



Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER  
Att. Trond Røneid

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Solveig Rindhølen, 62 55 10 94

## Lillehammer - E6 Roterud - Storhove - samordning av statlige innsigelser ved 2.gangs høring

Det vises til brev datert 2.2.22 med 2. gangs høring og utlegging til offentlig ettersyn av reguleringsplan E6 Roterud- Storhove i Lillehammer.

Det er to saker som er lagt ut på 2.gangs høring nå; E6 i Lillehammer og avlastet vei gjennom Lillehammer. I tillegg har Gjøvik kommune bedt om tilbakemelding på innsigelser fremmet ved 1.gangs høring.

Disse er behandlet som separate saker av regionale myndigheter, men har også en gjensidig sammenheng som må sikres og ivaretas i planprosessen.

*Det sendes eget samordningsbrev når det gjelder avlastet vei E6 Øyresvika-Storhove.*

Samordning av statlige innsigelser til kommunale planer er en fast ordning som innebærer at innsigelser fremmet av statlige myndigheter kommer samordnet fra Statsforvalteren til kommunen. Planfasen etter at innsigelse er fremmet påvirkes ikke av ordningen, men kommunen og innsigelsesmyndighetene oppfordres til å arbeide aktivt for å avklare innsigelser lokalt. Dersom partene ikke kommer til enighet legges saken fram for mekling.

### ***Innsigelser til planforslaget***

#### **Norges vassdrags- og energidirektorat – NVE:**

- opprettholder innsigelsen til planen på grunn av manglende dokumentasjonsgrunnlag for reetablering av strandsona langs Mjøsa.
- fremmer ny innsigelse grunnet endringer i planen for bru over Lågen og usikkerheten knyttet til dokumentasjonsgrunnlaget for denne endringen

#### **Statsforvalteren i Innlandet har følgende innsigelser:**

- Manglende ivaretagelse av friluftsliv



- Jordvern - med bakgrunn i fortsatt stor omdisponering av dyrka jord og at gjennomføring av kompensierende tiltak ikke er tilstrekkelig sikret i planen
- Midlertidig omdisponering av dyrka jord for anleggsveg på Trosset
- Kryssing av Lågen:
  - Støy i og inntil naturreservatet:
    - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6
    - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode
- Vassdrag:
  - Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:
    - Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa
    - Manglende avklaring i plankartet av strandsonen i Mjøsa
  - Kantvegetasjon rundt Mjøsa:
    - Manglende bestemmelser for å sikre kantvegetasjon
  - Kompenserende tiltak:
    - Innsigelse dersom kompensierende tiltak ikke tas inn i planen og bestemmelsene
  - Innsigelse til planlagt tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping inntil plankart er oppdatert og etterlyst kunnskapsgrunnlag er på plass

## Vurdering

Flere av de gjenstående innsigelsene skyldes manglende utredninger, dokumentasjon og/eller at plankart med bestemmelser ikke sikrer tilstrekkelig avklaring og oppfølging av nasjonale og viktige regionale hensyn. Dette er ikke gjenstand for samordning. Noen av innsigelsene er også overlappende.

Alle innsigelser er begrunnet. Innsigelsesgrunnlag/hjemmel går fram av vedlagte høringsuttalelser. Statsforvalteren oversender innsigelsene til kommunen for videre behandling, og oppfordrer til dialog med regionale myndigheter for å få løst disse. Vi viser blant annet til avtalt møte 25.4.22.

Med hilsen

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

Solveig Rindhølen  
fagdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Vedlegg:

- 1 NVEs innsigelse - 2. gangs offentlig ettersyn - detaljreguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og detaljreguleringsplan for avlastet E6 - Lillehammer kommune
- 2 Lillehammer - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove - merknader til 2. gangs høring

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat  
Statens vegvesen

Postboks 5091 Majorstua  
Postboks 1010 Nordre Ål

0301 OSLO  
2605 LILLEHAMMER



Gjøvik kommune  
NYE VEIER AS

Postboks 630  
Kjøita 6

2810 GJØVIK  
4630 KRISTIANSAND  
S

Innlandet fylkeskommune

Pb. 4404

2325 HAMAR

---

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Lillehammer kommune	Solveig Jarstadmarken	04.02.2022	2019/2952-30/315
Postboks 986		Tidligere dato	Tidligere referanse
2626 LILLEHAMMER			

## **Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove - 2. gangs høring/ offentlig ettersyn - uttale**

Viser til mottatte reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove 2. gangs offentlig ettersyn.

Forsvarsbygg uttaler seg i denne type saker med det utgangspunkt å skulle ivareta forsvarssektorens arealbruksinteresser.

Vi kan ikke se at planen vil ha konsekvenser for Forsvarets eiendom, virksomhet eller arealbruksinteresser, og har derfor ingen merknader.

Heidi Skjæret Pedersen  
Leder fag og prosjekt  
Forsvarsbygg eiendomsforvaltning  
region øst

Solveig Jarstadmarken  
Arealplanlegger

Forsvarsbygg eiendomsforvaltning  
region øst

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 Lillehammer

Deres ref:  
Vår ref: 2021/128082  
Dato: 11.03.2022  
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



## MATTILSYNETS UTTAELSE TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6

Vi viser til saksdokumenter datert 02.02.2022.

Mattilsynet er høringsinstans i planarbeid og skal bidra til at planene ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene drikkevann, plantehelse, fiskehelse/fiskevelferd og dyrehelse/dyrevelferd.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av firefelts morovei fra Roterud i Gjøvik kommune til Storhove i Lillehammer kommune.

### Mattilsynet kommentar

#### Drikkevann

Mattilsynet har tidligere gitt uttale angående drikkevann til reguleringsplanen, innspillene er tatt hensyn til i det videre planarbeidet.

#### Vannmiljø/fiskevelferd

I planprogrammet står det at det kan bli aktuelt med utfylling av Mjøsa. Det er viktig at dette arbeidet gjennomføres så skånsomt som mulig/dyrevelferdsmessig forsvarlig for å ikke forstyrre fisken i Mjøsa. Det innebærer at tiltaket bør gjøres utenom typisk vandrings sesong. Ved utfylling av vassdrag bør «sprengstein» ikke benyttes, pga. at det kan være rester av sprengstoff (særlig nitrat og ammonium) i massen som kan gi lokale miljøvirkninger.

#### Plantehelse

Lov om plantehelse stiller krav om at det må tas hensyn til plantehelse og spredning av planteskadegjørere. Det er viktig at det ikke blir flyttet planteskadegjørere i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres før arbeidene starter opp.

