

NOTAT TIL SAKSFRAMLEGG – AVLASTET E6

Datert 11.01.22

Innhold

1. Planforslaget.....	3
2. Planprosess.....	3
3. Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang	4
3.1 Tiltak 1: Turveg fra Øyresvika til Vingnesvika	4
3.1.1 Nye Veiers anbefaling.....	4
3.1.2 Kommunedirektørens vurdering	4
3.2 Tiltak 2: Trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes	5
3.2.1 Nye Veiers anbefaling.....	5
3.2.2 Kommunedirektørens vurdering	5
3.3 Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen	7
3.3.1 Nye Veiers anbefaling.....	7
3.3.2 Kommunedirektørens vurdering	7
3.4 Tiltak 5: Miljøtiltak Vingnes	8
3.4.1 Nye Veiers anbefaling.....	9
3.4.2 Kommunedirektørens vurdering	9
3.5 Tiltak 6: Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove	9
3.5.1 Nye Veiers anbefaling.....	10
3.5.2 Kommunedirektørens vurdering	10
3.6 Tiltak 7: Kryssombygging ved Strandtorget	12
3.6.1 Nye Veiers anbefaling.....	12
3.6.2 Kommunedirektørens vurdering	12
3.7 Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen	13
3.7.1 Nye Veiers anbefaling.....	13
3.7.2 Kommunedirektørens vurdering	13
3.8 Tiltak 9: Ny rundkjøring i Hovemoen	14
3.8.1 Nye Veiers anbefaling.....	14
3.8.2 Kommunedirektørens vurdering	14
3.9 Innsigelser som ikke er knyttet til konkrete tiltak	14
3.9.1 Sårbare arter og områder utenfor naturreservatet.....	14
3.9.2 Støydemping for naturreservatet	15
3.9.3 Transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven og manglende skille på eksisterende og framtidig ledningsnett (2 innsigelser)	15

1. Planforslaget

Hensikten med reguleringsplanen er å detaljregulere tiltak på avlastet E6 på strekningen Øyresvika-Storhove i tråd med kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby (KDP), vedtatt 21.06.18. Planforslaget må ses i sammenheng med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (E6RS) som behandles parallelt. Dette notatet omfatter kommunedirektørens vurdering av planforslaget.

Reguleringsplanen legges fram med følgende tiltak, som er avklart gjennom forprosjektet:

1. Turveg fra Øyresvika til Vingnesvika.
2. Trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes. For dette tiltaket legges det fram flere alternativer.
3. Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru.
4. Støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og for strekningen Mesnaelva-Korgvegen.
5. Miljøtiltak på Vingnes. For dette tiltaket legges det fram to alternativer.
6. G/s-veg fra Vingnes til Storhove. For dette tiltaket legges det fram to alternativer for kryssing av Lågen.
7. Kryssombygging ved Strandtorget, med tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.
8. Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.
9. Ny rundkjøring i Hovemoen.

Planforslaget er omfattende og består av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, samt en rekke utredninger i form av notat og rapporter. Tiltakene er beskrevet i planbeskrivelsens sammendrag, og det anbefales å lese dette for å få en kort innføring i tiltakene.

Det som i planen omtales som hovedalternativ er Nye Veiers anbefalte alternativ. Det er vedtatt gjennom forprosjektet til avlastet E6 hvilke tiltak som skal reguleres, med unntak av hovedalternativet for tiltak 2 som er NV sitt forslag og ble utarbeidet mellom behandling av forprosjektet og 1. gangs høring.

2. Planprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 06.05.19. Det ble utarbeidet et felles planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for avlastet E6, for å se helheten langs strekningen Gjøvik grense-Storhove. Det ble meldt oppstart av planarbeidet samtidig som planprogrammet ble sendt på høring med frist for uttalelse 05.09.19. Det kom inn totalt 117 merknader. Størsteparten av merknadene gikk på forhold som skal innarbeides i selve reguleringsplanen. Planprogrammet ble fastlagt i kommunestyret 28.11.19.

Som grunnlag for reguleringsplanen ble det utarbeidet en forprosjektrapport. Denne var på høring/offentlig ettersyn og ble politisk behandlet i kommunestyret 27.08.20. Gjennom forprosjektet ble det avklart hvilke alternativer som skal reguleres.

Kommunestyret behandlet planforslaget i møte 17.06.21 og reguleringsplan for avlastet E6 var ute på høring/offentlig ettersyn med høringsfrist 05.09.21. Det kom inn totalt 41 merknader. Det foreligger 14 innsigelser til planforslaget. Reguleringsplan for avlastet E6 fremmes for politisk behandling for utsending på 2. gangs høring og offentlig ettersyn, samtidig med reguleringsplan for E6 Roterud-

Storhove. Alle endringer i kart og bestemmelser, samt ytterligere utredninger mellom 1. gangs høring/offentlig ettersyn og politisk behandling framgår av tilleggsnotat datert 13.12.21, se saksframleggets vedlegg A6.

3. Fakta og vurdering – tematisk gjennomgang

3.1 Tiltak 1: Turveg fra Øyresvika til Vingnesvika

Iht. KDP skal det opparbeides turveg i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika. Turvegen skal ikke berøre naturreservatet.

3.1.1 Nye Veiers anbefaling

NV anbefaler hovedalternativet, som foreslått i reguleringsplan.

3.1.2 Kommunedirektørens vurdering

Det er jobbet mye med å sikre turvegens bredde uten at det gir negative konsekvenser for naturreservatet. Det ble jobbet med å få til en turveg i 3 meter bredde på hele strekningen. Dette har ikke vært mulig uten å berøre reservatet. Statsforvalteren har vært tydelig på at det ikke vil gis dispensasjon fra verneforskriften for dette tiltaket. Det gjenstår fortsatt å gjennomføre geotekniske undersøkelser for turvegen og resultatene av disse kan ha innvirkning på gjennomførbarheten av tiltaket. Ifølge NV foreligger det tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å si at tiltaket er gjennomførbart, men det må gjennomføres ytterligere undersøkelser før anleggsstart. Turvegen er lagt inn i plankartet, og fulgt opp i bestemmelsene. Ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn ble NVs forslag til bestemmelser revidert, og det ble tatt inn en bestemmelse for maksimal bredde. Etter høring/offentlig ettersyn har kommunedirektøren revidert bestemmelsen og mener at turvegen slik den fremgår av plandokumentene vil sikre en optimal bredde på turvegen av hensyn til naturreservatet samtidig som det vil være noe fleksibilitet i byggefasen. Bestemmelsen er revidert slik at det er bredden på turvegen i plankartet som vil være gjeldende.

