



REGULERINGSPLAN FOR AVLASTET E6 LILLEHAMMER

**OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER MED
FORSLAGSSTILLERS KOMMENTAR ETTER
OFFENTLIG ETTERSYN.**

Innholdsfortegnelse

1.	INNLEDNING	3
2.	OVERSIKT OVER HØRINGSUTTALELSER.....	3
2.1	Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter	3
2.2	Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger	4
2.3	Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner.....	4
3.	UTTALELSER FRA MYNDIGHETER.....	5
3.1	Statsforvalteren i Innlandet	5
3.2	NVE.....	16
3.3	Forsvarsbygg	20
3.4	Innlandet fylkeskommune	22
3.5	Statens vegvesen	24
3.6	Statnett	28
3.7	Bane NOR, datert 02.09.2021	31
3.8	Mattilsynet	32
3.9	Nye Veier AS	33
4.	UTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER.....	41
4.1	Ungdomsrådet	41
4.2	Øyresvika Dreggeklubb	41
4.3	Lågåsdhaugen- Øyresvika	42
4.4	Lågendeltaets venner.....	42
4.5	Vingar grendeutvalg, Busmoen vel, Norsk ornitologisk forening, ferskvannsbiolog	43
4.6	Vingnes vel.....	47
4.7	DNT Lillehammer.....	48
4.8	Fåberg bondelag	49
4.9	Mjøsa Strandeierforening.....	49
4.10	Pilegrimssenter Dale-Gudbrands Gard	50
4.11	Lillehammer landbruk	50
4.12	Lillehammer sportsfiskeforening	51
4.13	Lillehammer Senterparti	52
4.14	Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget, Lillehammer sentrum Drift, v/ Advokatfirmaet Thallaug	53
4.15	Scala CC Holding AS	54
4.16	Hovemoen Næringspark AS	56
4.17	Ole A. Berge og TOAS AS v/ Structor	56
5.	UTTALELSER FRA PRIVATPERSONER	58
5.1	Svein Løvseth	58
5.2	Mass Haugen	59

5.3	Marius Mathisen Vinding	59
5.4	Lena og Erland Hauklien	59
5.5	Heidi Margrete og Egil Inge Nilsen	60
5.6	Svein Klaussen.....	62
5.7	Urda Rolstad Jahren og Hans Bernhard Jahren	62
5.8	Unni Berg	63
5.9	Guro Myrum og Geir Haugen.....	64
5.10	Henrik Natvig.....	65
5.11	Guri Myrstuen	65
5.12	Knut Ringsrud	66
5.13	Vera Aavestad	67
5.14	Marit Hosar	67
5.15	Roald Rapp.....	67

1. INNLEDNING

Reguleringsplanarbeidet for avlastet E6 ble igangsatt høsten 2018 på bakgrunn av vedtatt kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby i juni 2018. Reguleringsplanen for avlastet E6 Lillehammer er knyttet opp mot en rekke tiltak som inngår i kommunedelplanen. Planprogram for arbeidet med reguleringsplanen ble fastsatt i Lillehammer kommunene i juni 2019. I oppfølgingen av planprogrammet ble det utarbeidet en forprosjektrapport. I denne ble det vurdert og drøftet løsninger som skulle legge grunnlaget for å avklare viktige premisser for det videre arbeidet med utformingen av reguleringsplanen for avlastet E6. Forprosjektet ble behandlet av kommunestyre i Lillehammer kommune den 20.03.2020 (vedtak om høring) og 27.08.2020 (vedtak).

Nye Veier har en egen internettside som har vært brukt til informasjon og medvirkningsarbeidet. Lillehammer kommune sendte den 18.06.2021 planen ut på offentlig ettersyn. Høringsfristen var 5. september 2021.

Dette notatet omfatter en oversikt over uttalelser kommet inn i forbindelse med offentlig ettersyn av reguleringsplanen. Notatet gir en oversikt over avsendere, sammendrag av innholdet og kommunedirektørens kommentarer til uttalelsene. Avsenderne er gruppert etter:

- myndigheter
- organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger
- privatpersoner

2. OVERSIKT OVER HØRINGSUTTALELSER

I dette kapittelet gis en oversikt over hvilke høringsinstanser som har kommet med uttalelser til reguleringsplan for avlastet E6 i Lillehammer i forbindelse med utvidelse av planområdet. I kapittel 3, 4 og 5 er uttalelsene oppsummert og kommentert. Det er kommet inn totalt 40 uttalelser til planforslaget, hvorav 9 fra offentlige myndigheter, 17 fra organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger og 15 fra privatpersoner.

2.1 Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter

Nr.	Myndighet	Dato
1	Statsforvalteren i Innlandet	05.09.2021
2	NVE	27.08.2021
3	Forsvarsbygg	11.08.2021
4	Innlandet fylkeskommune	27.09.2021
5	Statens vegvesen	06.09.2021
6	Statnett	03.09.2021
7	Bane NOR	02.09.2021
8	Mattilsynet	03.09.2021
9	Nye Veier	03.09.2021

2.2 Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger

Nr.	Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger	Dato
1	Ungdomsrådet	26.08.2021
2	Øyresvika Dreggeklubb	01.09.2021
3	Lågåsildhaugen- Øyresvika	01.09.2021
4	Lågendeltaets venner	30.08.2021
5	Vingar grendeutvalg, Busmoen vel, Norsk ornitologisk forening, Ferskvannsbilolog	05.09.2021
6	Vingnes vel	03.09.2021
7	DNT Lillehammer	31.08.2021
8	Fåberg bondelag	04.08.2021
9	Mjøsa Strandeierforening	01.09.2021
10	Pilegrimssenteret Dale-Gudbrands Gard	
11	Lillehammer landbruk	05.09.2021
12	Lillehammer sportsfiskeforening	04.09.2121
13	Lillehammer Senterparti	31.08.2021
14	Lillehammer næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget, Lillehammer sentrum Drift v/Advokatfirmaet Thallaug	31.08.2021
15	Scala CC Holding	01.09.2021
16	Hovemoen Næringspark AS	03.09.2021
17	Ole A. Berge og TOAS AS, v/Structor	30.08.2021

2.3 Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner

Nr.	Privatpersoner	
1	Svein Løvseth	05.07.2021
2	Mass Haugen	01.09.2021
3	Marius Mathisen Vinding	01.09.2021
4	Lena og Erland Hauklien	02.09.2021
5	Heidi Margrete og Egil Inge Nilsen	03.09.2021
6	Svein Klausen	08.08.2021
7	Urda Rolstad Jahren og Hans Bernhard Jahren	02.09.2021
8	Unni Berg	04.09.2021
9	Guro Myrum og Geir Haugen	05.09.2021
10	Henrik Natvig	05.09.2021
11	Guri Myrstuen	24.08.2021
12	Knut Ringsrud	03.09.2021
13	Vera Aasvestad	20.06.2021
14	Marit Hosar	04.09.2021
15	Roald Rapp	09.08.2021

3. UTTALELSER FRA MYNDIGHETER

3.1 Statsforvalteren i Innlandet

Oppsummering av merknad/innsjell	Kommunedirektørens kommentar
<p>Statsforvalteren forventer at de avbøtende tiltakene vedtatt i kommunedelplanen for E6 Vingrom-Ensby videreføres i reguleringsplan for avlastet E6.</p> <p>Oppsummering av innsigelsene: Manglende bestemmelser for å sikre naturreservatet. Følgende må sikres:</p> <ul style="list-style-type: none">- en egen planbestemmelse for å ivareta hensyn til rødlistede arter og naturtyper- en egen planbestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen- støydemping på Lillehammer bru <p>Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru, og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Korgvegen er for dårlig og Statsforvalteren har derfor følgende krav;</p> <ul style="list-style-type: none">- ytterligere avbøtende tiltak- fartsreducerende tiltak <p>Innsigelse til manglende gang- og sykkelvei over Lillehammer bru</p> <ul style="list-style-type: none">- Mangelfulle miljøtiltak for avlastet veg gjennom Vingnes. Ønsker gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove <p>Vassdrag:</p> <ul style="list-style-type: none">- Statsforvalteren viser til vår uttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove	<p>Innsigelsene kommenteres nedenfor.</p>
<p>Generelt om de avbøtende tiltakene og forholdet til Lågendeltaet naturreservat. Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 2B for gang- og sykkelvei fra Øyresvika til Vingnes</p>	<p>Statsforvalterens anbefaling om alternativ 2B for Vingromsvegen tas til orientering.</p>
<p>Føringer i arealdel og byplan må innarbeides i planforslaget.</p>	<p>Føringer fra kommuneplanens arealdel og Byplanen er lagt inn i planforslaget.</p>
<p>Statsforvalteren er positiv til at avbøtende tiltak i kommuneplanen føres videre i reguleringsplanen. De mener dette er av avgjørende betydning for å kompensere ulemper av ny veg og legge til rette for en bærekraftig byutvikling. Noen av tiltakene kommer imidlertid i berøring med Lågendeltaet</p>	<p>Tas til orientering. Som Statsforvalteren nevner kommer ett av tiltakene i berøring av naturreservatet, som f.eks. g/s-veg på Lillehammer bru. Kommunedirektøren anbefaler ikke dette alternativet, bl.a. av hensyn til naturreservatet.</p>

<p>naturreservat. Det må derfor gjøres gode avbøtende -og kompensierende tiltak for å sikre naturverdiene som er til stede i -og nært planområdet.</p>	
<p>Sårbare arter og områder utenfor naturreservatet: Når det gjelder naturverdier utenfor naturreservatet, er det registrert spredte forekomster av truede arter. Det sies at dette skal kartlegges nærmere før anleggsstart hvis de risikerer å bli berørt. Dette må konkretiseres i planbestemmelsene, pkt. 6.1 tilsvarende omtalen for fremmede arter, selv om det er tatt spesielt hensyn til ullurt. Miljøprogrammet beskriver at tiltaket skal tilpasses slik at forekomster av truede arter ikke blir berørt så langt det lar seg gjøre. Vi vil at det tas inn en generell planbestemmelse for å ivareta særlig verdifullt naturmangfold. Det skal tas hensyn til rødlistede arter og naturtyper. Hvis slike forekomster blir- eller kan bli berørt, skal Statsforvalteren konsulteres og mulige alternativer og avbøtende tiltak skal søkes gjennomført. Inntil en slik bestemmelse er innarbeidet i planen vil innsigelsen til planforslaget være gjeldende.</p>	<p>På bakgrunn av innsigelsen fra Statsforvalteren er det tatt inn følgende bestemmelse:</p> <p style="text-align: center;"><i>«Det skal tas hensyn til rødlistede arter og naturtyper. Hvis slike arter eller forekomster blir eller kan bli berørt, skal Statsforvalteren konsulteres og mulige alternativer og avbøtende tiltak skal søkes gjennomført».</i></p> <p>Kommunedirektøren vurderer det slik at innsigelsen er løst på bakgrunn av suppleringsene i bestemmelsene.</p>
<p>Støy og lysforurensing som berører naturreservatet. For støyende aktiviteter vil Statsforvalteren at følgende planbestemmelsene tas inn: 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.</p> <p>Statsforvalteren har innsigelse til planen hvis det ikke innarbeides en egen planbestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen</p>	<p>Når det gjelder naturreservatet og støy fra anleggsfasen så er støy fra masseknusing ikke relevant for avlastet E6. Når det gjelder øvrig anleggsstøy fra tiltak langs avlastet E6 gjelder dette i hovedsak støy fra anleggelsen av g/s-veg og evt. støyskjerm over Lillehammer bru, kryssombygging Strandtorget og evt. for anleggelsen av turveg fra Øyresvika til Vingnesvika. På disse strekningen er det allerede støy fra eksisterende trafikk, som er over 50 dB. Dersom støy ikke skal overstige 50 dB, vil det ikke være realistisk med gjennomføring av tiltak. Med tanke på anleggsdrift kan man unngå det mest støyende aktiviteten av anleggsperioden for avlastet E6, i hekkeperioden. Kommunedirektøren foreslår en bestemmelse om anleggsstøy i hekkeperioden utover ny ordinær vegtrafikkstøy i Lågendeltaet naturreservat og</p>

	<p>fuglefredningsområde. «Støy fra anleggsarbeid, utover ordinær vegtrafikkstøy, skal ikke gi ytterligere støy over 50 dB Leq (gjennomsnittlig støynivå) i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni».</p> <p>Kommunedirektøren er usikker på om bestemmelsen løser innsigelsen og vil støtte seg på Statsforvalterens vurdering etter høring.</p>
<p>Bompengeordningen på ny E6 vil kunne påvirke trafikkmønstret på avlastet E6. Selv om trafikken skulle gå ned på avlastet E6, vil betydningen som barriere uansett ha økt, da det blir etablert ytterligere en veg i reservatet lenger nord. Dette sett ut fra en samlet belastning totalt i reservatet, jf. nml. § 10. Statsforvalteren fremmer derfor innsigelse hvis det ikke legges inn støyskjerming på Lillehammer bru. Innsigelsen er hjemlet i rundskriv T-2/16 punkt 3.6</p>	<p>Ifølge Nye Veier kan det ikke etter PBL. § 5.5 fremmes innsigelse mot forhold i plansak som det kunne ha vært fremmet innsigelse mot i forbindelse med en tidligere plan, om samme forhold. Nye Veier viser til at Statsforvalteren ikke hadde innsigelse til Lillehammer bru mtp. støyskjerming for naturreservatet i forbindelse med kommunedelplanen.</p> <p>Kommunedirektøren vil med en ev. g/s-veg over Lillehammer bru, med bakgrunn i en samlet belastning, vurdere støyskjerming av Lillehammer bru da det innebærer en ny arealbruk.</p> <p>Hvordan bompengeordningen på ny E6 vil kunne påvirke trafikkmønstret på fv. 213, fv. 2538 og Jørstadmovegen svares ut i E6 Roterud-Storhove. For avlastet E6 viser trafikknottet for E6 Moelv-Øyer, at det er beregnet en «økning» på ca. 500 ÅDT i bompengeperioden ved Vingnes og over Lillehammer bru, og ca. 1900 nord for Strandtorget (pga. omkjøring øst for Mjøsa). Det vil likevel være en betydelig reduksjon sammenlignet med dagens situasjon. Ut fra trafikkberegninger for etter</p>

	<p>bompengeperioden vil trafikkgrunnlaget være omtrent som i dag, noe som ikke utløser behov for avbøtende tiltak. Støydemping av Lillehammer bru ligger ikke inne i KDP. Kommunedirektøren mener den samlede belastningen i naturreservatet behandles gjennom dispensasjon fra verneforskriften. Hvis støyskjerm på Lillehammer bru blir tatt inn som et vilkår i dispensasjonsbehandlingen vil det etter kommunedirektørens vurdering kunne tas inn i planmaterialet før sluttbehandling uten at det medfører behov for ny høring.</p>
<p>Statsforvalteren forutsetter at unødvendig lysforurensing unngås der det er mulig. Herunder ligger muligheter for å skjerme/rette lys i riktig retning, og å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å ta inn følgende bestemmelse for belysning. «Ved nye tiltak som krever ny belysning og som kan påvirke Lågendeltaet naturreservat, skal belysning utformes slik at lyssensitive naturverdier i Lågendeltaet naturreservat blir ivaretatt».</p>
<p>Naturvernområder bør inngå i «grønn sone» og følge anbefalte grenseverdier for rekreasjonsområder og stille områder. Dette gjelder kun dersom naturvernområdene per i dag har støynivåer under anbefalte grenser. Støydemping på brua er også et viktig avbøtende tiltak som må inngå i kompensasjonsplan for reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove.</p> <p>Avlastet E6; Lågendeltaet naturreservat og kompensasjonsplan. Planbestemmelsene i kommunedelplan pkt. 1.5.4 sier at det skal legges betydelig vekt på å redusere permanente og midlertidige økologiske skadevirkninger ved inngrep i Lågendeltaet naturreservat.</p>	<p>Ift. støydemping av Lillehammer bru viser en til overstående kommentar.</p> <p>Vedrørende merknaden om at tiltak som kan berøre naturreservatet må utredes ift. krav om avbøtende tiltak og kompensasjonsareal. Kommunedirektøren anbefaler ikke tiltak som er i strid med naturreservatet. Skulle eks. g/s-veg over Lillehammer bru velges krever det dispensasjon fra verneforskriften. Turveg langs Mjøsa innebærer ikke inngrep i naturreservatet, men det kan være behov for å benytte lekter i anleggsfasen. Dette utløser ev. behov for en midlertidig dispensasjon.</p>

<p>Statsforvalteren forventer at samtlige tiltak, også knyttet til avlastet E6, som kan berøre naturreservatet må utredes ift. krav om avbøtende tiltak og kompensasjonsareal.</p> <p>For avlastet E6 gjelder dette følgende tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tursti langs Mjøsa fra Vingnes til Øyresvika -Gang- og sykkelveg på Lillehammer bru -Avbøtende tiltak for støy og lys i -og inntil reservatet 	<p>Kommunedirektøren tar dette til orientering og legger til grunn at dette skal behandles etter annet lovverk.</p> <p>Ifølge Nye Veier er det sikret kompensasjonsarealer gjennom Rykkhustjønnna ved Hundorp, gjennom E6 Roterud-Storhove.</p>
<p>Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika. Stien vil gå mellom dagens E6 og Lågendeltaet naturreservat. Statsforvalteren forventer at det fastsettes en minimumsbredde på stien og at denne ikke er smalere enn 1,5 meter, men at det skal tilstrebes å oppnå 3 meters bredde uten at dette gir permanente arealbeslag i naturreservatet. Det må tilrettelegges slik at mest mulig av turstien kan vedlikeholdes maskinelt. Dersom geotekniske undersøkelser viser at det er vanskelig å etablere turstien på enkelte områder, må dagens E6 vurderes å smalnes inn eller at den parallellforskyves innover for å få plass til turstien. På dette plannivået kan det ikke lenger være tvil om turveien kan bygges eller ikke. Dersom det er tvil om grunnforhold, må det gjøres ytterligere utredninger før planen vedtas. I dagens situasjon er det ikke noe separat tilbud til gående og syklende fra Øyresvika og nordover til Vingnes.</p> <p>Det forutsettes at tursti langs Mjøsa inntil naturreservatet ikke berører naturreservatet permanent. Dette er også stadfestet i planbestemmelsene i kommunedelplan, pkt. 1.3.1. Ferdsløst helt inntil vernegrensa er ikke positivt for fuglelivet i reservatet, men ble akseptert av Statsforvalteren gjennom kommunedelplanprosessen. Statsforvalteren vil gi dispensasjon for midlertidig anleggsfase innenfor vernegrensa for å kunne bygge stien.</p>	<p>Turvegen er optimalisert mtp. bredder for å ivareta hensynet til naturreservatet. Deler av turvegen med bredde på 3 meter og som i dag har tilkomst for maskinell drift, vil også ha mulighet for maskinell drift, men ikke på de smaleste partiene. Ifølge Nye Veier viser de utredningene som er gjennomført at turvegen er byggbar slik den nå foreligger, men det må gjennomføres ytterligere utredninger før anleggsgjennomføring.</p> <p>If. midlertidig dispensasjon fra verneforskriften tas til orientering.</p>
<p>Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes</p> <p>Statsforvalteren tok ved høring av forprosjektet ikke stilling til hvilke av de skisserte løsningene som burde tas med videre inn i reguleringsplanfasen. Det ble bemerket at det er et nasjonalt mål at flest mulig barn skal gå eller sykle til skolen. Statsforvalteren støtter dette.</p>	<p>Kommunedirektøren tar Statsforvalterens anbefaling om fortau langs Vingromsvegen (2B) og at det ikke er behov for sammenkobling av Vingromsvegen og avlastet E6 med Øyresvika til orientering. Ut fra en samlet vurdering anbefaler kommunedirektøren hovedalternativet, med</p>