Vi ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Anne Andberg  
Avdelingsleder

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

Kopi til  
STATSFORVALTEREN I INNLANDET                      Postboks 987                      2604                      LILLEHAMMER

Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

**Dato:** 23.03.2022  
**Saksref:** 201910560-14  
**Deres ref.:** 19/2388-112  
**Side:** 1 / 1

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

## **Lillehammer kommune - 2. gangs høring/offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og avlastet E6 - Bane NORs uttalelse**

Vi viser til brev datert 02.02.2022. Vi viser også til vårt brev av 02.09.2021.

Tiltakene berører Bane NORs interesser i nordenden av parsellen. Det vil være nærføring med eksisterende tømmerterminal og planlagt hensettingsanlegg for tog. Bane NOR ser for seg at byggestart for hensettingsanlegget kan bli i løpet av 2023, med slutføring i 2025. Gjennomføring av tiltak som berører begge parter må koordineres, slik at etablerte anlegg har nødvendig atkomst i anleggsperioden.

Vi minner om at tiltak nærmere spormidtd enn 30 meter kan være søknadspliktige etter jernbaneloven § 10. Gjennomføring av tiltak som kan påvirke togtrafikken må avtales i god tid, og samordnes med andre tiltak som fordrer opphold i togtrafikken.

Vi forutsetter at normal drift på tømmerterminalen ikke forstyrres uten etter avtale med Bane NOR. Det må ikke igangsettes tiltak som kan ha negativ påvirkning på jernbanens stabilitet og sikkerhet, eller kan gi økt vannføring mot jernbanen.

I følge merknadsdokumentet er våre merknader ved første gang høring ivaretatt. Det vil være behov for dialog om nærføring ved tømmerterminalen, etablering av gang- og sykkelveg langs hensettingsanlegg og under eksisterende jernbanebru mot tømmerterminalen. Vi forventer at dialogen følges opp som forutsatt, og har ikke ytterligere merknader.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien  
sjef Planforvaltning  
Bane, Drift og teknologi

Gudrun C Laake  
senioringeniør

**Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur**



LILLEHAMMER KOMMUNE

Postboks 986

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

Deres ref./Deres dato: 19/2388-112/ 02.02.2022

Vår ref.: 21/00049-27

Vår dato: 25.03.2022

## Høringsuttalelse - Detaljreguleringsplan for E6 Roterud - Storhove

Statnett viser til varsel om 2. gangs offentlig ettersyn av nevnte reguleringsplaner i Lillehammer kommune. Høringsfristen er 25. mars 2022.

Våre merknader til planene kommer samlet i dette brev.

### Reguleringsplan for avlastet E6

Statnetts tidligere merknad er imøtekommet ved at hensynssone for Statnetts transmisjonsnettledninger er innarbeidet i plankartet med tilhørende reguleringsbestemmelser. Vi har ikke øvrige merknader til planen.

### Reguleringsplan for ny E6 Roterud - Storhove

#### Vedrørende hensynssoner og bestemmelser knyttet til eksisterende og fremtidig transmisjonsnett.

Reguleringsplankartet har svært mange hensynssoner og er vanskelig å lese.

Det er imidlertid innarbeidet et kart i dokument *36 Besvarelse og innsigelse og merknader knyttet til høyspentkabler i Lågen bru datert 18.11.2021* side 13. Kartet viser reviderte hensynssoner H740 med hensyn til eksisterende og planlagte elektriske anlegg. Statnetts tidligere merknad er imøtekommet med at disse hensynssonene er innarbeidet i reguleringsplankartet.

Med vennlig hilsen

Rune Garberg  
Seniorrådgiver

Lars Erik Vindfallet Lauritsen  
Seniorrådgiver

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE



Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

Dato: 25.03.2022  
Vår ref: 19/02824-29  
Deres ref: TRORONEI 19/2388-112

## Uttalelse til 2. gangs høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for avlastet E6 i Lillehammer kommune

### POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50  
7066 Trondheim

**TELEFON** + 47 73 90 46 00

**E-POST** [post@dirmin.no](mailto:post@dirmin.no)

**WEB** [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

**GIRO** 7694.05.05883

**SWIFT** DNBANOKK

**IBAN** NO5376940505883

**ORG\_NR.** NO 974 760 282

**SVALBARDKONTOR**

**TELEFON** +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 2. februar 2022.

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

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

### Om planene

Lillehammer kommune har lagt ut forslag til to reguleringsplaner til koordinert 2. gangs høring:

- Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove
- Reguleringsplan for avlastet E6

DMF uttaler seg her samlet til de to planforslagene.

### Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (E6RS):

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for bygging av E6 som ny firefelts motorveg fra Roterud (Gjøvik kommune) til Storhove, som oppfølging av kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby. Vedtaket gjelder de deler av planen som geografisk ligger innenfor Lillehammer kommune.

Etter 1. gangs høring av planen er planalternativ 2 tatt ut av planforslaget, og det fremmes kun ett planalternativ: Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Gudbrandsdalslågen (Lågen) og kryss midt på Storhove.



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

#### Reguleringsplan for avlastet E6 (avl. E6):

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for avbøtende og avlastende tiltak på dagens E6 som oppfølging av kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby, og i forbindelse med utbygging av ny firefelts motorveg. Det fremmes flere alternative løsninger til høring.

#### **Uttalelse fra DMF**

DMF reiste innsigelse til første gangs høring av planforslag for E6 Roterud-Storhove 24.08.2021. Det er vår vurdering at punktene for innsigelsen nå er ivaretatt gjennom forslag til 2. gangs høring, derfor har DMF ikke lenger innsigelser til planforslaget. Vi viser til våre øvrige uttalelser ved utvidelser og 1. gangs høring av planforslaget. DMF vil i denne uttalelsen fokusere på endringer fra 1. gangs høring.

#### Uttalelse fra DMF til E6 Roterud-Storhove (E6RS)

Innholdet av DMF sin innsigelse til første gangs høring var, kort oppsummert, at de mineralske interessene ved Hovemoen ikke var tilstrekkelig ivaretatt i planforslagets bestemmelser. Innsigelsen rettet seg etter tre punkter.

- Bestemmelser nedsatt i kommuneplanens arealdel videreføres i planforslaget
- Bestemmelser endres til å ivareta vesentlig regional grusressurs, ikke bare områder hvor det er tildelt driftskonsesjon etter mineralloven.
- Endrede bestemmelser som ivaretar konsesjonshavers rettigheter.

I gjeldende planforslag er det utarbeidet reviderte bestemmelser som tilsvarer DMF sitt løsningsforslag. Vi vurderer at 2. gangs høring ivaretar de forholdene som DMF er satt til å ivareta. Bestemmelser om uttak før etablering av næringsområde BN1-8 er tatt inn. Bestemmelsen dekker også grusressursene spesifikt, og ikke bare eksisterende konsesjonsområder. Til slutt er bestemmelsene formulert på en måte som ikke unødvendig overstyrer drivers rett til å disponere grus innenfor tildelt konsesjon.