NVE fremmer innsigelse til manglende faglig dokumentasjon for hvordan miljøverdier i strandsonen skal ivaretas. NVE har i tillegg innsigelse til turvegen inntil det er dokumentert og faglig avklart at det er mulig å oppfylle hensikten bak bestemmelsen som omhandler reetablering av strandsonen. Turvegen skal ikke etableres på reetablert strandsonen, men på eksisterende terreng. For å unngå inngrep i naturreservatet og vassdraget er bredden på turvegen optimalisert. Det er tatt inn en hensynssone for å ivareta kantvegetasjon med tilhørende bestemmelser.

Statsforvalteren har innsigelse til vassdrag, men spesifiserer ikke hva innsigelsen omfatter i sin uttalelse utover å henvise til uttalelsen i E6RS. I E6RS gjelder Statsforvalterens innsigelse i stor grad samme forholdene som i innsigelsen fra NVE og omfatter følgende forhold; reetablering av innsjøbunn, manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa, tilstrekkelig arealer for reetablering av en god kantvegetasjon og bestemmelser som sikrer fiskevandring. Turvegen i avlastet E6 medfører ikke utfylling i Mjøsa og det er således ikke knyttet innsigelse til utfylling og reetablering av innsjøbunn. Sikring av kantvegetasjon og fiskevandring er ivaretatt gjennom plankart, samt bestemmelsene. Kommunedirektøren legger til grunn at innsigelsene er løst med de endringene som er foretatt i plankart og bestemmelser.

Som et resultat av en høringsuttalelse, er det foretatt en mindre justering av turvegen forbi et naust på en ca. 90 meter lang strekning. Endringen innebærer at turvegen legges nærmere E6. Det vil si at endringen ikke medfører konsekvenser for reservatet, og det vurderes heller ikke å gi negative konsekvenser for etableringen av turvegen.

Ny E6 gjennom Lillehammer innebærer utfylling i Mjøsa, og derigjennom inngrep i og tap av strandsone. Kommunedirektøren mener at turvegen fra Gjøvik grense til Vingnesvika er et positivt og avbøtende tiltak som ivaretar tilgjengeligheten til strandsonen etter bygging av ny E6RS. Turvegen er også et tiltak som fremmer folkehelsen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at den optimaliserte turvegen reguleres slik den fremgår av plankart og bestemmelser. Kommunedirektøren anser turvegen som et avbøtende tiltak for inngrep i strandsonen og øvrige friluftsområder i forbindelse med utbyggingen av ny firefelts E6. Det er derfor knyttet rekkefølgebestemmelse til etablering av turvegen.

3.2 Tiltak 2: Trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes

Iht. KDP skal det opparbeides fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika. En rekke alternativer ble utredet i forprosjektet, og det er jobbet videre med alternative løsninger etter behandling av forprosjektet. Det fremmes fire alternativer for tiltak 2:

- Hovedalternativet: Uten g/s-veg, men med trafikksikkerhetstiltak (timeglassinnsnevring av vegbanen) og bussholdeplass.
- Alternativ 2A: g/s-veg langs Vingromsvegen mellom Hovslivegen og Jørstadmovegen med trafikksikkerhetstiltak (timeglassinnsnevring av vegbanen) mellom Øyresvika og Hovslivegen.
- Alternativ 2B: g/s-veg langs Vingromsvegen mellom Øyresbekken og Jørstadmovegen.
- Alternativ 2F: g/s-veg langs Vingromsvegen mellom Bulungbekken og Øyresvika. Dette alternativet kan kun kombineres med alternativ 2B.

Videre er det fremmet tre alternativer for sammenkobling av Vingromsvegen og avlastet E6 i Øyresvika:

- Hovedalternativet: Ingen sammenkobling av vegene, og uten g/s-veg langs Vingromsvegen fra Øyresbekken og sørover.
- Alternativ 2D: Rundkjøring sør for Øyresbekken.
- Alternativ 2E: T-kryss sør for Øyresbekken

3.2.1 Nye Veiers anbefaling

For trafikksikkerhetstiltak på Vingromsvegen anbefaler NV hovedalternativet som er trafikksikkerhetstiltak i form av timeglassinnsnevring og uten g/s-veg. Timeglassene er hastighetsreducerende tiltak og reguleres med 250-300 m avstand.

Når det gjelder sammenkobling av vegene anbefaler NV hovedalternativet, som innebærer ingen sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6 og uten g-s/veg sørover fra Øyresbekken. Anbefalingen gjelder uavhengig av kryssløsning i Vingrom på E6RS.

3.2.2 Kommunedirektørens vurdering

Trafikksikkerhetstiltak

Det er mange boliger på strekningen mellom Øyresvika og Jørstadmovegen, og Vingromsvegen fører inn mot bydelssenteret på Vingnes. Noen har direkte avkjørsler ut i Vingromsvegen og andre kobler seg på via Risesvingen, Hovslivegen og Petterjordet. Myke trafikanter har i dag ingen trafikksikre løsninger, og strekningen er definert som skoleveg.

Ved forrige politiske behandling anbefalte kommunedirektøren at det burde reguleres gang- og sykkelveg (g/s-veg) langs Vingromsvegen og ville benytte høringen for å se hvor langt sør denne skulle gå. Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen vurderer hovedalternativet som akseptabelt såfremt trafikkmengden er lav og det gjøres nødvendige trafiksikkerhetstiltak. Berørte parter er i utgangspunktet enig i fagmyndighetenes vurdering så lenge to-felts veg med fortau ikke er et alternativ. Alternativet med 2-felts veg og fortau ble forkastet i forprosjektet som følge av høye kostnader og inngrep på private eiendommer.

