veien er planlagt plassert tett ved Veidekkes produksjonsanlegg. Det er ingen akseptabel løsning - av flere grunner:

a) I forhold til sikkerheten

- Store anleggsmaskiner tett på en motorvei (med stor hastighet), tar oppmerksomheten fra trafikanter.
- Støvflukt fra produksjonen vil forstyrre trafikantene på E6.
- Sterk belysning fra store anleggsmaskiner vil være til sjenanse for biltrafikken og visa versa.

b) Driftsteknisk:

- Nærføringen påfører anlegget driftsulemper som følge av plassmangel rundt de tekniske installasjoner for massehåndtering/lagring.



- "Umulig" plassering oppe i en "kile" mellom ny E6 og tømmerterminal.

Dersom veien legges slik den er foreslått, må flytting av produksjonsanlegget til et mer egnet sted på Hovemoen tas inn i rekkefølgebestemmelser i planen.

## 12 Grunneiernes merknader til de enkelte reguleringsbestemmelsene

Vedlagt følger ellers grunneiernes kommentar til de foreslåtte reguleringsbestemmelsene gjennom Hovemoen Næringspark. Disse fastholdes.

Bilag 5: Kopi av tidligere uttalelse til forslag til reguleringsbestemmelser fra Hovemoen Næringspark av 12.06.2021.

## 13 Avsluttende bemerkninger: Behovet for en helhetlig utvikling av Hovemoen hvor ulike infrastrukturtiltak sees i sammenheng

Hovemoen er i kommuneplanen avsatt som det nye, store næringsområdet for Lillehammer. Det er viktig at man ved transformasjon av et så stort næringsområde ser ulike tiltak i sammenheng, slik at det ene tiltaket ikke ødelegger for det andre.

Ny E6 gjennom Hovemoen setter rammer for all næringsutvikling i området i generasjoner fremover.

Det bør derfor snarest innledes et samarbeid mellom kommunen og de berørte grunneierne i området om en plan for felles utvikling av området. Her må veiens interesser sees i sammenheng med øvrige utbyggingsinteresser på Hovemoen. Det gjelder spesielt all tverrgående infrastruktur. Det blir feil dersom det er veimyndighetene alene, som ut fra egne interesser skal sette premissene for utviklingen.

Det er derfor påkrevd med en områdeplan før man går videre i planarbeidet. Planen bør være retningsgivende for senere reguleringer, og et styringsverktøy for Nye Veier, grunneierne og kommunen ved den videre planleggingen av E6 og næringsområdene rundt.

Med vennlig hilsen

**Advokatfirmaet Bjørge - Skaaraas & Co AS**

  
Helge Skaaraas  
Advokat

Diktert av advokat Skaaraas og  
undertegnet i hans fravær.

[helge@adv-bs.no](mailto:helge@adv-bs.no)

Vedlegg

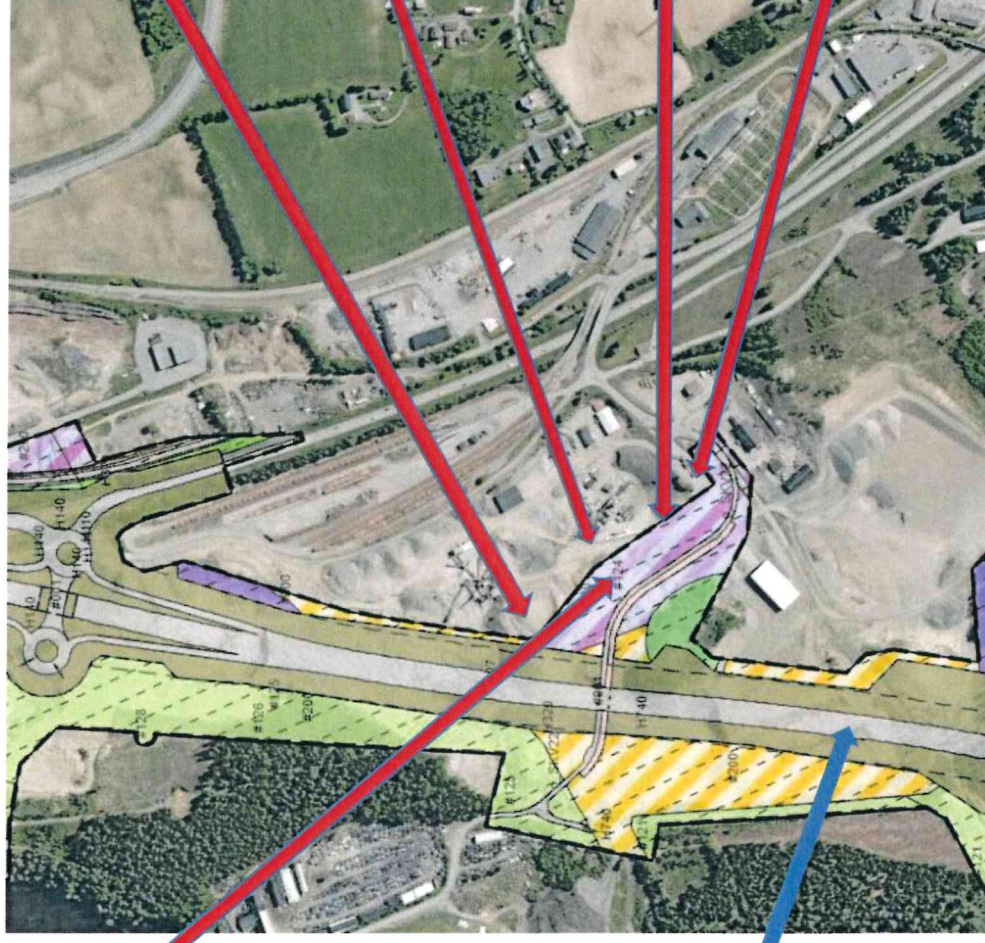
# Foreslått tverrforbindelse for kryssing av E6 i Hovemoen

Bilag 1

Kryssing av E6 med dette forslaget gir bare en løsning for regulering av E6 isolert. Tilstøtende veier på øst- og vestsiden er ikke konsekvensutredet, og kulverten styrer privat trafikk, gående og sykklende inn på to industriområder.

Løsningen er av sikkerhetsmessige grunner helt uakseptabel.

Ønsket kryssingspunkt, som også er løsningen som er vist i vedtatt kommunedelplan.



Sivil trafikk med biler, sykklende, gående og ridende føres rett inn i et industriområde med stor trafikk av tunge kjøretøyer.

Areal for pukkverksproduksjon, som blir sterkt beskåret av E6, blir ytterligere rammet med stort arealbeslag som vanskeliggjør videre drift.

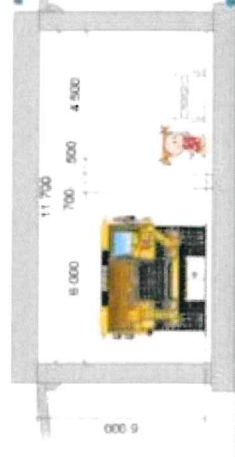
Ny tilførselsvei til kulvert beslaglegger et stort næringsareal, ca 35 da.

I tillegg til pukkverk blir også asfaltverk og vektstasjon sterkt berørt.



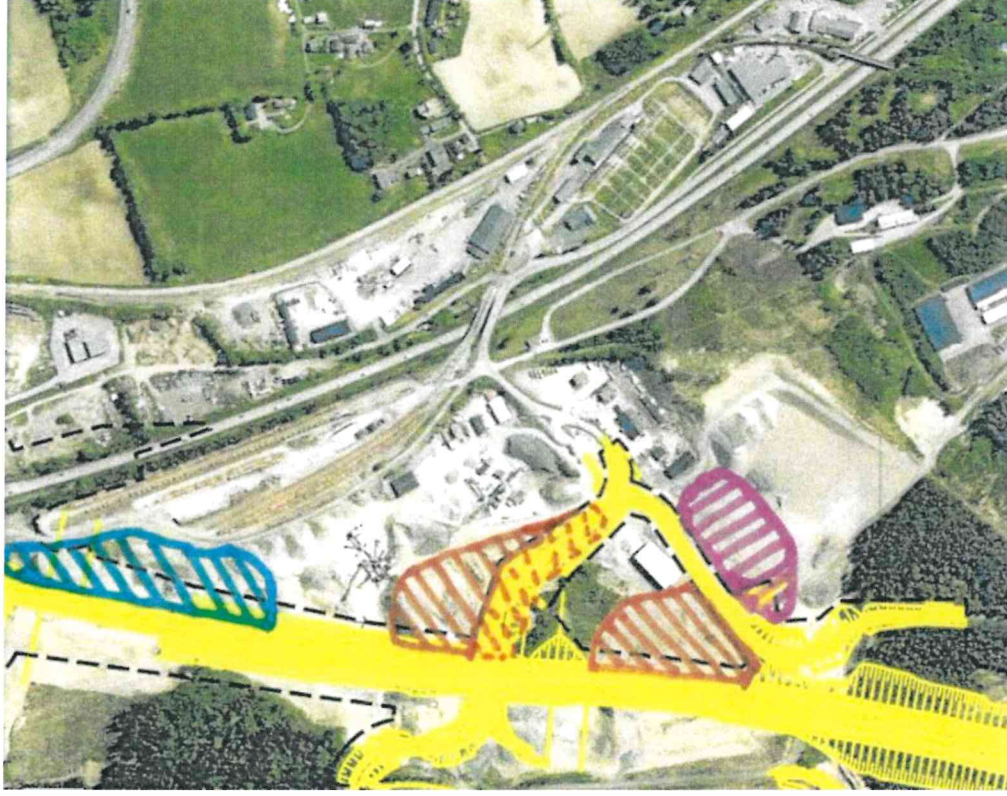
# Kulvertløsning

- Kulvertløsning – felles anleggstrafikk og myke trafikanter
- Sikkerhet – betenkelig med felles veg anleggstrafikk og småbiler/myke trafikanter
- Samkjøring med mykere trafikanter i kulvert, og veger på begge sider av kulvert, er en sikkerhetsrisiko som vil medføre økt kostnad for anleggstrafikk pga sikkerhetsforhold (hastighet, størrelse lass etc)
- Anleggstrafikk vil måtte krysse veg for myke trafikanter
- Generelt er det uheldig med privattrafikk/myke trafikanter gjennom et anleggsområde/industrialområde
- Er slik løsning fremtidsrettet i 2021? Risikovurdert?
- Hvem har ansvar for sikkerhet og vedlikehold?
- Blir vegen til Moshølen en offentlig veg?



## Arealer for mellomlagring av masser

Bilag 4



186/4 Ole A. Berge



186/1 Erik A. Dahl



184/84 og 187/13  
Veidekke Industri AS

Hovemoen Næringspark AS			
- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -			
Forretningsadresse:	Telefon:	E-post:	Org. Nummer:
Hovemovegen 78, 2624 LILLEHAMMER	+47 934 12418	ead@sorhove.no	924 436 948

Lillehammer, 12. juni 2021

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

## Planbestemmelser for E6 Roterud – Storhove Innspill til høringsdokument

### Innledning

Aktørene som driver omsetning av byggeråstoffer og utvikling av næringstomter i Hovemoen er glad for at Lillehammer kommune ønsker innspill i forbindelse med at forslag til planbestemmelser i reguleringsplan for ny E6 skal sendes på høring.

Det er nå stort trykk fra store statlige infrastrukturtiltak i hele Hovemoen-området. Dette gjelder ny firefelts E6 i regi av Nye Veier, Statnetts planer om nye installasjoner, og Bane Nors planer om hensettingsanlegg for tog. De løsningene som velges nå vil endre området karakter og påvirke dets betydning for Lillehammer og regionen rundt i lang tid fremover. Det er viktig å finne løsninger som gjør at pågående næringsvirksomhet kan fortsette, og at området kan videreutvikles som et vitalt næringsområde for regionen til tross for de store inngrepene fra offentlige aktører.

Dette innspillet gir uttrykk for enkelte av våre foreløpige kommentarer til utkast til planbestemmelser slik de foreligger nå. Vi vurderer særlig **plassering av kulvert** til å ha stor betydning for ivaretagelse og videreutvikling av Hovemoen som næringsområde. Vi vil sterkt oppfordre til at plassering av denne ikke låses for tidlig gjennom reguleringsplanen, dette omtales mer detaljert nedenfor.