Det er vår vurdering at bestemmelsene vil sikre driftsgrunnlag ved eksisterende uttak ved Hovemoen, og at bestemmelsene ivaretar de viktige ressursene.

Gjennomføring av regulert tiltak kan medføre behov for å regulere ytterligere uttaks-, drifts- og deponeringsareal ved eksisterende og kommende uttak i Hovemoen-området. Endring av driftsopplegg for eksisterende masseuttak vil utløse krav om oppdatert driftsplan.

Slik planen fremstår, vil den utløse ytterligere behov for å regulere uttaksformål innenfor BN 1-8 for at intensjonen med planen kan realiseres. Dette er imidlertid i tråd med gjeldende kommuneplanens arealdel, og representerer ikke en konkret endring av gjeldende planforhold, til tross for at det ikke entydig avklarer rammene for videre uttak. Lillehammer kommune og driver av masseuttakeene rådes her til å gå i dialog



for å følge opp videre regulering av den fremtidige driften ved Hovemoen på et senere tidspunkt, når det blir grunnlag for å utvide uttaksvirksomheten til disse områdene.

DMF hadde i tillegg faglig råd om at masser av høy kvalitet ikke unødvendig gikk til innfylling der masser av lavere kvalitet kunne benyttes. DMF tar til etterretning at dette ikke har ført til endrede bestemmelser.

Uttalelse fra DMF til avlastet E6 (avl. E6)

DMF gav uttalelse med merknad til høring av forprosjekt i brev av 28.04.2020 der det ble bedt om å ivareta eventuelt berørte deler av Hovemoen grusforekomst. DMF kan ikke se at planforslaget legger om til vesentlig ny omdisponering av grusforekomsten i områder som ikke tidligere er vurdert til å være gjort utilgjengelig ved nedbygging.

DMF har derfor ingen ytterligere merknad til andre gangs høring av planforslaget.

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

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonssjef

Håvard Hammerstad  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Lillehammer kommune

Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

**Vår dato:** 18.03.2022

Sigrid J. Langsjøvd; [sjl@nve.no](mailto:sjl@nve.no)

**Vår ref.:** 201907287-54 og 202003619

**Deres ref.:** 19/2388-112

## **NVEs innsigelse - 2. gangs offentlig ettersyn - detaljreguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og detaljreguleringsplan for avlastet E6 - Lillehammer kommune**

Vi viser til oversendelse av 02.02.2022 med høringsdokumenter for reguleringsplan for E6 på strekningen Roterud – Storhove og for avlastningsveg for E6.

**NVE opprettholder innsigelsen til planen, fordi vi mener den strider mot vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til våre ansvarsområder (jf. vannressursloven (vrl.) §§ 5, 8, 11, 20), samt Byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-1, andre ledd.**

**NVE fremmer ny innsigelse grunnet endringer i planen for bru over Lågen og usikkerheten knyttet til dokumentasjonsgrunlaget for denne endringen (jf. vrl. §§ 5, 8 og 20).**

**NVE trekker innsigelsene knyttet til ledningsnett for elektrisitet.**

### **Bakgrunn**

Planforslaget for ny E6 inneholder nå bare ett planalternativ som innebærer utvidelse av eksisterende E6 fra tofelts til firefelts motorvei mellom Roterud og Øyresvika. Fra Øyresvika skal E6 gå i tunnel nordover mot Trosset. Tunnelen får en lengde på ca. 4 250 m. Fra Trosset krysser E6 Lågen med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Det foreslås en betongkassebru som er 540 m lang og 21 m bred, der veilinjen ligger ca. 15 m over høyeste regulerte vannstand. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover og kobles mot ny E6 på Storhove. Hensikten med reguleringsplanen for avlastet E6 er å tilrettelegge for avbøtende og avlastende tiltak på dagens E6 som oppfølging av kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby, og i forbindelse med utbygging av ny firefelts motorveg.

Det er gjort en rekke endringer i planmaterialet etter 1. gangs offentlig ettersyn, dette er oppsummert i planbeskrivelsen kap. 0. Nye Veier ettersendte notat om utfylling i Mjøsas strandsone og utforming av ny strandsone og innsjøbunn (NOTA-nam-002\_vassdrag-



innsigelser knyttet til Mjøsas strandsone – supplerende opplysninger) og rapport om vannhåndtering (RAPP-voa-003\_Helhetlig plan for vannhåndtering), begge datert 04.02.2022. NVE mottok dette materialet 07.02.2022, altså i etterkant av kommunens vedtak om 2. gangs offentlig ettersyn.

### **Om innsigelsen**

NVE fremmet innsigelse til reguleringsplanene i brev datert 27.08.2021. Grunnlaget for innsigelsen var mangler knyttet til eksisterende og fremtidig ledningsnett for elektrisitet, mangler i forbindelse med faglige utredninger for reetablering av strandsonen langs Mjøsa, mangler i bestemmelser for oppfølging av ev. hendelser i tilknytning til grunnvannsressursen i Hovemoen, samt mangler ved utrednings- og dokumentasjonskrav for naturfare for områdene LL1/LL2 og #200-#202 og tilstøtende areal. NVE hadde i tillegg flere faglige råd, som vi anbefalte å innarbeide i helhetlige vannhåndteringsplanen.

### **NVE opprettholder innsigelse**

Utfyllende opplysninger om utfylling i Mjøsa og utforming av ny strandsone og innsjøbunn er gitt i notat *NOTA-nam-002* datert 04.02.2022. Notatet beskriver reduksjon av utfyllinger i Mjøsas strandsone på strekningen fra sør for Vingrom bru til Øyresvika ved Lillehammer. Notatet *NOTA-nam-002* inneholder avgjørende informasjon som direkte er relatert til vår innsigelse, men innholdet i notatet er ikke innarbeidet i de formelle plandokumentene. NVE mener det har blitt gjort en god jobb med å redusere omfanget på utfyllingene. Samtidig presiserer vi at det må være en balanse mellom å redusere utfylling og sikre variasjon og kantvegetasjon i ny strandsone. Det kan være strekninger der økt utfylling fører til økt kvalitet på den nye strandsona, mens det for andre områder kan være et poeng i å redusere utfyllingen mest mulig. Vi kan ikke se at det er gjort denne typen vurderinger i notatet, men forutsetter at utfyllingslinja ikke er trukket så mye inn at det går ut over muligheten til å reetablere en naturlig strandsone med kantvegetasjon.

NVE ber om at notatet om utfylling i Mjøsa av 04.02.2022 blir supplert med illustrasjoner som viser områdene/strekningene i detalj med småskala buktinger og variasjon, samt viser hvor det kan være aktuelt å bevare eksisterende biotoper uten inngrep i strandsona. Dette for i større grad kunne vise det visuelt, samtidig som man ved å se det sammen med dybdekart viser at det faktisk er mulig. Notatet bør etter NVEs mening vedtas og gjøres juridisk bindende som en del av vedtaket etter pbl. Alternativet er at løsningene innarbeides direkte i planen med bestemmelser. Videre mener vi at plankartet må vise de større strukturene (nes, odder etc.) som skal anlegges i den nye strandsona. De mindre småskala buktingene vil være vanskeligere å vise i plankart, men må da sikres på andre måter som er juridisk bindende, f.eks. ved bruk av hensynssone med bestemmelser.