Kommunedirektøren anbefaler kryss nord i Vingrom i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove. Basert på trafikkberegninger vil følgene av dette kryssvalget bli redusert trafikk på Vingromsvegen. Dette, sett sammen med at det ikke skal være bompenger på strekningen mellom Vingrom og Lillehammer by, beregnes trafikkmengden på Vingromsvegen å bli lav. Alternativet med kryss midt i Vingrom vil medføre høyere trafikk på Vingromsvegen enn med kryss nord da dette alternativet ikke vil fange opp all trafikk i Vingrom på lik linje med kryss nord og det vurderes dit hen at flere vil benytte Vingromsvegen.

Dersom Vingromsvegen og avlastet E6 kobles sammen sør for Øyresbekken (hovedalt. eller 2F), er det naturlig å tenke seg økt trafikk på Vingromsvegen, særlig på delen hvor det er tettest bebyggelse, på strekningen mellom Øyresvika og Jørstadvægen. Dette kan utløse et behov for g/s-veg langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Jørstadvægen (se vurderingen av sammenkobling nedenfor).

Alternativene med g/s-veg (alt. 2A og 2B) vil gi et dårligere tilbud for syklende da de må benytte kjørebane med øvrige kjøretøy, eller de vil være til hinder for gående på g/s-vegen. Hvordan kollektivtilbudet blir påvirket av de ulike alternativene er noe usikkert og kommunedirektøren ber derfor fagmyndighetene om å vurdere dette. Et annet forhold som har kommet fram i høringen er framkommelighet for brede, saktegående kjøretøy, eksempelvis landbrukskjøretøy. I hovedalternativet vil brede kjøretøy måtte benytte fortauskanten på innsnevringene for å komme seg forbi. Det er imidlertid uheldig å legge opp til nye tiltak hvor kjøretøy må benytte fortauskanten, men kommunedirektøren vektlegger at strekningen hvor det er behov for at kjøretøy benytter fortauskanten er relativt kort og at antall slike kjøretøy er svært begrenset. Eksempel på slike kjøretøy kan være skurtresker og traktorer med tilleggsutstyr. Ut fra en samlet vurdering av de fremlagte alternativene vil, hovedalternativet best ivareta alle trafikantgrupper. Hvis det velges g/s-veg (alt. 2A eller 2B) må Vingromsvegen og avlastet E6, etter kommunedirektørens vurdering, kobles sammen i Øyresvika. Dette begrunnes ut fra at framkommeligheten for brede kjøretøy ikke vil være ivaretatt da ene hjulsiden på kjøretøy må kjøre på g/s-vegen over en lengre strekning.

Det kan i dag være stor trafikk på Vingromsvegen når det er begrenset framkommelighet på E6. Kommunedirektøren vet lite om anleggsgjennomføringen på E6RS annet enn at massetransporten i prosjektet skal benytte E6. Dette betinger at det må være et kryss/rundkjøring i Øyresvika hvor massetransporten fra tunnelpåhugget i Øyresvika kommer ut på E6. Det er grunn til å tro at dette kan skape kø på E6 inn mot Vingnes, og at ordinær trafikk velger Vingromsvegen forbi Riselandet, som er den strekningen med mest bebyggelse og myke trafikanter. Iht. KDP skal tiltak 2 være ferdigstilt senest 2 år etter at E6RS er tatt i bruk. Kommunedirektøren mener foreslåtte trafiksikkerhetstiltak i tiltak 2 vil være et godt grep for å begrense trafikken på Vingromsvegen i forbindelse med anleggsgjennomføringen på E6RS og kommunedirektøren har derfor forslått å endre rekkefølgekravet slik at det knyttes til anleggsstart i Øyresvika.

Sammenkobling

Sammenkoblingen av Vingromsvegen og avlastet E6 er, som nevnt over, avhengig av kryssløsningen i Vingrom, samt valg av trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen. Ved kryss nord i Vingrom vil

trafikken på Vingromsvegen bli begrenset da dette alternativet fanger opp trafikken fra hele Vingrom, inkludert Døsvegen og Burmavegen. Det skal ikke være bompengeskilning mellom Vingrom og Lillehammer by slik at bruken av Vingromsvegen på denne strekningen forventes å bli redusert. Tidsmessig vil det også være raskere å velge ny E6. Med bakgrunn i dette vil ikke gjennomgangstrafikken på Vingromsvegen være av et slikt omfang at det er et reelt behov for sammenkobling for å unngå betydelig trafikk igjennom de bebygde områdene fra Øyresvika til Jørstadvægen. Av høringspartene frarådes det i stor grad sammenkobling i Øyresvika såfremt kryss nord i Vingrom blir valgt.

Det foreligger to alternativer for sammenkobling. Kommunedirektøren mener T-kryss (alt. 2E) ikke gir tilstrekkelig trafiksikkerhet og vil ikke anbefale en slik løsning dersom man ønsker å koble sammen veien. Alt. 2E innebærer også et mindre beslag av dyrka mark. Rundkjøring (alt. 2D) vil kreve innløsning av en bolig, beslaglegge dyrka mark og det vil være krevende å tilrettelegge for syklende på en tilfredsstillende måte, men vil være den beste kryssløsning ift. kjørende og trafiksikkerhet. Det vil imidlertid innebære en ny rundkjøring på strekningen Øyresvika-Strandtorget.

Som nevnt over vil en sammenkobling i Øyresvika også avhenge av hvilke trafiksikkerhetstiltak som velges på Vingromsvegen. Alt. 2A og 2B vil ikke ivareta brede kjøretøy på en tilfredsstillende måte. Som en følge av dette må det foreligge et tilbud for brede kjøretøy. For at disse ikke må kjøre om Saksumsdalen eller kjøres på maskinhenger på E6RS må det tilrettelegges for kryss i Øyresvika. Hvis alternativ 2A eller 2B velges, anbefaler kommunedirektøren rundkjøring (alt. 2D) i Øyresvika.