### Sentrale hensyn for Hovemoen som næringsområde

For Hovemoen som etablert industriområde, og som framtidig viktig næringsområde for regionen, er følgende punkter sentrale:

- Sikre drift av igangværende industrivirksomhet
- Sikre adkomst til etablert industri som er minst like god som i dag
- Åpne for lokalvegnett som ivaretar både næring og andre trafikantgrupper
- Minst mulig arealbeslag
- Åpne for store, velarronderte næringstomter med god adkomst
- Tilrettelegge for god langsiktig utnyttelse av verdifulle mineralressurser

### Merknader til enkelte av planbestemmelsene i utkastet

**Tekst i rødt skrift er ment som innspill til endring av ordlyd i planbestemmelsene**



## 1 Planens hensikt

Planen skal legge til rette for bygging av firefelts motorveg fra Roterud i Gjøvik kommune og nordover til Storhove i Lillehammer **og hensiktsmessig utnyttelse av sidearealene.**

**Kommentar:** Planen kan ikke bare vurderes med tanke på selve veganlegget. God forvaltning av sidearealene har også meget stor betydning lokalt.

## 2 Fellesbestemmelser for hele planområdet

Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene:

- a) Estetisk oppfølgingsplan, datert 31.05.2021
- b) Tabell 1-9 i Ytre miljøplan (YM-plan), datert 31.05.2021
- c) Matjordplan, datert 31.05.2021
- d) Temakart tursti, datert 20.05.21

**Kommentar:** Vi er spørrende til at disse dokumentene, og ikke andre av fagrapportene, skal gis juridisk virkning som en del av reguleringsplanen.

### 2.1.7 Tursti

Tursti skal opparbeides med slik bredde som vist i temakart datert 20.05.2021. Der det skal opparbeides ny tursti vil endelig plassering i terrenget avklares i byggeplanfase.

**Kommentar:** For Hovemoen er det for tidlig å fastlegge traseer for turstier. Dette må komme som en del av senere regulering av området. Turstier må legges utenom arealet som er avsatt til industri/næring.

## 2.3 Byggegrenser langs offentlig veg (pbl § 12-7 nr. 2)

På Hovemoen/Storhove og Vingrom tillates kjørearealer **og arealer for parkering innenfor byggegrensen. Masseuttak er tillatt.**

**Kommentar:** Det er viktig at dette presiseres i planbestemmelsene. Dette er i tråd med de drøftinger og avklaringer vi har hatt med Nye Veier, senest i møte 08.06.2021.

## 3 Bestemmelser til arealformål

---

### Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

#### Næringsområde BN1-8

**Kommentar:** Vi konstaterer at forslag til bestemmelser på enkelte punkter gir mindre handlefrihet for utvikling av ny næringsvirksomhet enn det som er tilfellet med dagens regulering med reguleringsformål industri, forretning, kontor. Vi mener at bestemmelsene for næringsarealene bør vurderes i sammenheng på et senere tidspunkt.

### 3.2.5 Annen veggrunn – tekniske anlegg, SVT (pbl § 12-7 nr. 1 og 4)

- a) Eierform: Annen veggrunn – tekniske anlegg (o\_SVT) er offentlig.
- b) Tillatt bruk: Arealene tillates benyttet som rensedam tilknyttet veganlegget, **eventuelt tilknyttet arealer avsatt til næring, herunder industri, i samme område.**
- c) Rensedam må omsøkes og teknisk løsning godkjennes av Lillehammer kommune.

**Kommentar:** Vi mener at anlegg for håndtering av overflatevann må dimensjoneres for å ta hånd om vann fra sideveger og tilstøtende næringsareal i Hovemoen når dette er hensiktsmessig.

### 2.3 Byggegrenser langs offentlig veg (pbl § 12-7 nr. 2)

Med mindre annet er vist i plankartet, er byggegrense mot E6 50 meter fra senterlinje ytterste kjørefelt, og mot kommunal veg 15 meter fra senterlinje.

**Kommentar:** Vi legger til grunn at for arealer avsatt til næring i kommuneplanens arealdel er byggegrensen i Hovemoen 30 meter, og mener at dette bør presiseres om nødvendig.

## 4 Bestemmelser til hensynssoner (§§ 12-6, 12-7 og 11-8)

---

#### 4.1.1.1. Nedslagsfelt drikkevann (H110)

Etablering av industri / næring skal godkjennes av Lillehammer kommune **ved Vann og avløp.**

**Kommentar:** Vi reiser spørsmål om det er lovlig å delegere vedtaksmyndigheten til en kommunal etat. Kommunen må i stedet samordne sine etaters holdning i byggesaksbehandlingen.

#### 4.1.2.3 Høyspenningsanlegg (H370)

Det tillates ikke tiltak, anlegg eller innretninger som er egnet til å skape farlige situasjoner eller hindre anleggseiers drift av anlegget. **Innenfor området skal alle tiltak varsles og godkjennes av linjeeier.**

**Kommentar:** Dette vil måtte avklares under en søknadsbehandling ut fra de rammer som er gitt i el-lovgivningen. Vi antar at ytterligere rådgivningsbegrensninger etter pbl. er ikke nødvendig, skaper uheldig dobbeltregulering, og gir i praksis linje-eier reguleringsmyndighet.

Alle bygninger innenfor hensynssone H370 skal ha en avstand til høyspenningsanlegg i henhold til i regelverk forvaltet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, **eller de til enhver tid gjeldende lover og retningslinjer.**

**Kommentar:** Vi antar at bestemmelsen er unødvendig. Det trengs ingen reguleringsbestemmelse for å angi at lov må følges.

#### 4.3.3 Båndlegging etter andre lover - energiloven (pbl §§ 11-8 a, 12-6) – H740

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen H740, og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med linjeeier.

Innenfor H740\_1 kan det etableres muffestasjoner for omlegging av kabler fra luftstrek til bru.

**Kommentar:** Vi ser ikke behov for å innta ytterligere rådighetsinnskrenkninger i selve reguleringsplanen dersom det allerede er foretatt båndlegging etter energiloven fordi båndleggingen da følger av annet regelverk, se også kommentar til pkt. 4.1.2.3 ovenfor.

Det er også noe uklart for oss hva slags båndlegging som evt. er foretatt og om det er riktig å henvise til pbl. § 11-8 a (som vi antar er pbl. § 11-8 annet ledd bokstav a), eller om det i tilfelle er et annet alternativ som er korrekt. Dersom det skal inntas en planbestemmelse om båndlegging bør tidsfristen for avklaring innen utløpet av 2023 (som fremgår av kommuneplanens arealdel) reflekteres i bestemmelsens ordlyd.

## 5 Bestemmelser til bestemmelsesområder (pbl § 12-7 nr. 1)

---

### 5.1 Utforming rundt bru / kulvert / tunnel / landbrukskulvert / fylkesveg / grusressurs / rensedam (#001–#011)

#### 5.1.1 Utforming rundt bru/kulvert (#001)

**Kommentar:** Vi mener det er svært viktig at plassering av kulverten i Hovemoen ikke fastlegges enda, men at planbestemmelsene åpner for en endelig plassering som er mer hensiktsmessig enn det som er vist i dagens plankart. Dette betyr at planbestemmelsene må åpne for at kulverten må kunne forskyves i nødvendig utstrekning både i horisontal – og vertikalplanet.

Vi mener at sterke grunner taler for å plassere kulverten lenger syd. Vi mener også at dette er mulig gjennom tette grøfter og bortledning av overflatevann til rensedam. Vi viser til at en tilsvarende løsning ble gjennomført for Lomoen-krysset ved Vinstra, der E6 ble ført gjennom en drikkevannskilde på tilsvarende måte.

#### 5.1.10 Grusressurs Hovemoen (#010)

Det skal legges rette for at utnyttelse av grusressursen kan fortsette. Ved inngrep i grusressursen Hovemoen skal grusressursen tas ut, i tråd med gjeldende konsesjon, **og sikres til bruk for tiltakshaver og grunneierne.**

**Kommentar:** Grusressursene i Hovemoen må sikres for framtidig bruk i regionen, blant annet til betong- og asfaltproduksjon. Grus som benyttes til veganlegget er noe utbygger må kjøpe etter avtale med rettighetshaverne.

**Grus som ikke benyttes i anlegget, tillates lagret på tilstøtende arealer.**

**Kommentar:** Dette er i samsvar med de drøftinger vi har hatt med Nye Veier, senest i møte 08.06.2021.

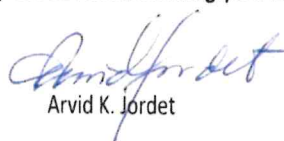
Det skal sikres tilstrekkelig dybde på umettet sone, minimum 10 meter over grunnvannsspeil, slik at det er god nok tid for avhjelpende tiltak ved eventuell forurensing til grunn. **Dette kan fravikes dersom nødvendige tiltak gjennomføres for sikring av drikkevannskilden.**

**Kommentar:** Se kommentar under pkt 5.1.1.

Med vennlig hilsen  
Styret i Hovemoen Næringspark AS



Ole A. Berge



Arvid K. Jørdet



Erik A. Dahl

Kopi:  
Planutvalget, v/ Knut Arne Vassdokken

Ordfører Ingunn Trosholmen  
Varaordfører Terje Rønning  
Kommunedirektør Tord Buer Olsen

Nye Veier AS v/Vidar Hagen

Advokat Helge Skaaraas, Bjørge – Skaaraas & Co AS  
Direktør FO Pukk og Grus, Veidekke Infrastruktur, Kari H. Berntsen  
Distriktsleder Thor Inge Torsholt, Pukk og Grus, Veidekke infrastruktur  
Anleggsleder Frode Myrvang, Pukk og Grus, Veidekke infrastruktur  
Regionsjef sør øst Finn Løkken, Swerock og PEAB asfalt

Hanne Owren  
Sognsveien 157  
0860 Oslo

05.09.2021

### **Medvirkningsportal Nye Veier E6 Roterud – Storhove**

Jeg er eier av Sandvold, g.nr.1, b.nr.2, Lillehammer og eiendommen grenser til E6. Familien har eid eiendommen siden 1959 og den er flittig brukt som fritidsbolig. Huset ble totalrenovert 2010.

Vi håper veien blir utvidet mest mulig vestover for å slippe å avgi for mye areal og for å redusere støyen mest mulig. Uansett ønsker vi best mulig støyskjerming.

Det er mulig at veiadkomsten til Sandvold må legges om. Hvis dette blir tilfelle, er det viktig for oss å få se hvordan Nye Veier planlegger å legge denne veien.

Med vennlig hilsen

Hanne Owren

**Fra:** Guri Myrstuen [gurimyrstuen@gmail.com]

**Til:** postmottak@gjovik.kommune.no [postmottak@gjovik.kommune.no]; Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 26.08.2021 15:55:01

**Emne:** Handlingsinnspill E6 Roterud - Storhove

**Vedlegg:**

----- Forwarded message -----

**Fra:** Guri Myrstuen <[gurimyrstuen@gmail.com](mailto:gurimyrstuen@gmail.com)>

**Date:** tir. 24. aug. 2021, 20:32

**Subject:** Strandpromenader og Bademuligheter

**To:** <[postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:postmottak@lillehammer.kommune.no)>, <[postmottak@gjovik.kommune.no](mailto:postmottak@gjovik.kommune.no)>

Ta vare på strandsonen og Mjøsa som rekreasjonsplass.

Bading, fiske og turopplevelser i strandsona er viktig for Innlandets befolkning.

Støyskjerming, turstier, gangveier og adkomster til stranda er superviktig!

Gjør en innsats for å bevare grønne lunger, sykkelveier, boltringsplass også for kommende generasjoner!

Ja takk til opplyst og brøytet strandpromenade hele veien fra Mjøsbrua til Vingnesbrua!!

Pass på å sikre veistrekninger med gangveier slik at folk føler seg trygge selv i en utbyggerperiode.

Skoleunger må tas vare på med gangveier atskilt fra bilvei for å unngå uhell samt bygg oversiktlige fotgjengerfelt med tydelige fartsdempere som tvinger trafikken hastighet NED

VI HAR INGEN Å MISTE!