Vi stiller spørsmål til hvordan dokumentasjonen som følger planen (bl.a. estetisk oppfølgingsplan) og den helhetlige planen for vannhåndtering som er lagt fram i etterkant av kommunes vedtak om nytt offentlig ettersyn, skal forholde seg til hverandre. Formuleringen i estetisk oppfølgingsplan kan være motstridende til det som presenteres i notatet datert 04.02.2022 og intensjonene som ligger til grunn for utforming av strandsona. Det står for eksempel i estetisk oppfølgingsplan at «reetablering av strandsonen kan stedvis være utfordrende på grunn av dybde og grunnforhold, og dette



kan legge føringer på utforming av strandsonen». Slik vi ser det kan det bli flere juridisk bindende dokumenter som styrer utfylling i Mjøsa og utforming av ny strandsoner, og det er viktig at dette samordnes og at dokumentene sier det samme.

Rapporten helhetlig plan for vannhåndtering (RAPP-voa-003) identifiserer anleggs- og driftspåvirkning på bekker og elver som berøres av veganlegget. Rapporten er ment å være grunnlag for vurderinger etter vannressursloven slik planbestemmelsene 2.5.2 (Helhetlig plan for vannhåndtering), 2.5.5 (Inngrep i vassdrag og vannforekomster), 3.5.2 (LNFR), 3.5.3 (LL), og 3.6.2 (Naturområde, VN) angir. Planen skyver med dette på lovavklaringer knyttet til NVEs ansvarsområder (jf. vrl.) til etter vedtak av arealplanen. NVE mener dette er en uheldig praksis og ødelegger mye av hensikten med en helhetlig plan på en lang vegstrekning. Mulighetene for vurderinger av sumeffekt etter vannressursloven blir vanskeligere uten en helhetlig plan for vassdragstiltak og vassdragsinngrep.

Å unnlate å avklare, samordne og behandle viktige spørsmål etter pbl og særlover mens man er på siste plannivå, men heller skyve på behandling av tiltak etter vannressursloven (og andre særlover) til gjennomføringsfasen mener vi er uheldig. Det kan medføre behov for ekstra undersøkelser og utredninger. Det kan også oppstå situasjoner der det ikke kan gis tillatelse etter særlover. Dette kan føre til forsinkelser i gjennomføring av planen og en kan risikere konsesjonsplikt for tiltak i vassdrag når vi ikke har vurdert detaljene i selve planen. Dette kan påvirke prosjektets gjennomførbarhet og utforming. I ytterste konsekvens kan vedtatt og juridisk bindende plan ikke gjennomføres.

Hensynet til allmenne interesser i vassdrag (jf. vrl § 8) er sentralt, og bekkelukkinger kan utløse konsesjonsplikt på grunn av hensynet til vassdragsmiljø, kantvegetasjon og sikkerhet i og langs vassdrag. NVE anbefaler derfor på generelt grunnlag at man unngår alle bekkelukkinger. Vi mener at det samme bør presiseres i helhetlig plan for vannhåndtering og øvrige juridisk bindende dokumenter som omfatter håndtering av vassdrag. Videre mener vi det må inn i bestemmelsene til planen at vassdrag skal holdes åpne i områdene omfattet av LNFR- og #200-#202-områder samt at bekkelukkinger også skal unngås i anleggsbeltet.

**NVE opprettholder innsigelsen til planen for E6 Roterud –Storhove på grunn av manglende dokumentasjonsgrunnlag for reetablering av strandsona langs Mjøsa. NVE mener planen som et minimum må utrede dybdeforhold, utfyllingsbehov og hvor/hvordan det er mulig å ivareta eller gjenskape gode biotoper i strandsonen til Mjøsa. Innsigelse er hjemlet i vrl. §§ 5, 8, 11 og 20.**

Innsigelsen kan trekkes dersom

- Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «*Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsoner - supplerende opplysninger*» blir oppdatert med strekningsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende.
- Plankart og planbestemmelser oppdateres, og gjenspeiler det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompensierende tiltak gjennomføres, samt at areal som ikke berøres av midlertidig anleggsbelte vurderes



og vises. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet. NVE mener man må vurdere bruk av hensynssoner der anleggsvirksomhet skal unngås.

- Det må tas inn bestemmelser som forbyr bekkelukkinger i LNFR og #200-#202-områder, samt i øvrige områder som omfatter vassdrag (jf. 2.5.5, 3.5.2, 3.5.3, 3.6.2, 5.4).

### **NVE fremmer ny innsigelse**

Det er gjort endringer i byggetid og byggeløsninger for ny bru etter 1. gangs offentlig ettersyn. Dette ble gjennomgått på møtet NVE deltok på den 08.03.2022. NVE ba da om at vannlinjeberegninger og beredskapsløsninger måtte gjennomgå på nytt for å sjekke om disse nå er i tråd med nye planene. Nye Veier kunne ikke svare opp dette i møtet.

**NVE fremmer innsigelse til planen inntil dette er dokumentert ivaretatt og det er vist at tiltakene ikke øker faren for flom, erosjon eller massetransport slik at det kan gi negative konsekvenser for allmenne interesser i vassdrag (jf. vrl §§ 5, 8 og 20). Vi viser her også til TEK17 § 7-1, andre ledd.**

### **NVEs trekking av innsigelsespunkter og gjennomgang av punkter der innsigelse er delvis avklart**

#### Ledningsnett for elektrisitet

NVE hadde innsigelse til planen fordi det var mangler knyttet til eksisterende og framtidig ledningsnett, dvs. hvordan ledningsnett og kompensasjonen av areal avsatt til båndlegging for framtidig oppgradering av sentralnettet, var framstilt i plankartet. I tillegg var det mangler ved reguleringsbestemmelsene for ivaretagelse av transmisjonsnett ved avlastet E6.