Samlet vurdering

Med bakgrunn i overstående vurdering av trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen fra Øyresvika til Jørstadvægen, samt vurdering av sammenkobling i Øyresvika, anbefaler kommunedirektøren hovedalternativet med timeglassinnsnevring og uten sammenkobling av avlasta E6 og Vingromsvegen i Øyresvika. For kommunedirektørens anbefaling legges det også til grunn at skulle trafikkmengden på Vingromsvegen bli betydelig mer enn det som er grunnlaget for valg av tiltak, så skal det vurderes ytterligere trafiksikkerhetstiltak på Vingromsvegen, iht. bompengeproposisjonen.

3.3 Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen

Iht. KDP skal eksisterende bebyggelse innenfor gul støysone på strekningen Øyresvika - Lillehammer bru støyskjermes. Videre skal friluftsområdene ved Vingnesvika og strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen støyskjermes.

3.3.1 Nye Veiers anbefaling

Som foreslått i planforslaget.

3.3.2 Kommunedirektørens vurdering

Boligbebyggelse

I planforslaget ved 1.gangs høring/offentlig ettersyn lå det inne støyskjerm langs avlastet E6 fra Øyresvika til Lillehammer bru. Støyskjermene er vist i plankartet, og bestemmelsene sikrer høyden på disse. I bestemmelsene åpnes det for justering av støyskjerm så lenge det kan dokumenteres at justeringen gir bedre skjerming. Støyskjermen er ment å skjerme eksisterende og eventuelt ny bebyggelse langs strekningen. Statsforvalteren har fremmet innsigelse til planforslaget fordi

grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk, uten at tilstrekkelig avbøtende tiltak er innarbeidet eller redegjort for i planen.

Med støyskjermene som lå inne i planforslaget ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn medførte at det fortsatt ville bli liggende boliger i gul og rød støysone. Med dette ville 22 boliger bli liggende innenfor gul støysone og en bolig i rød støysone. I støyberegningene er det lagt til grunn 70 km/t på dagens E6 forbi Riselandet selv om det er 80 km/t på strekningen i dag. Det er også lagt til dagens hastighet gjennom Vingnes. Det ligger ikke tiltak i planforslaget som indikerer at hastigheten fra Øyresvika til Vingnes skal bli redusert slik som gjennom Vingnes. Kommunedirektøren mener at dagens hastighet burde ha vært lagt til grunn for støyvurderingene.

Etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn er det gjort ytterligere vurderinger for boligene som fortsatt blir liggende i gul og rød støysone etter at støyskjermene er etablert. Det er eksempelvis vurdert høyere støyskjerm. Kommunedirektøren anbefaler ikke høyere støyskjerm enn det som ble anbefalt ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn da den gir liten effekt, i tillegg vil den gi negative landskapsvirkninger. En høyere skjerm vil påvirke den visuelle effekten for både beboere bak støyskjermen og trafikanter som skal inn til Lillehammer by. NV anbefaler ikke ytterligere støyskjermingstiltak utover støyskjerm som lå inne i planforslaget ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn og begrunner dette med kost/nytte-vurdering, samt at ytterligere tiltak går langt ut over intensjonen i T-1442. T-1442/21 åpner for avvik fra kvalitetskriteriene dersom tiltakene er uforholdsmessig kostbare eller teknisk vanskelige. Kommunedirektøren mener at bestemmelsen i KDP ikke åpner for avvik fra kvalitetskriteriene og at det i mye større grad må ses på lokale avbøtende tiltak. KDP sier at tabell 2 i støyretningslinjen T-1442/21 skal legges til grunn, og ikke støyretningslinjen i sin helhet. Trafikkberegninger viser at trafikken på avlasta veg vil bli omtrent like stor i fremtiden som i dag. Med bakgrunn i KDP har kommunedirektøren, i dialog med NV, tatt inn en bestemmelse som sikrer etablering av lokale støyskjermingstiltak på de eiendommen som vil ha støynivå på over 55db etter at langsgående støyskjermer er etablert. Kommunedirektøren mener at foreslått bestemmelse for ytterligere støyreducerende tiltak, i tillegg til langsgående støyskjerm, løser innsigelsen fra Statsforvalteren og svarer ut KDP på en tilfredsstillende måte.

Bebyggelsen i Mosodden er ikke omtalt i KDP, og det er derfor ikke foreslått tilsvarende støyskjerming for disse boligene.

Friluftsområder

Friluftsområdet i Vingnesvika og vestsiden på strekningen Mesnaelva-Korgvegen skal skjermes med lav støyskjerm som vil redusere trafikkstøyen i disse områdene. Støyskjerming av friluftsområdet vil også redusere støy inn i naturreservatet. Statsforvalteren har innsigelse til manglende samsvar mellom støyrapport og plankart for støyskjerming av Vingnesvika. Støyskjermingen ligger riktig i plankartet. Kommunedirektøren legger til grunn at plankart og bestemmelser er juridisk bindende, og vurderer derfor dette som ivaretatt. Tiltaket anbefales slik det fremgår av plandokumentene.

3.4 Tiltak 5: Miljøtiltak Vingnes

Iht. KDP skal det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning mm.) langs dagens E6 og i nærområdet forbi Vingnes. Reguleringsplanen skal også vise hvordan dagens E6 ved Vingnes skal kobles sammen med lokalvegnettet for å sikre et helhetlig og funksjonelt vegsystem.

Det legges fram to alternative kryssløsninger på Vingnes:

- Hovedalternativet: Dagens kryssløsning.
- Alternativ 5B: Tre-armet rundkjøring.

Tre-armet rundkjøring (alt. 5B) medfører en ny rundkjøring på avlastet E6 mellom avkjøring Øyresvika og Strandtorget. Alternativet frigjør areal vest for E6 som i dag er vegareal.

3.4.1 Nye Veiers anbefaling

NV anbefaler hovedalternativet.