LILLEHAMMER KOMMUNE	
Ar/s	Dokid: 21086901 (21/4650-2) HØRINGSINNSPILL - REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTHERUD - STORHOVE
25	
Lillehammer, den 23. juni 2021	
Ark.kode P	Saksbeh.

## HØRINGSINNSPILL NY E-6 FORBI LILLEHAMMER. (24) JUNI 2021

Hei!

Jeg følger ivrig og engasjert med i utbyggingen av ny E-6 som skal bygges fra Moelv til Øyer og stå klart i 2025.

Jeg er absolutt FOR at ny E-6 bygges forbi Lillehammer og da med det vestlige alternativet! Vi trenger en ny trafikksikker og samfunnsrettet firefelts motorvei forbi Lillehammer. Nå ble heldigvis det vestlige alternativet vedtatt lagt ut på høring.

Her er mine innspill for at ny firefelts E-6 skal bygges forbi Lillehammer, og da med det vestlige alternativet med tunnel under Vingnes og bro over Lågen, og videre vei gjennom Lågendeltaet mot Storhove.

1. Nye Veier har på en utmerket måte klart å løse firefelts E-6 forbi Åkersvika naturreservat ved Hamar. Hvorfor skulle de ikke gjøre det samme gjennom Lågendeltaet naturreservat?
2. En fugleekspert har uttalt at det vestlige alternativet er det mest skånsomme både for natur- og dyreliv. Legges E-6 på østsiden så får det mye mer konsekvenser for både natur- og dyreliv, og mye mer av strandsonen blir berørt.
3. Legges E-6 på østsiden får det også mye større konsekvenser for bebyggelse, veiløsning ved Strandtorget, støy for naboer til E-6 m.m.
4. Ved at E-6 legges i tunnel under Vingnes spares beboere i dette området for mye støy som de nå får fra E-6 med mye tungtransport som dunderer forbi tett bebyggelse.
5. Måten Nye Veier skal bygge broen over Lågen på, skal gjøres på mest mulig skånsom måte ved at elementer ferdigstøpes og skyves/løftes på plass i etterkant.
6. Lågendeltaets Venner hevdet først at de ville verne om natur- og dyreliv, men når denne fugleeksperten uttalte seg om at det vestlige alternativet var det mest skånsomme, så var det en representant fra Lågendeltaets Venner som uttalte at nå var det mer et prinsipp om å bevare naturreservatet og det ikke hadde noe med verken vern av fisk eller fugl å gjøre. Så Lågendeltaets Venner er helt fastlåst og fanatisk opptatt av at naturreservatet skal bevares, kun fordi det er et naturreservat. De evner ikke å se at ting skal gjøres på en mest mulig skånsom måte. Og de motsier seg jo selv når de hevder at dagnes trasé bør følges/utbygges, for det vil jo være det mest inngripende både for natur- og dyreliv, samt strandsonen. Så den virkelige trusselen mot god, sikker og samfunnsrettet utbygging av E-6 er jo nettopp fanatiske natur- og miljøvernere som blant annet MDG og Lågendeltaets Venner. Jeg syns denne gruppen mennesker er meget lite troverdige, de går kun etter følelser og ideologi i sin iver etter å stoppe prosjektet.
7. Det hadde vært noe helt annet hvis det vestlige alternativet gikk gjennom flere kilometer naturreservat. Men det gjør jo ikke det i hele tatt. Mesteparten av ny firefelts E-6 på andre siden av Lågen mot Storhove går jo faktisk gjennom et grustak ved Hovemoen! Det er broen over Lågen og noen hundre meter på andre siden mot Hovemoen som går i naturreservat. Så det er en likevel betydelig liten del av naturreservatet som berøres av utbyggingen. Og når denne fugleeksperten da i tillegg sier at verken fisk- eller fugleliv blir særlig berørt av dette, så kanskje vi

skal lytte til fagfolk, og ikke til fanatiske natur- og miljøvernere som MDG og Lågendeltaets Venner.

8. Ny fullverdig firefelts E-6 MÅ nå bygges hele veien fra Moelv til Øyer. Vi kan ikke ha et «gap» av E-6 forbi Lillehammer der det går i 80 km/t langs dagens trasé, mens det både sør og nord for Lillehammer er ny firefelts E-6. Nye Veier starter jo bygging av ny E-6 Storhove-Øyer nå, kontrakter med entreprenører er signert og bygging starter til høsten. Da kan ikke Lillehammer fremstå som en «propp» hvor det ikke skal bygges ut firefelts motorvei.
9. Jeg tror heller ikke verken Lillehammer eller Strandtorget blir særlig skadelidende av et vestlig alternativ. De som vil innom Lillehammer og Strandtorget, svinger av sør for Vingnes og inn «gamle» E-6 der.
10. E-6 er hovedferdselsåre og hovedvei mellom Oslo og Trondheim, og det er viktig at det bygges for fremtiden, og at det nå blir realisert firefelts ny flott E-6 hele veien mellom Moelv og Øyer!

Det var mine innspill!

Så får vi håpe det blir åpning av ny firefelts E-6 forbi Lillehammer i vest i 2025!

Mvh



Erik Aamodt

Mobil: 99015357

E-post: lisebergaren@yahoo.no



Til  
Lillehammer kommune

Ragne Stauri og Kjell Magne Robak  
Jørstadmoveien 227  
2608 Lillehammer

1. sept 2021

Mats Kronberget Hansen og Henriette Holt Hansen  
Jørstadmovegen 171  
2608 Lillehammer

Kari Syversen og Bjørn Sjølstad  
Jørstadmovegen 229  
2608 Lillehammer

## **Høringsuttalelse til reguleringsplan for E6 ROTERUD – STORHOVE**

### **BAKGRUNN FOR HØRINGSUTTALELSEN**

I forbindelse med arbeidet med nordre tunnelpåhugg til ny E6, vil det etableres masselagrings- og steinknusingssområde ved Nordre Trosset gård. Transport av masser fra masselagringsområdet på Nordre Trosset vil gå via Jørstadmovegen.

Det er planlagt at anleggstrafikken til masselagringsområdet vil gå *inn* midt i boligfeltet Tråsethstranda (ved Jørstdadmoveien 201), opp bakken mot Søndre Trosset. Anleggstrafikken ut av området er planlagt å komme *ut* på Jørstadmoveien ved Nordre Trosset (nord for Tråsethstranda).

Planene slik de foreligger i dag tilsier altså at det legges stor anleggstrafikk direkte gjennom en tettbygd boliggate. I kommunedirektørens notat anslås det 240 dumperlass i døgnet. Anleggsperioden er i plandokumentene anslått til 3 år. Det tilsvarer ett passerende anleggskjøretøy hvert 2,7 minutt ved arbeidstider kl. 07-20.



Figur 2: Illustrasjon over anleggsområder og anleggsveger på Trosset. Hentet fra anleggsgjennomføringsplan datert 31.05.21.

## BARN, SKOLEVEI OG TRAFIKKSikkerhet LANGS TRÅSETHSTRANDA

Jørstadmoeien fra Vingnes til Tråsethstranda er skolevei – uten gang- og sykkelsti. Det bor mange barnefamilier i området.

Til eksempel er det langs Jørstadmoeien sør for Leirvika (Jørstadmoeien 37 og sørover) etablert både gang- og sykkelsti og nedsatt fartsgrense til 40 km/t. Noen hundre meter lengre nord på Jørstadmoeien, langs boligfeltet Tråsethstranda der anleggstrafikk planlegges, er følgende realitet:

- Det er ikke gang- og sykkelsti.
- Det er ikke skiltet skolevei.
- Det er ikke nedsatt fartsgrense langs skoleveien (per i dag 50 km/t langs Tråsethstranda og 60 km/t mellom Leirvika og Tråsethstranda).
- Det er ikke fartsdumper langs veien.
- Det er ikke gatebelysning.
- Det er ikke busslommer ved bussholdeplassene.
- Det er tidvis bratte og svært uoversiktlige svinger langs veien.
- Utkjørsler fra alle boligene i gata går rett ut i Jørstadmoeien, disse er bratte og mange av dem har svært dårlig sikt ut på veien.

Altså; Jørstadmoeien langs Tråsethstranda er en tettbygd boliggate med skolebarn og barnefamilier som allerede lider under manglete trafiksikkerhetstiltak. Trafiksikkerheten langs skoleveien er på langt nær god nok slik den er i dag.

Å i tillegg legge opp til stor anleggstrafikk der det skal kjøre flere hundre dumperlass daglig gjennom et boligfelt, uten ytterligere trafiksikkerhetstiltak, er etter vårt syn totalt uansvarlig. Vi har ingen barn å miste.

## **VEIBREDDE OG PARKERING VINTERSTID**

Mange av husene langs Tråsethstranda har svært bratte nedkjøringer til eiendommene. Vinterstid er disse nedkjørslene så bratte og utfordrende at mange beboere er nødt til å parkere oppe i selve fylkesveien. Brøytebiler må da også kjøre rundt bilene, noe som gjør at det legger seg opp store snøskavler og at veibredden i praksis blir halvert (det er allerede en smal vei uten midtstripe). Anleggstrafikk med store kjøretøy forbi disse bilene og snøskavlene vinterstid vil være utfordrende, og ikke minst bidra til den allerede svært dårlig ivaretatte trafikksikkerheten for skolebarn og andre som ferdes langs veien.

Denne problemstillingen ble påpekt i brev (datert 22.03.21) til Lillehammer kommune i forbindelse med innspill til «Varsel om utvidelse av planområde for reguleringsplan for E6 - Roterud – Storhove» (datert 25.2. 2021). Likevel nevnes ikke problemstillingen i plandokumentene som nå er lagt ut på høring.

## **HVA SIER PLANENE OM TRAFIKKSikkerheten?**

Kommunedirektøren påpeker selv i kommunedirektørens notat at «Kommunedirektøren er usikker på om det er tilstrekkelig tilrettelagt for avbøtende tiltak langs Jørstadvægen som følge av planlagt anleggstrafikk.»

Anleggsgjennomføringsplan (datert 31.05.21) påpeker på generelt grunnlag at: «Prosjektet har stort søkelys på sikkerhet for myke trafikanter. På veier som benyttes av både anleggstrafikk og gående/syklende, vil fysisk separering ved hjelp av gjerde/gangkulvert, nedsatt fartsgrense og etablering av sikre krysningspunkter være aktuelle tiltak.» Likevel ligger det ikke inne i planene et eneste konkrete tiltak for å gi tilstrekkelig trafikksikkerhet gjennom bolig-gaten Tråsethstranda.

## **VI FORESLÅR:**

- Anleggstrafikk fra nordre tunnelpåhugg til masselagringsområdet går både *inn* og *ut* av anleggsområdet på den planlagte anleggsveien nord for bolig-gaten Tråsethstranda (via nordre oppkjørsel til anleggsområde.)
- Anleggstrafikk som skal til eller fra søndre tunnelpåhugg kjører både *inn* og *ut* via anleggsveien midt i boligfeltet (søndre oppkjørsel til anleggsområde).

På den måte vil anleggstrafikken som skal til og fra nordre og søndre tunnelpåhugg ikke passere deler av Tråsethstranda, og redusere trafikkbelastningen noe.

Selv om deler av Tråsethstranda vil få mindre trafikkbelastning med forslagene over, vil det likevel være store mengder anleggstrafikk som vil kjøre gjennom boligfeltet med masser som skal sørover mot Vingrom og som skal fraktes til knuseverk/deponering fra søndre tunnelpåhugg.

## **Vi ber derfor om at:**

- Det **etableres gang- og sykkelsti** langs skolevei fra Vingnes til og med den nordre enden av Tråsethstranda.

- **Fartsgrensen senkes** langs hele Jørstadmoeveien fra gang- og sykkelsti opphører ved Vingnes og til enden av Tråsethstranda.
- Det **skiltes at dette er skolevei**.
- Det **etableres fartsdumper** langs veien.
- Det **etableres busslommer** langs busstopp ved Tråsethstranda.

Dedikert gang- og sykkelsti fra Vingnes til Tråsethstranda er det eneste tiltaket som i tilstrekkelig grad kan trygge veien for skolebarn og andre myke trafikanter.