Plankartet og bestemmelser er endret i tråd med NVEs innsigelse slik at ledningsnettet nå er korrekt framstilt som båndleggingszone for framtidig anlegg og hensynssone for eksisterende anlegg. Planområdet utstrekning og båndleggingszone H740\_1 er utvidet slik at det er sikret et sammenhengende areal på 170 daa øst for E6 på Hovemoen som er Statnetts arealbehov for et nasjonalt viktig anlegg av denne typen. **NVE kan derfor trekke innsigelsen til disse innsigelsespunktene.**

Ved behandling av 2. gangs offentlig ettersyn av planen, har kommunestyret i Lillehammer bedt om en vurdering av å flytte kryssing av E6 på Hovemoen 300 m sørover og endre kryssløsningen. Dette er et tiltak som kan redusere hensynssonen som er avsatt som tilgjengelig areal (170 daa) for eksisterende og framtidig energianlegg. Selv om ny rundkjøring ikke direkte beslaglegger mange dekar, vil den redusere antall dekar som faktisk blir mulig å benytte til energianlegg. Vi viser i denne forbindelse til møter med Statnett, kommunen og utbygger der dette har blitt diskutert. **NVE anbefaler at kryssingen ikke flyttes, og varsler at dersom det velges en løsning som reduserer**





## **hensynssonen knyttet til energianlegget, vil NVE kunne ha innsigelse/klage på avgjørelsen.**

### Dispensasjon fra fredningsforskriften for Lågendelta naturreservat

Kryssingen av Gudbrandsdalslågen ligger innenfor Lågendeltaet fuglefredningsområde og tiltaket behandles derfor etter gjeldene fredningsforskrift. Det er nødvendig å søke dispensasjon fra fredningsforskriften for å kunne bygge bru over Lågen ved Hovemoen. En ev. dispensasjon kan gis med vilkår. Planbestemmelse 5.1.7 f) sier at ny bru skal legge til rette for å føre høyspentkabler i/under bru. NVE understreker at det ikke kan settes vilkår til dispensasjonen som legger føringer for en ev. senere behandling av søknad om anlegg etter energilovgivningen.

I den forbindelse skal det også nevnes at planen for E6 kan påvirke kraftledningen Nedre Vinstra-Oslo [Kraftledning: Nedre Vinstra – Oslo \(nve.no\)](https://www.nve.no), som er et utvalgt kulturminne for kraftoverføring. Dersom det er behov for å gjøre endringer på ledningen, vil hensynet til kulturminnet være forhold som må vurderes i en eventuell konsesjonssøknad etter energiloven. Det er derfor viktig å påpeke på at det ikke kan settes vilkår til dispensasjonssaken som legger føringer for en ev. senere konsesjonsbehandling eller gir vilkår som trenger avklaringer etter vrl. Dette gir NVE innsigelsesgrunnlag i planer etter pbl.

## **NVE mener derfor at det er uheldig at dispensasjonssøknaden fra Nye Veger AS ikke er avklart og lagt ved planen ved høring. Vi ber om å få tilsendt dispensasjonsvedtaket når det er klart.**

### Øvrige innsigelsespunkter som er løst

Vi vurderer at vi ikke lenger har grunnlag for innsigelse til planen til følgende punkter:

- **Mangler planbestemmelser som sikrer fiskevandring i fiskeførende vassdrag i driftsfasen av anlegget.** Revidert bestemmelse 3.6.2 angir at fiskevandring skal opprettholdes både i anleggs- og driftsfasen og ivaretar hensynet til fiskevandring.
- **Mangler i bestemmelser for oppfølging av ev. hendelser i tilknytning til grunnvannsressursen i Hovemoen.** NVEs innsigelse til dette forholdet var knyttet til at det manglet krav om strakstiltak ved uønskede avvik i målingene / oppfølgingsplanen. Slik planbestemmelse 2.5.8 nå framstår, er forholdet ivaretatt.

## **Under forutsetning av at planen blir vedtatt i samsvar med det vurderte planmaterialet trekker NVE innsigelsene til disse innsigelsespunktene.**

### NVEs faglige råd

I vår innsigelse 27.08.2021 påpekte vi at mange av NVEs ansvarsområder ikke var faglig tilfredsstillende utredet og dokumentert i planen, og ga en rekke faglige råd for å følge opp dette.



- Flomsikker høyde i Mjøsa: Reguleringsplanen legger 200-års flom + klimapåslag til grunn for dimensjonering av vassdragskryssinger og som flomsikkert nivå langs Mjøsa. Vi gjør oppmerksom på at det ble offentliggjort nye [flomhøyder for Mjøsa](#) 11.02.2022. Ny vannstand ved 200-års flom er 127,3, inkludert 30 cm sikkerhetsmargin og dette regnes nå som dimensjoneringsgrunnlag for 200-års flom. Så langt vi er kjent med saken, er kotehøyde 127,2 (200-års flom inkludert sikkerhetsmargin) tidligere lagt til grunn i planen. **Vi anbefaler at det nå økes til 127,3.**
- Dimensjonerings- og utformingskrav ser ut til å være ivaretatt i planen
- Flomfarevurderinger for mindre vassdrag som ikke framgår av NVEs aktsomhetskart. Vi er usikre på om dette er ivaretatt.
- Vurdering av om jord- og flomskred kan nå ny E6 og at det er behov for tiltak i tilknytning til vassdrag og fylkesveg. NVE anbefaler at dette ivaretas gjennom konkrete tiltak, og det er naturlig at det tas videre i vannhåndsiteringsplanen eller andre juridisk bindende dokumenter.
- Planen for avlastet E6: Dokumentasjon av sikkerhet mot skred forutsetter at dagens vegetasjons- og terrengforhold opprettholdes. Vi anbefaler at tiltak for å opprettholde denne funksjonen innarbeides i planen.

Dersom det er spørsmål i forbindelse med vår innsigelse og faglige råd, ber vi om at vi kontaktes.

Med hilsen

Øyvind Leirset  
seksjonssjef

Sigrid Johanne Langsjøvold  
seniorrådgiver

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner*

**Mottakerliste:**

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

**Kopimottakerliste:**

SVRØ - Region Øst - Toril Hofshagen  
STATNETT SF



Lillehammer kommune

STATSFORVALTEREN I INNLANDET - Statsforvalteren i Innlandet Innsigelser



Lillehammer kommune  
Postboks 986  
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Olav Malmedal, 61 26 61 41

## Lillehammer - reguleringsplan E6 Roterud - Storhove - merknader til 2. gangs høring

Vi viser til brev av 2. februar 2022 hvor reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove i Lillehammer og reguleringsplan for avlastet E6 er lagt ut på annen gangs høring. Denne uttalelsen gjelder den del av E6 Roterud – Storhove som er i Lillehammer kommune. Vi viser også til vår uttalelse til 1. gangs høring av 5. september 2021.