3.4.2 Kommunedirektørens vurdering

Statsforvalteren har til 1. gangs høring/offentlig ettersyn innsigelse til mangelfulle miljøtiltak og mener man i større grad må sikre redusert hastighet på avlastet E6 gjennom Vingnes. Hastighet reguleres ikke gjennom plan- og bygningsloven, men behandles av vegmyndigheten gjennom egen prosess. Man kan imidlertid etablere fysiske tiltak som vil medføre redusert hastighet gjennom en detaljreguleringsplan. Etter høring/offentlig ettersyn er det gjort mindre endringer i plandokumentene for hovedalternativet som i større grad ivaretar KDPs intensjon om miljøgate. Eksempelvis er det regulert en 2 meter bred midtrabatt og vegskulderen er redusert for å naturlig begrense hastigheten. Det er også tatt inn føringer om beplantning. Øvrige miljøtiltak som bl.a. kollektivholdeplasser, gangforbindelser og kryssoppstramming som vist i planbeskrivelsen er fulgt opp i plankart og bestemmelser. For alt. 5B vil rundkjøringen naturlig begrense hastigheten, det er derfor ikke gjort tilsvarende justeringer for dette alternativet. Kommunedirektøren vurderer at innsigelsen er imøtekommet gjennom slik planforslaget foreligger.

Det er to alternativer for tiltaket; dagens kryssløsning (hovedalt.) og rundkjøring (alt 5B). Dersom rundkjøring velges forslås arealet som blir frigjort på vestsiden regulert til næringsareal. Ulempen med rundkjøring er trafikkavvikling, både på avlastet E6 og at all trafikk fra/til Jørstadvagegen må igjennom Vingnesgata. Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen og en overvekt av øvrige parter anbefaler hovedalternativet (dagens løsning). Dagens kryssløsning er arealkrevende, men har god funksjonalitet og kapasitet. Kryssløsningen på Vingnes vurderes også opp mot antallet rundkjøringer på strekningen Øyresvika-Strandtorget. Kollektivholdeplasser og gangforbindelser ivaretas gjennom begge alternativene. Basert på en samlet vurdering av alternativene anbefaler kommunedirektøren dagens løsning (hovedalt.) for miljøtiltak på Vingnes.

Det er tatt inn en parkeringsplass på et restareal innenfor dagens kryssløsning, i hovedalternativet. Hensikten med parkeringsplassen er bl.a. å utnytte et restareal, samt tilrettelegge for bruk av kollektivtilbudet som reguleres på avlastet E6. Parkeringsplassen vil også kunne ha en funksjon for tilrettelegging for friluftslivet i Vingnesvika og for tilgjengelighet til turvegen langs Mjøsa da det er begrenset med parkeringsmuligheter på Vingnes slik det er i dag.

3.5 Tiltak 6: Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove

Iht. KDP skal det etableres en trafiksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden, samt manglende lenker på strekningen Mesnaelva-Storhove, i praksis sammenhengende gang- og sykkelveg (g/s-veg) mellom Vingnes og Storhove.

For løsning fra Vingnes til Mesnaelva legges gang- og sykkelforbindelsen fram med to alternativer:

- Hovedalternativet: Gang- og sykkelveg over Vingnesbrua og videre nordover på Strandpromenaden

- Alternativ 6C: Gang- og sykkelveg over Lillehammer bru

Fra Mesnaelva til Storhove fremmes et alternativ for g/s-veg (hovedalternativet). Forbi de vestligste boligene i Mosoddvegen blir g/s-veg kombinert med adkomstveg til boligene. 16 boliger vil ha adkomst via denne. G/s-veg fortsetter deretter nordover, krysser fv. 2522 i plan og kobler seg deretter på eksisterende g/s-veg ved Blåswixvegen.

3.5.1 Nye Veiers anbefaling

NV anbefaler gang- og sykkelveg via Vingnesbrua og Strandpromenaden, og videre mot Storhove slik det foreligger i plandokumentene.

3.5.2 Kommunedirektørens vurdering

Statsforvalteren har innsigelse hvis ikke alternativ 6C med påhengt g/s-veg over Lillehammer bru blir vedtatt. Dette begrunnes ut fra at det er et tiltak som fremmer folkehelse, samt at det er den korteste veg mellom Vingnes og Strandtorget/Storhove og berører områder som er i utvikling. Kommunedirektøren er enig i at ut fra et folkehelseperspektiv er alternativet over Lillehammer bru et positivt tiltak. Dette alternativet vil gi kortere avstander mellom Vingnes og Strandtorget, samt videre nordover til området ved Storhove/Hovemoen hvor det både er og skal tilrettelegges for mange arbeidsplasser. Kommunedirektøren mener imidlertid at tiltaket totalt sett synes å ha liten samfunnsmessig nytte. Beregninger viser at Vingnesbrua vil ha størst brukernytte. Framtidige trafikkberegninger viser at trafikkmengden på Lillehammer bru i 2040 vil være omtrent trafikkmengden som går der i dag. Kommunedirektøren mener det således kan stilles spørsmål ved attraktiviteten til alternativet med tanke på nærhet til og støy fra trafikken. Vingnesbrua gir en bedre kobling til sentrum og vil bedre tilgjengeligheten til Strandtorget og Strandpromenaden. Vingnesbrua ligger i tillegg nærmere en større boligkonsentrasjon og vil samtidig opprettholde en gjennomgående g/s-veg til Storhove. Kostnader bør ikke tillegges stor vekt i vurdering av tiltak, men det kan imidlertid nevnes at alternativet med g/s-veg på Lillehammer bru har store kostnader knyttet til anleggsfasen, samt for drift- og vedlikehold. G/s-veg på Lillehammer bru vil innebære et arealbeslag og permanent inngrep i den delen av reservatet som er svært viktig for fugle- og dyrelivet. Det vil også gi midlertidig inngrep i anleggsfasen da det vil være behov for tilgang fra Lågen. Tiltaket krever således dispensasjon fra verneforskriften. Alternativet vil med sin økte bredde gi økt barriere- og fragmenteringseffekt, i tillegg vil den menneskelige aktiviteten på Lillehammer bru ha negativ påvirkning for fugle- og dyrelivet.