<p>Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 2B. Angående de vurderinger som er gjort for mulig sammenkobling mellom Vingromsvegen og avlastet E6, er Statsforvalteren ikke imot at det går videre med hovedalternativet som er på høring.</p>	<p>trafiksikkerhetstiltak uten sammenkobling med avlastet E6 i Øyresvika. Dette vurderes bl.a. ut fra trafikkmengde og framkommelighet for alle trafikantgrupper.</p>
<p>Tiltak 3 og 4: Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og av friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva- Korgvegen. Støyforskriften T-1442 er nå oppdatert. Statsforvalteren forventer at de siste retningslinjene følges.</p> <p>Statsforvalteren forventer også at det gjøres en konkret vurdering av om det er mulig å oppfylle kvalitetskravene fra T-1442/21 for berørte boliger. Det må eventuelt vurderes å innløse flere boliger.</p> <p>Statsforvalteren fremmer innsigelse til planforslaget fordi grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Innsigelsesgrunnlaget er Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (t-1442/2021).</p> <p>Det er ikke samsvar mellom plankart og fagrapport støy for støyskjerming av Vingnesvika. Statsforvalteren forutsetter at støyskjermer som vist i plankart legges til grunn. Lengde som vist i støyrapport vil evt. innebære innsigelse fra Statsforvalterens side.</p>	<p>KDP er lagt til grunn for støyskjermingstiltak på strekningen Øyresvika-Vingnes. KDP sier at det kun er tabell 3 (nå tabell 2) som gjelder, og ikke T-1442 i sin helhet.</p> <p>Etter høring er det vurdert ytterligere tiltak for å begrense støyutsatte boliger. Det er vurdert både høyere langsgående støyskerm og lokale avbøtende tiltak. Selv etter langsgående skjerming vil det fortsatt være 22 boliger i gul støysone, i tillegg til en bolig i rød støysone. KDP åpner ikke for avvik fra støykrav og kommunedirektøren har derfor tatt inn bestemmelse om lokale tiltak på boliger som ikke oppfyller kravene i KDP (tabell 2 i T-1442/21). Gjennom tillegget i bestemmelsene vurderer kommunedirektøren innsigelsen som løst. For ytterligere opplysninger om de nye støyvurderingene for bebyggelsen, se tilleggsnotat til 2. gangs høring.</p> <p>Kommunedirektøren viser til at det er plankart og bestemmelser som er juridisk bindende. I planbeskrivelsen og støyrapporten er støyskjermen oppgitt til å være 190 meter lang, mens den i plankartet er ca. 345 meter. Dette er presisert i tilleggsnotatet til 2. gangs behandling. Kommunedirektøren vurderer innsigelsen således som løst.</p>

<p>Det er beregnet støy for både 60 og 70 km/t. Statsforvalteren forventer at det avklares om tiltakene på avlastet E6 innebærer et krav om å sette fartsgrensen ned til 60 km/t. Dersom dette ikke er tilfelle må det ses på ytterligere tiltak på avlastet veg som gir grunnlag for å sette ned fartsgrensen til 60 km/t</p> <p>Sumstøy for boliger i Øyresvika må beregnes. Det er viktig at kvalitetskravene i retningslinjen overholdes.</p>	<p>Hastigheten på avlastet E6 reguleres ikke gjennom reguleringsplan, men gjennom eget skiltvedtak. Tiltakene med rundkjøringer på avlastet E6 ved Strandtorget og Hovemoen er grunnlag for å sette ned hastigheten. Det samme er tiltakene ved Vingnes med tanke på miljøtiltakene med blant annet reduserte bredder, midtrabatt og beplantning i tilknytning til avlastet E6.</p> <p>Sumstøy er beregnet av Norconsult i forbindelse med E6 Roterud-Storhove, kap. 5.5 i støyrapporten. Kommunedirektøren forutsetter at støy er beregnet ut fra framtidig trafikknivå på ny, og eksisterende veg.</p>
<p>Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes Støyutredningen viser at det fortsatt er over 30 boliger som blir liggende i gul støysone uten tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det er også en utfordring med støy inn mot Strandtorget hvor det i kommunens planer nå er åpnet for boligbygging og hvor det er viktige friluftsområder som det ikke er lagt opp til støyskjerming av.</p> <p>Dagens kryss på Vingnes er svært arealkrevende, og Statsforvalteren anbefaler kommunen å gå videre med alternativ 5B med rundkjøring på Vingnes. Det bør ses på om plasseringen av rundkjøringen kan optimaliseres. Dette vil frigjøre arealer til andre formål enn vei, og legge til rette for muligheter til å utvikle Vingnes som et attraktivt bydelssenter. Dersom dette ikke gjøres, må det dokumenteres at andre tiltak på vegen vil gi grunnlag for å sette ned farten på strekningen.</p> <p>Planforslaget dokumenterer ikke at foreslåtte tiltak på Vingnes vil innfri miljømålene om utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning mm. Statsforvalteren fremmer på denne bakgrunn innsigelse til planforslaget fordi det avviker fra målene Statlige</p>	<p>Ang. støy, se kommentaren til tiltak 3 og 4. Ev. nye tiltak på Strandtorget må støyutredes.</p> <p>Kommunedirektøren tar Statsforvalterens anbefaling til orientering. I hovedalternativet (5A) reguleres både hastighetsregulerende tiltak med blant annet midtrabatt, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektivtilgjengelighet, beplantning mm. På bakgrunn av reguleringen av kollektivholdeplassene bør hastigheten på strekningen reduseres til 60 km/t, men det er ikke et krav. Hastigheten fastsettes ikke gjennom reguleringsplan, men gjennom eget skiltvedtak. Etter 1. gangs høring er bredde på vegskulder redusert fra 2*1,5 meter til</p>

<p>planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging på følgende punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utbyggingsmønstre og transportsystemer fremmer ikke kompakte by- og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. - Det er ikke er lagt særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon i by- og tettstedsområder. 	<p>2*0,75 meter. Den smalere vegprofilen med dobbeltsidig treplanting gjennom Vingnes vil bidra til redusert hastighet. Tiltaket fremmer kollektivtrafikken med etablering av nye holdeplasser og det er en effektiv og sikker trafikkavvikling som bidrar til kortere avstander til en bussholdeplass for regionbusser.</p> <p>Alternativ 5B, rundkjøring med avkjøring i retning Jørstadmivegen, frigir vegarealer for transformasjon, men gir en dårligere løsning mtp. fremkommelighet/kapasitet. Kommunedirektøren mener hovedalternativet oppfyller kravene i KDP og vurderer med de endringer som er gjort i plankart og bestemmelser at innsigelsen er løst.</p>
<p>Tiltak 6: Gang- og sykkelveger fra Vingnes til Storhove:</p> <p>Når det gjelder gang- og sykkelveg Vingnes – Lillehammer bru, mener Statsforvalteren dette er et viktig tiltak, særlig sett i lys av kommunens planlagte arealbruk for området vedtatt i kommunedelplan for Lillehammer by. Kommunen planlegger en utvidelse av byen i retning Strandtorget hvor blant annet boligformål igjen er tatt inn. Vingnes er også lagt innenfor Byplanen og kommunen jobber med en mer urban utvikling av Vingnes som bydelssenter.</p> <p>Gang- og sykkelveg over Lillehammer bru vil koble seg mer direkte på gang- og sykkelvegen videre nordover mot Storhove/Hovemoen, hvor det blant annet ligger mange arbeidsplasser. Kryssing via Lillehammer bru gir kortere gang- og sykkelveg til Strandtorget og Storhove/Hovemoen, og vil kunne oppleves mer som en ekspress-sykkelveg enn alternativet via Vingnesbrua. For at innbyggerne skal velge sykkel som transportform fremfor bil, er det sentralt at de fysiske omgivelsene tilrettelegges på en attraktiv og sikker måte. Dette gjør at det blir enkelt å velge sykkel som transportform og hverdagsaktivitet. Statsforvalteren mener at dette</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler ikke løsningen over Lillehammer bru som følge av flere forhold. Tiltaket kan bli vanskelig å drifte vinterstid. Trafikantnyttens vurderes også som liten ift. kostnader, samt at det allerede finnes et tilbud over Vingnesbrua som samsvarer med kommunens hovedtrasé, og som derfor vil få flere brukere.</p> <p>Løsningen er i tråd med kommunes overordnet sykkelstrategi og gir en god adkomst mellom Vingnes og sentrum/Strandtorget. Alternativet med Lillehammer bru viser et utslipp av klimagasser som er tre ganger høyere enn med Vingnesbrua.</p> <p>En påhengt sykkel og gangbane vil også medføre inngrep og økt konflikt i naturreservatet ved at</p>

<p>best oppnås med en gang- og sykkelveg over Lillehammer bru, og at alternativet også er mer fremtidsrettet. Å bygge ut god infrastruktur for sykkel og gange er viktig i et folkehelseperspektiv. At flere sykler er også et viktig klimatiltak.</p> <p>Videre er det ikke sikret en gjennomgående gang- og sykkelløsning på Vingnes. Hvordan Vingnesbrua og Vingromvegen skal fungere sammen som sykkelvei må vises i plankart og bestemmelser.</p> <p>Statsforvalteren fremmer innsigelse til at gang- og sykkelvei over Lillehammer bru ikke er med i planforslaget. Det avviker etter deres syn fra flere retningslinjer, blant annet; Statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging, Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029, Sammen om aktive liv og St. Meld. 19 (2018–2019) Folkehelsemeldinga — Gode liv i eit trygt samfunn. Planleggingen bidrar ikke til å styrke sykkel og gange som transportform og utbyggingsmønstre. Transportsystemet slik det nå legges fram fremmer ikke kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål.</p> <p>Premisset er at tiltaket må bygges slik at det ikke påvirker verneverdiene nevneverdig, jf. naturmangfoldloven § 48 første ledd, første alternativ. Videre må en dispensasjon foreligge før det fattes vedtak gjennom reguleringsplan om å bygge denne traseen. Hvis resten av reguleringsplan for avlastet E6 godkjennes som planlagt, må den delen som berører gang- og sykkelvegen på Lillehammer bru tas ut og godkjennes etter at dispensasjon fra verneforskriften foreligger. Selv om den største negative virkningen av en gang- og sykkelveg på Lillehammer bru er den mulige forstyrrelseseffekten, vil et påheng på eksisterende bru gi et arealavtrykk i reservatet som krever kompensasjon som ikke kan unngås eller avbøtes.</p> <p>Det stilles spørsmål til om trafiksikkerheten, spesielt i næringsområdet Strandtorget, er godt nok ivaretatt. Savner også utredning om hvilke</p>	<p>g/s-vegen vil kunne gi barriere- og fragmenteringseffekter. På bakgrunn av lydbildet anses heller ikke denne som en attraktiv løsning for myke trafikanter. Samlet vurdering av fordeler og ulemper tilsier at dagens tilbud over Vingnesbrua med tilhørende gang- og sykkelforbindelser anbefales.</p> <p>Sykkelvegen fra Vingnesbrua til Strandtorget er utarbeidet iht. vegnormalen. En anleggelse av sykkelvegen langs Strandpromenaden (vegen) vil medføre at dagens syklist vil benytte denne framfor sykling på turvegen langs strandpromenaden/ friluftsområdene øst for avlastet E6. Nord for Mesnaelva vil g/s-veg gå i samme trasé uavhengig av løsning over Lillehammer bru. Dette vil være en bedre løsning for gående, da de gående langs Strandpromenaden (turvegen) gis et eget tilbud. Dette er bedre enn å være gående over en g/s-veg på Lillehammer bru med lengde 570 meter og bredde 3 meter helt inntil avlastet E6 med ÅDT på 13 400.</p> <p>At alternativet med g/s-veg over Lillehammer bru også må ha dispensasjon fra verneforskriften tas til orientering.</p> <p>Forbindelsene for gående og syklende er regulert i tråd med vegnormalen og Kommunedirektøren forutsetter</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>konsekvenser denne løsningen vil gi for friluftsområdet øst for avlastet E6.</p>	<p>således at trafikksikkerheten er ivaretatt.</p>
<p>Avbøtende kompenserende tiltak. Statsforvalteren sier seg enige i Nye Veiers vurdering mht. kompensasjonsplan om at Rykkhustjønnna naturreservat vil kunne dekke opp for mulig kompensasjonsbehov som kommer gjennom reguleringsplan for avlastet E6. Mulige innvirkninger på naturreservatet som kan komme i en anleggsfase av tursti langs Mjøsa, og som ikke kan dekkes med krav om å unngå sårbare tidsperioder og områder eller andre avbøtende tiltak, vil også inngå i vernet av Rykkhustjønnna naturreservat.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Statsforvalteren ønsker at det jobbes videre med å optimalisere løsning for syklistene i rampe mot strandpromenaden fra Vingnesbrua.</p>	<p>Ang. optimalisering av løsningen ved Vingnesbrua. Kommunedirektøren tar innspillet til orientering og viser til tilleggsnotatet til 2. gangs høring, samt utredningene som er gjort i forbindelse med koblingen mellom Vingnesbrua og strandpromenaden. Blant annet med ramper. Statsforvalteren har foreslått alternative ruter. Disse vurderes ikke som aktuelle da det bl.a. innebærer behov for innløsning av boliger og at det vil gi landskapsvirkninger.</p>
<p>Tiltak 7: Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende rampe. Statsforvalteren støtter forslaget til kryssombygging og anser at dette er i tråd med de føringer som er gitt i kommunedelplanen. Dersom ombygging av kryss ikke blir vedtatt fremmer Statsforvalteren innsigelse. En nærmere begrunnelse for denne innsigelsen vil gis dersom kommunen velger å gå bort ifra en kryssombygging.</p>	<p>Det foreligger kun et alternativ for tiltak 7 og kommunedirektøren vurderer således at Statsforvalterens varsel om innsigelse er ivaretatt.</p>
<p>Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6. Statsforvalteren støtter i hovedsak kommunens vurdering i saken. Vi har tidligere sagt at selv om det ikke står at det skal vurderes nye underganger bør dette kunne vurderes som et generelt miljøtiltak, som det er krav om i kommunedelplanen. Vi har foreslått å se på en ny undergang som bedre binder området nedenfor Busmoen sammen med området som ligger på utsiden av avlastet E6.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at rekkefølgekravet til opparbeidelse av tiltak 8 ikke kan knyttes til ny E6 Roterud-Storhove og det således ikke er hjemmel gjennom plan- og bygningsloven å stille rekkefølgekrav til opparbeidelse. Tiltakene er heller ikke forhold som kan reguleres.</p>

	I KDP er det ikke krav til nye underganger på strekningen, og KDP bestemmelsene som det vises til gjelder området på Vingnes.
Vassdrag - merknad til E6 Roterud-Storhove Statsforvalteren mener i forbindelse med Roterud-Storhove 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	Vassdrag - merknadene er svart ut i E6 Roterud -Storhove. For avlastet E6 kan det opplyses om følgende nedenfor:
<u>Kryssing av elver og bekker</u> Det er mange mindre bekker og elver som blir berørt av avlastet E6, og flere er fiskeførende. Det er viktig at disse ikke får dårligere gyte- eller leveområder som følge av tiltakene på avlastet 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. Det forutsettes at disse kommer på plass i den helhetlige planen for vannhåndtering.	Kryssing av elver og bekker er aktuelt i forbindelse med anleggelse av g/s-veg. Dette vil bli fulgt opp i plan for vannhåndtering for aktuelle tiltak.
<u>Kantvegetasjon langs Mjøsa</u> Store deler av E6 vil bli liggende på fylling langs/i Mjøsa. Planen har i liten grad lagt opp til reetablering av vegetasjonssonen 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. 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 «grønn 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 derfor være trær/busksjikt i skråning mot veg. Mjøsa er et verdifullt friluftsområde for mange, og brukerne av Mjøsa skal også ha en god landskapsopplevelse – ikke bare de veifarende. Statsforvalteren mener det ikke er avsatt tilstrekkelig areal til å reetablere en god kantvegetasjon langs Mjøsa og heller ikke	For kantvegetasjonen er det regulert hensynssoner bevaring av naturmiljø (H560) for aktuelle strekninger langs Mjøsa, der kantvegetasjonen skal bevares, eller det er mulig å styrke den. Bredden varierer ut fra stedlige forhold. På enkelte strekninger, der det er som smalest, er det ikke mulig å legge til rette for kantvegetasjon i tillegg til turveg. Dersom det skal gjennomføres, må det skje via fylling i Mjøsa/naturreservatet, som vurderes som uaktuelt. Til hensynssone er det lagt inn følgende bestemmelse: «Innenfor avsatte hensynssoner skal kantvegetasjonen langs elva bevares. Inngrep som ødelegger eller reduserer den økologisk funksjonen tillates ikke. Ved søknad om tiltak i strandsonen skal det gjøres rede for hvordan kantsone og økologisk funksjon ivaretas eller styrkes.»

<p>tilfredsstillende tilhørende bestemmelser. Med bakgrunn i rundskriv T-2/16 – pkt. 3.6 fremmer Statsforvalteren innsigelse til Roterud-Storhove til dette av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk, reduksjon av økologisk viktige områder og friluftsliv.</p>	
<p><u>Annet</u> Etter vedtak av kommunedelplan for E6 fra Vingrom til Ensby har både kommunedelplan for Lillehammer by og kommuneplanens arealdel blitt ferdigbehandlet. Her er det gitt relevante føringer som er av betydning for vegen som berører begge planene. Statsforvalteren forventer at dette innarbeides i planen</p>	<p>Kommuneplanens arealdel og Byplanen er innarbeidet i planforslaget.</p>

3.2 NVE

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>NVE fremmer innsigelse til planen fordi de mener den strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til våre ansvarsområder. 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.</p>	<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer. Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, kun for avlastet E6.</p> <p>Kommunedirektørens kommentar til innsigelsene omtales nedenfor.</p>
<p>NVE sine merknader går hovedsakelig på 2 fagrapporter, henholdsvis om flom og skred.</p> <p>1. Fagrapport VA og hydrologi, utarbeidet av Rambøll (datert 12.03.2021) for avlastet E6.</p> <p>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 NVE 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.</p>	<p>Kommunedirektøren viser til at rapportene flomfareanalyser og VA-relaterte utredninger har utelukkende vært koblet til ny avlastet E6 trase, og kun der hvor det planlegges enkelt-tiltak langs vei-traseen. I flomanalyse for dimensjonerende flom er det pekt på dimensjonerende vannstand i Mjøsa for 200-årsflom, beregnet til kote 126,62 pluss 50 cm i sikkerhetsmargin. I reguleringsplanen er det benyttet fareområder fra kommuneplanens arealdel og aktsomhetsområde fra NVE kartdialog.</p> <p>Etter første gangs høring er hensynssone flom for Mjøsa endret.</p>

	<p>Det er her benyttet kun fareområdet flom fra NVE, og ikke aktsomhetsområdene for Mjøsa/Lågen.</p> <p>Sidebekker og sidevassdrag er kun vurdert i forhold til veganlegget, og ikke i forhold til eksisterende eller planlagt bebyggelse. Slik at aktsomhetsområdene til sidebekker og sidevassdrag fortsatt ligger inne i plankartet. Endringen har medført at en av boligene ikke har flomfare, mens én bolig i Vingnesvika fortsatt ligger i aktsomhetsområdet for flom. Det er derfor behov for å supplere bestemmelsen til hensynssonen. Bestemmelsen er supplert med at alle tiltak på boligbebyggelsen skal utredes særskilt for flomfare. Bestemmelse knyttet til bebyggelse vil derfor reflektere nødvendig dokumentasjon i byggesak.</p> <p>Planbestemmelse: 4.1.5, suppleres med: «Nye byggetiltak på boligeiendommene kan ikke etableres innenfor hensynssonen uten dokumentasjon på at tilfredsstillende sikkerhet mot flom er ivaretatt.»</p>
<p>2. Fagrapport skredfarevurdering utarbeidet av Rambøll (datert 12.03.2021) for avlastet E6.</p> <p>Rapporten utreder reell fare for tiltakene i forbindelse med avlastet E6 på strekningene ved Øyresvika – Vingnes og ved Mosodden. Rambøll har vurdert skredfare 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</p>	<p>Ang. Skredfarevurdering. Den reelle skredfare er vurdert, omtalt og godt dokumentert.</p> <p>Skredvurderingene er gjort på bakgrunn av tilgjengelige registre. I tillegg er det gjort befaring i området for å sjekke relevansen i rasfare. Utredningen svarer ut sikkerhetskrav i TEK17. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å utarbeide farekart.</p> <p>Bergskjæringen som faller innunder tiltak 2 er faglig godt vurdert, og dersom fortau (alt. 2A og B) legges inntil denne er det vurdert å ikke ha</p>