**Det er en omfattende plan som har vært på høring og det har vært svært mange møter om ulike tema i saken. Gjennom det arbeidet som er lagt ned har en i det planforslaget som er lagt fram klart å løse mange forhold, noen forhold er nesten løst mens andre forhold krever litt mer før de er løst. Planen har også fått inn nye tema som har skapt nye utfordringer.**

### **Statsforvalteren opprettholder innsigelser til planforslaget fremmet ved første gangs høring, på følgende punkter:**

- *Manglende ivaretagelse av friluftsliv*
- *Jordvern - med bakgrunn i fortsatt stor omdisponering av dyrka jord og at gjennomføring av kompensierende tiltak ikke er tilstrekkelig sikret i planen*
- *Kryssing av Lågen:*
  - *Støy i og inntil naturreservatet:*
    - *Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6*
    - *Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode*
- *Vassdrag:*
  - *Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:*
    - *Manglende kunnskapsgrunnlag for utfylling i Mjøsa*
    - *Manglende avklaring i plankartet av strandsonen i Mjøsa*
  - *Kantvegetasjon rundt Mjøsa:*
    - *Manglende bestemmelser for å sikre kantvegetasjon*
  - *Innsigelse til planlagt tursti i strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping inntil plankart er oppdatert og etterlyst kunnskapsgrunnlag er på plass*



**Statsforvalteren fremmer nye innsigelser til planforslaget ved andre gangs høring, på følgende punkter:**

- *Jordvern: Midlertidig omdisponering av dyrka jord for anleggsveg på Trosset.*
- *Vassdrag/kompenserende tiltak: Innsigelse dersom kompenserende tiltak ikke tas inn i planen og bestemmelsene*

**Statsforvalteren anser følgende innsigelser fremmet i første gangs høring, som imøtekommet**

- *Mangelfull sikring av avbøtende tiltak i forhold til støy*
- *Manglende ivaretagelse av landskapshensyn på strekningen*
- *Manglende bestemmelser knyttet til klimavennlig materialbruk*
- *Kryssing av Lågen:*
  - *Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn*
  - *Bruløsning:*
    - *Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk*
    - *manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen*
- *Vassdrag:*
  - *Konsekvenser av utfyllinger i Mjøsa:*
    - *Manglende bestemmelser for «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner» som sikrer reetablering av en naturlig innsjøbunn*
  - *Manglende bestemmelse for sikring av fiskevandring i driftsfasen*

Det har vært mange møter mellom først og andre gangs høring. Det er utarbeidet en rekke notater både for å oppklare forhold vi fremmet innsigelse til, og for å prøve å imøtekomme innsigelser. Dette har antagelig gitt alle parter bedre forståelse av virkningene av planforslaget, og samtidig er planforslaget endret både i plankart, bestemmelser og annet planmateriale for å prøve å imøtekomme våre innsigelser.

### **Friluftsliv**

Prosjektet har store negative effekter på friluftslivsområder, samtidig bidrar også prosjektet med avbøtende og kompenserende tiltak som har en positiv effekt for friluftslivet. Statsforvalteren mener fortsatt det må kompenseres bedre for de negative effektene prosjektet påfører friluftsområder i og langs planområdet.

I bestemmelsene til kommunedelplanen for E6 Vingrom - Ensby er det sagt at det skal utarbeides både avbøtende og kompenserende tiltak for inngrep i friluftsområder.

### **Tursti**

Det legges opp til å sikre en sammenhengende forbindelse fra Vingnes til Stranda. Stien er nå lagt inn i plankartet.

### **Stranda – Vingrom kirke**

Statlig sikrede friluftsområder er det fylkeskommune som nå har ansvaret for.



Sanering av dagens kryss på Vingrom skal gi erstatningsareal for det arealet som går tapt i Vingromdammen. Det skal også etableres nye forbindelseslinjer over Rinna og langs Rinna. Statsforvalteren mener likevel at dette ikke er tilstrekkelig erstatning for arealet som utgår. Vi viser til fylkeskommunens uttalelse der de sier at kvaliteten på erstatningsarealet ikke er tilfredsstillende og at det må finnes et annet areal. Statsforvalteren støtter dette. Vi forutsetter at dette sees nærmere på, og at det blir en dialog om mulige løsninger.

### Vingrom kirke – Øyresvika

Statsforvalteren ber kommune ta inn i prosjektet anbefalt parkering ved fv. 2540 for å sikre parkeringsmuligheter for de som skal ned til strandsonen og turstien. Noen av dagens muligheter for parkering blir borte når ny vei kommer. For eksempel ved dagens rasteplass som stenges når ny vei kommer.

### Øyresvika – Storhove.

Hovemoen er verdsatt som et svært viktig friluftsområde etter kartlegging gjennomført av kommunen. Kommunen har brukt metodikk for kartlegging utarbeidet av Miljødirektoratet. Statsforvalteren støtter denne verdisettingen av friluftsområdet. Selv om området vil bli redusert gjennom utvidelse av næringsområde og ny E6 mener Statsforvalteren at området fortsatt vil ha en svært viktig funksjon for friluftsliv og som buffer mot Lågendeltaet naturreservat.

Bestemmelsene legger opp til at det skal sikres omlegging av stier, men det er ikke kartlagt hvilke stier som skal legges om eller hvor. Hovemorunden er nevnt i plandokumenter, men i bestemmelsene er ikke noe spesifikt sagt utover at stier skal legges om. En sammenhengende forbindelse for friluftsliv gjennom Hovemoen er ikke sikret. Dette må etter Statsforvalterens syn sikres før planen vedtas.

Det må også ses på aktuelle adkomster til friluftsområdet fra Hovemovegen i plan for avlastet veg og inn til friluftsområdet på Hovemoen. Myke trafikanter bør skilles fra øvrig trafikk enten med en turvei eller gang- og sykkelvei. Det er forståelig at kommunen ønsker å økonomisere med arealene, samtidig er det avsatt næringsområdet ca. 600-650 dekar stort. Å avsette et mindre areal for å sikre tilgangen til et svært viktig friluftsområde mener vi er en forutsetning.

Samlet sett kan ikke Statsforvalteren se at vår **innsigelse** på manglende ivaretagelse av friluftsliv er imøtekommet. For å imøtekomme vår innsigelse må kommunen i samarbeid med Nye veier finne kvalitativt gode arealer som kompensasjon for reduksjon i friluftsområder. Videre må adkomst til og omlegging av stier på Hovemoen sikres i kart og gjennom bestemmelser. For innsigelsesgrunnlag viser vi til vår uttalelse ved 1. gangs høring.

### Næringsområder

Det ser ut som om avgrensningen av næringsområdet følger avgrensning i kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby. Dette er for så vidt riktig i forhold til gjeldene overordnet plan, men Statsforvalteren viser til rullering av kommuneplanens arealdel og tilhørende konsekvensutredning som er vedtatt etter kommunedelplan for E6 Vingrom - Ensby. I arealdelen ble det sagt at næringsområde på Hovemoen skulle utvides. Området ble redusert noe i forhold til det kommunen først ønsket, men likevel utvidet i forhold til forrige arealdel. Det er derfor viktig å avklare hva som er riktig avgrensning av næringsområde på Hovemoen når området nå reguleres, da den siste vedtatte plan vil være gjeldene for arealbruken.