Hilsen

Ragne Stauri                      Jørstadmoevegen 227

Kjell Magne Robak              Jørstadmoevegen 227

Mats Kronberget Hansen      Jørstadmoevegen 171

Henriette Holt Hansen        Jørstadmoevegen 171

Kari Syversen                    Jørstadmoevegen 229

Bjørn Sjølstad                  Jørstadmoevegen 229

(beboere langs Tråsethstranda)

**Fra:** Arne Magnus Bakke [arnembak@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 04.09.2021 21:36:12

**Emne:** HØRINGSINNSPILL E6 ROTERUD – STORHOVE

**Vedlegg:**

HØRINGSINNSPILL E6 ROTERUD – STORHOVE

Fra Gnr. 1, bnr 5/6 Bakke Camping ved Arne Magnus Bakke i Lillehammer kommune

Familien har drevet campingplass ved Mjøsa i over 60 år, og vi har flere generasjoner av familier som har tilbrakt og fremdeles tilbringer ferien her. Vi har følgende innspill til ny E6:

- For å unngå ytterligere usikkerhet for videre drift er et viktig at det kommer et endelig vedtak om utbygging og valg av trasé.
- Prosjektet må gjennomføres på en slik måte at campingplassen får minst like gode vilkår for videre drift m.t.p. effektivt driftsareal, innkjøring og støy etter at prosjektet er fullført
- Det bør etableres en gang- og sykkelvei parallelt med fylkesvei for både tilreisende og fastboende.

Vennlig hilsen  
Arne Magnus Bakke  
Bakke Camping  
Vingrom

Vera Aasvestad  
Lensevegen 3  
2608 LILLEHAMMER

vera.aasvestad@hotmail.com

945578564  
Lillehammer kommune

2626 Lillehammer

Dato:20.6.2021

### **Tilbakemelding på REGULERINGSPLANER FOR E6: E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6 - HØRINGSBREV**

E6 må legges i tunnel forbi Vingnes..Hamar fikk motorvei midt i fuglereservatet...Det har ikke skapt problemer .....Så hvorfor skal det bli mer trøbbel her....Åså ønsker vi en lokalvei til byen med litt mindre trafikk..Avlastng med mindre trafikk pluss mindre støy.....

Lillehammer Kommune  
Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

## MELDING OM VEDTAK

**Ungdomsrådet den 18.08.2021, saksnr 14/21.**

### **INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD - STORHOVE OG AVLASTET E6 I HØRINGSPERIODEN**

---

De underrettes herved om at det er fattet følgende vedtak:

#### **Ungdomsrådet vedtak:**

Med hensyn til økonomi, miljø og befolkningen rundt e6 går Ungdomsrådet inn for løsningen som ligger i alternativ 1 spesielt med hensyn til Vingrom og Vignes samt bruløsningen over Mjøsdeltaet. Den korte og laveste brua er den beste løsningen hva angår Co2utslipp og er mest skånsom for dyrevelferden.

E6 skal bygges for framtiden og ikke legge opp til endringer framover, det må bli en bærekraftig utbygging.

Med hilsen

Barbro Skåden Fossbakken

Kopi til:



## Lillehammer kommune

Lillehammer, 03.09.2021

### «Høringsinnspill E6 Roterud-Storhove»

Trygg Trafikk Innlandet har mottatt bekymring om trafiksikkerheten langs fylkesveg 2538.

Trafikklekkasje vil komme både i anleggsfasen og etter at bom er satt opp. Før anleggsarbeidene igangsettes forventer Trygg Trafikk at trafiksikkerheten sikres langs fylkesveg 2538 og blir etablert før ny E6 tas i bruk.

Vi har ikke vært på befaring i området da vi fikk henvendelsen med kort frist. Trygg Trafikk har bare to ansatte i Innlandet fylke og derfor er det utfordrende å gå inn i enkeltsaker. Men for oss er det viktig at myke trafikanter og tungbilene, er fysisk adskilt. Vi tenker da på blindsoner og at myke trafikanter som kan komme i denne, om dette ikke etableres. Trafiksikkerheten må ivaretas for skoleelever og andre trafikanter slik at ikke en alvorlig ulykke oppstår.

Trygg Trafikk oppfordrer skoler til å innføre «Hjertesone» for å bidra til at flere går eller sykler til skolen. Da er det viktig at skoleveien har minst mulig risiko. Ta gjerne kontakt hvis dere vil høre mer om dette.

Vi forventer at utbygger, vegeier og Gjøvik kommune ivaretar trafiksikkerheten for de myke trafikantene på en god måte.

Lykke til med viktig arbeid!

Med vennlig hilsen

Marianne Mittet Solbraa og David Tofthagen

Trygg Trafikk Innlandet



Lillehammer, 05.09.21

Til Lillehammer Kommune og Nye Veier AS

## **HØRINGSUTTALELSE TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E-6 ROTERUD – STORHOVE:**

Vi viser til brev av 18.06.2021 fra Lillehammer Kommune, med frist for høringsinnspill 05.09.2021.

Undertegnede bor på Nordre Traaseth og vi vil bli sterkt berørt i anleggsperioden. Det nordre påhogget av Vingnes-tunnelen vil ligge på grensen mellom Nordre Traaseth og Kolberg. Bekken, Kollefall er grense mellom disse to gardene. I anleggsperioden vil bekken bli flyttet, men vi går ut fra at bekken tilbakeføres når veien er ferdig.

### **Med forslaget til reguleringsplan ser vi for oss disse utfordringene:**

- Masse fra tunnelen vil bli knust / pukkverk - og lagret like nord for gardstunet, trolig kun 75-150m unna.
  - Dette vil påføre oss en enorm støy- og støvbelastning.
- Gardsveien til Nordre Traaseth vil de første månedene være eneste vei til tunnel-påhogget og vil bli brukt helt til anleggsveien er bygd med masse fra tunnelen. Dette er en risikoperiode da det ikke er planlagt sikkerhetstiltak som f.eks trafikklys, bom eller andre tiltak. Det kjøres ut ca. 100 lass med ved, høy og rundballer årlig fra produksjon på garden.
- I tillegg blir det etablert en anleggsvei, som vil krysse gardsveien og deretter legges like nedenfor gardstunet – trolig kun 20-30m unna uthuset hvor gardbrukeren har sin arbeidsplass.
  - Dette vil medføre store støy- og støvproblemer fordi det vil kjøres over 100.000 lastebil-lass forbi garden, hvorav en betydelig del er lastet med stein og pukk.
- Deler av gardens dyrkamark beslaglegges i anleggsperioden og skaper driftsulemper. Lagerplass for rundballer blir borte. Støvbelastningen vil også betydelig påvirke kvaliteten på høy og rundballer.
- Plantefelt og ungskog med bjørk og gran vil bli jevnet med jorden og lagerplass for langved og tømmer blir borte.
- Sikkerhet for vannforsyning fra egen brønn vil være svekket.
- Utleiebolig på garden vil være svært vanskelig å leie ut.
- Tilleggsnæring: Utleie av låven til selskapsbruk forsvinner.
- Garden er en arbeidsplass og plass for sosialt liv og begge disse tingene vil bli sterkt berørt.

## Vi vil kommentere fellesbestemmelser for hele området:

- 2.1.6. Forurenset grunn: Er Nye Veiers ansvar.
- 2.2.3. Landbruk: Veldig viktig at nydyrking vil foregå på en forsvarlig måte og at matjord blir liggende på toppen. Steinplukking og drenering må være utført på en agronomisk riktig måte. Arealet må harves to ganger og maskinell steinplukking to ganger. Ny steinrøys legges på nedre kant mot Vinstralinjen.  
Jordet sør for garden blir delt i to av anleggsveien. Vi mener tilgangen til det nederste jordet blir enklest med utkjøring på Jørstadmoeveien.
- 2.4. Omlegging av veier: Anleggsveien forbi gardstunet og gardsveien ned til Jørstadmoeveien må asfalteres. Dette vil dempe støy- og støvproblemer noe.
- 2.5.3. Luftkvalitet: Luftkvaliteten ved pukkverk er på generelt grunnlag svært dårlig. Med en anleggsvei i tillegg i umiddelbar nærhet så fremstår det sannsynlig at det vil være helseskadelig å oppholde seg i nærheten over tid. Gardbrukeren har sin arbeidsplass ca. 50-120m fra pukkverket og 10-20m fra anleggsveien og vil dermed være svært utsatt.
- 2.5.4. Støy- og støyskjerming: Det må monteres støymålere på yttervegg i 2. etasje på bolighus og ved uthus / arbeidsplass. Grunneier skal gis løpende og umiddelbart tilgang til datasettet fra støymålingene. Anleggsveien må etableres med tilstrekkelig høye støyvoller for skjerming av begge boenhetene i tillegg til uthus. På midlertidig anleggsområde er det planlagt etablering av anlegg/mottak av fjellmasser for knusing og utkjøring. Dette anlegget blir liggende rett nord for gardstunet og etablert arbeidsområde for produksjon av ved.

Ved etablering av midlertidig anleggsområde skal det bygges støyvoller for demping av den støybelastning som eiendommen vil bli utsatt for. Videre skal Nye Veier sitt anleggsarbeid holdes innenfor de drifttider som følger av den reguleringsplan som utløser retten til tiltredelse, som en privatrettslig forpliktelse overfor grunneier. Avvik fra disse driftstidene skal innebære en økonomisk kompensasjon til grunneier. Videre skal Nye Veier besørge at det løpende gjøres tiltak mot støvproblemer fra massebehandlingen og anleggsområdet. Nye Veier må besørge nedvask av alle hus innvendig og utvendig, samt maskiner og utstyr etter anleggsperiodens slutt.

- 2.5.7. Grunnvannsbrønner: Det må utføres jevnlig kontroll av vannkvalitet og vannmengde fra vår vannkilde i Grandalen. Hvis

vannforsyningen svikter må Nye Veier bekoste påkobling til kommunal vannforsyning.

### Oppsummering:

- Det er krevende å forholde seg til en høring der planene blir endret i høringsperioden. På informasjonsmøte i Kulturhuset Banken 24.08.21 kom det fram at Jørstadmolveien og gardsveien på Nordre Traaseth ville bli en del av en rundkjøring for anleggstrafikk.
- På møte med Nye veier og AF Gruppen 03.09.21 – kun to dager før høringsfristen går ut, ble det derimot foreslått en ny midlertidig anleggsvei over jordene på Søre Traaseth og Bjerke gard.
- Vår gardsvei blir uansett viktig i anleggsperioden. I startfasen vil veien være eneste vei til påhogget. Masse fra tunnelen skal brukes for å bygge anleggsveien sørover. Vi ser at trafikken i gardsveien vår kanskje blir noe tryggere når anleggsveien er ferdig, men støv og støy ved gardstunet blir verre. Estimert antall lastebiler / anleggsbiler vil bli langt over 100 000 i løpet av anleggsperioden. Nye Veier antydte asfaltering forbi tunet vårt, noe vi tenker er helt nødvendig.
- E-6 utbyggingen vil påvirke livskvaliteten til svært mange. For oss vil det kanskje bli så ille at vi må flytte fra garden.
- Vi har i denne høringsuttalelsen sett helt bort fra KDP-forslaget. Vi er glade for at det ikke er aktuelt. Det er bra for oss og for kulturlandskapet.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Traaseth    Kaare Traaseth    Marie Traaseth    Kristian Traaseth

Thorstein Ouren  
Vingromsvegen 453  
26+8 LILLEHAMMER

01.09.2021

[Postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:Postmottak@lillehammer.kommune.no)

Nye Veier – medvirkningsportal

Høringsinnspill, reguleringsplaner for E6: Roterud-Storhove.

Jeg er eier av gnr. 25, bnr. 1

1. Adkomst fra tidligere Vingromsvegen 573 til jordet sydligst på eiendommen Røine.

Jeg har i dag adkomst med traktor fra innløste Vingromsvegen 573 opp til jordet syd for husene. Jeg ønsker opparbeidelse av ny vei når den eksisterende går tapt med vegutbyggingen.

Jeg ønsker også at det tilrettelegges for lunneplass for tømmer og snuplass for tømmerbil i området ved Vingromsvegen 573.

2. Kraftledning mellom gnr. 25 og gnr.26

Dagens luftstrek mellom eiendommene frem til felles vanningsanlegg for Røine og Borud ved Mjøsa samt rasteplassen nedenfor Vingrom kirke må legges om. Her ønsker vi at ledningen legges i bakken langs eiendomsgrensa.