<p>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. De kan ikke se at tiltak for å opprettholde denne funksjonen er omtalt, og anbefaler at dette tas inn i planen.</p> <p>Det er arealformål knyttet til bebyggelse innenfor planområdet, men disse omfattes ikke av aktsomhetsområder for skred.</p>	<p>tilfredsstillende sikkerhet mot steinsprang. G-not-001 oppsummerer anbefalte tiltak for å sikre denne strekningen. Det tolkes å ikke være merknader eller innsigelser tilknyttet dette.</p> <p>Området for ev. bevaring av vegetasjon ligger utenfor planområdet. Kommunedirektøren anser det derfor som ikke relevant å ta dette med. Dette ligger i en bratt skråning, og hogst i området anses som uaktuelt. Vegetasjon er en av faktorene, men terrengformasjoner (løsne-områder og skredbaner) og skredhistorikk er også vesentlige aspekter som drøftes i skredfarerapporten. Det er heller ikke slik at skredfaren kun er vurdert opp mot vegetasjon.</p> <p>Aktsomhetsområdene for skred framkommer i plankartet og forbyr eller krever dokumentasjon for sikker bygging i aktuelle sikkerhetsklasser.</p>
<p>Planene ivaretar 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.</p>	<p>Avlastet E6 berøres i utgangspunktet ikke av framtidig arealbehov og omlegging av sentralnettet. På bakgrunn av utvidelse av reguleringsplanområdet er det for avlastet E6 i tillegg til eksisterende ledningsnett (med vedtak etter energiloven) supplert med framtidig ledningsnett.</p>
<p>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. Det er svært vanskelig å lese plankartet med tanke på skille mellom status for ledningsnett med hensyn til vedtak etter energiloven. Slik de leser kartet er ikke dette tilstrekkelig ivare tatt. Det er mangler knyttet til hvordan eksisterende ledningsnett er vist i plankartet.</p>	<p>Merknaden er tilnærmet lik merknaden fra Statnett ang. regulering av transmisjonsnettet. Plankart og bestemmelse endres i tråd med innspillet fra Statnett og NVE. Over transmisjonsnettanleggene legges det inn hensynssone H740 - Båndlagt etter energiloven med følgende bestemmelse: «Det er ikke tillatt med ny</p>

<p>De fremmer derfor innsigelse til planen inntil dette er ivare tatt i planen (jf. pbl. §§ 1-3 og 11-8 d).</p> <p>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):</p>	<p>bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.»</p> <p>Det legges inn tilsvarende hensynssone for fremtidig ledningsnett med tilhørende bestemmelse.</p> <p>Kommunedirektøren mener at innsigelsen er løst på bakgrunn av de endringene som er foretatt i plankart og bestemmelsene.</p>
<p>Strandsone langs Mjøsa og fiskeførende vassdrag, Lillehammer og Gjøvik kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> o NVE fremmer innsigelse til manglende faglig dokumentasjonsgrunnlag for hvordan miljøverdier i strandsonen langs Mjøsa skal ivaretas (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). De 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 fiskevandring i fiskeførende vassdrag (hensynet til blant annet storørret) sikres i planbestemmelser, også i driftsfasen av anlegget. NVE fremmer innsigelse inntil dette er ivare tatt (jf. vrl §§ 5 og 8). 	<p>Merknaden ang. miljøverdier og reetablering strandsonen langs Mjøsa og fiskeførende vassdrag er avklart at de gjelder kun for E6 Roterud-Storhove. I forbindelse med etableringen av turvegen langs Mjøsa på strekningen Øyresvika Vingnesvika skal den ikke anlegges på en reetablert strandsone, men på eksisterende terreng. Bredden på turvegen er redusert ned til 1,5 meter for å unngå inngrep i naturreservatet. I avlastet E6 er det vist et anleggsområde ut i Mjøsa for å ha muligheten til å jobbe fra lekter i forbindelse med etableringen av turvegen.</p> <p>Det er etter første gangs høring regulert hensynssone for kantvegetasjon mellom turvegen og Mjøsa/Lågen med tilhørende bestemmelse.</p>
<p>Ber om at følgende dokumentasjon forbedres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dokumentasjon av sikkerhet mot skred forutsetter at dagens vegetasjons- og terrengforhold opprettholdes. De anbefaler at tiltak for å opprettholde denne funksjonen er omtalt i planen. 	<p>Kommunedirektøren vurderer etter dialog med Nye Veier at dokumentasjonen som lå ute ved første gangs høring er tilfredsstillende.</p>

<p>Øvrige innsigelser</p> <p>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 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).</p>	<p>Det er lagt inn hensynssone for fremtidig ledningsnett H740_2 med tilhørende bestemmelser.</p> <p>Kommunedirektøren mener innsigelsen er løst med de endringene som er foretatt i plankart og bestemmelser.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.3 Forsvarsbygg

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Forsvarsbygg fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planforslaget synliggjør ikke i tilstrekkelig grad hvordan plassering av vakt, sikring og vegsystem inn i området er løst. - Planforslaget synliggjør ikke i tilstrekkelig grad bestemmelser om rekkefølge av utbygging av det formål planen skal fremme, avlastet E6, og den infrastruktur som Forsvaret må ha operativt. - Planforslaget foreslår «midlertidig bygge- og anleggsområde» innenfor eksisterende militær perimetersikring. Ettersom det ikke vil bli gitt tilgang til Forsvaret sitt areal innenfor perimetersikringen, utover den tilgang som vil være nødvendig for å etablere vaktbu, perimetersikring og infrastruktur, må planforslaget omarbeides på dette punktet. <p>Forsvarsbygg har innsigelse til planforslaget frem til disse utfordringene er løst.</p> <p>Forsvarsbygg har ønsket en dialog som kunne komme frem til løsninger på Forsvarets behov knyttet til prosessen. De opplever at denne dialogen ikke har blitt sluttført før saken ble sendt på offentlig ettersyn. Planforslaget viser etablering av nytt vegsystem på arealer tilhørende Forsvaret nord på Hovemoen leir. Konsekvensen av dette blir at dagens vaktbu, deler av perimetersikringen og infrastruktur må flyttes lenger sør. Forsvarsbygg kan ikke se at den foreliggende planen viser noen løsning for plassering av vaktbu, perimetersikring og infrastruktur. Planforslaget sier heller ikke noe om rekkefølgen for etablering av infrastruktur i forhold til utbygging av det offentlige vegsystemet. De nevnte plasseringer av bygg og</p>	<p>Etter høring er det utarbeidet en revidert skisse som fremgår av tilleggsnotat datert 13.12.21 til 2. gangs høring som viser hvordan vaktbu, eiendomsgrenser, sikring og vegsystemet foreslås løst. Illustrasjonsplan for ny vaktbu er i tråd med føringer fra Forsvarsbygg gitt i høringsuttalelsen og dialog før 2. gangs høring.</p> <p>I tillegg er bestemmelsene supplert med at ny vaktbu med tilhørende infrastruktur skal etableres og tas i bruk før eksisterende vaktbu med tilhørende anlegg kan tas ut av funksjon og fjernes. Det skal til enhver tid opprettholdes adkomst til ny vaktbu i anleggsperioden</p> <p>Forsvarsbygg sitt ønske om å tilrettelegge for en eventuell fremtidig utvidelse av vaktbu ivaretas gjennom planbestemmelsene.</p> <p>Planområdet er utvidet for ny plassering av vaktbu og adkomst. Kommunedirektøren anser innsigelsen som løst.</p>

<p>anlegg må gå fram av reguleringsplanen på en slik måte at det er entydig både for Forsvaret, utbygger, offentlige myndigheter og andre interessenter.</p>	
<p>Forsvarsbygg forutsetter at tiltakshaver bekoster alle tiltak som planen åpner for, og i tillegg alle nødvendige etableringer for å opprettholde Forsvarets virksomhet både under selve byggingen og når anlegget er ferdigstilt. Ny vaktbu, perimetersikring og infrastruktur må være oppført og funksjonelt før det eksisterende kan flyttes. Dette må sikres i reguleringsplanen.</p>	<p>Dette er privatrettslige forhold som avklares utenom reguleringsplanprosessen. Ifølge Nye Veier må det inngås egne avtaler om grunnnerv/erstatning.</p>
<p>Deler av Forsvarsbyggs areal er i reguleringsplanen vist som midlertidig bygge- og anleggsområdet. Det vil ikke bli gitt tilgang til Forsvarsbygg sitt areal som midlertidig bygge- og anleggsvirksomhet innenfor perimetersikring utover den tilgang som vil være nødvendig for å etablere vaktbu, perimetersikring og infrastruktur.</p>	<p>Når det gjelder det midlertidige bygg- og anleggsområde så er det et motstridende ønske for arealer som ligger innenfor perimetersikringen. For at tiltaket skal kunne etableres er det behov for midlertidige arealer for anleggsgjennomføringen.</p> <p>Det midlertidige rigg- og anleggsområde sør for ny perimetersikring er tatt ut. Dette framgår av revidert planmateriale.</p>
<p>Arealer som blir liggende nord for ny vaktbu skal fortsatt være i Forsvarets eie og kontroll, og skal ikke tilplantes. Disse arealene må ha en tilfredsstillende grad av inngjerding/sikring. Forsvarsbygg påpeker at det er uoverensstemmelse mellom reguleringsplankart og bestemmelser for den private vegen inn i området som på kartet er betegnet som o_SKV4 og i bestemmelsene f_SKV4. Denne vegen skal være felles for Forsvarets eiendommer. Ved etablering av ny vaktfunksjon har Forsvaret behov for å kunne håndtere innkommende kjøretøyer før de kommer innenfor sikret område. Dette for å kunne avvise uvedkommende.</p>	<p>Beplantingen er tatt ut av skissen. Det er ingen krav til beplanting i bestemmelsene. Plassering av ny perimetersikring framgår av skisse. Forslag til eiendomsgrenser (se også pkt. over ang. grunnnerv/erstatning) vises i illustrasjonsplan for ny vaktbu.</p> <p>Plankart og bestemmelser oppdateres slik at det framgår av SKV4 skal være privat. Dvs. at o_ fjernes fra plankart og f_ fra bestemmelsene.</p>
<p>Det må etableres snuplass/rundkjøring dimensjonert for vogntog foran ny port. Forsvarsbygg har vurdert muligheten for å etablere ny vakt på nordsiden av hensynssonen for høyspentlinjene. Dette har de ikke</p>	<p>Jf. tegning i tilleggsnotatet til 2. gangs behandling, samt plankart, der det fremgår løsning for snuplass/rundkjøring foran ny port.</p>

funnet hensiktsmessig på grunn av krav til frisikt, avstand fra nytt vegsystem og trafikksikkerhet.	
Forsvarsbygg har derfor kommet frem til at ny vaktbu må etableres sør for den nevnte hensynssonen. Denne bør plasseres på østre side av adkomstvegen og nord for trafoen i området, av hensyn til frisikt og sikker kontroll. Som del av ny vaktfunksjon må det etableres en sluse inn i området. Utformingen av denne må gjøres i samarbeid med Forsvaret.	Jf. tegning i tilleggsnotatet til 2. gangs behandling fremgår ny plassering av vaktbu.
Adkomstvegen mellom rundkjøringen og ny vaktbu må være dimensjonert for modulvogntog og ha en bredde for å kunne passere med to vogntog. Krav til passering med to vogntog skal erstatte dagens vegsystem med to veger fra dagens vaktbu og inn til første vegkryss. Pr i dag er trafikkbelastningen på ca. 20 vogntog og 70 personbiler daglig, med en forventet svak økning.	Løsningen er dimensjonert i henhold til Forsvarets krav.

3.4 Innlandet fylkeskommune

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer. Punkt 1-13 gjelder E6 Roterud-Storhove, mens punkt 14-17. gjelder avlastet E6 Lillehammer. Kun punkt 14- 17 er derfor gjengitt her.	Kommentarer til merknader til Roterud-Storhove er ikke kommentert her, kun for avlastet E6.
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.	Tas til orientering.
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. Trafikantnytt	Tas til orientering.

<p>vrurderes og 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.</p>	
<p>16. Gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove avsluttes i nord, like før en rundkjøring. Fylkesutvalget vurderer at behovet for tilrettelegging for syklende og gående i krysningpunktet 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 og gående, og omfanget av tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføringen sikres ved justering av plankart og bestemmelser.</p>	<p>Kommunedirektøren viser til plankart i forbindelse ved 1. gangs høring. Kart som var lagt ut på kartportalen www.innlandsgis.no manglet en del av plankartet. Dette skyldes at tre reguleringsplaner har blitt satt sammen i området. I pdf-kartet var imidlertid hele løsningen vist.</p> <p>Valget av løsning med tilrettelagt krysningpunkt begrunnes ut fra lav trafikkmengde og få brukere. Det er også vurdert planfrie løsninger, kulvert og overgangsbru, men med bakgrunn i estimert trafikkmengde utløser ikke dette behov for planfri kryssing. Kommunedirektøren vurderer løsningen som tilstrekkelig belyst og mener innsigelsen således er løst. I tilleggssnotatet til planmaterialet ved 2. gangs høring en ytterligere utredning av grunnlaget for valg av løsning.</p>
<p>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 og vegoppmerking for å tilpasse avlastet veg til en annen vegklasse må planlegges og finansieres fullt ut av Nye Veier.</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering. Overlevering av vegnettet til ev. ny vegeier følger egen prosess knyttet til omklassifisering.</p>
<p><u>Saksframlegg:</u> Planene for avlastet E6, vil berøre deler krigsminner bygget av tyskerne i området ved Hovemoen, 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</p>	<p>Når det gjelder formidling av kulturminnene ved Hovemoen må dette tas opp med Forsvaret. Kulturminnene ligger i all hovedsak innenfor Forsvarets arealer og berøres ikke av tiltak på avlastet E6. Det er to nye kulturminner (hustuffer) som blir berørt ved utvidelsen av planområdet. Disse ligger innenfor hensynssone H740 - båndlegging etter</p>

<p>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. Fylkeskommunen foreslår derfor at Nye veier, som et avbøtende tiltak, finansierer en ytterligere arkeologisk undersøkelse av de krigsminnene som vil bli direkte berørt. Fylkeskommunen ber Nye veier ta kontakt med fylkeskommunen for å utarbeide en avtale for et slikt arbeid.</p>	<p>energiloven. Utover sikring av disse, anser kommunedirektøren dette utenfor de avbøtende tiltakene fra kommunedelplanen.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5 Statens vegvesen

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Statens vegvesen viser til at det er foretatt en trafikal analyse av avlastet veg- og effekten av de ulike alternativene. Her er det sett på prognoser for fordeling av trafikken mellom ny E6 og lokalvegen i 2022 og 2040. Effekten av bompenger er ikke medtatt. Det foreligger ikke beregninger for fordeling av trafikken på nye E6 og lokalvegen i bompengerperioden. Dette er en svakhet. Beregningene i planforslaget viser en fordeling med noe mer trafikk på lokalvegen enn det som går på ny E6. Mange bilister vil ha målpunkt Lillehammer. Med bomstasjon mellom Vingnes og Storhove, og med god fremkommelighet på dagens E6/ny lokalveg, vil denne kunne være et alternativ for mange. Det er vanlig å beregne en fordeling på ny veg og lokal veg med en omtrentlig 50/50 fordeling. All erfaring fra andre tilsvarende steder viser at flere biler vil velge lokalvegen, og særlig er det sannsynlig i bompengerperioden. Mellom Øyresvika og Storhove vil lokalvegen, som følger dagens E6, ha god fremkommelighet og dermed bety lite tidstap for å spare bompenger.</p> <p>Statens vegvesen savner at konsekvensen av bompenger på hovedveg uten tilsvarende på sideveger beskrives bedre. Det går ikke fram om lokalvegen vil bli benyttet som omkjøringsveg ved stengning av ett løp i tunell, eller om trafikken da vil bli ført i det andre tunnellopet. Statens vegvesen har både ved varsel om oppstart og i høringsuttalelsen til E6 anbefalt at vegen bygges i beredskapsklasse 1a, slik at trafikken raskt kan overføres enten til</p>	<p>Det er i forbindelse med bompengerproposisjonen, og lokal behandling, vurdert hvilken effekt bompenger kan få. Det vises til «Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling» datert 16.20.2018 og trafikknotat, datert 30.januar 2019. I grunnlaget er det vist en «trafikkavvisning» i åpningsåret på Lillehammer bru på 400 – 500 kjt/døgn og ca. 1800 kjt/døgn på dagens E6 nord for Lillehammer bru. Avvist trafikk er forskjellig mellom trafikk på samlet vegnett med ny E6, med og uten bompenger. Trafikken på dagens E6 ved Lillehammer er i dag 15000 – 17000 kjt/døgn, mens den er forventet å bli ca. 11000 – 12000 i åpningsåret. Økt trafikk i bompengerperioden på avlastet E6 vil forventes å bli annerledes enn det Statens vegvesen legger til grunn.</p> <p>Bruk av lokalveg som omkjøringsveg ved stenging av ett tunnellop, blir svart ut i reguleringsplanen for E6 Roterud - Storhove.</p>

<p>omkjøringsveg eller det andre tunnellopet ved hendelser i tunell. Statens vegvesen går videre ut ifra at dagløsningen vil ivareta omkjøring i linja ved alle hendelser.</p>	
<p>For å unngå for mye kjøring på lokalvegen er følgende tiltak viktig;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dagens E6 skal nedklassifiseres til fylkesveg - Fastsette fartsgrenser langs dagens E6. - Skiltplaner utarbeides 	<p>Tas til orientering. Nedklassifisering, fartsgrenser og skilting reguleres ikke i denne planen, men tas som egne vedtak.</p>
<p>Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika Statens vegvesen har ikke merknader til bredde og utforming.</p>	<p>Tas til orientering</p>
<p>Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes. Vingromsvegen er en trase for sykkel som alternativ til E6. Et fortau med smal kjørebane vil ikke prioritere sykkel, men gående. Det er altså en viss konflikt mellom hensyntagen til gående og syklende. Argumentasjonen for å anbefale løsningen uten fortau, men med fartsbegrensende tiltak, er at det ikke er sannsynlig med trafikkøkning eller gjennomkjøringstrafikk langs Vingromsvegen. Planforslagets anbefaling inneholder ingen kryssforbindelse fra Vingromsvegen ned til dagens E6. Eventuell lekkasje av trafikk fra hovedvegen mellom Vingrom og Lillehammer vil derfor også gå i denne delen av Vingromsvegen hvor kommunedelplanen stiller krav til fortau. Det legges til grunn at krysset på Vingrom vil bli alternativ nord. Dette er viktig argumentasjon for løsningen.</p>	<p>Tas til orientering. Statens vegvesen sin vurdering er i tråd med kommunedirektørens anbefaling.</p>
<p>Bompengeproposisjonen setter krav til at det skal gjøres trafiksikkerhetstiltak dersom trafikken på lokalvegen viser seg å bli større enn forventet. Statens vegvesen forventer at en etter vegåpning vil følge med på trafikkmengden på denne strekningen og gjøre tiltak dersom det viser seg at trafikken blir større enn forventet. De forventer også at løsningsforslaget revurderes dersom kryss midt i Vingrom blir valgt som løsning til slutt.</p>	<p>Kommunedirektøren forholder seg til bompengeproposisjonen som gir føringer for at det skal gjøres trafiksikkerhetstiltak dersom trafikken på lokalvegen viser seg å bli større enn forventet. Kommunedirektøren legger bl.a. til grunn kryss nord i Vingrom for sin anbefaling av tiltak på Vingromsvegen.</p>
<p>Støyskjerm for eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru. Tiltaket vil være et gode for boliger i området som vil få vesentlig bedre støyforhold etter at ny E6 er bygget, både på grunn av mindre trafikk og redusert fart i tillegg til at støyskjerm settes opp.</p>	<p>Tas til orientering</p>