Statsforvalteren støtter kommunedirektørens vurdering om å utarbeide en helhetlig plan for næringsområdet på Hovemoen. Vi mener det bør skje gjennom en områderegeringsplan. Selv om planbestemmelsene har føringer for utbygging av næringsområdet tror vi ikke at den prosessen som har vært rundt utbygging av Hovemoen næringsområde i tilstrekkelig grad sikrer en god utnyttning. Det bør vurderes å justere inn plangrensen for reguleringsplan for E6 fra Roterud til Storhove, gjennom næringsområdet, til å sammenfalle med byggegrensen og de midlertidige anleggsområdene. Så kan kommunedelplanen være gjeldene til kommunen får utarbeidet en områdeplan for næringsområdet.

### **Hensynssone båndlegging etter andre lover - energiloven H740\_2**

Hensynssonen dekker eksisterende høyspenningsanlegg, men også mulig framtidig område for ny transformatorstasjon. Hensynssonen dekker et svært stort areal på Hovemoen og legger sterke restriksjoner på bruk av avsatt næringsareal.

En hensynssone for båndlegging av areal til nye anlegg har begrensa varighet, i utgangspunktet fire år fra da den ble lagt inn i kommunedelplanen. Det er mulighet for en forlengelse av denne fristen med inntil fire år. Dersom en slik hensynssone skal benyttes må det være klart at det skal gjennomføres en prosess etter energiloven i løpet av de neste fire årene. Bestemmelse 4.3.2 legger opp til at det kan etableres trafostasjon, muffestasjoner og omlegginga av kabler fra luftstrek til bru. Dette er en avklaring som er viktig for framtidig kabling av høyspentlinjene.

Dette kan være utfordrende med tanke på å sikre framtidig kabling da det trolig ligger lenger frem i tid en fire år.

### **Støy**

Støyutredningen er oppdatert etter siste reviderte støyretningsline T-1442/2021. Det er også gjort noen endringer i plankart og utforming/plassering av støyskjermer/støyvoller i plankartet. Statsforvalteren mener nå hensynet til støy er ivaretatt slik at vår **innsigelse til støy er imøtekommet**.

### **Landskap**

Målet i den europeiske landskapskonvensjonen er å verne, forvalte og planlegge landskap. Planforslaget har mange gode intensjoner for å oppnå dette. Samtidig er mange av føringene ikke forpliktende for utbygger.

### **Estetisk oppfølgingsplan**

Den estetiske oppfølgingsplanen har mange gode føringer for utforming av veganlegget. Det er likevel fortsatt slik at det går igjen i mange formuleringer med *bør* som er lite bindende og det er derfor usikkert i hvilken grad føringene for landskapsforming faktisk blir gjennomført. Slik det er formulert nå vil kommunen i liten grad ha kontroll med utformingen av veganlegget og dette blir opp til utbygger.

Statsforvalterens vil særlig be kommunen om å gå igjennom og bytte *bør* formuleringer med *skal* i mye større grad enn det som er tilfellet i foreliggende estetisk oppfølgingsplan.

På store deler av strekningen vil vegen ligge tett på Mjøsa og Lågen. Tiltak som berører vassdragslandskap, har Statsforvalteren et særlig ansvar for at bygges ut på en måte slik at §1-8 i plan- og bygningsloven legges til grunn.



Ivaretagelse og reetablering av kantsoner langs vassdraget blir viktig. Det må unngås at det blir lange strekninger uten kantvegetasjon. Det må derfor spesifiseres nærmere tykkelse på jordsmonn slik at det er mulig å reetablere en flersjiktet kantvegetasjon mot vassdrag.

Tunellen mellom Øyresvika og Trosset er en viktig overgang mellom det åpne jordbrukslandskapet langs Mjøsa og Gudbrandsdalen. Reiseopplevelsen er derfor et viktig hensyn å ta i denne sammenheng.

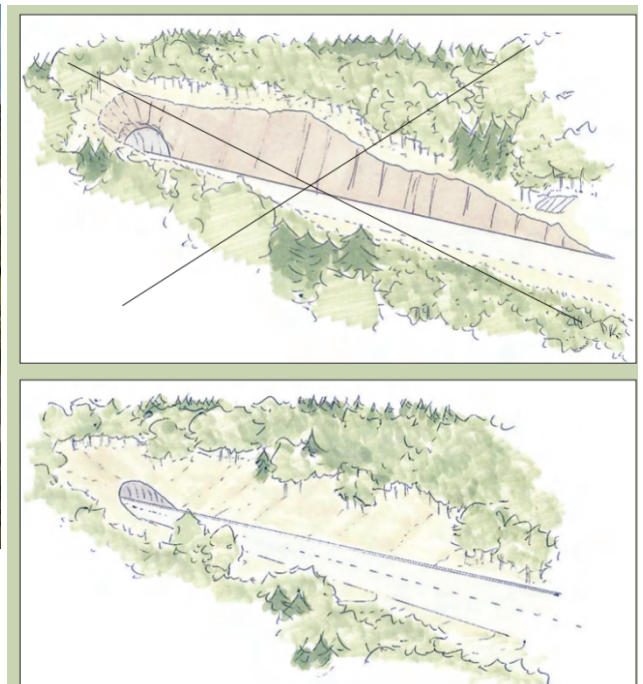
Tunnelportalene vil trolig også bli godt synlig fra det omkringliggende landskapet. Særlig vil tunnelportalen i Øyresvika være god synlig fra Søre Ål i Lillehammer, både fra deler av bebyggelsen rundt bydelssenteret i Søre Ål og sørover med boligbebyggelse i Skogenfeltet, Søre Ål kirkegård og kulturlandskapet ned mot Mjøsa.

Statsforvalteren har ment at tunnellopene bør forlenges utover det som er vist i notat NOTA-lab-001. Ved 1. gangs høring sa Statsforvalteren at det burde etableres et lengre lokk i Øyresvika for bedre å ta hensyn til landskap og dyrket mark. Ut ifra et kostandsperspektiv og klimahensyn ønsker ikke Nye Veier en slik løsning. Etter Statsforvalterens syn kan det imidlertid gjøres mindre justeringer på tunnelportaler som vil gi en forbedring av utformingen.

Statsforvalteren mener prinsipp for utforming for tunnelportaler må justeres. Figur 2 er hentet fra estetisk oppfølgingsplan. Det er usikkert på om det faktisk er mulig med denne portalen å plante trær over tunnelmunningen til tross for at dette er illustrert.



Figur 1: Statsforvalteren anbefaler kommunen å gi føringer om å forlenge tunnellopene noe slik at det vil være mulig å fylle tilbake mot påhuggsområdet. Dette er viktig or å dempe negative landskapsvirkningene av portalområdene.