Statsforvalteren har innsigelse hvis ikke støyskjerming på Lillehammer bru blir tatt inn i planforslaget. Dette begrunnes ut fra den samlede belastningen i naturreservatet, jf. nml. § 10. Statsforvalteren viser til at bompengoordningen vil kunne påvirke trafikkmønsteret på avlastet E6. NV mener Statsforvalteren ikke har grunnlag for å varsle innsigelse og viser til at det ikke kan fremmes innsigelse til forhold som det kunne ha vært fremmet innsigelse mot i forbindelse med en tidligere plan. NV viser også til at det er sikret kompensasjonareal ved Hundorp som kompenserer for den samlede belastningen i naturreservatet. Med bakgrunn i dette anbefaler ikke NV støyskjerming av Lillehammer bru.

Støyskjerming av Lillehammer bru ligger ikke inne i KDP. NV har likevel etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn vurdert støyskjerming og resultatene viser god effekt i naturreservatet. Det er vurdert en 1,2 meter høy støyskjerm på hele vestsiden for å ivareta området i Leirvika og en kortere støyskjerm på østsiden for å ivareta Mesnaråket. Mesnaråket blir i stor grad også påvirket av menneskelig aktivitet fra Strandpromenaden. Trafikkberegninger viser omtrent like stor trafikk på Lillehammer bru i framtiden som i dagens situasjon. Kommunedirektøren kan slik sett ikke se at dette i seg selv utløser krav til støyskjerming av Lillehammer bru. Den samlede belastningen i naturreservatet blir etter

kommunedirektørens vurdering behandlet gjennom dispensasjon fra verneforskriften. Det skal foreligge vedtak i dispensasjonssaken før reguleringsplanen kan sluttbehandles. Hvis støyskjerming blir tatt inn som et vilkår i en eventuell dispensasjon kan dette tas inn i plandokumentene før sluttbehandling uten at det utløser behov for ny høring/offentlig ettersyn.

Kommunedirektøren vil imidlertid vurdere støyskjerming hvis det velges g/s-veg over Lillehammer bru. Den påhengte g/s-vegen vil gi en økt barriere- og fragmenteringseffekt, spesielt ift. at det vil gi økt menneskelig påvirkning inn i et viktig område i naturreservatet. En støyskjerm på 1,2 meter vil ikke nødvendigvis fjerne den menneskelige påvirkningen, men vil redusere den samlede belastningen i reservatet ved også å begrense trafikkstøyen. Det er uansett den menneskelige påvirkningen som vurderes å gi størst negativ effekt inn i reservatet. Skal støyskjermen økes (eksempelvis til 2 meter) for å fjerne den menneskelige påvirkningen vil det gi negative landskapsvirkninger. Ift. nær- og fjernvirkninger vil brua oppleves mer massiv, men det vil også få betydning for hvordan adkomsten til Lillehammer vil oppleves. En støyskjerm kan være utfordrende ift. drift og vedlikehold av Lillehammer bru. Kommunedirektøren anbefaler ikke g/s-veg over Lillehammer bru og har derfor ikke ved politisk behandling tatt inn støyskjerming av alt. 6C i planmaterialet. Hvis alt 6C foretrekkes, vurderes det slik at støyskjerming kan tas inn etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn uten at det utløser behov for ny høring.

Etter kommunedirektørens vurdering er det både fordeler og ulemper med en påhengt g/s-veg på Lillehammer bru. Kommunedirektøren mener at Vingnesbrua, med tilrettelegging på østsiden som vist i plandokumentene, ut fra en samlet vurdering oppfyller kommunedelplanens bestemmelser. Med bakgrunn i overstående vurdering anbefales derfor hovedalternativet (Vingnesbrua) for kryssing av Lågen. Administrasjonen har hatt flere møter med Statsforvalteren om innsigelsen, også et eget møte hvor fagetatene i Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen har deltatt, uten at det er kommet fram noen løsning på innsigelsen. Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen anbefaler hovedalternativet. Statsforvalterens innsigelse til g/s-veg over Lillehammer bru og støyskjerming av Lillehammer bru vurderes ikke som løst slik innsigelsene foreligger etter 1.gangs høring/offentlig ettersyn. Kommunedirektøren ber relevante høringsparter om å vurdere støyskjerming av Lillehammer bru.

Det er i forprosjektet vurdert ulike alternativer for koblingen mellom Vingnesbrua og Strandpromenaden for å bedre framkommeligheten. Det er ikke funnet fullverdige gode alternativer til trapp ned mot Strandpromenaden, samt bruk av Bryggeri- og Sundgata for syklende, som ikke vil gi store landskapsinngrep, betydelige anleggs- og driftskostnader eller ikke er gjennomførbare. Det er, som det fremgår av plandokumentene, vurdert mange alternativer og bakgrunnen for å fjerne disse i forprosjektet har i stor grad vært knyttet til kostnader og tekniske utfordringer. Statsforvalteren har i sin høringsuttalelse forslått et par alternativer for hvordan koblingen kan løses. Disse alternativene innebærer bl.a. store landskapsmessige inngrep og høyst trolig innløsning av eiendommer. Kommunedirektøren anbefaler ut fra overstående vurdering Vingnesbrua med tilhørende løsninger til Mesnaelva slik det framgår av plandokumentene.

Innlandet fylkeskommune har fremmet innsigelse til at vurdering av løsning for krysningspunkt for gående og syklende over Hovearmen ved Blåswixvegen er for dårlig belyst i plandokumentene. Ut fra beregninger for antall gående og syklende, samt at hastighet og lav trafikkmengde på Hovearmen tilsier at det ikke grunnlag for planfri kryssing, jf. vegnormalen. Det er i utredningene etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn også vurdert planfrie løsninger, som overgangsbru og kulvert. Trafikkmengden på strekningen tilsier ikke valg av en slik løsning. Valg av løsning er med ytterligere utredninger tilstrekkelig belyst og vurdert, og kommunedirektøren betegner innsigelsen som løst. Fra

Mesnaelva og nordover anbefales derfor alternativet slik det foreligger i planmaterialet med tilrettelagt krysningspunkt ved Hovearmen.

I plankartet er det tatt inn at kjøreveg (o_SKV1) i Hovemoen fra kryssing mellom O_SGS28 og o_SGS29 til fv. 2522 er offentlig. Dette vil bli endret etter høring/offentlig ettersyn da denne skal være felles (privat). Parallell g/s-veg skal være offentlig.