<p>Støyskjerming for friluftsområdene i Vingnesvika og strekningen Mesnaelva-Kongsvegen Bestemmelsen er satt etter ønske fra Lillehammer kommune og vil bedre forholdene i friluftsområdene</p>	<p>Tas til orientering</p>
<p>Miljøtiltak på Vingnes – legges fram i to alternativer. Alternativet med rundkjøring er utarbeidet og legges fram som en alternativ løsning til et mer ordinert motorvegkryss. SVV mener begge alternativer oppfyller bestemmelsen i kommunedelplanen. De vil anbefale alternativ 1 der kryssene beholdes som i dag og at det etableres en bred midtrabatt som beplantes med busker. De mener det som skal gjøres av beplantning bør sikres i bestemmelsene slik at anlegget fremstår fullverdig.</p> <p>Busslommene må etableres slik at de tilfredsstillers universell utforming med ledelinjer og tilstrekkelig høyde på plattform. Statens vegvesen vil ikke anbefale alternativ 2 med rundkjøring. De kjenner ikke til om det hadde vært mulig å legge den mer sentralt i linja, eller om rundkjøringa vil være for omstendelig å forsere for trafikk langs dagens E6 (med videre ferdsel langs dagens E6). De anbefaler derfor alternativ 1 som vil gi god fremkommelighet, samtidig som farten vil begrenses ved smalere veglinje med midtrabatt.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Kommunedirektøren anbefaler hovedalternativet, alt. 5A da dette alternativet bl.a. svarer ut KDP på en tilfredsstillende måte. Miljøtiltakene med bl.a midtrabatt med beplantning, kollektivholdeplasser osv. ivaretas gjennom plankart og bestemmelsene.</p>
<p>Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove. Løsningene som er foreslått er i tråd med kommuneplanens bestemmelser etter deres oppfatning. De ser at sykkelbru på Lillehammer bru vil gi syklistene fra Mjøsas vestsida kort og funksjonelle forbindelse til Strandtorget og videre nordover. Det viser seg imidlertid at løsningen er komplisert og kostbar, og de mener potensialet for syklistene er såpass liten at det ikke vil forsvare kostnaden når det allerede finnes et tilbud over Vingnesbrua som samsvarer med hovedtraséen, og som vil få flere brukere. Når sykkelbrua ble tatt ut av kommunedelplanen ved annen gangs høring, var det for å gi plass til andre tiltak med antatt større nytte, spesielt ombygging av krysset ved Strandtorget, av hensyn til flomsikring og trafiksikkerhet, (få ned fart) og å annonsere byen.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. SVVs anbefaling er i tråd med kommunedirektørens samlede vurdering av tiltaket.</p>
<p>Etter Statens vegvesen sin oppfatning vil det ikke være behov for en planskilt kryssning ved rundkjøringen nederst i Storhovearmen, men dette bør begrunnes bedre i plandokumentene. En undergang vil være svært plasskrevende og komme i</p>	<p>Kommunedirektøren viser til Innlandet fylkeskommune sin merknad vedrørende g/s-vegløsningen ved Hovearmen og notat vedlagt planmaterialet for</p>

<p>konflikt med gang- og sykkelvegen langs Storhovearmen, der syklistene vil kunne komme i stor fart. Potensialet for mange syklistene langs dagens E6 vil sannsynligvis være begrenset, og det vil ikke være skoleveg. De mener imidlertid at krysningsspunktet må løses i planarbeidet. Det er ikke vist hvilke tiltak som bør gjøres ved krysningen av vegen for å sikre trafiksikkerhet og fremkommelighet, og de forventer at dette gjøres før vedtak av planen.</p>	<p>utfyllende vurdering for valgt løsning. Valg av løsning vurderes som tilfredsstillende belyst gjennom dette.</p>
<p>Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget. Forslaget tilfredsstiller bestemmelsen i kommunedelplanen om ombygging av kryss til flomsikker løsning. Den foreslåtte rundkjøringen er lagt i linja og gir etter deres oppfatning en enda bedre løsning enn den som er foreslått i kommunedelplanen. De mener at denne kryssombyggingen er et svært viktig tiltak i arbeidet med å bygge ned dagens E6 til lokalveg. Og at den må realiseres. Rundkjøringa vil annonsere byen og minske farten i området.</p>	<p>Merknaden tas til orientering og er i tråd med kommunedirektørens vurdering.</p>
<p>Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6 nord for Mesnaelva. Nye Veier mener at bestemmelsen er oppfylt ved at tiltakene er utredet og tenker ikke å gjennomføre tiltakene. SVV tar dette til etterretning, men vil likevel påpeke at hensikten med bestemmelsen var at tiltakene skal gjennomføres selv om bestemmelsen har fått en uheldig ordlyd.</p>	<p>Merknaden tas til orientering og en er enig i at bestemmelsen innebærer mer enn bare en utredning av tiltak. Kommunedirektøren finner imidlertid ikke grunnlag etter plan- og bygningsloven for å stille rekkefølge krav til opparbeidelse av disse tiltakene.</p>
<p>Rundkjøring ved Hovemoen: De mener trearmet rundkjøring, slik den er foreslått, gir en god løsning og er mer hensiktsmessig enn alternativet med fire armer. Dette fordi den trearmede ligger mest i linja på vegen og dermed gir bedre fremkommelighet langs dagens E6. Det vil fremdeles bli mye trafikk på dagens E6 fra Storhovekrysset og inn til sentrum, og det er ønskelig og sannsynlig at større deler av trafikken vil fordele seg mellom dagens E6 og Storhovearmen med en trearmet rundkjøring. God fremkommelighet sørover på dagens E6 blir derfor viktig.</p>	<p>Merknaden tas til orientering og er i tråd med kommunedirektørens anbefaling.</p>

3.6 Statnett

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, kun for avlastet E6.</p>
<p>Statnett bemerker at reguleringsbestemmelsene til transmisjonsnett, som er båndlagt etter energiloven, ikke er tilfredsstillende utformet eller tilfredsstillende innarbeidet i reguleringsplanen for avlastet E6.</p> <p>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 med tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).</p> <p>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.</p>	<p>Merknaden er lik innsigelsen fra NVE ang. regulering av transmisjonsnettet. Plankart og bestemmelse endres i tråd med innspill fra Statnett og NVE</p> <p>Over transmisjonsnettanleggene legges det inn hensynssone H740 Båndlagt etter energiloven med følgende bestemmelse: <i>«Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.»</i></p>
<p>Transformatortransport og nasjonal tungtransportberedskap.</p> <p>Statnett SF innehar ansvar for nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. i forbindelse med regulering av ny rundkjøring ved Hovemoen. Krysset er utformet i tråd med Håndbok N100. Løsningen vil ikke være til hinder for transformatortransport inn mot Hovemoen. Transportbehovet med så tunge laster at kryssing over Hovemoen ikke kan gjennomføres vil være svært sjelden. I slike tilfeller kan adkomsten fra avlastet E6 temporært linkes direkte til rampe øst for Hovemokrysset, slik at adkomstene blir som i dag.</p>

<p>Felles generell merknader: 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 så tidlig som mulig. For avlastet E6 trekker Statnett spesielt frem rundkjøringen på avlastet E6 ved Hovemoen. Anleggsarbeid nært transmisjonsnettledningene og mastepunkt må gjennomgås og avklares med Statnett i den videre prosjekteringen. Reguleringsbestemmelsene er ikke tilfredsstillende, rundkjøring må tilfredsstillende krav til transformatortransport.</p>	<p>Tas til orientering. Ifølge Nye Veier vil de ta kontakt med Statnett i forkant av anleggsstart for avklaring av arbeid innenfor 30-metersgrensen.</p>
<p>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, og at stabiliteten kan opprettholdes både gjennom driftsfasen og videre ut ledningenes 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.</p>	<p>Tas til orientering. Stabilitet skal dokumenteres gjennom geologisk/geoteknisk vurdering i henhold til gjeldende krav. Retting av eventuelle skader vurderes som privatrettslige forhold mellom grunneier og tiltakshaver.</p>
<p>Adkomst: Statnett skal ha uhindret adkomst til mastepunkt og ledningstrasé. Videre skal det omkring masten være tilstrekkelig med plass til utførelse av nødvendig drift og vedlikehold, herunder bruk av anleggsmaskiner.</p>	<p>Tas til orientering, adkomst til Statnetts installasjoner skal ivaretas.</p>
<p>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</p>	<p>Tas til etterretning. Ifølge NV skal kravene vil legges til grunn ved videre planlegging og anleggsgjennomføring.</p>

<p>transmisjonsnettanlegget. Resultatene må kunne dokumenteres og kontrolleres, og kostnadene forbundet med målingene må dekke av tiltakshaver.</p>	
<p>Støv. Støv på transmisjonsnettanlegg kan medføre kortslutning og utfall av elnettet. Det må derfor iverksettes tiltak når virksomheten medfører støv med vindretning mot transmisjonsnettanlegg for at dette forhindres.</p>	<p>Tas til etterretning. Ifølge NV skal tiltak for å begrense nedstøving av nettet bli sikret i forbindelse med planlegging av anleggsgjennomføring.</p>
<p>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 dekke av tiltakshaver. Anleggsarbeid nært høyspentanlegg har 30 meters varslingsgrense.</p> <p>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.</p> <p>Arbeid nært spenningsanlegg, 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.</p> <p>Det er 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.</p>	<p>Jordingskabler vil bli kartlagt og hensyntatt i forbindelse med anleggsgjennomføring. Ifølge Nye Veier vil eventuell flytting av jordingskabler bekostes av Nye Veier og Statnett vil bli varslet om denne typen arbeid.</p>

3.7 Bane NOR, datert 02.09.2021

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Gang- og sykkelvegen gjennom Storhove er forutsatt lagt under jernbanebrua mot tømmerterminalen. Ifølge 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.</p>	<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer. Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, kun for avlastet E6.</p> <p>Merknaden ang. gjennomføring av g/s-vegen under jernbanebrua tas til etterretning.</p>
<p>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. Bane NOR 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 adkomsten til sine arealer, fram til hensettingsanlegget for tog er bygget. Jernbanens behov er knyttet til sporadisk transport av tyngre kjøretøy, lettere arbeidsbiler og ansattes bruk av privatbil til og fra jobb.</p>	<p>Når det gjelder kryssingen av adkomsten til jernbanearealer på plankart R07 og R08, er disse korrigert etter merknader fra Fylkeskommunen i forbindelse med høring av Hove Næringspark Nord.</p> <p>Kryssingen er endret til å gå vinkelrett/90 grader over adkomstvegen. Videre er den utformet som for R08, dvs. med regulert gangfelt over adkomstvegen.</p>
<p>Planovergangen over sporet til tømmerterminalen kan kun i begrenset grad benyttes i anleggsfasen, og bruk forutsetter nærmere avtale med Bane NOR.</p>	<p>Merknaden tas til orientering og vurderes som et privatrettslig forhold som avklares mellom tiltakshaver og Bane NOR i forkant av anleggsgjennomføring ved tømmerterminalen.</p>
<p>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.</p>	<p>Merknaden tas til etterretning. Ifølge Nye Veier vil en ha dialog med Bane NOR i forkant av anleggsgjennomføring ved tømmerterminalen.</p>
<p>De minner om at anleggs- og byggetiltak nærmere jernbanen enn 30 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje er søknadspliktige etter jernbaneloven § 10. Uavhengig av søknadsplikt oppfordrer de til dialog underveis i prosjektering- og anleggsfasen, slik at begge parter interesser kan ivaretas på en god måte.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>

T-1442/2021 har erstattet T-1442/2016. Nummerering av tabeller er endret fra den opphevede utgaven.	I de plandokumentene som endres, endres T-1442/2016 til T-1442/2021 med tilhørende henvisning til tabeller der det er relevant.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.8 Mattilsynet

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer.	Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, kun for avlastet E6.
<p>Reguleringsplanen fremstår på dette tidspunktet som tilfredsstillende på overordnet plan, men det gjenstår detaljplanlegging før den kan vurderes som god nok. Tiltak som sikrer mot forurensning av eksisterende - og mulig fremtidige drikkevannskilder er det mest essensielle. Tiltakene må ta hensyn til både anleggsfasen og driftsfasen.</p> <p>Det er beskrevet i planen at det skal tas hensyn til sikringssoner, og at det skal 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.</p> <p>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. De mener at tiltaksplanen skal godkjennes av vannverkseier for å sikre vannforsyningen.</p> <p>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 sjåførere og maskinførere. Sjåførene må være kjent med bestemmelsene i de ulike sonene, og tiltakene og varslingene som skal utføres ved en eventuell hendelse. Det skal kartlegges om det er private drikkevannsbrønner i området som kan påvirkes.</p>	<p>Bestemmelsens pkt. 2.4 i bestemmelsene, sikrer at tiltaksplanen godkjennes av vannverkseier/Lillehammer kommune.</p> <p>Ift. overvåkingsprogram av kildene er dette ivaretatt gjennom bestemmelsene. For private grunnvannsbrønner er det gjort en mindre presisering i bestemmelsene om at er gjeldende hvor det skal gjøres tiltak.</p> <p>Det er lagt opp til undersøkelser av vannkvalitet i brønnene som kan bli påvirket av nye tiltak på avlastet E6.</p> <p>Kommunedirektøren forutsetter at dette blir ivaretatt gjennom anleggsgjennomføringen.</p>

3.9 Nye Veier AS

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
<p>I høringsutgaven har Lillehammer kommune endret en rekke av planbestemmelsene som Nye Veier kommenterer 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 stille rekkefølgekrav. Dette gjelder særlig rekkefølgekravene som knytter seg til ulike tiltak langs avlastet E6.</p> <p>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». Bestemmelsen (PBL § 12-7) 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, eksempelvis 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 muligheten skal benyttes.</p> <p>En forutsetning for kommunens adgang til å stille rekkefølgekrav i reguleringsplanene, er med andre ord at det kan påvises en tilstrekkelig tilknytning mellom tiltakene Lillehammer kommune ønsker å stille som rekkefølgekrav, og det konkrete vegtiltaket, det må være en årsakssammenheng. 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 stille rekkefølgekrav om opparbeidelse av tiltaket det er tale om. Rekkefølgekravene vil i tilfelle være ugyldig dersom de vedtas.</p> <p>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</p>	<p>Etter plan- og bygningsloven §12-7 nr. 10 er det adgang til i «nødvendig utstrekning» å stille krav om særlig rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen og at utbygging ikke skal finne sted før infrastruktur mv er tilstrekkelig etablert. Uttrykket «nødvendig» må sees i sammenheng med lovens formål. Pbl. §1-1 første ledd fastsetter at loven «skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner».</p> <p>Det vil si at rekkefølgekravene må dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen eller som avhjelper ulemper utbyggingen fører med seg. Det må være relevant og nær sammenheng mellom tiltaket og utbyggingen. Det innebærer ikke at enkelte prosjekt skal vurderes isolert. Det avgjørende er hva som samlet sett er nødvendig dersom utbygging av ny E6 gjennomføres.</p> <p>Etter Kommunedirektørens vurdering ligger rekkefølgekravene i planforslaget, som er knyttet til kommunedirektørens anbefalte tiltak innenfor reglene i plan- og bygningsloven §12-7 nr. 10. Rekkefølgekravene gjelder tiltak for å avhjelpe de ulemper som utbygging av ny E6 i ny trase fører med seg, og som det samlet sett er nødvendige å gjennomføre ved bygging av ny E6.</p> <p>Kommunedirektøren viser til at det er oppnådd enighet om rekkefølgekravene gjennom planprosessen og meklings knyttet</p>

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.

Om rekkefølgebestemmelser som knytter seg til «sikring» av ulike tiltak. 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, mener Nye Veier at de aktuelle rekkefølgebestemmelsene må tas ut av planforslagene. Reguleringsbestemmelser skal være konkrete, avklarende og gi forutsigbarhet for alle parter. Begrepet «sikret» er upresist, tolkbart og skaper stor usikkerhet.

Rekkefølgekravene er også betydelig endret. I kommunedelplanens bestemmelser er rekkefølgen for tiltak på avlastet E6 knyttet til ferdigstillingen 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 veiutbygger som ansvarlig for å utføre tiltakene.

Opparbeidelse av tursti strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika. Krav om opparbeidelse av

til vedtakelse av kommunedelplan. Gjennom forslag til reguleringsplan er KDPs krav til rekkefølgekrav nærmere presisert og fulgt opp.

I høringsuttalelsen har Nye Veier protestert mot at begrepet «sikret» er brukt i enkelte av bestemmelsene hvor det av praktiske årsaker ikke lar seg gjøre å ferdigstille tiltakene rent faktisk innen utbygging av ny E6 er ferdigstilt. Begrepet er tatt inn for å imøtekomme tiltakshavers behov for kunne utføre arbeidet etter ferdigstillingen av ny E6, og samtidig ivareta behovet kommunen har for å sikre at tiltakene blir gjennomført. Kommunedirektøren er ikke enig i at det er upresist eller uklart hva som ligger i begrepet. Begrepet er vanlig brukt i planbestemmelser, omtalt i juridisk teori og i flere dommer. Senest Entrasaken i Borgarting lagmannsrett omhandler rekkefølgekrav med denne formuleringen.

Gjennom dialog og på bakgrunn av brev fra Nye Veier 03.01.2022 legger kommunen til grunn at Nye Veier sine innvendinger ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn i stor grad er løst for de tiltak kommunedirektøren har anbefalt i saksfremlegget, og at Nye Veier ikke lenger har innvendinger til begrepet sikret. Brevet ligger på hjemmesiden som vedlegg A14

For ordens skyld knytter kommunedirektøren i tillegg følgende kommentarer til de enkelte tiltak nedenfor.

Opparbeidelse av tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika:

<p>tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika.</p> <p>E6 vil gå i tunnel forbi den aktuelle strekningen, og det er 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.</p> <p><i><u>Opparbeidelse av fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika, samt gang/sykkelvei mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522.</u></i> Omhandler rekkefølgekrav om opparbeidelse av fortau og ulike tiltak for gående og syklende mv. langs Vingromsvegen, mellom Øyresvika og Vingnesvika. 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 trafiksikkerhet 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.</p> <p>Nye veier mener det er vanskelig å se at det foreligger tilstrekkelig sammenheng mellom E6-utbyggingen og behovet for opparbeidelse av gang- og sykkelveien. Det er så langt de kan se av plandokumentasjonen ikke opplyst om forhold ved utbyggingen av nye E6 som skulle tilsa at utbyggingen medfører behov for økt fremkommelighet, eller økt kapasitet på gang- og sykkelveinettet mellom Vingnes og Hovemoen. Rekkefølgekravet knyttet til opparbeidelse av ny -og</p>	<p>Bygging av ny E6 vil innebære naturinngrep som fører til tap av tilgjengelig strandsone, turstier og friluftsområder. Etablering av turstien inngår som del av nødvendige avbøtende tiltak som vil bidra til å kompensere for det som går tapt og avhjelpe ulemper.</p> <p>Rekkefølgekravet følger opp kommunedelplanen og meklingsresultatet. Det foreligger etter kommunedirektørens vurdering en slik nær og direkte sammenheng mellom etablering av tursti og ulempene knyttet til utbyggingen av ny E6 at kommunen har rett til å knytte rekkefølgebestemmelser til tiltaket.</p> <p>Kommunedirektøren legger til grunn at innvendingen fra Nye Veier er løst på bakgrunn av brev 03.01.2022.</p> <p><i><u>Opparbeidelse av fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika, samt gang/sykkelvei mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522:</u></i></p> <p>Bygging av ny E6 langs ny trase skal også ivareta hensynet til gående og syklende på strekningen. Statens vegvesen håndbok N100 stiller følgende krav til løsninger for gående og syklende langs hovedveg H3 med ÅDT>12000 og 110 km/t; det skal være et helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende som bør løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg.</p> <p>Bygging av ny E6 utløser behov for gang- og sykkelveg i tråd med de krav som stilles i Statens vegvesen sin håndbok. Rekkefølgekravet følger opp kommunedelplanen og meklingsresultatet. Kommunedirektøren er av den oppfatning at tiltaket har en slik</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Vingnes og Hovemoen har derfor ikke tilstrekkelig sammenheng med E6-utbyggingen, og kravet kan ikke stilles.</p> <p><u>Støyreduserende tiltak på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder.</u> Nye Veiers estimater viser at trafikkmengden langs dagens E6 mellom Øyresvika og Vingnes vil bli 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. Etablering av støyskjermingstiltak kan ikke anses å skapes av ny E6. På bakgrunn av dette er vår vurdering at rekkefølgekravet om støyskjerming mot eksisterende bebyggelse langs dagens E6 går utover rammene for kommunens mulighet til å stille rekkefølgekrav. Friluftsområdene kommer i prinsippet i samme støymessige stilling som den eksisterende bebyggelsen langs dagens E6-trasé. De ser samtidig at disse støyskjermene også kan ha effekt for Lågendeltaet naturreservat.</p> <p>Ulike vegtiltak / miljøtiltak på avlastet E6 ved Vingnes. Rekkefølgetiltakene omfatter blant annet trafikksikkerhetstiltak med nedsatt hastighet og innsnevring av vegbanen langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes, etablering av midtrabatt og kollektivholdeplasser, samt 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 rekkefølgekravene.</p> <p>De aktuelle tiltakene fremstår 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</p>	<p>direkte og nær sammenheng med utbygging av ny E6 Roterud-Storhove at det er grunnlag for krav om rekkefølgebestemmelse. Kommunedirektøren legger til grunn at innvendingen fra Nye Veier er løst på bakgrunn av brev 03.01.2022.</p> <p><u>Støyreduserende tiltak på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder:</u> Strekningen fra Øyresvika til Øyresbekken vil bli utsatt for støy fra E6 Roterud-Storhove som utløser behov for støyreduserende tiltak. For strekningen Øyresvika – Vingnesvika påpeker kommunedirektøren at dagens E6 skal tilpasses og bygges om for å få ny funksjon som avlastet E6, samt adkomstveg mellom ny E6 og Lillehammer sentrum. Trafikkberegninger viser at framtidig trafikkbelastning vil ligge omtrent på nivå som i dag. Rekkefølgekravet følger opp kommunedelplanen og meklingsresultatet. Kommunedirektøren er av den oppfatning at støyreduserende tiltak inngår i de kompensierende tiltak som er nødvendige for å avbøte ulempene som bygging av nye E6 fører med seg. Det er grunnlag for krav om rekkefølgebestemmelse. Kommunedirektøren er ut ifra brevet fra Nye Veier 03.01.2022 usikker på om innvendingen fullt ut er løst.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

prioritere fremkommelighet for myke trafikanter og kollektivt. De 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 kollektivt på vegstrekningen det gjelder, men det er nærliggende å anta at situasjonen for disse vil bli vesentlig forbedret pga. trafikkreduksjon.