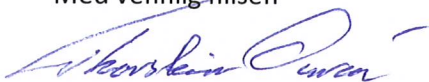
3. Ny gårdsveg.

Borud og Røine ønsker ny felles gårdsveg fra avkjøring ved kirken og opp langs eiendomsgrensa. Vegen legges i nedre kant av jordet på Borud sør for kirken og opp langs grensa mellom oss på siden til Røine. I øvre kant av jordene deles vegen til begge eiendommene.

4. Tilgang til Mjøsa.

Fra planlagt kulvert ved Røine ønskes traktorveg langs hele eiendommens strandlinje. Vi ønsker å opprettholde minimum to av de mest brukte fiskeplasser for lågåsild. Det gjelder særlig fiskevarp rett sør for dagens kulvert, det står en fiskebrakke der i dag, og fiskevarp på Bøsodden som ligger rett ned for husene på gården. Tilrettelegging for utsettelse av båt ved kulvert er viktig.

Med vennlig hilsen



Thorstein Ouren

LILLEHAMMER KOMMUNE		
Ar/saksnr. 21/4650	Dok.nr. 46	Løpenr.
09 AUG. 2021		
Ark.:		Dokid: 21080807 (21/4650-46) HØRINGSINNSPILL / MERKNADER - REGULERINGPLAN FOR E6 ROTERUD - STORHOVE M.FL.
Ark.:		

## NOEN KOMMENTARER

Til planer LILLEHAMMER KOMMUNE.

### Ny E6, alternativ 1.

En gang ble Gudbrandsdalen valgt som trase for riksveg fra nord til sør i Norge. Det var til fordel for gudbrandsdølene, men var også problematisk for natur og kulturlandskap. I et trangt dalføre måtte den dele plass med jernbanen og den store vannveien, Gudbrandsdalslågen.

I Lillehammer kommune var riksvegen i Storgata frem til 1960, så i Kirkegata frem til 1980, da den ble flyttet til nåværende trase. Jernbanen skal som prinsipp legges innom de lokale sentraene, mens hovedvegen skal legges utenom. Forslaget til ny E6, som skal realiseres i 2020-årene, er gunstig for Lillehammer. Også den nye E6 må krysse Lågen i Natur-reservatet, men traseen er bedre enn nåværende trase. Også ny trase for E6 oppover Gudbrandsdalen synes å ha fått gunstige løsninger. I Ringebru henger de etter, lokale ønsker er i konflikt med Regional plan for Gudbrandsdalslågen, som skal ivareta vannføringen ved flom-situasjoner. Det er ikke langt mellom klima-fornektene i Gudbrandsdalen.

Ny E6-trase krysser Lågen-deltaet med bru på tvers og med god høyde, det legges vekt på kort anleggstid og det tas miljøhensyn. Det blir tunnel bak Vingnes og under Vingarlandet, og tunnel bak Fåberg sentrum fra Storhove og nordover. Det kunne være ønskelig om E6-traseen fra brua over Lågen til Storhove kunne løses som en grønn korridor. Det vil innebære at næringer med eksponeringsønsker mot E6-trafikken temmes, og blir trukket tilbake fra E6-traseen.

Jernbanen har også sin gamle trase i området, men nevnes knapt. Det er å håpe at jernbanen ikke stenges inne, men kan få utvikle seg med dobbeltspor også nordover, og ventelig også med tunnel bak Fåberg sentrum. Ved Fåberg er det byutviklingspotensiale, når nåværende E6 blir overflødig, og jernbanen en gang i fremtiden blir lagt i tunnel.

### Avlastning av gammel/nåværende E6.

Nåværende E6 skal omgjøres til lokalveg. Denne traseen fra Vingnes og nordover mot Sannom har, sammen med Strandtorget-området, stor nærhet til Lågendeltaet natur-reservat. Dette var den store miljø-synden i forhold til natur-reservatet i Lågen og Mjøsa. Det er nærliggende å tenke at her bør det gjøres minst mulig anleggsendringer. Som at nåværende kryss-løsning for Mesnadals-armen beholdes, og at kjørehastigheten begrenses til 50 km/t.

Fra Sannom og nordover til Gausdalskrysset og videre mot Storhove er Lillehammers nye bydel for næringer. Her er nå mye veger som opptar mye areal. Parallellveger til nåværende E6 burde være overflødige når denne blir lokalveg. Lokalvegen burde få mer karakter av en «gate» med kjørehastighet 50 km/t og med tilknytning til bedriftene. Her kunne bli Lillehammers *Silicon-valley*. Det vil kreve en del omregulering, men som nok vil være svært lønnsomt.

Handel bør prioriteres oppe på nivå med byen.

### K2, som del av tidligere plan for Byutvikling nord.

Her ser jeg ikke så mye å kommentere. Det synes som de samme prinsippene videreføres, med tilpasninger, men at man ikke er kommet så mye videre.

### **Sentrum Vest. Områdeprogram.**

Etter det jeg husker var intensjonen med dette prosjektet i korthet å forbinde Lillehammers handels-sentrum med Strandtorget kjøpesenter. Det poenget skjønner jeg ikke, men også i denne bydelen er det jo et potensiale for fortetting. Jeg merket meg skisse til parkering i fjell.

### **Gatebruksplan for Lillehammer Sentrum.**

Dette er spennende saker, og det er på høy tid at det skjer noe. Jeg slutter meg til det meste, mye bra arbeide, men et stykke frem.

Kirkegata som kulturgate, det blir flott, nesten fri for biler. I sør er Park-kafeen også en kulturarena, samt Kirken, og Nansenskolen, I nord bør vel Terrassen og Bruparken også bli noe kulturelt en gang. LKM-avdeling under Stortorget er jeg mer skeptisk til, et horisontalt Stortorget på LKM-taket vil miste kontakten med Kirkegata, og delvis med Jernbanegata også.

Jeg tror en bybuss-terminal i Kirkegata vil tape mot den integrerte løsningen vi har med Skysstasjonen. Jeg tror heller ikke bybuss-trase på skrå over Lilletorget er så lurt.

Jeg synes forbindelsen fra Skysstasjonen til Wieses gate og Torggutua, mot Storgata og Stortorget, konkurrerer godt med Jernbanegata. Wieses gate er jo blitt fin, og steinmurene fra OL-tiden er fine. En gang lavet jeg en ideskisse til bru i forlengelse av Wieses gate, over busstasjonen til jernbanesiden, for å avgrense buss-området som et byrom.

Det er fortsatt mulig med byutvikling mellom Skysstasjonen og Kirkegata, selv om man ikke bør gå så drastisk til verks som i Larkas sitt ide-prosjekt... *(se også kommentar under parkering).*

### **Parkering.**

Sentrum har ifølge undersøkelsen bra med parkeringsplasser, parkeringshusene har under 50% utnyttelse. Parkering på Stortorget foretrekkes av publikum nå, men torget skal heldigvis bli torg igjen. (kveldsparkering for kinoen kan vel tåles?). Det må jobbes videre med tilbudet, så som et nylig forslag om info om ledige plasser.

Det arbeides sporadisk med parkering i fjell under byen. Det er et vidløftig prosjekt. Forbindelser til vegnettet må i tilfelle skje utenfor sentrum, spesielt utenfor Banken-krysset. I Sentrum Vest-programmet er foreslått forbindelse nede fra Strandtorget-området, det har vært foreslått av lokale politikere tidligere. I tillegg trengs forbindelser til Fåberggata/Kirkegata ca. ved Nordre park og Søndre park. Ikke lett å få til.

En mindre utgave av nytt supplerende parkeringsanlegg kan være i forbindelse med byutvikling i kvartalene mellom Kirkegata og Skysstasjonen, det vil være perfekt lokalisering. Med tilknytning til eksisterende tunnel. Her burde det være mulig å få til ca. 300 plasser, i flere plan.

Med hilsen fra Portør, 08.08.2021.

Svein Klausen, arkitekt.

**Fra:** Ellen Traaseth [e.traaseth@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 03.09.2021 23:19:30

**Emne:** Innspill til reguleringsplan E6- Roterud- Storhove

**Vedlegg:**

Som grunneier og berørt av planforslaget ønsker vi å gi følgende merknader :

- Vi er bekymret for økt tungtransport langs Jørstadmovegen og ulempene i form av redusert trafikkikkerhet for myke trafikanter som dette vil medføre. Selv om framlagte forslag reduserer ulempene for en del av beboerne langs Jørstadmovegen, ved å bruke eksisterende adkomstveg til steinbrudd på vår eiendom, mener vi at Nye Veier bør bekoste og bygge ut gang- og sykkelveg langs denne strekningen, før anleggstransporten fra E6-utbyggingen kan starte opp.

- Planforslaget viser anleggsrigg med kontorer og kantine på vår eiendom Søre Traaseth, Gnr 115/1, samt bruk av vår veg til transport av masser fra tunnel. Deler av riggområdet er som det vises til i planforslaget, et steinbrudd. Det har blitt tatt ut steinmasser her siden 1975 og vi har en avtale med Veidekke AS som leier arealet og kjøper steinmasser av oss. Masseuttaket her er nå avsluttet og Veidekke AS skal etter avtalen utføre en tilbakeføring av arealet til dyrket mark, jfr midlertidig omreguleringsvedtak fra 1975.

Vi ønsker imidlertid som en følge av Nye Veiers planforslag E6 Roterud- Storhove å starte en prosess med omregulering av dette arealet, fra LNF-sone 1 til areal for boliger, parallelt med Nye Veiers bruk av arealet til rigg/anleggsveg, og med tanke på etterbruken av de betydelige investeringen som nå legges dit.

Med bygging av foreslått anleggsrigg vil det bli lagt store investeringer inn til området i form av vann, avløp, strøm og fiber. Vi ønsker derfor å videreutvikle disse arealene til gode bomiljøer og tomter med fine solforhold, vakker utsikt, nærhet til natur, skole/barnehage og sentrum. Samtidig vil det være en naturlig utvidelse av dagens eksisterende boligområde i Traaseth-stranda og at også Lillehammers vestsida utvikles videre.

Ved en omregulering av området til boligformål vil det også være helt nødvendig med en utbygging av gang-og sykkelveg langs Jørstadmovegen, ved eksisterende boligområde i Traaseth-stranda.

Med vennlig hilsen

Bjørner Skogvang og Ellen Traaseth

## **Innspill til REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD-STORHOVE, HØRINGSBREV**

Dato: 05.09.2021

Fikk via Digipost (18.06.2021) høringsdokumentene under det overnevnte temaet.

Viser til tidligere innspill i planprosessen, Innspill til høring E6 Vingrom-Ensby (SV) 14.09.2017, Innspill til Kommunedelplan Ny E6 Vingrom-Ensby 23.03.2018, 2019, Innspill til varsel om utvidet planområde 24.11.2020. Forøvrig vises til privat brev til Nye Veier medio juni 2021.

### **Spesielt for eiendom Kolberg – herunder grunn-/rettighetsforhold**

*Dette innspillet vil ha sitt utgangspunkt i grunneierperspektivet og tillagte rettigheter som er ervervet i egenskap av sin opprinnelse som hovedbølet Kolberg gnr/bnr 116/1 m.fl. Tilhørende rettigheter i Lågen med strand, veg og fiskerett. Se senere om jordskifte til dette.*

Forhold som blir sterkt berørt av tunnelpåhogg og bru over Lågendeltaet.

*Planbeskrivelsen nevner ikke eiendommen hverken i ord eller matrikulering. Kun aller nødvendig i forbindelse med Fagrapport Kulturarv.*

### **Eldre historikk**

**Kollefallbekken** danner grensa mellom grunneiendommene Trosset og Kolberg, slik det kanskje har vært i hundrevis – kanskje tusen år.

I følge boka Lillehammer og Fåberg's historie har eiendommen vært etablert i sen-jernalder/tidlig middelalder.

Historien til *Kolberg gård* beskrives tilbake til en bebodd eiendom før Svartedauen og som en av de eldste eiendommene i Fåberg.

Lokalhistorien beskriver bakgrunnen for tunet til Kolberg ble etablert på det stedet tunet ligger i dag, høyere oppe på eiendommen.