3.6 Tiltak 7: Kryssombygging ved Strandtorget

Iht. KDP skal dagens E6 tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove. Som en del av dette forutsettes det at dagens kryss ved Strandtorget bygges om, i tillegg til fjerning og tilbakeføring av restarealer av dagens E6. Dagens avkjøring fra E6 til Mesnadalsvegen bygges som tre-armet rundkjøring. Rundkjøringen skal ligge over nivå for 200-års flom, Mesnadalsvegen videre til eksisterende rundkjøring går fra nivå tilsvarende 200-års flom til 100-års flom. G/s-veg legges i kulvert under Mesnadalsvegen, over nivå for 50-års flom.

3.6.1 Nye Veiers anbefaling

NV anbefaler ikke ombyggingen av krysset som følge av høye kostnader og at rundkjøringen vil ha dårligere kapasitet enn dagens kryss.

3.6.2 Kommunedirektørens vurdering

Deler av dagens kryss er flomutsatt og stenges tidlig ved en flomhendelse. Med bakgrunn i dialog med Statens vegvesen foreligger det ingen dokumentasjon fra vegmyndigheten om flomsikkerhetsnivå på dagens løsning, men de mener det er under 50-års flom. NV legger til grunn at det er flomsikkert til 50-års flomnivå, en vurdering basert på koter. Krysset må dimensjoneres for 200-års flom. Det er viktig med tanke på samfunnsikkerhet og beredskap, og vil hindre at utrykningskjøretøy får en omveg. Det nevnes i flere høringsuttalelser at omkringliggende infrastruktur ikke tilfredsstillende 200-års flom. Dette er riktig, men flomhendelser vil forekomme hyppigere i framtiden og gjennom videre utvikling av området vil dette ivaretas. Strandtorget er i Byplanen avsatt til et transformasjonsområde og fremtidig utvikling av dette området vil måtte forholde seg til samme flomsikringskrav. Kommunedirektøren er opptatt av at den viktige innfartsåren til Lillehammer by, som også er hovedinnfartsåre til regionalt kollektivknutepunkt, skal være flomsikker og utformet i henhold til nye krav om flomsikkerhet.

Det foreligger kun et alternativ for kryssombygging ved Strandtorget, og Statsforvalteren i Innlandet varsler innsigelse hvis ikke tiltaket blir vedtatt slik det er foreslått. Kommunedirektøren mener kryssombygging er et viktig tiltak for å følge opp bestemmelsen i KDP om å tilpasse dagens E6 på strekningen Øyresvika-Storhove som lokalveg. Det er ikke ønskelig å ha to parallelle hovedveger gjennom Lillehammer. Næringslivsinteressene ønsker færrest mulig rundkjøring da de mener dette kan medføre færre besøkende inn til byen. Det er viktig å framheve at rundkjøringen ved Strandtorget vil ha egen avkjøringsrampe for nordgående trafikk, og det vil ikke være nødvendig å kjøre gjennom rundkjøringen dersom man kjører inn til byen. Dette er omtrent slik det er i dag.

Ombygging vil imidlertid gi midlertidige ulemper for trafikkflyten i anleggsfasen. Det vil være planlagte ulemper, som kan avbøtes gjennom god informasjon og tiltak. Flomhendelser kan ikke planlegges på samme måte, og en løsning med tilfredsstillende flomsikkerhet i permanent fase veier etter kommunedirektørens vurdering tyngre enn de midlertidige ulempene.

Ombyggingen av dagens kryssløsning vil også være et positivt tiltak for friluftsliv/naturmiljøet da påkjøringsrampene fjernes og tilbakeføres til friområde. Løsningen vil også være positiv med tanke på at hastigheten i området blir redusert som igjen vil redusere støy inn i naturreservatet.

Kommunedirektøren anbefaler med bakgrunn i overstående vurderinger at kryssombygging på Strandtorget reguleres slik tiltaket foreligger i plankart og bestemmelser.

3.7 Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen

Iht. KDP skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen, herunder tilrettelegging etter prinsippene om universell utforming. Gjennom behandling av forprosjektet vedtok kommunestyret at det skal reguleres forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.

Iht. planbeskrivelsen er tiltakene som følge:

- Mosoddtunnelen og sør for Mosoddtunnelen
 - o Skifte ut stengsler på sti over Mosoddtunnelen med nye funksjonelle porter.
 - o Stien gjøres noe slakere ved at turvegen heves over en kort strekning.
 - o Legge om turstien og bygge støyvoll mellom E6 og turområde på en ca. 80 meter lang strekning.
 - o Skilting i stikryss/veg.
- Kulvert Korgvegen
 - o Ny belysning i kulvert.
 - o Maling av kulvertvegger og tak.
 - o Vannrenner på kulverttaket som leder vannet bort fra vegbanen.
 - o Oppmerking av gangbane gjennom kulvert.
 - o Bedre utforming av grønne skråninger med gras/busker.
 - o Retningsveiledning med skilting.
- Kulvert ved Hovemovegen 33
 - o Grusdekke utenfor kulvertåpningene som går i flukt med kulvertguls, forsterkes.
 - o Vegger og tak males.
 - o Ny belysning i kulvert.
 - o Skilting (jf. kommunens turstimerking) utenfor på begge sider av kulvert, alternativ som maling på veggene i kulverten.

3.7.1 Nye Veiers anbefaling

NV anser bestemmelsen i KDP som oppfylt gjennom de utredninger som er gjort i forbindelse med forprosjektet og arbeid med reguleringsplan. NV mener ikke det er juridisk grunnlag for knytte rekkefølgekrav til gjennomføring av disse tiltakene.

3.7.2 Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener at KDP skal forstås slik at bestemmelsen krever både utredning og gjennomføring dersom det ble funnet behov for det. Kommunestyrets behandling av forprosjektet forsterker dette ved at det er påpekt at tiltakene skal reguleres. Imidlertid omfatter tiltakene maling, belysning, skilting ol., tiltak som ikke kan reguleres. Kommunedirektøren anbefaler derfor at tiltakene ikke reguleres og det kan således heller ikke være en rekkefølgebestemmelse knyttet til dette tiltaket.