Utbyggingen av nye E6 vil neppe føre til noen vesentlig økning i antall gående eller syklende, noe 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 uten betydning i denne sammenheng.

Det er dermed ikke anledning til å oppstille rekkefølgekravene om opparbeidelse av ulike tiltak / miljøtiltak på avlastede E6 ved Vingnes på grunn av økt bruk eller økt behov.

Flomsikker kryssombygging Strandtorget. Adkomst til Lillehammer sentrum skal fortsatt 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. Det er derfor vanskelig å påvise noe særlig sammenheng mellom behovet for flomsikring av Mesnakrysset og utbyggingen av nye E6. De gjør også oppmerksom på at tilstøtende veinett ikke er dimensjonert for 200-års flom. De ser ikke sammenhengen mellom utbyggingen og tiltaket som kreves opparbeidet, og kravet går derfor utover det kommunen har anledning til å stille som rekkefølgekrav.

Flomsikker kryssombygging Strandtorget:

Kommunedirektøren er av den oppfatning at dagens E6 forbi Lillehammer må nedklassifiseres til fylkeskommunal veg når vegen skal få funksjon som avlastet veg. Avlastet veg skal både være avlastende veg for ny E6, og skal også fungere som innfartssåre fra ny E6 og inn til Lillehammer by med viktige funksjoner som skysstasjonen og sykehuset. Det er behov for å gjøre nødvendige tilpasninger og ombygginger for at vegen skal fylle ny funksjon. Utbygging av ny E6 fører til endret bruk av vegen og utløser behov for rundkjøring ved Strandtorget som vil ha en fartsreducerende effekt i forhold til vegens endrede funksjon. Av hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap er det behov for flomsikker kryssløsning. Rekkefølgekravet følger opp kommunedelplanen og

<p><i>Nytt kryss ved Hovemoen.</i> Dette vil erstatte dagens løsning for 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.</p> <p>Etter Nye Veiers oversendelse av plandokumenter er bestemmelsene endret. De har følgende kommentarer til endringene som er foretatt på «øvrige bestemmelser».</p> <p>Pkt. 2.1 Arkitektur og estetikk Bestemmelsen er endret mht. Støyskjermene for boligbebyggelsen på Vingnes, vest for Lågen/Mjøsa og Vingnesvika er spesifisert. Med en slik endring av bestemmelsene blir løsningen for støyskjermingen liten fleksibel forstedstilpasning, både med tanke på andelen lommer og den transparente delen av</p>	<p>meklingsresultatet. Kommunedirektøren mener at ombygging av krysset inngår som nødvendig avbøtende tiltak som følge av utbygging av ny E6. Kommunedirektøren legger til grunn at innvendingen fra Nye Veier er løst ved brev 03.01.2022.</p> <p><i>Nytt kryss ved Hovemoen:</i> Ny E6 vil føre til oppdeling av sammenhengende næringsarealer i Hovemoen, jf. kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby. Det vil være avgjørende for utnyttelsen av framtidige næringsarealer å legge til rette for en god tilkobling mellom ny E6 og eksisterende vegnett for å avhjelpe ulempene. Rundkjøring i Hovemoen vil sammen med kulvert under E6 Roterud-Storhove sikre adkomst til næringsarealene i Hovemoen. Rekkefølgekravet følger opp kommunedelplanen og meklingsresultatet. Kommunedirektøren mener rundkjøring med tilhørende rekkefølgebestemmelser er et nødvendig avbøtende tiltak for de negative konsekvensene ny E6 medfører i Hovemoen. Kommunedirektøren legger til grunn at innvendingen fra Nye Veier er løst på bakgrunn av brev 03.01.2022.</p> <p>Pkt. 2.1: Etter 1.gangs høring er bestemmelsene for utforming av støyskjermer revidert og konkretisert. Kommunedirektøren mener det er viktig å ivareta gode kvaliteter utformingen av støyskjermene.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>skjermene. Bestemmelsene bør ikke være så absolutte med en spesifisert andel som nå er angitt i bestemmelsen, der det er spesifisert busker, trær etc. Bestemmelsen fremstår også uklar mht. hvor den skal gjelde.</p> <p>Pkt. 2.2 Tilgjengelighet og universell utforming Kommunen har tatt ut SF16 ved Vingnesbrua. De ber om at kommunen tar SF16 inn igjen som et unntak til kravet om universell utforming.</p> <p>Pkt. 2.3 Overvannshåndtering. Bestemmelsen endres til: «Overvann fra veganlegget skal inngå i helhetlig plan for vannhåndtering på de strekningene der det gjøres tiltak.»</p> <p>Pkt. 2.7 Byggegrenser Bestemmelse må endres til f.eks.: «.., er byggegrense mot E6 30 meter fra senterlinje ytterste kjørefelt, mot kommunal veg 15 meter fra senterlinje, mot fylkesveg henvises det til Innlandet fylkeskommunes gjeldende vegnettsplan.»</p> <p>Pkt. 2.9 Luftkvalitet Det foreslås at følgende setning strykes: «Dersom grenseverdiene i tabell 1 i retningslinje T-1520 overskrides skal det gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak.»</p> <p>Pkt. 2.12 Grunnvannsbrønner Det er gjort en faglig vurdering av krav om overvåkningsprogram for grunnvannsbrønner som 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 undersøkelser av vannkvalitet i brønnene som kan bli påvirket av nye tiltak på avlastet E6, men de mener det ikke er hensiktsmessig med et undersøkelsesprogram i tre faser.</p> <p>Pkt. 2.13 Forurensing, sikring av drikkevann Bestemmelsen henviser nå til at Lillehammer kommune skal godkjenne tiltak langs Fylkesveg. Dette må kommunen sjekke opp og evt. endre i tråd</p>	<p>Pkt. 2.2: Kommunedirektøren mener at trappa ved Vingnesbrua må tilrettelegges for god tilgjengelighet så langt det lar seg gjøre, derfor blir kravet til universell utforming stående.</p> <p>Pkt. 2.3: Bestemmelsen er omformulert og det går tydelig fram at bestemmelsen gjelder der hvor det skal gjennomføres tiltak.</p> <p>Pkt. 2.7: Bestemmelsen er endret. For byggegrense mot avl. E6 er denne redusert til 20m basert på Statens vegvesen og Innlandets fylkeskommune høringsinnspill til en annen reguleringsplan som grenser til avl. E6.</p> <p>Pkt. 2.9: T-1520 er gjeldende uavhengig av bestemmelsen, og kommunedirektøren mener også derfor at setningen kan stå.</p> <p>Pkt. 2.12: Kommunedirektøren mener det er viktig å ivareta grunnvannsbrønner, både private og offentlige. Kommunedirektøren opprettholder bestemmelsen etter 1. gangs høring. Denne tilnærmingen støttes av fagmyndigheten Mattilsynet.</p> <p>Pkt. 2.13: Lillehammer kommune skal godkjenne alle tiltak innenfor sikringssonene til drikkevanskildene i Korgen og på Balbergsøya.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>med hvem som skal godkjenne løsninger langs fylkesvegene.</p> <p>Pkt. 2.14 Flom 2.3, 2.11 og 2.14 kan være samlet og komprimert. Det må presiseres at bestemmelsen gjelder nye tiltak, og ikke eksisterende vei.</p> <p>Pkt. 3.1.1 og 4.1.9 Henvisning til kommunedelplan Lillehammer by, er endret ved at planID er tatt ut. Henvisningen bør være mere presis og det bør oppgis hvilken plan henvises det til.</p> <p>Pkt. 3.13. Øvrige kommunaltekniske anlegg, BKT1 Tillegget vedrørende adkomst til kommunaltekniske anlegg er ikke presist nok. Dette må spesifiseres.</p> <p>Pkt. 3.1.4 Næring BN4-5 Det er feil benevnelse på området, (benevnt BN4-5) både på kart og bestemmelser. Det er ingen områder som er benevnt BN1-3 i plankartet, disse ble tatt ut/endret formål rett før offentlig ettersyn. Nye Veier anbefaler ikke løsningen med rundkjøring på Vingnes. Dersom dette arealet skal være med videre, bør det endres til BN1-2. Reguleringsplankartet må også endres</p> <p>Pkt. 3.2.3 Annen veggrunn Bestemmelsen sier at «Arealene skal tilpasses eksisterende terreng og tilsås/beplantes med stedege arter eller følge prinsippet om naturlig revegetering». Dette bør endres til «Sidearealene skal tilpasses eksisterende terreng og tilsås/beplantes med stedege arter.»</p> <p>Pkt. 3.3.1 Turveg Turvegen er på deler av strekningen kun regulert med en bredde på 1,5 meter, med mulighet for å justere plasseringen. Dette kan skape usikkerhet for grunneierne om hva som kommer på deres eiendom. Ved tidligere tilbakemeldinger ønsket kommunen å legge inn differensierte bredder for å få en bedre styring med hvordan turstien skulle opparbeides. Hva er bakgrunnen for at kommunen har gått tilbake på dette?</p>	<p>Pkt. 2.14: Kommunedirektøren opprettholder bestemmelsene, men det er presisert at det gjelder nye tiltak der hvor det er relevant.</p> <p>Pkt. 3.1.1 og 4.1.9: Revidert slik at det vises til enhver tids gjeldende plan.</p> <p>Pkt. 3.13: Dette er i utgangspunktet sikret gjennom plankartet, men blir stående for å sikre framkommelighet til kommunaltekniske bygg.</p> <p>Pkt. 3.1.4: Benevnelsen er endret i plankart og bestemmelser. Kommunedirektøren tar merknaden til orientering.</p> <p>Pkt. 3.2.3: Bestemmelsen blir stående da intensjonen i disse alternativene er den samme, at områdene skal tilsås/beplantes. Bestemmelsen åpner for muligheten om naturlig revegetering.</p> <p>Pkt. 3.3.1: Bestemmelsen er endret og kommunedirektøren mener det framgår tydelig i plankartet breddene på turvegen.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Pkt. 4.1.7 Friluftsliv Nye Veier mener tillegget vedrørende endring av pilegrimsleden kan tas ut fra bestemmelsene, alternativet kan permanent omlegging tas ut. Det er ikke aktuelt for Nye Veier å flytte Pilegrimsleden fra Vingromsvegen på denne strekningen.</p> <p>Tidligere punkt: 5.2.7 Bestemmelsen vedrørende midlertidig anleggsområde er tatt ut. Nye veier foreslår at denne bestemmelsen skal tas inn igjen for å ha et formelt grunnlag for opphøring av midlertidig regulering.</p> <p>Pkt. 6.1 Miljøprogram Kommunen bør vurdere om disse bestemmelsene skal samles eller komprimeres under felles bestemmelser eller rekkefølgebestemmelser.</p> <p>Pkt. 6.16 Helhetlig vannhåndtering Nytt punkt som rekkefølgekrav. Bestemmelsen må endres dersom det gjøres endringer i pkt. 2.3, som får betydning for denne.</p>	<p>Pkt. 4.1.7: Bestemmelsen blir stående da den sier hva som skal gjøres hvis Pilegrimsleden skal legges om. Det er ikke noe rekkefølgekrav til at Pilegrimsleden skal legges om.</p> <p>Tidligere pkt. 5.2.7: Avslutning av de midlertidige anleggsområdene blir ivaretatt gjennom bestemmelse 5.2.1.</p> <p>Pkt. 6.1 Bestemmelsen er omformulert.</p> <p>Pkt. 6.16: Omformulert slik at det er knyttet til nye tiltak.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. UTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER

4.1 Ungdomsrådet

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
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 Vingnes, samt bruløsningen over Mjøsdeltaet. Den korte og laveste brua er den beste løsningen hva angår CO2-utslipp og er mest skånsom for dyrevelferden. E6 skal bygges for framtiden, det må bli en bærekraftig utbygging.	Kommunedirektøren tar merknaden til orientering

4.2 Øyresvika Dreggeklubb

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
Øyresvika Dreggeklubb ønsker ikke kryss eller rundkjøring i Øyresvika. De mener det må være helt unødvendig bruk av penger og misbruk av privatpersoners areal.	Merknaden tas til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at det ikke etableres kryss i Øyresvika. Ut fra en samlet vurdering anbefales
Toveis trafikk med møtelommer på Vingromsvegen er greit, trafikken vil tross alt være begrenset.	trafiksikkerhetstiltak på

	Vingromsvegen med timeglassinnsnevninger.
Tilgangen til stranda er svært viktig, da det bedrives et tradisjonsrikt kulturelt ørretfiske med Øyresvika som base. De er positive til en tursti fra Vingnes til Vingrom, men i Øyresvika må det fortsatt være slik at det er tilgang til stranda med bil og båthenger. Uten den muligheten, frarøves de muligheten til dette fisket. Turstien må heller ikke legges helt i strandsonen slik at gyteplasser og oppvekstområder for fisk blir skadelidende. De forventer også å ha adkomst til fiskeklassene i Øyresvika under hele anleggsperioden.	Turvegen legges vekk fra strandsonen der det er mulig, for å opprettholde tradisjonell lågåsildfiske. På en strekning er turvegen flyttet nærmere E6 for å unngå nærføring til eksisterende fiskebu.
Støy og nattesøvn er noe alle berørte beboere tenker på. De ber om et det ikke jobbes på nattestid nær Øyresvika, samt at vegen opp i Øyresvika ikke må bli brukt som anleggsvei. De påpeker faren for støy, støv, ødelagt veg og potensielle farlige situasjoner.	Anleggsperioden skal forholde seg til T-1442 ang. anleggsstøy i anleggsperioden. Ifølge NV vil totalentreprenør for E6RS arrangere nabomøter før anleggsstart for å informere om kommende anleggsarbeider. Støyende arbeider på nattestid skal i hovedsak ikke forekomme, jf. forslag til reguleringsbestemmelser for E6RS.

4.3 Lågåsildhaugen- Øyresvika

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Likelydende brev som fra Øyresvika Dreggeklubb	Se kommentar til Øyresvika dreggeklubb (4.2.)

4.4 Lågendeltaets venner

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Høringsuttalelse reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove. Lågendeltaets venner kan ikke akseptere E6 i ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat. I forskriften står det tydelig at nye veier ikke tillates jf. Kap.IV punkt 3.	Kommunedirektøren tar merknaden til orientering og viser til oppsummering med kommunedirektørens kommentar i E6RS. Vegtrasé for ny E6 er avklart gjennom kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby.
Ny trasé gjennom Lågendelta naturreservat, krever dispensasjon fra vernebestemmelsene. I Miljødirektoratets veileder (M47-2013) om dispensasjon i vernede våtmarksområder. står det følgende om rekkefølgen i saksbehandlingen:	For avlastet E6 kan det opplyses om:

<p>Fylkesmannen skal oppfordre tiltakshaver til å søke dispensasjon fra verneforskriften på et så tidlig tidspunkt som mulig etter at de ulike alternativene er utredet. Dispensasjonen skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.</p> <p>Dispensasjon skal avgjøres på så tidlig tidspunkt som mulig i planprosessen, før alternativer «lukkes» i planprosessen. Det er ikke tilstrekkelig at dispensasjonssaken behandles som en formalitet «i siste sving», rett før det endelige reguleringsplanvedtaket. Det påpekes at statsforvalteren allerede i meklingsmøtet 18. juni 2018 har godtatt traseen gjennom naturreservatet, uten dispensasjonssøknad behandlet iht. nml § 48. I tillegg har kommunestyret 21. juni 2018 vedtatt trasé for veien gjennom naturreservatet i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby.</p>	<p>For avlastet E6 anbefaler kommunedirektøren ikke tiltak som er i strid med verneforskriften. Ev. valg av g/s-veg over Lillehammer bru krever dispensasjon fra verneforskriften og turvegen vil ikke medføre inngrep i naturreservatet.</p>
<p>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.</p>	<p>Kommunedirektøren behandler reguleringsplan etter vedtatt kommunedelplan.</p>

4.5 Vingar grendeutvalg, Busmoen vel, Norsk ornitologisk forening, ferskvannsbiolog

<p>Oppsummering av merknad/innspill</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar</p>
<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, kun de deler av merknadene som knytter seg til avlastet E6.</p>
<p><u>Vingromsvegen:</u> Viktig med en løsning som ivaretar trygg skoleveg og legger til rette for kollektivtrafikk. Løsninger med ett-felts veg i 2,5 km vil ha stor negativ innvirkning for kollektivtilbudet i området, og vil ikke fungere for verken buss, bil eller sykkel. De er skuffet over at et alternativ som følger opp betingelsene i kommunedelplanen, med fortau på en side av vegen, ikke er utredet. De mener en løsning med ensidig fortau på 2 meter og hovedsykkelrute i vegbanen, i samsvar med Statensvegvesens vegnormal for denne type vei, burde være godt nok. De kan ikke se at begrunnelsen for løsningen samsvarer med noen vegnormer eller kravet i kommunedelplanen.</p>	<p>For Vingromsvegen anbefaler kommunedirektøren timeglassinnsnevring for å redusere hastigheten gjennom området og således ivareta trafiksikkerheten, alt. 2C. I forprosjektet ble det utredet muligheten for fortausløsning med full vegbredde. Dette er ikke mulig uten store inngrep i private eiendommer på strekningen, både for fremføringen av fortauet, men også for etablering av nye avkjørsler til eiendommene. I tillegg vil en slik løsning ha store kostnader. Kommunedirektøren vurderer tiltaket opp mot valg av</p>

<p>Den beste minimumsløsningen for brukerne av vegen ville være to-felt med fortau fra Hovslivegen til Vingnes og hastighetsreduserende tiltak med innsnevring til Øyresvika. En slik løsning vil ivareta fremkommeligheten for buss, redusere trafikken, og gi en trafiksikker løsning for syklende og gående på den mest trafikkerte delen.</p> <p>Av Nye Veiers foreslåtte alternativer anser de den anbefalte løsningen 2C som det som best kan ivareta Vingromsvegen som en funksjonell lokalveg med et kollektivtilbud. Målet om trygg skoleveg for ungene på Riselandet blir likevel ikke oppfylt da den ikke bygges med fortau. Med kravet om at Vingromsvegen skal oppgraderes til å bli trafiksikker senest 2 år etter vegåpning, må det også sikres at den ikke blir benyttet i anleggsfasen gjennom bestemmelser.</p>	<p>kryssløsning i Vingrom. Alternativ 2C vil best ivareta fremkommeligheten for alle trafikanter.</p> <p>Ifølge NV skal ikke Vingromsvegen benyttes i anleggsfasen for E6RS på den aktuelle strekningen, men det vil måtte gå anleggstrafikk på Vingromsvegen i forbindelse med etablering av tiltak (timeglassinnsnevringene) langs Vingromsvegen. Kommunedirektøren har endret rekkefølgebestemmelsene knyttet til etablering av trafiksikkerhetstiltakene på Vingromsvegen slik at det skal være ferdigstilt før anleggsarbeid i Øyresvika igangsettes.</p>
<p><u>Dagens E6:</u> Målet om at dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika er ikke oppnådd på denne strekningen, da det ikke er kobling mot lokalvegnettet. Dette virker som en dårlig utnyttelse av denne vegstrekningen. Dersom denne strekningen blir definert som lokalveg, vil den kunne brukes av syklende frem til Øyresvika i henhold til veglova. Det må være avkjørsel for syklende i Øyresvika.</p> <p>Nye Veiers foreslåtte løsning med sammenkobling og rundkjøring midt i boligområdet i Øyresvika vil ha store negative konsekvenser. Tilrettelegging for bussholdeplass langs dagens E6 på Vingnes er svært positivt for kollektivtilbudet, men det må også lages bussholdeplass ved Øyresvika både i nord og sørgående retning for å ivareta kollektivtilbudet for området.</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler ikke sammenkobling i Øyresvika bl.a. av hensyn til trafikkmengde og antall rundkjøring på strekningen Øyresvika-Strandtorget.</p> <p>Det er tilrettelagt for nye kollektivholdeplasser ved Vingnes for regionbuss. Det lokale kollektivtilbudet blir ivaretatt langs Vingromsvegen hvor det skal etableres kantstopp ved timeglassinnsnevringene.</p>
<p><u>Støyskjerming:</u> Utførelsen må være slik at den ikke blir en barriere mellom Vingromsvegen og Mjøsa, og berørte beboere må få anledning til å gi innspill ved prosjekteringen. Anleggsfasen vil medføre økt belastning av tungtrafikk, og støyskjerming bør gjennomføres før oppstart av tunnelarbeidene.</p>	<p>Reguleringsbestemmelsen gir føringer for utformingen av støyskjermen, der deler av skjermen skal være av glass. Etablering av tiltaket er i tråd med bestemmelsen i kommunedelplanen.</p>