En tragiske hendelsen skjedde for eieren av Endre Syversen Kolberg i 1756 på natten mellom 15.og 16. mars, referert slik; *"hadde vore vådelild paa Kolberg, og at hans vaaningshus med klær og inventar var lagt i aske"* (Husmannsplasser i Fåberg s. 142).

Det opprinnelige tunet på denne boplassen på Kolberg gnr/bnr 116/1, lå tett inntil Kollefallbekken, litt på nedsiden av ferdselsåre for veifarende her på vestsida. De opprinnelige jordbruksarealene til Kolberg lå rett nord for tunet, arealer som ligger innenfor planområdet.

I dette samme området som Nye Veier nå i henhold planen for ny E6, planlegges nytt bekkefar Kollefallbekken, og denne bekken skal iflg. planen ledes mot nord over til min eiendom.



## Nyere historie om eiendomsforhold og rettigheter

Slik det oppfattes, i planbeskrivelsen har en ikke hensyntatt at Kollefallbekken utgjør en viktig grense med sin tusenårstradisjon. Dette må nå erkjennes som feil og under videre planleggingen må Kolberg med sitt eiendomsnavn og matrikulering inn i plandokumentet.

Tilsynelatende har en i "kulturbeskrivelsen" vært mer opptatt av at "Kolbergstugua hadde da skjenkerett" s. 117.

Dette er helt nye opplysninger som ikke stemmer med historiske fakta.

I boka "Husmannsplasser i Fåberg" går det tydelig fram at denne skjenkeretten var knyttet opp mot sundplass over Lågen, og denne er matrikulert under Sørlien gnr/bnr 117/1, noe som også er i samsvar med fortellertradisjonen fra området.

Hvis dette er tatt inn som en moment i ev erstatningsspørsmål, må vel denne da rettmessig tilfalle Sørlien?

Kart fra 1824 Figur 5-61 side 119 viser interessante detaljer, slik som bekreftet beliggenhet av plassen Skvalabekk på nordsiden av Skvalabekken.

På den annen side merker jeg av interesse detaljer fra kartet – med at dagens Kollefallbekk, den gang hadde benevnningen "Koldberg Elv".

Det er også naturlig å etterspørre et svar på; *hvilken verdi dette har i denne sammenhengen, i det tidsperspektivet jeg trekker opp?*

Fra mitt synspunkt er det utrolig at dette forholdet skulle være viktigere enn en fornminneregistrering for Kolberg, som foran beskrives som "en svært gammel gård" fra sen jernalder/tidlig middelalder.

### Jordskiftesak

Ønsker å få med i dette innspillet mine ulike rettighetsforhold mellom eiendoms, veg, strand- og fiskerettslige forhold i området Kolbergsstugua.

En nylig avsagt dom i jordskifte; Saksnummer 19-189926RFA-JLHM KOLBERG, gir den beste avklaring i dette forholdet.

Eiere av Kolbergsstugua gnr/bnr 116/6 møtte som berørt part i saken.

I kravskjema til denne saken har jeg som rekvirent inn spesielle forhold, som kunne vært av interesse i en fagrapport for kulturarv ad fisket i Kolbergstugua.

Men har heller ikke her blitt kontaktet av personer som står bak denne rapporten.

## Om Planbeskrivelsen

Det er først nå gjennom planbeskrivelsen for E6 Roterud-Storhove jeg som eier av eiendommen blir kjent med de omfattende inngrep eiendommen blir underlagt, og er det i min plikt formidle historikk knyttet til eiendommen.

En eiendommen av slik karakter som beskrevet over, er utrolig nok, ikke nevnt med ett eneste ord i planbeskrivelsens 178 sider. Verken matrikulert eller med eiendomsnavn.

Kollefallbekken danner på nedre siden av Jørstadmivegen grense, der mellom Trosset og Kolbergsstuen gnr/bnr 116/6. All denne informasjonen om grenseforhold kan med letthet hentes ut fra NIBIO-kart, som igjen kunne vært et rimelig godt utgangspunkt for orientering i nå berørte lokale forhold.

Denne mangelfulle orienteringen i planarbeidet, ble synliggjort ved at eiere av Kolbergsstuen ikke var tatt inn i lista over eiendommer som skulle kartlegges ved gårdsregistreringen sist høst.

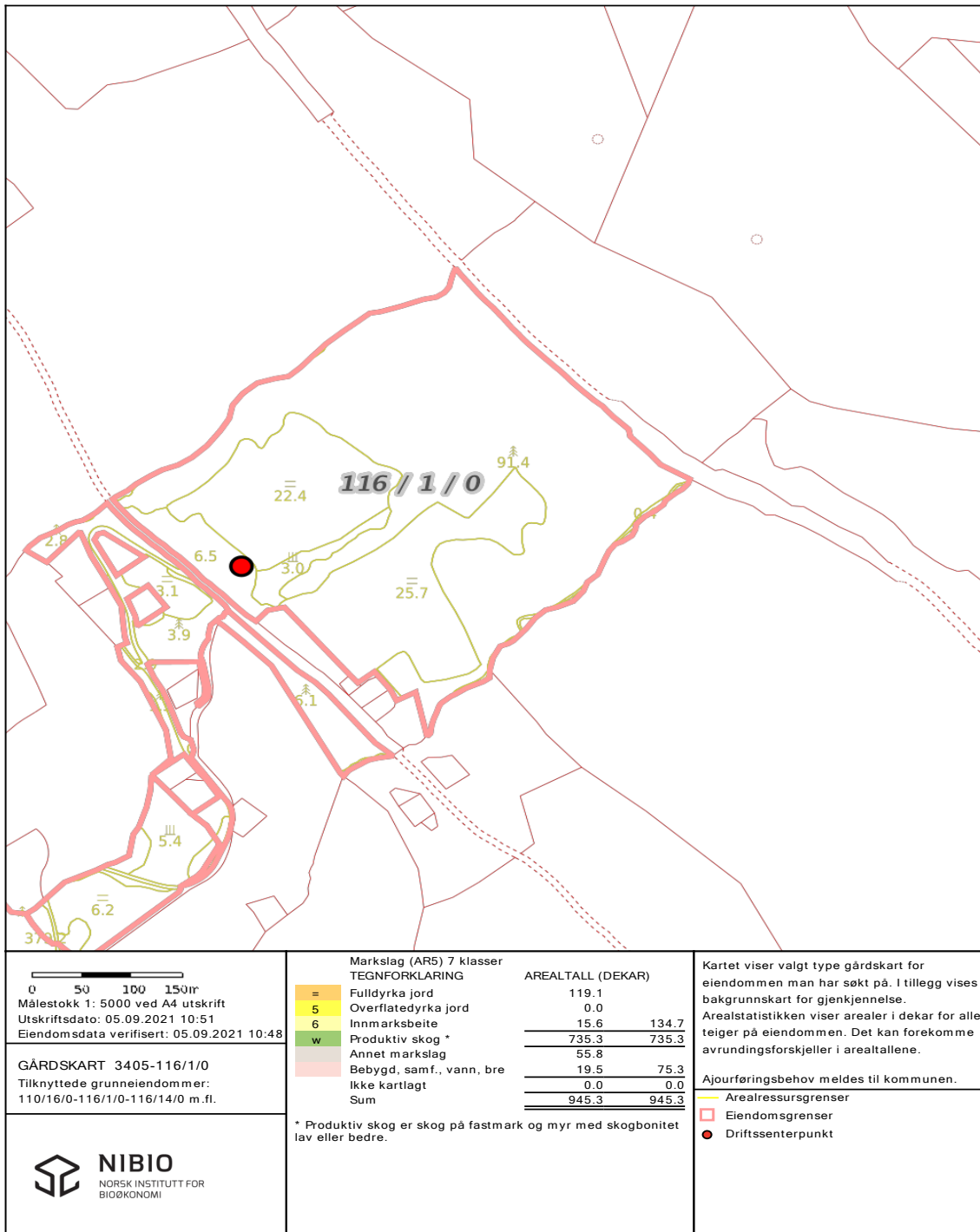
(Det var etter opplysninger fra undertegnede at det her ble opprettet kontakt).

Videre på *nest siste avsnitt side 29* står det faktisk at "fra Trosset er der flere luftstrekk som krysser Lågendeltaet ..."

Dette er også direkte feil beskrevet.

Kun den omtalte kraftlinja Vinstra-Fåberg-Oslo går fra denne eiendommen, som i konsekvensutredningen er "vurdert som kulturhistorisk nasjonal betydning av NVE".

Men på den annen side, fra min eiendom Kolberg går det to luftstrekk, Røykås-Fåberg (300 kV) og Elvias 22 kV-linje. Dette kan best anskueliggjøres ved at NIBIO-foto (vedlegg).



Med dette fotoet kan de fleste feil som jeg har anmerket i planbeskrivelsen - tilbakevises. Aller tydeligst grensen i Kollefallbekken og her kan en tydelige bevise hvilke eiendommer de ulike luftstrekkenes over Lågen kommer fra.

For undertegnede som grunneier da selvfølgelig av stor betydning med tanke på de stortilt kraftlinjeflyttinger og bygging av muffestasjon som er planlagt bygd i et senere perspektiv.

## Konsekvensutredningen

### Kommentarer til Fagrapport - Kulturarv

- Delområde A Eldre veifar, pilgrimsrute
- Delområde T med en kort omtale av Kolberg.
- Delområde U Kolbergstugua.

#### Delområde A Eldre veifar, pilgrimslede

Som beskrevet kan en påvises det gamle veifaret ved søndre- og et stykke ved nordre Trosset.

Videre mener man å to at denne ferdselsvegen har gått der hvor den fylkeskommunale Kastrudvegen er etablert i dag.

Muligens kan denne misforståelsen ha sin opprinnelse at tunet til Kolberg gård alltid har ligget der den er plassert i dag (Viser her til min beskrivelse foran, om eldre historikk).

Kastrudvegen som ble etablert midt på 1900-tallet følger ikke samme trasé som gammel ferdselsåre.

Påstanden på side 112 *"og fra Kolberg og nordover langs dagens veg"* kan med fordel raderes ut.

Gammel veg krysser Kollefallbekken, Kolbergsbekken og Skvalebekken om lag midt på Kolbergs eiendom, i en høyde av om lag 225 m.o.h..

Historisk verdsetting i kulturbeskrivelsen til *Delområde R* lar jeg tale for seg selv, med betongmaster fra 1950-tallet som nå nostalgisk, er tildelt "Stor kulturhistorisk verdi".

#### Delområde T Kolberg, Sørlien og Nordlien

I konsekvensutredningen s. 116 blir Kolberg nevnt som *"en svært gammel gård i bygdeboken, men savner funn og er ikke nevnt i skriftlige kilder fra middelalderen"*.

Kolberg skal i følge planen *ligge utenfor planområdet*. Her kan det opplyses om at arealer som inngår i opprinnelige opsjonsavtale med Nye Veier overgår 30 daa i størrelse.

Legger man til varselet om utvidet planområde sist høst, for en mulig etablering av nye muffestasjon, vil det totale arealet utgjøre drøye 40 daa med dyrket mark og høyproduktiv skog.

Fra mitt grunneierperspektiv ser jeg intet samsvar i dette.

#### Delområde U – Kolbergstugua

Om fisket i Kolbergstugua velges vage formuleringer fra planleggeren side, *"plassen var trolig ikke blant de best egnede fra naturens side. Etter tradisjon skal det ha vært varp både på Kolbergstugua og i Kolbergsevja"*.

Kan bekrefte at det har vært betydelig næringsfiske i disse lågåsildvarmpene, med notdrag i evja, og med en egen konstruert "settenot" i Kolbergstugua.

Not-dragning ble avsluttet sist på 1950-tallet i forbindelse med Mjøsreguleringen, mens settenotfisket fortsatte til 1966-67.

Etter dette er det her kun utført garnfiske etter lågåsild i mindre omfang.

På side 118 løe i Kolbergstugua finner planleggere kun *"en løe av bebyggelse i Kolbergstugua"*.

Historikken som beskriver seg til denne løa, er i første rekke at denne aldri har tilhørt Kolbergstugua.

Den har hele tiden ligget på Kolbergs eiendom som en utløe til innhøsting av tørt fôr som mellomlagring for å avlaste i hektiske sommerdager.