3.8 Tiltak 9: Ny rundkjøring i Hovemoen

Iht. KDP skal det reguleres ny adkomstløsning fra avlastet E6 til næringsområdene i Hovemoen. Dette løses ved å regulere en tre-armet rundkjøring like sør for jernbane-/vegbro over avlastet E6. To av armene utgjør avlastet E6. Den tredje armen går mot vest og fremtidige næringsarealer i Hovemoen, via denne armen kan man kjøre videre til Hovemovegen.

3.8.1 Nye Veiers anbefaling

Som foreslått i reguleringsplan.

3.8.2 Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren mener rundkjøringen, slik den foreligger i plandokumentene, oppfyller kravet i KDP på en tilfredsstillende måte og er et viktig tiltak for tilgjengelighet til fremtidige næringsarealer som blir oppdelt av ny E6 gjennom Hovemoen. Rundkjøringen vil koble sammen fremtidige, og eksisterende næringsarealer, med avlastet E6 på en hensiktsmessig måte. Adkomsten til store deler av fremtidige næringsarealer på vestsiden av Hovemoen må gå igjennom kulverten i søndre del av Hovemoen. Det er derfor viktig å få en god sammenkobling mellom disse områdene og avlastet E6, og videre ut på hovedvegnettet. Foreslått løsning vil gi en tilfredsstillende tilgang til næringsarealene uten behov for parallelle veger som kan gå på bekostning av større næringsarealer.

Kommunedirektøren mener imidlertid en i større grad burde ha sett på koblingen mellom reguleringsplanene for E6RS og avlastet E6 i dette området, spesielt koblingen mellom rundkjøringen på avlastet E6 og kulverten under fremtidig E6. Dette er forhold som kan vurderes i en egen prosess hvor en ser på arealbruken i hele Hovemoen, eksempelvis i et områdeprogram/områderegulering, jf. handlingsprogrammet til kommuneplanens arealdel 2020-2023 (2030), noe som det er tatt initiativ til fra grunneierne i Hovemoen.

Som en følge av rundkjøringen må Forsvarets vaktbu for deres virksomhet i Hovemoen flyttes. Forsvarsbygg har fremmet innsigelse til planforslaget da det ikke i tilstrekkelig grad ivaretar forhold knyttet til sikring av Forsvarets anlegg, samt omplassering og reetablering av vaktbua med tilhørende infrastruktur. Etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn er planområdet utvidet, og anleggsbelte for etablering av rundkjøringen er redusert. Det er i tillegg tatt inn rekkefølgebestemmelse som innebærer at før arbeid med rundkjøringen igangsettes skal Forsvarets funksjoner være ivaretatt. Kommunedirektøren vurderer arealbruken i området som avklart og innsigelsene antas løst.

Kommunedirektøren anbefaler regulering av rundkjøringen med tre armer slik det framgår av planmaterialet.

3.9 Innsigelser som ikke er knyttet til konkrete tiltak

3.9.1 Sårbare arter og områder utenfor naturreservatet

Statsforvalteren har innsigelse til at naturverdier utenfor naturreservatet ikke er tilstrekkelig ivarettatt i planmaterialet. Statsforvalteren foreslår en bestemmelse.

3.9.1.1 Nye Veiers anbefaling/forslag til endring

NV anbefaler å ta inn bestemmelsen som Statsforvalteren forslår.

3.9.1.2 Kommunedirektørens vurdering

Bestemmelsen er tatt inn og kommunedirektøren vurderer derfor innsigelsen som løst.

3.9.2 Støydemping for naturreservatet

Statsforvalteren har innsigelse hvis det ikke utarbeides en egen bestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen. Statsforvalteren har foreslått en bestemmelse.

3.9.2.1 Nye Veiers anbefaling/forslag til endring

NV foreslår en bestemmelse om anleggsstøy for hekkeperioden i Leirvika.

3.9.2.2 Kommunedirektørens vurdering

I de foreslåtte bestemmelsene fra Statsforvalteren og NV er det noen mindre forskjeller, der Statsforvalteren foreslår en generell bestemmelse for naturreservatet mens NV foreslår en bestemmelse for anleggsstøy som ivaretar Leirvika. Det er også en forskjell ved at NV legger til grunn gjennomsnittlig støynivå. Ift. støy i naturreservatet vil støy fra trafikken utgjøre en stor andel slik at det vil være vanskelig å skille anleggsstøy med generell trafikkstøy. Det er enkelte tiltak på avlastet E6 som ville kunne gi støy inn i naturreservatet, eks. kryssombygging Strandtorget og etablering av g/s-veg over Lillehammer bru. Anleggsarbeid kan tilpasses utsatte perioder i reservatet og iht. NVs oversikt over anleggsperioder for de ulike tiltakene kan anleggsarbeidet unngå de mest sårbare tidspunktene i reservatet. Kommunedirektøren mener det er viktig å unngå unødvendig støy inn i reservatet, spesielt impuls lyd (kortvarige, støtvide lydtrykk). Om gjennomsnittlig støy vil ivareta dette hensynet er usikkert. Med bakgrunn i at kommunedirektøren er usikker på hvilke konsekvenser bruk av gjennomsnittlig støy vil ha for naturreservatet vil en støtte seg på Statsforvalterens vurdering før sluttbehandling.

3.9.3 Transmisjonsnett som er båndlagt etter energiloven og manglende skille på eksisterende og framtidig ledningsnett (2 innsigelser)

NVE har innsigelse til at reguleringsbestemmelsene for transmisjonsnettet som er båndlagt etter energiloven ikke er tilfredsstillende utformet eller innarbeidet i planen.

3.9.4 Nye Veiers anbefaling/forslag til endring

NV foreslår at hensynssone H370 (Høyspenningsanlegg) endres til H740 (Båndlegging etter energiloven) og det tas inn en bestemmelse som NVE har foreslått.

3.9.5 Kommunedirektørens vurdering

Endringene er tatt inn i plankart og bestemmelser, og kommunedirektøren vurderer innsigelsen som løst.