<p><u>Tursti:</u> Den bevarte naturlige strandsonen langs Mjøsa er en av de store kvalitetene på Riselandet. Det er i dag enkel tilkomst, og bruken til fiske og rekreasjon har lange tradisjoner lokalt. Det er i dag god tilkomst til strandteigen på de fleste områdene. For i størst mulig grad bevare strandmiljøet og unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet, bør turstien, der det er mulig, legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskevegetasjon mellom stien og vannet.</p> <p>Det er viktig at turstien ikke fortrenger den lokale bruken av friluftsområdet til fiske og rekreasjon, lågåsild -fiske og dreggefiske har lange tradisjoner og er en viktig friluftaktivitet for mange beboere i området. Vegskråningen i Brettengsvika er i dag utilgjengelig, her burde strandsonen reetableres. Dette ville vesentlig forbedret forhold for fugl og fisk, samt opplevelsen av turstien. I Vingnesvika bør turstien i større grad tilpasses landskapet og bli en videreførelse av stranden. Fyllingsfoten må utformes slakere. De ser ingen grunn til å lage enda en fyllingsfot mot strandsonen og ødelegge mer naturlig strandsone.</p> <p>Det er områder i Øyresvika, Brettengsvika og Vingnesvika som i dag består av utfylling i strandsonen. Av hensynet til kvaliteten til naturreservatet, burde anlegningen av turstien bli sett i sammenheng med restaurering og tilbakeføring av en naturlig strandsone. Det bør være de samme bestemmelsene for restaurering og reetablering av strandsonen langs avlastet E6, som for strandsonen langs Vingromlandet.</p>	<p>Turvegen legges vekk fra strandsonen der det er mulig, for å opprettholde den lokale bruken av området med blant annet lågåsildfiske. På en strekning er turvegen flyttet nærmere E6 for å unngå nærføring til eksisterende fiskebu.</p> <p>Gjennom etablering av turvegen vil strandsonen bli mer tilgjengelig. Turvegens bredde og linjeføring er optimalisert for å ikke medføre inngrep i naturreservatet.</p> <p>Turvegen medfører ikke inngrep i naturreservatet. Etter 1. gangs høring er det tatt inn hensynssone for kantvegetasjon med tilhørende bestemmelser og innenfor hensynssonen skal kantvegetasjonen langs vann og vassdrag bevares.</p>
<p><u>Delstrekning Vingnes</u> Området ved Vingnesgata og mot Kiwi er tett på boligområdet og brukes av mange myke trafikanter. Økt trafikk i dette området er ikke ønskelig, slik rundkjøringsforslaget vil medføre. De er forundret over at det ikke er utarbeidet et forslag med rundkjøring på opptreksarmen lengst nord, det ville frigjort mye areal til forbedring av vegsystemet ved Vingnesgata. Det er viktig med gode løsninger for fotgjengere i området, det er mange barn som går til butikken, skole og bussholdeplasser her. En utbedring med fortau på begge sider av Vingnesgata, ved butikken og til Vingnesbrua, vil være et viktig</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler videreføring av dagens kryssløsning. I forprosjektet ble det sett på en løsning med avkjøring mot Jørstadmovegen der arealer mot Vingnesgata ble frigjort. Dette ble ikke tatt med videre pga. utfordringer med høyder og tilkobling til det øvrige vegnettet ved en rundkjøring. Tiltakene som er skissert i planbeskrivelsen er tatt inn i plankartet. Den viser bl.a. nytt</p>

<p>tiltak. Kommunen påpeker i sitt notat at sammenhengende gang og sykkelveg ikke er ivaretatt, de forventer at dette blir ivaretatt fra Vingromsvegen til Storhove. Foreningene kan ikke se at de tiltakene som er skissert i planbeskrivelsen er innarbeidet i reguleringsplankartet. De forventer at tiltakene blir gjennomført slik det er beskrevet. De forventer også at tiltakene gir sammenhengende gang og sykkelveier med opphøyde fotgjengeroverganger fra Vingnesbrua til Jørstadmivegen. Støyskjerming mot friluftsområder er det viktigste miljøtiltaket på Vingnes, og må gjennomføres slik skissert.</p>	<p>fortau langs Vingnesgata og sammen med eksisterende fortau på motsatt side gir dette en bedret løsning for gående. Tiltakene er regulert inn i plankartet, etter høring er veg geometrien i krysset Vingnesgata og på- og avkjøringsrampa strammet opp.</p> <p>I reguleringsplan er det lagt inn støyskjermer langs friluftsområdet og gjennom Vingnes for øvrig.</p>
<p><u>Delstrekning Vingnes – Sannom</u> Vingnesbrua ligger høyere i terrenget og er en enklere adkomstvei mellom Vingnes og byen. Tilkomst mellom Strandpromenaden og Bryggeveien (brua) må tilrettelegges best mulig for gående og syklende. Det vil i fremtiden bli tillatt å sykle over Lillehammer bru i vegbanen når denne blir en del av lokalveinettet. Områdene ved Lillehammerbru er nært de viktigste områdene for fugl i reservatet og i tillegg viktige gyteområder for fisk. Det bør derfor fokuseres på tiltak som lavere fart, skjerming av støy- og lysforurensing mot Lågen fra Lillehammer bru. En fartsgrense på 40 – 50 km / time vil være et godt kompromiss mellom trafikkflyt og kjøreopplevelse. Det er ca. 40 sekunder å spare på avstanden Øyresvika til Strandtorget om man kjører i 70 fremfor 50 km. I perioden 15. april til 14. mai bør det tas hensyn til hekkende og fredede fugler i reservatet. Det bør vurderes om det skal innføres miljøfartsgrense (30 km) i denne perioden.</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler g/s-veg over Vingnesbrua. Det er vurdert flere alternativer for å bedre koblingen i fra Vingnesbruas østside og ned til Strandpromenaden, i forprosjektet. Disse er forkastet som følge av bl.a. landskapsinngrep og kostnader.</p> <p>Hastighet reguleres ikke i reguleringsplanen, men må tas som eget skiltvedtak.</p> <p>Avklaring om det skal åpnes for syklist på avlastet E6 uten g/s-bane etter ny E6 er på plass, vil først bli avklart gjennom omklassifisering av vegen samt eget skiltvedtak.</p> <p>Selv med ny E6, vil ÅDT i 2040 på avlastet E6 være stor på grunn av trafikken inn og ut av Lillehammer sentrum.</p> <p>Avbøtende tiltak for den samlede belastningen i naturreservatet behandles gjennom dispensasjon fra verneforskriften.</p>
<p>Ombygging av dagens av- og påkjøringsramper ved Strandtorget til rundkjøring, vil frigjøre arealer mot strandkanten og bidra til utvikling og standardheving av området Strandtorget/Strandpromenaden innen</p>	<p>Tas til orientering.</p>

næring/bolig/rekreasjon. Farten på avlastet E6 dempes naturlig og trafikksikkerheten bedres betraktelig ved et slik tiltak.	
Av- og påkjøringsrampen i Sannom legger beslag på store arealer og bør vurderes ombygget til rundkjøring av samme årsak. Med dagens E6 som framtidig lokalvei blir farten lavere og eksisterende trafikkmaskiner ved Strandtorget og i Sannom blir unødvendig plasskrevende.	Kryssombygging ved Sannom inngår ikke som et tiltak i kommunedelplan for E6 Roterud-Ensby.
Store deler av strandsonen er i dag bygget opp av sprengstein / fyllinger. Dette er meget ugunstig i forhold til gyte- og oppvekstområder for fisk. De mener at store deler av disse sprengsteinområdene bør skiftes ut med mest mulig naturlig strand/steinmasser. Tilløpsbekkene Bæla og Skurva og omkringliggende landskap, bør restaureres. Selve strandkanten kan også på noen steder endres med små vikervejer for å optimalisere oppvekstbetingelsene for et bredt spekter fisk og insektarter. For å unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet, bør turstien legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskevegetasjon mellom stien og vannet. Naturreservatet og Lillehammers industri- og tømmerfløtningshistorie bør presenteres bedre på ulike opplevelsespunkter langs strandsonen.	Tas til orientering. Turvegen langs Mjøsa er lagt så langt vekk fra strandkanten som mulig. Etter høring er det regulert inn en hensynssone for kantvegetasjon mellom turveg og Mjøsa/Lågen.
Med redusert trafikkbelastning på dagens E6, vil gresslettene utenfor Busmoen bli langt mer anvendelige til flere typer fritidsaktiviteter. Utløpet av Mesnaelva bør utredes som mulig badeplass.	Tas til orientering. Området mellom Busmoen og avlastet E6 reguleres til friområde. Bestemmelsene for dette formålet åpner for etablering av tiltak som fremmer friluftsliv, aktivitet, lek og rekreasjon.

4.6 Vingnes vel

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
Vingnes vel ber om at det levende kulturmiljøet i strandsonen hensyntas ved etablering av ny tursti mellom Vingnes og Øyresvika.	Kulturmiljøet ivaretas i planmaterialet gjennom hensynssone.

<p>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, De ber derfor om at en tursti hensyntar den levende maritime kulturen i området, og at hensynet til et levende kulturmiljø med bading og tradisjonsfiske hensyntas.</p>	<p>Turvegen legges vekk fra strandsonen der det er mulig for å opprettholde kulturmiljøet med blant annet lågåsildfiske. På en strekning er turvegen flyttet nærmere E6 for å unngå nærføring til eksisterende fiskebu.</p>
<p>De er plaget med støy, spesielt fra tungtrafikk. 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 vektes. De ber likevel om at støyvernet prioriteres tungt i denne saken.</p> <p>Det er avgjørende for Vingnes at den planlagte avkjøringsveien til Lillehammer sørfra skjermes med en tilstrekkelig høy, og kraftig lydabsorberende, støyskjerming. 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.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det etableres støyskjermer på strekningen Øyresvika - Vingnes, som sammen med redusert trafikk vil føre til en vesentlig bedring av støyforholdene.</p> <p>Støy fra E6 mellom Øyresvika og Vingnestunellen skal skjermes gjennom terrengarronding og støyvoll.</p>
<p>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.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

4.7 DNT Lillehammer

<p>Oppsummering av merknad/innsjutt</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar</p>
<p>Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:</p>
<p>Videre arbeider DNT Lillehammer 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.</p> <p>Ideelt sett bør Nye Veger bidra til flere avbøtende tiltak for å sikre den gjennomgående stien i</p>	<p>Gjennom planbestemmelsene oppgraderes tilkomstene til turveg/stier langs Lågen i avlastet E6 på strekningen Strandtorget-Hovemoen. I tillegg reguleres det en støyskjerm både nord og sør for Mosoddtunnelen som bedrer støyforholdene for naturreservatet og friluftsområdene på strekningen.</p>

Hovemoen i natur også utenfor planområdet, siden ny E6 vil innebære en forringelse av turterrenget.	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	--

4.8 Fåberg bondelag

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer. Innspill til E6 Roterud-Storhove er ikke oppsummert, følgende innspill er gitt til avlastet E6:</p> <p>Vingromsvegen som går parallelt med E6 beskrives i planen for avlastet E6. Her kommer det frem løsninger for å gjøre vegen smalere i form av bruk av timeglass for å gi vegen et preg av byggefelt. Valg av kryssløsning i Øyresvika vil påvirke hvor landbruksmaskiner kan kjøre for å komme til jorder på vestsiden av Mjøsa. Vegen må derfor utformes, så ikke saktegående maskiner og utstyr med større bredde kan få problemer med å passere. Landbruket har iht. vegtrafikkloven mulighet til å transportere utstyr mellom jorder med dispensasjon. Landbruket har selv med følgebil lov å kjøre utstyr inntil 3,55 meter, bredere ved dispensasjon fra Statens vegvesen. Det er viktig å hensyn ta dette, spesielt da verksted for maskiner er plassert i Lillehammer og Gausdal.</p>	<p>Kommentarer til merknader til Roterud-Storhove er ikke kommentert her, kun for avlastet E6.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler ikke sammenkobling i Øyresvika mellom avlastet E6 og Vingromsvegen. Landbruksmaskiner skal kunne kjøre på denne strekningen med timeglassinnsnevninger. For kjøretøy som nevnes med bredde opptil 4,1 meter må transporteres på dispensasjon, og ha følgebil. Slike transporter skjer ikke ofte og vil derfor trolig ikke være i konflikt med annen trafikk på Vingromsvegen. I anbefalt løsning, vil den ha timeinnsnevninger med bredde på 3,5 meter hver 250-300 meter fra Jørstadvovegen til Øyresvika. Langs disse vil det være fortau med nedsenk. Sporbredden på korntrøske er 3,25, noe som tilsier at den kan transporteres gjennom disse slusene, evt. med et hjulsett på fortau i aktuelle lengder på 30 meter. Andre store kjøretøy og hengere (svanehals) eller lignende vil kunne kjøres gjennom Vingromsvegen (de er sjeldent over 2,55 meters bredde). Alternative løsninger for Vingromsvegen, for eksempel med gang/sykkelveg vil være mer utfordrende da kjørebanelen i sin helhet vil være 3,5 meter, som er noe smalt for et kjøretøy på 3,25 meter. Da vil overheng fra store kjøretøy gå inn og over deler av fortauet. Det er fortsatt behov for ledebil, slik at fotgjengere på fortauet vil bli varslet i forkant.</p>

4.9 Mjøsa Strandeierforening

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove.	Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:

<p>Etablering av ny tursti fra Vingnes til Stranda Camping. De er positive til økt tilgang og bruk av strandsonen. Deler av turstien ligger under flomnivåer, slik at turstien trolig vil bli berørt av flom regelmessig. Det kommer også avfall og rekved med flom. De lurer på hvordan traseen skal vedlikeholdes og hvem som skal bekoste dette. De ønsker at midler til etablering av tursti omdisponeres til etablering av gang- og sykkelvei.</p>	<p>Turvegen langs Mjøsa på strekningen Øyresvika-Vingnesvika vil på den sørligste strekningen ligge over 10 års flomnivå, men kun rundt høyden på årsflom i nord/ved Vingnesvika. Vedr. drift er ikke konkludert. Deler av stien er ikke tilgjengelig for brøyting, og foreløpig er det derfor ikke lagt opp til helårsdrift av turvegen. Fra Øyresvika og et stykke sør og nordover har man tilgang med bil, samt fra øvrige kulverter under avlastet E6. Tas til orientering og kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby ligger til grunn for reguleringsplan.</p>
<p>Bortfall av strandsoner, yngleplasser og kulturminner i forbindelse med etablering av tursti. De frykter at fiskeplasser og mulighet for å fiske med landnot langs Riselandet og Vingromlandet nå blir borte. 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.</p>	<p>På områder med bred strandsoner er turveier lagt vekk fra strandsonen og inn mot avlastet E6. Det er kun der turvegen legges i vegfyllinga ut mot avlastet E6 at turvegen legges i strandsona. Turvegen som reguleres i avlastet E6 medfører ikke utfylling i Lågen.</p>

4.10 Pilegrimssenter Dale-Gudbrands Gard

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
<p>I forbindelse med reguleringsplan for E6 Storhove-Roterud har Pilegrimssenteret påpekt at de er positive til en omlegging av pilegrimsleden fra Fylkesvegen ned på turstien fra Vingrom kirke til Vingnes. En forutsetning for å legge pilegrimsleden i strandsonen er å sikre den mot årlig flom. Videre er det en forutsetning at leden ivaretas under anleggsperioden. Midlertidig og ny permanent trase skal opparbeides og skiltes iht. merkeveileder og merkehåndbok for Pilegrimsleden av Nye Veier.</p>	<p>Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove. For avlastet E6 er det lagt opp til at pilegrimsleden fortsatt skal gå langs Vingromsvegen på strekningen Øyresvika - Vingnes. På denne strekningen vil avlastet E6 bli ny fylkesveg, men Vingromsvegen en lokalveg. Turvegen langs strandsonen på strekningen vil på den sørligste strekningen ligge over 10 års flomnivå, men kun rundt høyden på årsflom i nord/ved Vingnesvika.</p> <p>Turvegen langs Lågen på strekningen Øyresvika Vingnes vil ikke ha helårsdrift, men den kan brukes på sommerstid. Avlastet E6 har regulert hensynsone for pilegrimsleden langs Vingromsvegen.</p>

4.11 Lillehammer landbruk

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
----------------------------------	------------------------------

<p>Merknaden er gitt til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares i ikke her, men det kan opplyses om:</p>
<p>Lillehammer landbruk merker seg at det i liten grad er identifisert nydyrkingstiltak eller matjordflytting i Lillehammer, men ganske mange i Gjøvik. Det er så 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.</p> <p>Lillehammer landbruk merker seg 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.</p> <p>Med et vestsidealalternativ som 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.</p>	<p>Kommunedirektørens anbefalinger av tiltak på avlastet E6 medfører ikke beslag av dyrka mark.</p> <p>Når det gjelder avlastet E6 legger planen til rette for bedre tilgjengelighet mellom næringsområdene i Hovemoen og mot Storhove ved etablering av en ny rundkjøring på avlastet E6, som knytter disse områdene bedre sammen. Reguleringsplanen for avlastet E6 følger opp vedtatt kommunedelplan. Arealbruken i Hovemoen er avklart gjennom kommuneplanens arealdel.</p>

4.12 Lillehammer sportsfiskeforening

<p>Oppsummering av merknad/innsjill</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar</p>
<p>Merknaden er gitt til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:</p>
<p>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. De 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. De forventer at</p>	<p>Når det gjelder etablering av turveg lags strandsonen fra Øyresvika til Vingnes i reguleringsplanen for avlastet E6 er denne lagt unna strandsonen det der er mulig. Det skal ikke gjøres inngrep i naturreservatet på strekningen med fyllinger ut i Mjøsa.</p>

<p>slike undersøkelser blir gjort før man igangsetter utbyggingen.</p> <p>Strandsonen mellom Vingrom og Vingnes: 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. Dette gjelder 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, næringssøk 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 derfor sterkt imot.</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

4.13 Lillehammer Senterparti

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Merknaden er gitt til E6 Roterud-Storhove og omhandler forholdene i den reguleringsplanen.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:</p>
<p>Lågendeltaet Naturreservat ble fredet med Norges strengeste vern i 1990. Dette må respekteres. Det er få våtmarksområder igjen. Den Internasjonale konvensjonen om biologisk mangfold brytes. Norge sluttet seg til avtalen og har med det internasjonale forpliktelser.</p> <p>I planforslaget legges det fram alternative løsninger for kryss i Vingrom. Etter det Senterpartiet 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. De mener en kompakt kryssløsning i Vingrom vil være bedre.</p> <p>Med et vestsidealternativ som eneste tilknytning til Lillehammer på Storhove, vil trafikken inn mot Lillehammer sentrum bli kraftig redusert. For handelsnæringen i Lillehammer vil dette bety kraftig omsetningsnedgang. For å kompensere for dette forventer de at handelssentrum i Lillehammer vil bli forsøkt reetablert i Storhove området, omtrent slik det skjedde på Vinstra ved ny E6.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler ikke tiltak som medfører beslag av dyrka mark. Tiltak 2D og 2F vil eventuelt medføre et mindre beslag av dyrka mark.</p> <p>Tas til orientering. Planforslagene for avlastet E6 og E6RS følger opp føringene i vedtatt kommunedelplan. Kommuneplanens arealdel legger føringer for den videre utviklingen av Storhove.</p>

<p>Dette vil sette dyrket mark i dette området under et enormt press.</p>	
---------------------------------------------------------------------------	--