Høyet ble kjørt opp til gården til vinterforing, som returlast i forbindelse med tømmerlunning av tømmer fra li-skogen.

Det blir da direkte feil å sette verdi-vurdering til dette kulturminne med en så feilaktig beskrivelse utgangspunkt.

På den annen side bør tufter etter bebyggelsen i Kolbergstugua oppgraderes til *"Stor historisk verdi"*.

Tar med et bilde fra Kolbergstugua i 2011.

#### Generelt fra planen

Denne utredningen viser på side 22 i Figur 1-16 (kassebru) og side 23 Figur 1-17 fritt frembygg-bru, at her blir betydelig areal på Kolbergs eiendom beslaglagt til tunellpåhogg, men i planbeskrivelsen beskrevet som "Trosset".

Dette arealet kan iflg. opsjonsavtale, dreie seg om inntil 30 daa.

#### Om ullene stedsangivelser og beviselige feil i planbeskrivelsen.

Det er flere punkt i planbeskrivelsen som peker hen på at Kolbergsbekken som ligger midt på min eiendom, er blitt betraktet som eiendomsgrense mellom Kolberg og Trosset.

Heller ikke i denne omtalen i dokumentet, nevnes eiendommene på nordsiden av Kollefall med navn. Som eier av Kolberg er jeg uti fra plandokumentet forholde meg til benevnningen "Trosset og Jørstadmogegen" til min egne rettigheter.

Et eksempel på dette er på s. 60; "Søndre landkar plasseres nedenfor Jørstadmogegen". Her unnlater å velge en mer nøyaktig beskrivende at dette er i strandkanten i Kolbergstugua - innenfor mine strandrettigheter.

Et annet eksempel er, hvor det i dokumentet er tatt inn bilde med faktiske feil i stedsangivelse. Undertekst i et *bilde på side 31, Figur 4-16* får leseren opplyst at bildet viser "Hovemoen sett fra Trosset".

Bildet er tatt av planlegger med standplass på mitt tun på Kolberg gård, om lag 1 km fra Trosset.

Legger en til det forannevnte påstand, om alle de høgspentlinjene som strekker seg fra "Trosset" og over til Hovemoen, oppfattes dette bare som håpløst.

Alle feilaktige beskrivelser som her er kommentert kunne vært unngått, hvis planleggere i sin rolle hadde opptrådt med en viss underdanighet med et ønske om direkte kontakt med grunneier

## **Estetisk oppfølgingsplan**

### Kollefallbekken og videre planlegging.

Detaljbeskrivelsen på side 25 i denne planen virker unødig fremmedgjørende, og har lite sammenheng med animasjon (Figur 11) og stedlig oppmerking i terrenget.

Leser en at "Jørstadmovegen legges i kulvert under ny E6 på trosset, og videre "Vestre landkar for Lågen bru plasseres på utsiden av denne kulverten". Det vil si et godt stykke inne på Kolbergstugua. Likevel beskrives dette som at; "Sammenheng mellom landkar og kulvert må sees på spesielt da dette har betydning terrengtilpasning av bru på Trosset".

Fakta er; at ved flytting av Jørstadmovegen nedover i terrenget blir det ingen bru som støter til Trosset, men bruenden vil med dette støte mot areal som i dag er på Kolbergstuenes grunn.

I plandokumentet framgår det videre at flytting av bekkefaret for Kollefallbekken. Samtidig erkjennes problematisering til dette stedet, ved at tunellpåhogget blir lagt til denne bekken i et svært krevende terreng på grensa mellom Trosset og Kolberg/Kolbergstugua.

Heller ikke i denne anledningen nevnes Kolberg og Kolbergstugua.

Bekken som planlegges flyttes til høyre i tunnelpåhogget, og det vil si – mot nord og inn på min eiendom Kolberg, beskrevet slik "*Kollefallsbekken legges i nytt buktende løp ut i Lågen, der nedre del tilrettelegges for fisk*".

En skal her bli beroliget med at fagkompetanse på området natur, friluftsliv og geoteknikk inn med sin tilrettelegging i dette bratthenget.

Med en viss kjennskap til topografien i området, spesielt nord for Kollefallbekken, er det ikke utenkelig at omlegging av bekkefaret må begynne ved plataet der hvor tidligere omtalte tunet Kolberg var etablert fram mot 1756.

I bratthenget som faller nedenfor dette plataet har svært stort fall med stor hastighet av til tider store vannmengder.

Kollefallbekkens vannmengde er intet nytt, og det er for meg ikke overraskende at denne bekken i kartet fra 1824 - benevnes med "elv".

Flytting av Kollefallbekken har kommet inn som absolutt siste fase i planene, dette ble kjent for undertegnede i møte som jeg selv måtte ta initiativ til i sommer.

Som grunneier er det derfor min moralske plikt å anmode om en grundig fornminneregistrering, spesielt i dette området til den opprinnelige tun-plassen til Kolberg gård var.

Dette spesielt med henblikk på omlegging av Kollefallbekken som følge av tunellpåhogget her.

For videre planlegging må området nord for Kollefallbekken heretter navnsettes i plandokumentet som Kolberg og "Kolbergstuen/Kolbergstueløkken" slik som kartgrunnlagene viser.

**Når det i tillegg inngår så mange feil i faktagrunnlaget, har jeg som grunneier betenkninger med at et så svakt dokument legges fram for kommunale vedtak, vedtak som griper så kraftig inn i grunneiers sfære.**

Bjørn Skinnerlien  
Kolberg gård

# Vedlegg til høringsuttalelse E6 Roterud-Storhove

## **Skisse for 3 felts vei med 4 felts bru forbi Lillehammer.**

**Alternativ til 4 felt motorvei i tunnel og bru som splitter naturreservatet ytterligere.**

Trafikktrykket forbi Lillehammer er som kjent tyngst fra St Hans til skolestart.

**Dagens vei tar unna dette i 2 felt.** Toppede trafikkpåtrykk er ved hjemreise fra påske, d.v.s. sørgående, og det samme ved hjemreise fra pinse, når været har fristet til stor utfart. Da kan treg avvikling sørover forekomme.

Med nedenfor skisserte 3 felts vei, bør derfor to av tre fobikjøringsfelt (2 felt i samme retning) tillegges sørgående trafikk.

Forventet trafikkøkning vil håndteres greit med en 3-feltsvei i all overskuelig framtid.

Ved å skifte ut kun èn eiendom / ett bolighus i sørvestkanten av Vingnesvika, vil det være rom for tre felt sørover fra Vingnes, mellom Vingnes og 4-feltveien som da ender i Øyresvika.

Mellom Vingnes og Strandtorgekrysset er det rom for fire felt ved å utvide nåværende Lillehammer bru. Lillehammer bru vil jo uansett bestå som lokalveibru og i dag bærer den altså hele E6-trafikken på kun 2 felt.

Utvidelsen kan mest rasjonelt utføres ved å bygge ett nytt felt på hver side av nåværende bru, dersom ny og rettere bru ikke skulle være rimeligere. Rettere bru vil øke mulig støydemping mot boligområdene både i øst og vest. På den annen side har de som har slått seg ned i byen med forventninger om stillhet, bommet ganske radikalt, uavhengig av veiløsning.

**Løsningen med 4 felt bru gir av- og påkjøring samt avvikling av lokaltrafikken mellom byen og vestsida, uten at en må ut i ett av de to gjennomgående feltene.** Slik trafikkavvikling ser man eksempel på E6 nord for Trondheim sentrum, forbi Ranheim. 80 km/t. Praktisk og vellykket.

Strandtorgekrysset kan i prinsippet bestå slik det er i dag. Det krever bedre vanntetting mot flom i veiundergangen med trafikk fra byen mot sør og til byen fra nord. Undergangen bør i tillegg utstyres med lenseanlegg tilsvarende en undervannstunnel, men i langt mindre format.

Fra Strandtorgekrysset og nordover er det plass til 3 felt uten å berøre de nedre bolighusene i Mosoddvegen og uten ytterligere skade på reservatet.

2 felt i 3-feltsveien mellom Gausdalskrysset og Strandtorget tildeles sørgående trafikk.



2 felt i 3-feltsveien mellom Gausdalskrysset og nordover forbi Fåberg, tildeles nordgående trafikk.

2 felt i 3-feltsveien fra Vingnes og sørover tildeles sørgående trafikk. På Vingnes vendes innkjøring til E6 sør, direkte mot sør i stedet for dagens hårnålsving.

Det bygges støydemper forbi byen, unntatt i Strandtorgekrysset. Miljøtunnelen forbi Mosodden utvides til 3 felt og forlenges med minst 100 m i hver retning, som også gir merkbart forbedret støydemper. Forbi byen bør det i tillegg nyttes støysvak asfalt som alltid saltes ved fare for ising.

Samlet kostnad for aktuell strekning kan ligge 30-40% lavere enn 4 felts tunnel og bru. Besparelsene i relasjon til motorvei, kan med fordel nyttes til E6 oppgraderinger videre nordover.

Omkjøringsalternativer ved brubygging i eksisterende trasè er av motorveitilhengerne påstått som vanskelig å finne, spesielt ved bygging av ny Lillehammer bru. Med den kompetansen som er på dette området og som til de grader er praktisert på strekningene mellom Kolomoen og Mjøsbrua, er det åpenbart at den utfordringen er løsbart.

Denne skissen til alternativ løsning for oppgradert E6 forbi Lillehammer, er utarbeidet under samråd med veifaglig kompetanse.

**Manglende full utredning av dette alternativet, vil medføre at Statsforvalterens vurderinger angående naturreservatets vern, vil måtte gjøres på mangelfullt og dermed sviktende grunnlag.**

Lillehammer 19. august 2021

Roald Rapp (sign.)  
Mosoddvegen 56  
2619 Lillehammer

# Høringsuttalelse E6 Roterud-Storhove

## Lågendeltaet og E6 trasèvalg

Lågendeltaet var i ulike forfatninger før reservatet ble opprettet i 1990. Utgangspunktet for verning av deltaet er uomtvistelig den tilstanden deltaet var i etter at Lillehammer bru ble etablert. Lillehammer bru og de endringene deltaet gikk gjennom før den tid, er derfor ikke argumenter for å ikke ta naturvernevedtaket på alvor.

Dagens reservat trenger åpenbare avbøtende tiltak av ulik art. Disse tiltakene er i all hovedsak de samme, uavhengig av hvor E6 skal gå i framtida. Nåværende Lillehammer bru og vei vil mest sannsynlig uansett bestå i all overskuelig framtid. Påpekte tiltak fra ulike hold er rettet mot vår menneskelige ferdsel særlig i søre delen av området og særlig i hekketida. F.eks. gjorde fugleutkikkstårnet i ny trehvit drakt, langt mer skremsel for fuglene utenfor der, enn vandrende mennesker på promenadestien øst for de fugletette sandbankene lenger sør. Belysningen i turstien bør slukkes i hekketiden. Støyende fritidsområder kan med fordel reguleres noe. Mange forhold som bør gjøres noe med er, som nevnt, like uansett valg av E6-trasè og er derfor ikke relevante som argumenter verken i den ene eller den andre retningen for beslutningen om E6 trasèvalg.

For fuglelivet sør i deltaet er sandbankene viktige.

En eventuelt oppgradert Lillehammer bru vil ikke berøre sandbankene ytterligere der fuglelivet er livligst. Lillehammer bru må i eventuelt oppgradert utgave, støyskjermes så vel for mennesker som for dyr og bør ikke få høyere hastighet enn 80 kmt.

Trafikktettheten som er og som forventes blir økende, er som kjent svært ujevn. Det er fra St Hans og ut skoleferien at den daglige trafikken er størst, men det er altså utenom hekketiden og med høy vannstand.

De trafikktoppene som kan forstyrre hekking, forekommer under hjemreise etter en sein påske og likeens ved pinsetid, når været frister til stor utfart.

Hva man betegner som deltaets kjerneområde er avhengig av hva man sikter til. Er det fugl, dyreliv, fiskeaktivitet, padling eller annet? For fuglelivet er, som nevnt, søndre del viktigst. For fiskeaktivitet og for dyrelivet er nordre deler og særlig omkring planlagt ny bru viktigst. Derfor er det slik at **hele verneområdet må ses under ett** i en helhet og ikke splittes i småbiter annet enn for å studere de enkelte, relevante detaljvurderingene.