4.14 Lillehammer Næringsforening, Visit Lillehammer, Strandtorget, Lillehammer sentrum Drift, v/ Advokatfirmaet Thallaug

<p>Oppsummering av merknad/innspill</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar</p>
<p>Høringsuttalelsen er gitt samlet for E6 Roterud-Storhove og Avl. E6 Lillehammer.</p>	<p>Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, kun for avlastet E6.</p>
<p>En mulig redusert attraktivitet for Lillehammer vil få svært negative konsekvenser for handel i sentrum og på Strandtorget, men vil også påvirke hotellnæring og reiselivsbedrifter, som er avhengig av et attraktivt Lillehammer for tilstrekkelig kundegrunnlag.</p> <p><u>Effektiv «gammel» E6</u> Ny firefelts E6 er viktig for Lillehammerregionen. Med en sikker og effektiv vei sikres og styrkes næringslivets forutsetninger for verdiskaping. En vesentlig premiss for dette, er at gamle E6 opprettholder sin funksjon som effektiv transportåre inn til byen. Dette gjelder både i en anleggsperiode, og når nye E6 er ferdigstilt. De er bekymret for at langvarig anleggsarbeid på Lillehammer gjør at kundene finner andre steder å besøke. 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, slik som det nå foreslås. Dette hemmer næringslivet. De mener dette går på tvers av SVV sin anbefaling.</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler regulering av rundkjøring ved Strandtorget og i Hovemoen. Ved Strandtorget vil rundkjøring være et viktig tiltak for å nedklassifisere dagens E6 til lokalveg og rundkjøringen vil gi tilgang til eksisterende og fremtidige næringsarealer. Som følge av eks. miljøtiltak gjennom Vingnes vil farten naturlig reduseres, eventuelle fartsgrenser avklares gjennom egen prosess uavhengig av reguleringsplanprosessen.</p>
<p><u>Rundkjøring Strandtorget</u> De 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. Dette vil utvilsomt gå sterkt utover handel og opplevelser, både på Strandtorget og i sentrum. Den samfunnsmessige nytten synes svært begrenset, samtidig som de næringsmessige konsekvensene vil bli store.</p>	<p>Kommunedirektøren mener ombygging av dagens kryssløsning er et viktig tiltak for å nedklassifisere dagens E6 til lokalveg. Det er ikke ønskelig med to parallelle hovedveger gjennom Lillehammer. Anleggsfasen vil en kunne planlegge for, og denne fasen kan avbøtes med god informasjon.</p>
<p><u>Skilting til byen og attraksjoner</u> De mener det er svært viktig med god skilting for å komme seg inn til byen. Dette omfatter ikke bare skilting til <i>byen</i> Lillehammer, men også skilting til de ulike attraksjonene, som f.eks. Maihaugen, OL-</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Skilting behandles gjennom egen prosess med eget skiltvedtak.</p>

anleggene mv. Dette er et sentralt punkt som må bringes opp ifm. etablering av ny E6	
<p><u>Helhetlig løsning E6 – knutepunkt</u></p> <p>Det må planlegges og bygges ut for en helhetlig løsning fra E6 – knutepunkt. Det er da helt sentralt med en effektiv og rask adkomst fra avkjøringen fra ny E6 og frem til knutepunktet – Lillehammer skystasjon. Dernest er det viktig med en god og effektiv adkomst opp Mesnadalsarmen og inn til skystasjonen. Dette bør om mulig også ses i sammenheng med Banken-krysset, 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 Banken-krysset, som også er en knutepunktsadkomst.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Tiltak utenfor planområdet må tas gjennom egne prosesser.</p>
<p><u>Hovemoen – avkjøring til byen mv.</u></p> <p>Den nordlige avkjøringen til Lillehammer er planlagt til Hovemoen. Avkjøringen må være så effektiv som mulig, og med kortest mulig avstand til eksisterende E6, som er 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.</p> <p>Lillehammer kommune må stå sammen med næringslivet og legge mest mulig til rette for å begrense skadevirkningene. Her er effektive transportårer 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.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Forslaget til rundkjøring på Hovemoen legger til rette for bedre adkomst til næringsområder i Hovemoen.</p> <p>Det legges ikke inn tiltak som kan redusere hastigheten på strekningen mot Lillehammer sentrum fra Hovemoen utover dette.</p> <p>Tas til orientering.</p>

4.15 Scala CC Holding AS

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Scala CC Holding kommer med innspill som eiere av Strandtorget kjøpesenter.</p> <p>Generelt er deres tydelige budskap at adkomsten fra nye E6 til Strandtorget og Lillehammer sentrum må</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler regulering av rundkjøring ved Strandtorget og i Hovemoen. Ved Strandtorget vil rundkjøring være et viktig tiltak for å nedklassifisere</p>

<p>gjøres så tilgjengelig og effektiv som mulig, spesielt med tanke på den store gjennomgangstrafikken som i dag benytter seg av tilbudene på Strandtorget.</p> <p>Det er avgjørende at strekningen fra det som blir den nye E6 og inn mot Lillehammer sentrum (gammel E6) blir så effektiv som mulig. Derfor vil hastighetsreduserende 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 hastighetsreduserende tiltak. Flere av de foreslåtte miljøtiltakene kan være gode, men hastighetsreduserende tiltak er ikke ett av disse. Rundkjøringer vil redusere hastigheten, men vil også kunne skape kødannelse, noe som vil øke reisetiden inn mot Lillehammer. De ønsker å opprettholde 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. De har et godt informasjonsunderlag på hvor stor del av handelen og trafikken på Strandtorget som er «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 som nå. På store utfartsdager som for eksempel i vinterferien og påskeferien utgjør kunder fra Oslo og Akershus ca. 25-40% av omsetningen på Strandtorget. Dersom veien inn til Strandtorget oppleves som for tidkrevende og vanskelig, vil kundene legge handelen andre steder.</p>	<p>dagens E6 til lokalveg og rundkjøringen vil gi tilgang til eksisterende og fremtidige næringsarealer. Som følge av eks. miljøtiltak gjennom Vingnes vil farten naturlig reduseres. Hastighet reguleres ikke etter plan- og bygningsloven, men behandles som eget skiltvedtak. Forhold som tilsier redusert hastighet, er miljøtiltak gjennom Vingnes og ny rundkjøring i Hovemoen.</p> <p>Kommunedirektøren mener ombygging av dagens kryssløsning på Strandtorget er et viktig tiltak for å nedklassifisere dagens E6 til lokalveg. Det er ikke ønskelig med to parallelle hovedveger gjennom Lillehammer. Anleggsfasen vil en kunne planlegge for, og denne fasen kan avbøtes med god informasjon.</p> <p>Merknad vedrørende skilting tas til orientering. Skilting må behandles i egen prosess.</p>
<p>Ved Strandtorget er det foreslått en trearmet rundkjøring over dagens vegløsning, som innebærer en ombygging av dagens toplanskryss. Dette er ikke en hensiktsmessig løsning for å sikre en god avkjøring på den viktigste innfartsåren til Strandtorget og Lillehammer sentrum. Beregninger viser at dette vil føre til kødannelse om ettermiddagene, noe de også ser eksempler på i dag fra flere andre kjøpesentre med trafikkerte rundkjøringer i umiddelbar nærhet. Når Mesnadalsarmen bygges om, vil uansett ikke innfartsåren til Lillehammer tåle en 200 års flom. Når også dagens kjøreløsning har vist seg å tåle flom godt, ser de ikke hensikten med denne flomsikringen.</p>	<p>Kommunedirektøren mener ombygging av dagens kryssløsning er et viktig tiltak for å nedklassifisere dagens E6 til lokalveg. Det er ikke ønskelig med to parallelle hovedveger gjennom Lillehammer. Rundkjøringen på Strandtorget reguleres eksempelvis med filterfelt. Dette innebærer at nordgående trafikk ikke har behov for gjennom rundkjøringen når en skal inn til byen. Anleggsfasen vil en kunne planlegge for og kan avbøtes med god informasjon.</p>

4.16 Hovemoen Næringspark AS

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
Løsning med trearmet rundkjøring viser at det i et normalår vil være rundt 30 000 passeringer med tunge kjøretøyer over dette krysset. Dette gjelder transport knyttet til pukk- og grusvirksomheten, asfaltverket og tømmerterminalen. Forsvarets transporter er ikke inkludert i dette tallet, og kommer i tillegg. Det er grunn til å forvente at trafikkmengden til Hovemoen vil øke ytterligere i årene framover.	Merknaden tas til orientering. Det er tatt hensyn til tunge og lange kjøretøy ved utforming av rundkjøringen.
Flere næringsaktører arbeider nå for å tilrettelegge for fremtidig vekst og utvikling av Hovemoen som næringsområde. Det er derfor vesentlig at ny rundkjøring dimensjoneres for å tåle stor trafikk med store kjøretøyer. Vegarmen vestover, inn mot Hovemoen, er dimensjonert for vogntog hvor to vogntog kan møtes på vegen, også gjennom kurven. Svingbevegelsen ved krysset vest for dagens bru, over nåværende E6, både østover over vegbru og vestover, er også dimensjonert for vogntog, men de må bruke motgående kjørefelt til denne svingbevegelsen. Det vil imidlertid bli god sikt i krysset. De er tilfredse med at det er valgt en løsning med rundkjøring for dette krysset og mener at svingradier og stigningsforhold vil være akseptable.	Tas til orientering. Rundkjøringen er dimensjonert for vogntog, mens det ved modulvogntog vil måtte bruke overkjørbart areal i rundkjøringen/sentraløya.
De mener det er behov for en overordnet, helhetlig plan for Hovemoen som ikke er juridisk bindende, men som kan vise overordnet infrastruktur som lokalvegnett og nettinstallasjoner. En slik plan kan ha form av et områdeprogram. Ved fastlegging av framtidig lokalvegnett, kan det bli behov for justeringer i detaljutforming av sidearmen som fører inn til næringsområdet i Hovemoen.	Kommunedirektøren tar dette til orientering.

4.17 Ole A. Berge og TOAS AS v/ Structor

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
Ole A. Berge og TOAS AS er eiere av naboeiendommer 184/59, 186/4, 184/82 og 186/99, delvis beliggende innenfor nordre deler av det aktuelle planområdet. Nye reguleringsplaner som nå fremmes, burde brukes til å etablere en mer oversiktlig og samlet plansituasjon.	Kommunedirektøren tar merknaden til orientering, og har forståelse for at plansituasjonen i området oppleves som uklar. Av

<p>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. De er forbauset over at Nye Veier og Lillehammer kommune, som planmyndighet, ikke har hatt mer fokus på å skape en oversiktlig plansituasjon i området.</p>	<p>ulike årsaker har det i samme periode blitt igangsatt flere planinitiativ i samme område og som berører nevnte eiendommer. Planmaterialet er etter høring justert slik at det skal være helhetlig for nevnte eiendommer. Alle arealene i området er tatt med, enten i E6 Roterud-Storhove eller avlastet E6.</p>
<p>Ny reguleringsplan for avlastet E6 baserer seg på en tidligere fremlagt, men foreløpig ikke godkjent, privat reguleringsplan for Hove næringspark, sør for en del av G/S -vegen som skal etableres i området. Planområdene er imidlertid ikke sammenfallende, så ny plan for avlastet E6 erstatter ikke fullt ut plan for næringsparken.</p>	<p>Reguleringsplan for Hove næringspark sør ble vedtatt 28.10.21. I utarbeidelsen av planforslaget har det også vært dialog med Bane NOR og koblingen med reguleringsplanen for Hove hensetting. Det er foretatt en mindre justering i adkomsten til gnr/bnr 184/82 etter vedtak på reguleringsplan for Hove næringspark sør.</p>
<p>De har tidligere sendt høringsuttalelse til planen for Hove næringspark sør, og påpekt at planforslaget er meget problematisk i forhold til Dekkmann, en eksisterende næringsvirksomhet i området. I planforslag for avlastet E6 er denne bygningen ikke vist i det hele tatt. Det kan stilles spørsmål ved om dette er bevisst gjort, for å unngå fokus på negative konsekvenser av planforslaget for Dekkmann. Kjøreveg og gang-sykkelveg forbi Dekkmann, slik planforslaget viser, er uakseptabelt, i forhold til denne virksomheten. Dersom denne vegen bygges for å få adkomst til Hove Næringspark sør, medfører dette at Dekkmann ikke kan fortsette sin virksomhet på området, og må flytte. De er enig i at den fremtidige adkomstvegen, innover i området, bør være den eksisterende vegen fra rundkjøringen ved Hove-armen i nord. Dette kan imidlertid først realiseres når Bane Nor skal bygge ut sitt hensettingsanlegg, og gjennomfører nødvendig grunnerverv i forhold til dette, som blant annet innebærer at Dekkmann må flytte. Inntil dette gjennomføres, bør adkomst til de søndre deler av området gå via eksisterende veg, fra Hovemovegen i sør. Alternativt må Nye Veier innløse Dekkmann-området ved gjennomføring av tiltak knyttet til avlastet E6.</p>	<p>I henhold til vedtatt reguleringsplan for Hove hensetting, er området der Dekkmann ligger i dag et fremtidig jernbaneformål. Planforslaget har hensyntatt fremtidig arealstatus og ikke dagens arealbruk. Dette er et bevist valg, da reguleringsplan for Hove hensetting nylig er vedtatt.</p> <p>Midlertidige løsninger frem til Bane NOR skal bygge kan ikke reguleres, da dette går på tvers av vedtatt plan.</p>

<p>Område BKB7 inngår ikke i kommuneplanens arealdel, men i kommunedelplan for ny E6, med formål jernbane, av uforståelige grunner. Det må antas at kommunedelplanen ikke er oppdatert i forhold til arealbruken i området, og at BKB7 naturlig skal ha samme formål som naboområdet i øst og sør, benevnt som K1 i kommuneplanens arealdel. Ber om at bestemmelser for BKB7 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.</p>	<p>Arealformålet oppdateres i ny reguleringsplan for avlastet E6. Ny plan gjelder foran gammel plan.</p> <p>Samme bestemmelser som BKB4-8, og er i tråd med kommuneplanens arealdel sine bestemmelser.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. UTTALELSER FRA PRIVATPERSONER

5.1 Svein Løvseth

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
<p>Løvseth påpeker at turstien går mot boligeiendommen og over privat kjøreveg. Løvseth godtar ikke en slik løsning og stiller spørsmål om ekspropriasjon.</p> <p>For tiltak langs Vingromsvegen, godtar han ikke at tiltakene belastes hans eiendom. I tillegg ser tiltakene ut til å midlertidige, men som kanskje kan bli varige.</p>	<p>Kommunedirektøren tar merknadene til orientering. For å redusere nærforingen langs dagens fiskebu ved Mjøsa, er turvegen lagt om på strekningen forbi fiskebua. Dvs. at den fra kulverten legges opp mot avlastet E6, slik at den vil ligge på et høyere nivå. For å få til en slik løsning, vil det være behov for en støttemur på deler av strekningen.</p> <p>Spørsmål rundt ekspropriasjon er et privatrettslig forhold mellom tiltakshaver og grunneier.</p>
<p>For støyskjerm Øyresvika-Vingnes er han meget kritisk til at planlagt støyskjerm ikke tar hensyn til utestøy.</p> <p>Eiendom er tidligere delt i 3 deler av nåværende E6 og er totalt ødelagt av trafikkstøy og forurensning. Nå planlegges støyskjerm etter samme forurensningslov som er brukt mot hans eiendom i alle år, og fortsatt foreslås ingen demping for utestøy, bare innvendig i boliger. Viser til da han ville sette opp skjerm for egen regning, men fikk beskjed om at den var trafikkfarlig å sette opp. Løvseth forlanger nå at det tas hensyn til utestøy for alle langs</p>	<p>Støyforholdene langs avlastet E6 vil bli forbedret ved at gjennomgangstrafikken, med en stor andel av tungtrafikken, vil benytte ny E6. Antall dB vil reduseres fra 71 dB til 66 dB på fasade ved en lavere ÅDT. Ved anleggelse av støyskjermer, vil støyforholdene bli ytterligere forbedret. For gjeldene eiendom vil denne reduseres til 59 dB på fasade og 56 dB på uteplass.</p>

<p>avlastingsveien og at arealplanlegger T-1442 blir fulgt.</p> <p>Løvseth anbefaler å rive all bebyggelse mellom Vingromsvegen og Mjøsa, slik at det blir plass til alle forslag. Slik det er i dag, og kommer til å bli med alle restriksjoner, er det et lite attraktivt boligområde grunnet vei og støy.</p>	<p>Ved nedgradering av en veg, der trafikken blir lavere, vil ikke T-1442 være førende for prosjektet, ut over de bestemmelsene som er gitt i kommunedelplan og reguleringsplan. Ved redusert trafikk og støyskjerm vil støyforholdene bli bedre for beboerne på Riselandet.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.2 Mass Haugen

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
Likelydende brev som fra Øyresvika Dreggeklubb.	Se kommentar til Øyresvika dreggeklubb (4.2.)

5.3 Marius Mathisen Vinding

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
Likelydende brev som fra Øyresvika Dreggeklubb.	Se kommentar til Øyresvika dreggeklubb (4.2.)

5.4 Lena og Erland Hauklien

Oppsummering av merknad/innsjill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Tiltak 1, alternativ 1A: Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika:</p> <p>Det er positivt at det blir tursti fra Øyresvika til Vingnes. Det er imidlertid viktig at adkomst til stranden opprettholdes på samme nivå som i dag, da Øyresvika er utgangssted for dreggere i sesongen, samt lågåsildfiske. Mange har også båtene sine her. Dette inkludert behov for adkomst med båthenger. De vil derfor at veistubben som i dag benyttes av fiskerne også må kunne benyttes av bil/kjøretøy når turstien er anlagt.</p>	<p>Tas til orientering. Adkomst til Mjøsa blir opprettholdt som med dagens løsning.</p>
<p>Tiltak 2: Tiltak for myke trafikanter langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnes.</p> <p>I utgangspunktet ønsker de at dagens vei opprettholdes med 2 filer og fortau, for å sikre myke trafikanter på denne strekningen. Dette vil også føre til at lokale beboere kan fortsette å bruke veien som sin lokalvei på samme måte som i dag. Alternativ kan være å opprettholde 2 filer + fortau, men med møteplasser. De ønsker ikke at veien skal bli enveiskjørt.</p>	<p>To-felts veg med fortau ble forkastet i forprosjektet som følge av bl.a. inngrep i private eiendommer og kostnader. Enveiskjøring er ikke et alternativ. Som følge av kryss nord i Vingrom vil trafikken på Vingromsvegen bli redusert og hovedalternativet med timeglassinnsnevninger vurderes å ivareta alle trafikanter på en hensiktsmessig måte.</p>
<p>Tiltak 3: Støyskjerm for eksisterende boligbebyggelse langs avlastet E6 mellom Øyresvika og</p>	<p>Reguleringsplanen regulerer ikke hastigheten på stekningen, dette behandles gjennom egen prosess.</p>

<p>Lillehammer bru.</p> <p>Støyskjerm for boligbebyggelsen på strekningen bedrer støyforholdene for beboerne. Innspillshaver ønsker også en reduksjon av hastigheten på strekningen på dagens E6 til 60 km/t. Støyskjermen vil samtidig som den skjermer boligene, skjerme arealer som er benyttet til tur- og friluftsliv. Det er en betydelig forbedring i forhold til dagens situasjon med tanke på lydbildet og en positiv utvikling for beboere på strekningen. Videre påpeker de at deres bolig ikke er tegnet inn på støykart, den er utelatt på Ny E6 kartet og ikke på avlastet.</p>	<p>Støyskjermene bedrer støybildet på strekningen, ved reduksjon til 60 og 70 km/t forbedres støybildet ytterligere. Støyskjerming av boliger og friluftsområder ivaretas gjennom plankart og bestemmelser.</p>
<p>Tiltak 2, Alternativ 2D: Rundkjøring i Øyresvika, Alternativ 2E: T-kryss i Øyresvika, Alternativ 2F: Uten kryss i Øyresvika, men med fortau.</p> <p>Haukelien mener at rundkjøring eller T-kryss ikke er et alternativ. Kryss nord i Vingrom vil dekke behovet. Løsningen med rundkjøring vil også føre til at deres nabohus blir borte og det er tegnet inn veiarm i vår hage. Haukelien mener det beste alternativet er uten kryss i Øyresvika, men med fortau. Ulempene ved begge kryssløsninger må veies opp mot fordelene uten kryss i Øyresvika slik at det blir valgt løsning med kryss nord i Vingrom.</p>	<p>Tas til orientering og merknaden er i tråd med kommunedirektørens vurdering.</p>
<p>Generelt</p> <p>Støy i anleggsperioden må reguleres strengt slik at livskvalitet til beboere i Vika opprettholdes. Vingromsvegen kan ikke benyttes som anleggsvei. Dette for å ivareta beboere, både med bil og myke trafikanter. Vegen mellom Vingromsvegen og Hovslivegen kan ikke bli benyttet til anleggstrafikk.</p>	<p>Anleggstrafikken skal forholde seg til T-1442/2021 når det gjelder anleggstrafikk. Vingromsvegen skal ikke benyttes til anleggstrafikk utover gjennomføring av tiltak langs Vingromsvegen. Ifølge NV vil totalentreprenør arrangere nabomøter før anleggsstart for å informere om kommende anleggsarbeider.</p>

5.5 Heidi Margrete og Egil Inge Nilsen

<p>Oppsummering av merknad/innspill</p> <p>Nilsen ønsker alternativ 5A for Miljøtiltak Vingnes. De kan ikke forstå hensikten med å fjerne avkjøringen til Vingnes fra nord, slik det er foreslått i alternativ 5b. Dette forslaget medfører at all trafikk til Traasethstranda, Vingar, Saksumdal og Vingromsvegen blir trukket opp i bevaringsverdige</p>	<p>Kommunedirektørens kommentar</p> <p>Kommunedirektøren tar merknaden til orientering og den er i tråd med kommunedirektørens anbefaling for miljøtiltak på Vingnes.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Vingnesgata. Dette er langt fra noe avbøtende tiltak å føre over 2000 flere biler/døgn opp i en boliggate.</p> <p>Forslaget med rundkjøring vil bety en økning fra dagens 4000 kjøretøy/døgn til over 6000 kj/døgn over Vingnes bru. Trafikken medfører en betydelig støvplage. Støvet legger seg overalt på eiendommen, til og med innendørs i vinduskarmene.</p>	
<p>I kart som angir støv fra veitrafikk, er det kun E6 som det er gjort beregninger for. Kan ikke se at kryssingen av E6 er tatt med, der støvplagene kommer fra. Her må det settes opp en «støvfanger» som eliminerer støvplagene.</p>	<p>T-1520 (Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging) skal legges til grunn for både anleggs- og driftsfase. Dersom grenseverdiene i tabell 1 i retningslinjen overskrides skal det gjennomføres nødvendige tiltak.</p>
<p>Dagens kosting av veistrekningen er ikke god nok, og tar heller ikke hensyn til vindretning ved kosting av veibanen. Ved nordlig vind er støvskyen direkte uutholdelig og vedlikehold av hus og andre gjøremål må utsettes. Økt trafikk betyr også mer trafikkstøy.</p>	<p>Tas til orientering. Forhold ift. drift og vedlikehold må tas med vegeier.</p>
<p>Videre viser de til at Nye Veier mener at en rundkjøring vil medføre mer kø i rushtiden. De kan bekrefte at det allerede er kø i rushtida, noe som blant annet medfører nesten daglig forsinkelse for bybussen, noe som igjen medfører at passasjerene ofte ikke rekker overgang til annen bybuss.</p>	<p>Tas til orientering og det anbefales ikke rundkjøring på Vingnes.</p>
<p>Tiltak 6. Gang-/sykkelveg fra Vingnes til Storhove, herunder trapp ved Vingnesbruas østside og sykkelveg mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/ Strandtorget. Det er foreslått fra Nye Veier at dagens E6 nedklassifiseres til fylkesvei med redusert fartsgrense. Både fotgjengere og syklister vil da bruke denne veien, siden det er korteste vei til Strandtorget. Derfor er det nødvendig med en gang/sykkelbru som påheng til dagens E6 bru (Lillehammer bru). Vingnesbrua blir for langt unna til å brukes som korteste vei. EL-sparkesykkel er fremtidens framkomstmiddel og en slik påhengsbru vil gi nesten flat vei til Strandtorget, noe som er gunstig for energiforbruket til EL-sparkesyklene. Tar en med syklister som skal til Mosodden, Høyskolen og arbeidsplassene i nordre del av byen, vil en slik påhengsbru (Alt. 6B) gjøre framkommeligheten bedre ved at en ikke trenger forsere Lillehammer sentrum, som allerede er kaotisk for disse trafikantene.</p>	<p>Planforslaget regulerer g/s-veg fra Vingnes til Hovearmen, der Vingnesbrua brukes til å krysse Mjøsa/Lågen. Vingnesbrua er utpekt som hovedsykkelrute fra Vingnes til Lillehammer sentrum. Kommunedirektøren anbefaler ikke g/s-veg over Lillehammer bru ut fra en samlet vurdering, bl.a. vil Lillehammer bru gi en kortere veg til Strandtorget/Storhove, men f.eks. negative konsekvenser for naturreservatet, har lav trafikantnytte og vil være lite attraktivt ift. sin nærhet til avlastet E6.</p> <p>Avklaring om det skal åpnes for syklister på avlastet E6, uten g/s-bane, etter ny E6 er på plass vil først bli avklart gjennom egen</p>

	prosess om nedklassifisering av vegen, samt eget skiltvedtak.
<p>Trapp ned fra Vingnesbrua: De kan ikke se at ei trapp ned fra Vingnesbrua vil bedre tilgjengeligheten for gående vinterstid (andre trapper i byen blir enten stengt om vinteren, eller er utstyrt med varmekabler).</p> <p>Ellers er de positive til planalternativ 1 for ny E6, og gleder seg til E6 blir lagt i tunnel forbi Vingnes.</p>	<p>Trappa skal utformes etter prinsippet om universell utforming, som f.eks. innebærer belysning. Trappa vil fungere som en snarveg og syklistene kan benytte Sundgata/Bryggevegen. Videre langs Strandpromenaden reguleres det sykkelveg ved siden av dagens turveg.</p> <p>Øvrige forhold tas til orientering.</p>

5.6 Svein Klaussen

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Avlastning av gammel / nåværende E6 Eksisterende E6- trasé fra Vingnes og nordover mot Sannom 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, eksempelvis at nåværende kryssløsning for Mesnadalsarmen beholdes, og at kjørehastigheten begrenses til 50 km/t.</p> <p>Fra Sannom og nordover til Gausdalskrysset og strekningen videre mot Storhove er Lillehammers nye bydel for næringer. Her opptar nå veger 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. Det vil kunne være svært lønnsomt. Handel bør prioriteres oppe på nivå med byen.</p> <p>Videre har Klausen merknader til E6 Roterud-Storhove Sentrum Vest områdeprogram, Gatebruksplan for Lillehammer Sentrum og parkering i Lillehammer sentrum. Disse merknadene er ikke oppsummert, en kan leses i den fullstendige oversikten over merknader.</p>	<p>Kommunedirektøren tar merknaden til orientering. Det vil fortsatt være stor trafikk på avlastet E6 etter ferdigstillelse av ny E6 noe som innebærer at det ikke er naturlig å etablere gate. Hastighet reguleres etter annet lovverk. Det er tatt inn støyskjerming av friluftsområdene fra Mesnaelva til Sannom, noe som også vil være positivt for naturreservatet.</p>

5.7 Urda Rolstad Jahren og Hans Bernhard Jahren

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
<p>Jahren påpeker at ved <i>hovedalternativ</i> med delvis innsnevring av kjørebanelen til 3,5 m ser en ut til å ha uteglemt at dette er eneste framkomstveg for landbruksmaskiner mellom Vingnes og Vingrom. Regelverket tillater flytting av landbruksmaskiner inntil 4,1 m ved dispensasjon og følgebil. Eksempelvis har de fleste av dagens nye skurtreskere sporvidde over 3,5 m. Man er avhengig av å kunne flytte maskinene fra jorde til jorde.</p> <p>Det er foreslått skiltet med gjennomkjøring forbudt (med unntak av buss). Dette kan ikke gjelde traktorer og andre saktegående kjøretøy som ikke har noen annen framkomstveg. Videre står det at Vingromsvegen bare vil få trafikk fra beboere mellom Øyresvika til Vingnes. Gardsbruk og bolighus på stekningen Vingrom kryss - Øyresvika, vil da ikke ha adkomst nordover til Vingnes og videre til Lillehammer. Med den trafikkmengden som vil bli på avlastet E6, vil det til tider bli veldig vanskelig å komme fra lokalvegen og ut på avlastet E6. Dette vil føre til stor fare for trafikkulykker. De har erfaring med hvor krevende det var å komme ut på E6 før lokalvegen ble etablert. En løsning med T-kryss, vil være et stort tilbakeskritt både for framkommelighet og trafiksikkerhet. Løsningen med <i>rundkjøring</i> vil gjøre innkjøring til -og utkjøring fra, Lillehammer betydelig tregere enn nødvendig. Alternativet vil også føre til økt trafikk på lokalvegen fra Vingrom til Øyresvika. En mye større andel av trafikken fra Vingrom vil da kjøre lokalvegen for å slippe å kjøre ut på motorvegen. Gardsbrukene langs Vingromsvegen har behov for tilgjengelighet for vogntog, svanehalshengere for maskintransport og tømmertransport, som i framtida blir med modulvogntog. Et alternativ kan være at det sikres framkommelighet for brede landbruksmaskiner (4,1m) gjennomgående fra Vingrom kryss til Vingnes, men han ønsker ikke fartsreduksjon til 30 km/t.</p>	<p>Kjøretøy med bredde opptil 4,1 meters bredde må transporteres på dispensasjon, og ha følgebil. Slike transporter skjer ikke ofte og vil derfor neppe være i konflikt med annen trafikk på Vingromsvegen. Hovedalternativet vil ha innsnevring med bredde på 3,5 m. Til side for disse vil det være fortau med nedsenk. Sporbredde på korntrøske er 3,25, noe som tilsier at den kan transporteres gjennom disse slusene, evt. med et hjulsett på fortau i aktuelle lengder på 30 meter.</p> <p>Alternative løsninger for Vingromsvegen, f.eks. med fortau, vil være mer utfordrende, da kjørebanelen i sin helhet vil være 3,5 meter, som er noe smalt for et kjøretøy på 3,25 meter. Da vil overheng fra store kjøretøy gå inn og over deler av fortauet. Det er fortsatt behov for ledebil, slik at fotgjengere på fortauet vil bli varslet i forkant.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler ikke sammenkobling av avlastet E6 med Vingromsvegen i Øyresvika som følge av bl.a. trafiksikkerhet, trafikkmengde, beslag av dyrka mark og inngrep i en privat eiendom.</p>

5.8 Unni Berg

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
----------------------------------	------------------------------

Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove.	Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men for avlastet E6 kommenteres følgende:
For de som bor i Stavnesvegen 13 og 15 på Vingnes, er det viktig at det blir støyskjerm mot bebyggelsen helt fram til brua.	Støyskjermende tiltak, gjerde og voll er elementer som plasseres og utformes i planmaterialet. Dette er en oppfølging av kommuneplanens bestemmelser og utførte støyberegninger. Ved Stavnesvegen 13 og 15 reguleres støyskjermen videre nordover fra Stavnesvegen mot Lillehammer bru.
Ellers ser de fordeler og ulemper ved begge de skisserte alternativene for Vingnes. Alternativet med rundkjøring vil frigi areal til næring/friområde (evt. bebyggelse), noe som kan være positivt for Vingnes og Lillehammer. En rundkjøring vil også virke som et fartsreduserende tiltak. Ulempen ved dette alternativet, er økt trafikkbelastning for beboerne ved rundkjøringen.	Kommunedirektøren anbefaler ikke regulering av rundkjøring da dette bl.a. vil medføre økt trafikk gjennom Vingnesgata. Hovedalternativet (dagens løsning) med miljøtiltak, som eksempelvis fartsreduserende tiltak og bussholdeplass, svarer ut bestemmelsene i kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby på tilstrekkelig måte.

5.9 Guro Myrum og Geir Haugen

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
T-kryss i Øyresvika vil være det beste alternativet, da det trenger minst areal, og boliger blir ikke berørt på samme måte som med en rundkjøring. T-kryss vil etter det de kan se, være tilstrekkelig løsning for den antatt beregnede trafikkmengden for krysset.	Det anbefales ikke sammenkobling av avlastet E6 med Vingromsvegen i Øyresvika som følge av bl.a. trafikksikkerhet, trafikkmengde, beslag av dyrka mark og inngrep i en privat eiendom. Trafikken på Vingromsvegen vurderes å bli lav som følge kryss nord i Vingrom.
Tursti Øyresvika - Vingnesvika. Turstien i Øyresvika må legges tett opp mot eksisterende E6 for å ivareta friområdet for bla. fiskeplasser. Stien må ligge opp fra Mjøsa grunnet varierende vannstand gjennom året.	Turvegen er optimalisert ift. bredde for å ikke berøre naturreservatet. Turvegens bredde varierer, og det er tatt hensyn til at den ikke skal ligge i strandsonen i områder som benyttes til friluftsliv og lågåsildfiske. Etter høring, er turvegen justert nærmere E6 på en strekning. Se kommentarer til Svein Løvseth. Planforslaget inkluderer sti som varierer i bredde og plassering fra Mjøskanten. Eksisterende tekniske anlegg er hensyntatt. Tilgang til fiskeplasser blir ivaretatt gjennom planforslaget.

5.10 Henrik Natvig

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
<p>Ved løsnings for Vingromsvegen, er det viktig å ivareta trygg skoleveg og et godt kollektivtilbud. Han mener veien bør utformes med fortau ved siden av dagens veg. Av de foreslåtte løsningene, er det kun anbefalt løsning 2c som vil fungere for kollektivtrafikk. Trafikksikkerhetstiltakene for gående bør være bedre. Rundkjøring i Øyresvika vil ikke fremme et godt bomiljø i området, denne bør ikke bygges slik den er foreslått.</p>	<p>Løsning med to-felts veg og fortau ble forkastet i forprosjektet av hensyn for kostnader og inngrep i private eiendommer. Med kryss nord i Vingrom vil trafikken på Vingromsvegen bli redusert. Hovedalternativ med trafikksikkerhetstiltak vil ivareta alle trafikanter. Kantstopp for buss kan etableres i timeglassinnsnevringene.</p> <p>Av hensyn til bl.a. trafikksikkerhet, trafikkmengde, beslag av dyrka mark og inngrep i en privat eiendom anbefaler ikke kommunedirektøren sammenkobling av avlastet E6 og Vingromsvegen i Øyresvika. Trafikken på Vingromsvegen vurderes å bli lav som følge kryss nord i Vingrom.</p>
<p>Tursti over Øyresodden og plasseringen av denne, bør være lengst mulig mot dagens E6, og være fleksibel i forhold til terrengtilpassing. Det er viktig for han som grunneier av Øyresodden at turvegen også kan benyttes til å ivareta skjøtsel og drift av eiendommen. Det er viktig at kjøring med bil ved undergangen kun blir tilrettelagt for tilknyttede eiendommer.</p>	<p>Undergangene under avlastet E6 til Lågen skal fortsatt være åpne for kjøring av bil ned til eiendommene. Dette er sikret gjennom planbestemmelsene.</p>

5.11 Guri Myrstuen

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
<p>Ta vare på strandsonen og Mjøsa som rekreasjonsplass. Bading, fiske og turopplevelser i strandsona er viktig for Innlandets befolkning. Støyskjerming, turstier, gangveier og adkomst til stranda er superviktig. Gjør en innsats for å bevare grønne lunger, sykkelveier og boltringsplass også for kommende generasjoner.</p> <p>Ønsker 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. Bygg oversiktlige fotgjengerfelt med tydelige</p>	<p>Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove og her kommenteres bare forholdet i avlastet E6. Turvegen er optimalisert mtp. bredder for å ikke gi inngrep i naturreservatet. Turvegen vil tilrettelegg for bruk av strandsonen.</p> <p>Planforslaget regulerer trafikksikkerhetstiltak langs Vingromsvegen slik at hastigheten reduseres og øker sikkerheten for myke trafikanter. Øvrige forhold tas til orientering.</p>

fartsdempere som tvinger trafikken hastighet ned.	
---------------------------------------------------	--

5.12 Knut Ringsrud

Oppsummering av merknad/innsjutt	Kommunedirektørens kommentar
Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove.	Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:
<p>Å ta hensyn til miljøet betyr også å ta hensyn til lokalmiljøet, både i utbyggingsperioden og senere. Et åpenbart miljøtiltak er derfor å bygge gang- og sykkelvei langs lokalveien som står klar før arbeidet på E6 starter. De som bor langs lokalveien er bekymret for hvordan myke trafikanter, lokal biltrafikk og næringstrafikk til nå er blitt behandlet. I anleggsperioden vil trafikken øke på lokalveien. Selv om det ikke er tvungen omkjøring på lokalveien, vil både en del gjennomgangstrafikk og lokaltrafikken som i dag kjører E6, velge lokalveien framfor å kjøre gjennom et anleggsområde. Dette vil redusere både trafikksikkerheten og fremkommeligheten langs lokalveien, spesielt for myke trafikanter, som vil føle seg så utrygge at de ikke våger å ferdes langs veien. Å bygge gang- og sykkelvei er et effektivt HMS-tiltak for anlegget. En miljøvennlig utbygging må sørge for at hele veisystemet i området, med lokalvei og gang- og sykkelvei, er like framtidsrettet. Han mener det spesielt må legges til rette for el-sykler og også hensynta andre trafikanter som el-sparkesykler og elektriske rullestoler. Ringsrud mener NV må be om bevilgning dersom en sykkelvei ikke lar seg gjennomføre innenfor rammene som er gitt.</p> <p>Ringsrud ønsker også svar på følgende spørsmål; Både fylkeskommunen og kommunene vil at denne gang- og sykkelvegen skal være en del av E6 utbyggingen og de vil gjøre alt som er mulig for en så rask prosess som mulig. Grunneiernes holdninger er positiv. Lokalveien har allerede så stor trafikk at fylkeskommunen som eier skulle ha bygget gang- og sykkelvei tidligere. De bør derfor bekoste denne. Vil NV likevel vente med gang og sykkelvei til en ser hvordan trafikken blir på lokalveien?</p>	<p>Kommunedirektøren tar merknaden til orientering. Hensynet til gående og syklende ivaretas i planforslaget til avlastet E6 på strekningen Øyresvika-Storhove, med trafikksikkerhetstiltak på Vingromsvegen, tiltak gjennom Vingnes og over Vingnesbrua. Videre mot Storhove ivaretas myke trafikanter gjennom regulering av manglende lenker fra Vingnesbruas østside til Hovearmen.</p>

5.13 Vera Aavestad

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Ønsker ny E6 i tunell forbi Vingnes. Ønsker lokalvei til Lillehammer med mindre trafikk og mindre støy.	Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove og tas til orientering.

5.14 Marit Hosar

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove.	Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:
Ønsker et halvkryss i Øyresvika, som betyr mindre inngrep i nåværende veger og bolighus. Viktig å minske gjennomgangstrafikken forbi boligområdet. Det vil heve bomiljøet i området, da bilkøene som er saktegående/stående vil minske betraktelig. Hun er også svært positive til turstien langs Mjøsa. Nærheten til vannet er en av årsakene til at de valgte å bosette seg i Øyresvika. De har savnet en sti nærmere vannet.	Merknaden tas til orientering. Av hensyn til bl.a. dyrka mark anbefales det ikke halvkryss i Øyresvika i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove. ¾ kryss innebærer ikke inngrep på private eiendommer. Med Vingrom kryss nord vil trafikken på Vingromsvegen bli redusert. Dette innebærer at det ikke er behov for sammenkobling av avlastet E6 med Vingromsvegen og g/s-veg på Vingromsvegen. Øvrige forhold tas til orientering.

5.15 Roald Rapp

Oppsummering av merknad/innspill	Kommunedirektørens kommentar
Merknaden er avgitt til reguleringsplanen for Roterud-Storhove.	Merknadene vedrørende E6 Roterud-Storhove besvares ikke her, men det kan opplyses om:
Merknad til Roterud-Storhove med ny bru over Lågen og gjennom naturreservatet. Ønsker ikke at naturreservatet deles opp. Forslår at ny E6 legges i eksisterende trase over Lillehammer bru. Utvidelse av dagens trasé kan løses ved utvidelse til 3 og 4 felts veg. En eventuelt oppgradert Lillehammer bru vil ikke berøre sandbankene ytterligere der fuglelivet er livligst. Lillehammer bru må i eventuelt oppgradert utgave, støyskjermes for mennesker og dyr, og bør ikke få høyere hastighet enn 80 km/t. I merknaden blir det også kommentert at belysningen i turstien bør slokkes i hekketiden.	Kommunedirektøren tar merknaden til orientering. Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og avlastet E6 er utarbeidet i tråd med kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby. Trasé for ny E6 er avklart gjennom kommunedelplan. Tas til orientering. Ved behov for ny belysning innenfor planområdet skal naturverdiene ivaretas.