Den lave, eksisterende Lillehammer bru representere en støykilde der den

ligger, mens mange mener at ytterligere ei bru lenger nord skaper lite forstyrelse med trafikk i 110 kmt? Det er ren utopi som i beste fall er bygd på partiske og/eller haltende råd og utredninger.

I tillegg kommer at Lillehammer bru altså vil bestå og fortsatt vil være trafikkbelagt og vil øke forstyrrelsen inn mot sårbare områder dersom det i tillegg bygges gang og sykkelvei i den når den eventuelt blir lokal ferdselsåre.

Noen av de som ønsker den planlagt 110 km/t motorveien bruker bl.a. tungtrafikkens behov som argument. Tungtrafikkens behov er klart uttrykt fra aktører i bransjen. Det er god framkommelighet, men da i noe lavere hastighet. Det behovet vil imøtekommes med oppgradert E6 i eksisterende trasè.

For øvrig er forventet trafikkbelastning på E6 forbi Lillehammer og i Gudbrandsdalen, lavere enn hva en nøkternt sett burde legge til grunn for 4 felts motorvei. Det er relevant å stille spørsmål ved om de norske ÅDT-grensene for 4-felts motorvei er lagt noe lavt sett opp mot reelle trafikkutfordringer og tilvarende om ÅDT-prognosene er skrudd for høyt for å skremme oss til å ødelegge mer natur.

For mange av oss er ett forhold åpenbart:

Å bygge en 4 felts motorvei tvers gjennom reservatet, når reelle alternativer forefinnes i eksisterende trasè, det er et forferdelig dårlig natur-/miljøverntiltak.

Ved å dele opp reservatet, er vi i ferd med å gå i en klassisk felle: Vi oppdager ikke at reservatet er borte før det faktisk er det.

Det finnes **ingen relevante avbøtende tiltak** for en slik beslutning.

**Alternativ, effektiv men nøktern løsning med 3 felts vei i nåværende trasè, med 4 felts Lillehammer bru og med oppgradert støyskjerming på utsatte deler av strekningen Øyresvika – Ensby, mangler i beslutningsgrunnlaget. Det finnes alternativ for disse få kilometerne som glir godt inn i sammenhengen med de veiløsningene som er valgt og vil bli valgt videre nordover i Gudbrandsdalen.**

**Manglende utredning av slikt alternativ, gjør at Statsforvalterens vurderinger angående naturreservatets vern, vil måtte gjøres på mangelfullt og dermed sviktende grunnlag.**

Vedlagt er en skisse til alternativ løsning for oppgradert E6 i nåværende trasè, utarbeidet under samråd med veifaglig kompetanse.

Lillehammer 19. august 2021

Roald Rapp (sign.)

Mosoddvegen 56

2619 Lillehammer

## HØRINGSUTTALELSE OM NY E6 VED LILLEHAMMER

Denne høringsuttalelsen fremmes på vegne av

- Velforeninger og sameier på strekningen Øyresvika til Sannom
- Ornitologisk forening Oppland, ved Jon Opheim
- Ferskvannsbiolog Morten Kraabøl,

Høringsuttalelsen er basert på tidligere innspill til kommunedelplanen for E6 fra velforeninger samt innspill som har kommet fram under de befaringer, strandvandringer og diskusjoner vi har hatt i perioden mars 2021 til august 2021.

Innledningsvis vil vi på vegne av ca. 5000 naboer til Lågendeltaet uttrykke lettelse over at vi endelig skal få lagt E6, Norges mest trafikkerte vei, i tunnel utenom våre boområder. Det gleder oss også at Lågendeltaet naturreservat ser ut til å dra store fordeler av å få lagt E6 utenom reservatets kjerneområde.

Vår ambisjon er å fremme et forslag som øker kvaliteten på naturreservatets økologiske funksjonalitet og samtidig bedrer bomiljøet og muligheter for friluftsliv for Lillehammers beboere og besøkende.

### **Historikk bak ny E6:**

I 2009 vedtok Stoltenberg-regjeringen en utbedring av E6 fra Kollomoen til Otta, Samferdselsdepartementet og vegdirektoratet anbefalte da at veggen fra Biri til Lillehammer skulle planlegges som firefelts veg. Utbedringer ble vedtatt Stortinget mot slutten av NTP 2014-2017. I NTP 2018 - 2023 vedtatt Stortinget prioritert gjennom Nye veger portefølje. Finansiering og utbygging av E6 Moelven - Øyer ble vedtatt av Stortinget 2019, mot 8 stemmer.

Stortingets bestilling var:

*Bakgrunn for planarbeidet er behovet for å bedre forholdene på E6 forbi Lillehammer. Dagens situasjon langs E6 er ikke tilfredsstillende med hensyn til sikkerhet og framkommelighet for trafikanter. Periodevis er det stor trafikk med begrensende framkommelighet. Trafikken er til hinder for reisende og utviklingen av næringslivet både i og utenfor regionen. På strekningen har det skjedd svært mange alvorlige trafikkulykker. For nærliggende boligområder gir stor trafikk på E6 betydelige miljøproblemer, hovedsakelig i form av støy.*

Statens vegvesen utarbeidet kommunedelplanen for ny trase i perioden 2013-2018, en rekke alternativer ble vurdert, både utvidelse av dagens trase med redusert hastighet og ulike tunneller og kryssninger av Lågen.

Følgende målsetning ble lagt til grunn for planleggingen;

- *Bedre transportkvalitet og regularitet: Ingen kapasitetsproblemer i høgtrafikkperioder.*
- *E6 skal inngå i et funksjonelt vegsystem ved Lillehammer by.*
- *Reduksjon i antall trafikkulykker: Ingen møteulykker.*
- *Planlegging av ny E6 samordnes med ATP-prosessen og bør være tilpasset en ønsket byutvikling for Lillehammer.*
  - *Redusere miljøulemper langs E6: - Støysituasjonen ved boligbebyggelse langs E6 skal ikke overskride grenseverdier i henhold til T-1442.*
  - *Grunnvannsreservoar som drikkevannskilde skal ikke ha tilførsel av forurensing fra veg.*

- Inngrep i naturreservatet skal *gjøres mest mulig skånsomt og oppveies ved kompensierende og avbøtende tiltak.*

- *Det skal tas hensyn til viktige friluftslivs- og naturområder langs Mjøsa og Lågen slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder.*
- *Ved utbygging av E6 skal det også legges vekt på å bidra til forbedret g/s-forbindelser mellom boligområder og sentrum.*

Vår uttalelse av 13.4.2018 til kommunedelplanen for E6 ligger vedlagt.

Vedtatt kommunedelplan for E6 var i stor grad i samsvar med vår uttalelse, og har blant annet følgende krav;

- Det skal opparbeides tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika, samt fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika.
- Det forutsettes støyskjerming mot eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru.
- Det forutsettes støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen.
- Det forutsettes at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.
- I reguleringsplanen skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen.
- Det skal i reguleringsplanfasen detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove.
- Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.
- En trafikk sikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove.

### **Naturperspektivet;**

Dagens E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat har siden den ble anlagt i 1981 vært en belastning både for fuglelivet og naturmiljøet generelt. Historisk var det fra naturvernhold et bredt engasjement over flere år mot dette veg-alternativet og et uttalt ønske å legge vegen utenfor reservatet. Planlagt ny E6 i en ca. 4 km lang tunnel forbi den mest fuglerike delen av deltaet innfrir langt på vei dette. Selv om en ny bruforbindelse gjennom reservatet i nord bryter med verneforskriften, er konsekvensen for det biologiske mangfold - og fuglelivet spesielt - likevel langt mindre ved den nye E6 traseen samlet sett. Registreringer har vist at 85 – 90 % av rastende trekkfugl (vannfugl) bruker nærområdet til dagens E6 trase på strekningen Vingnes – Mosodden, mot 1 – 3% ved Våløya hvor ny bru er planlagt.

Basert på systematiske fugletellinger i over 50 år foreligger det god dokumentasjon på fuglenes bruk av Lågendeltaet naturreservat – både geografisk og til ulike tider på året. Dette er kunnskap som skal brukes når det legges planer om tiltak i og nær inntil naturreservatet, slik det er nedfelt i formålet med fredningen som er *«å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl.»*

Omlagging av dagens E6 vil naturlig nok bety en annen hverdag for alle som sokner til denne delen av Lågendeltaet, men også byens beboere og besøkende forøvrig. Bruksverdien av området vil øke og dermed blir det større ferdsel i strandsonen, dvs. i de delene av deltaet som har størst biologisk produksjon. De utgjør «nøkkelområder» for både fisk og fugl. Dette byr på utfordringer som må løses i fellesskap, slik at menneskers bruk av området i minst mulig grad går ut over dyrelivet i videste

forstand. Gjennom samarbeid kan vi her legge til rette for en kunnskapsbasert forvaltning, samtidig som vi flere steder også kan forbedre og gjenskape viktige naturområder.

Planlagt ny E6 vil være til det beste for Lågendelta naturreservat med tilknyttede friluftsområder, som i dag er sterkt belastet av dagens veg. Med en omlegging av vegen ligger en unik mulighet til restaurering og tilbakeføring av tilgrensende strandsoner til det beste for naturreservatet og friluftslivet.

Dagens E6 vil inngå i lokalveinettet og forbedre kollektivtilbudet, samt tilgjengeligheten for gående og syklende.

Vår uttalelse til kommunedelplanen for E6 ligger vedlagt, og etter vårt syn ivaretar meklingsresultatet Lillehammer samfunnet godt.

### **Merknad til ny E6:**

E6 forbi Vingromlandet Røine til Boleng:

I strandsonen langs Vingromlandet er det flere grunne gyteområder, som er viktig for fiskebestanden og fugl. Ved utfylling i strandsonen her må både bunnforhold i Mjøsa og kantvegetasjon ivaretas uavhengig av reguleringsformål i vann og på land. Bestemmelse 2.2.2 med krav om tilbakeføring til naturlig biotop der tiltaket berører vassdrag anser vi også å gjelde strandsonen langs Mjøsa.

Turveg langs strandsonen må utformes med minst mulig inngrep, bestemmelsene for reetablering og utforming av strandsonen og estetisk gjennomføringsplan fokuserer i hovedsak for tilrettelegging for friluftsliv og opplevelsen av landskapet fra bilen. Vi mener det er viktigere å fokusere på å reetablere strandsonen for biologisk mangfold og dyreliv, da dette er et viktig gyte og oppvekstområde. Denne prioriteringen må fremgå tydelig i bestemmelsene til planen.

Vingrom kirke:

Det er svært positivt med støyskjerming av Vingrom kirke. En stor kvalitet med kirken og kirkegården er kontakten med landskapet rundt og utsikten over Mjøsa. Den foreslåtte støyskjermen må derfor være transparent.

Hensynet til kontakt med landskapet må innarbeides som et krav til utformingen for å ikke forringe opplevelsen av Kirken i kulturlandskapet og kvaliteten ved kirkegården.

Tunnelinnslag Øyresvika:

Det blir viktig at skjæringer og støyvoll blir revegetert.

I tillegg til støyvoll bør det etableres støyskjerm fra bro over Vingromsvegen slik at boliger, friluftsområder og Mjøsa nord for vegen ikke blir belastet.

Traasethstranda - Vingnes:

Det er lagt til rette for et stort rigg og drift område på Nordre Traaseth. Dette må ikke belaste boligbebyggelsen på Traaseth med unødvendig støy og anleggstrafikk.

Jørstadmovegen må opprustes og det må gjøres trafiksikkerhetstiltak frem til Vingnes.

Alle fotgjengeroverganger må bli lysregulert, Jørstadmovegen blir brukt som skoleveg. Det må anlegges en ny overgang ved Kastrudvegen.

Anleggstrafikken må legges utenom bebyggelsen på Traasethstranda.

Ny bru over Lågen:

Det må være stort fokus på miljødesign ved utforming av broen. Det må også legges stor vekt på støy- og lysskjerming. Høyspentlinjene over deltaet i dag legges inn i ny bru.

Med hilsen

Asle Birkeland  
Vingar Grendeutvalg

Helge Gjerde og Stian Berge  
Busmoen Vel

Jon Opheim  
Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Morten Kraabøl  
Ferskvannsbiolog