Figur 2: Prinsipp for tunnelforming hentet fra formingsveileder E6 Biri – Otta (kap. 7.15) fra Statens Vegvesen

Det er gjort optimalisering av kryssutforming i Øyresvika og Vingrom. Dette har redusert arealbeslag. Det er også sett på beplantning, omlegging av mindre vassdrag er forbedret og fyllinger på dyrket mark redusert. Slik sett mener Statsforvalteren det er gjort flere endringer siden 1. gangs høring som i større grad tar hensyn til landskap. **Vi anser vår innsigelse som imøtekommet.**





## Klimagassutslipp

Etter 1. gangs høring av planen har forslagstiller utarbeidet et notat NOTA-mil-007\_Svar på innsigelse til klimagass. Bestemmelsene er også oppdatert med nye krav til klimagassutslipp.

Krav om bruk av tre har Nye Veier ikke et ønske om. Det vises fortsatt til beregninger gjort for bru over Lågen og at kost-nyttene her blir lav med tanke på reduksjon i klimagassutslipp. Statsforvalteren stiller spørsmålstegn ved om det ikke er andre deler av veganlegget hvor det kunne være mulig å benytte tre. Det er mange mindre bruer/rekkverk/master osv. Dette har kanskje ikke en veldig stor klimaeffekt, men det er også viktig med signaleffekten for på sikt å øke bruken av tre.

Ut fra en samla vurdering av den tilleggsdokumentasjonen som er gitt, samt justeringer i prosjektet, som for eksempel reduserte volum av betongkonstruksjoner, og oppdaterte bestemmelser om klimagassutslipp knyttet til materialbruk, mener vi at endringene er tilstrekkelig til at **Statsforvalteren vurderer at innsigelsen knytta til klimagassutslipp er imøtekommet.**

## Landbrukshensyn – jordvern

I vår uttalelse til første høring av planen viste vi til det nasjonale jordvernålet som Stortinget vedtok i juni 2021 om at det ikke skal omdisponeres mer dyrka jord enn 3000 daa/år i Norge innen 2025, dvs, 300 daa/år i Innlandet. Etter dette har det blitt en ny regjering og i Hurdalsplattformen sier de blant annet at de vil:

- *Setje eit nytt langsiktig mål om maksimal omdisponering av 2000 dekar dyrka mark årleg.*
- *Sikre at jordvern blir eit overordna omsyn i arealforvaltninga.*

Ved første gangs høring pekte vi på at de innstrammingene Stortinget har gjort, måtte føre til at også vegprosjekter må redusere sitt forbruk av dyrka jord vesentlig. De signalene som regjeringa har gitt etter dette innebærer en ytterligere innskjerping med 33 %.

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

Vi hadde også *innsigelse til massedeponering på dyrka mark der deponeringa ikke er begrunna i en vesentlig kvalitetsheving av dyrka jorda.*

Nedbygging av dyrka mark er i planbeskrivelsen beregnet til om lag 90 daa. Slik vi leser det er dette etter at veilinja er optimalisert. I tillegg vil om lag 350 daa dyrka mark bli berørt i anleggsfasen. Beslaget av dyrka mark på denne delstrekningen er vesentlig, og er derfor i strid med det nasjonale jordvernålet. Det kan se ut til å være noe mer å hente for å redusere beslaget av dyrka mark, og vi forventer at det legges vekt på jordvern hensyn også i anleggsfasen. I tillegg må det gjennomføres kompensierende tiltak.

I Notat av 20.10.2021 som skal svare ut våre innsigelser til planen ut fra jordvern hensyn, er det pekt på optimalisering av veglinja på en del områder og også gjort vurdering av noen kompensierende tiltak i kombinasjon med massedeponering. Det er vist til 282 daa som kan nydyrkes og 284 daa som kan forbedres gjennom massedeponering. Det er gjort et godt stykke arbeid med å se på løsninger og foreslå tiltak. Vi savner imidlertid dokumentasjon på at tiltakene kan gjennomføres og at kvaliteten etter tiltak er gjennomført er høyere enn før tiltak. Vi kan ikke se at tiltakene beskrevet i notatet er innarbeidet i planen på en forpliktende måte. Det er heller ikke mulig å vurdere om det



det tapte arealet blir kompensert. Det bør også lages noen modeller for å vise framtidig løsning der terrengforholdene er krevende.

Et eksempel på dette er ved Røyne der både lokalvegen og oppfylling av dyrka jorda kan se ut til å medføre en vesentlig arealreduksjon på grunn av store skråningsutslag. Det må lages en modell som viser både dagens helling og framtidig helling samt hvor mye dyrka areal en har i dag og hva en får igjen.

Med bakgrunn i fortsatt stor omdisponering av dyrka jord og at gjennomføring av kompensierende tiltak ikke er tilstrekkelig sikret i planen opprettholder Statsforvalteren begge **innsigelsene** som ble fremmet ved første gangs høring.

Innsigelsene kan løses ved at det er inngått avtaler med grunneiere om kompensierende tiltak og at dette er innarbeidet i kart og reguleringsbestemmelsene. Vi forutsetter at det kan dokumenteres at tiltakene kan gjennomføres og at de faktisk forbedrer den dyrka marka. Videre må det lages et arealregnskap som viser at tapte arealer faktisk er kompensert. Dette forutsetter at vi blir enige om faktoren for kompensasjon.

### Nytt anleggsområde/veg langs jordene på Trosset

Denne anleggsvegen ser bare ut til å være omtalt i Notat som *Svar på innsigelser og politiske vedtak knyttet til manglende utredning av konsekvenser for sideveisnett*. Vi finner ingen konsekvensutredning av forslaget verken i naturressursrapporten, matjordplanen eller i planbeskrivelsen, men veien er vist i figur 8-8 i planbeskrivelsen. Det virker som den dyrka jorda som blir beslaglagt her ikke har noen betydning i og med at det ikke er omtalt. Ut fra egne beregninger kan det se ut til at tiltaket berører 26,5 daa fulldyrka jord og 15 daa dyrkbar jord. Ved utvidelsen av planområdet så spilte vi inn at en heller burde vurdere å anlegge g/s-veg langs Jørstadmovegen fra kryss med Kastrudvegen til nordre bebyggelse på Trossetstranda. Det er en strekning på ca. 1900 m og vil bli et tiltak som vil være til nytte også etter at anleggsarbeidet er ferdig. Legges g-/s-veg på vestsida av Jørstadmovegen vil det berøre 8 – 10 boligeiendommer, legges den på østsida av veien vil det berøre ca. 20 - 22 eiendommer.

Kommunedirektøren skriver følgende om temaet:

*Det er fra berørte parter uttrykt ønske om g/s-veg. G/s-veg er ikke utredet, men etter kommunedirektørens vurdering vil dette innebære inngrep i private eiendommer og store terrenginngrep på strekningen*

Til dette vil vi bemerke at det meste av E6-prosjektet innebære inngrep i private eiendommer, det gjelder også anleggsvegen på dyrka jord. Statsforvalteren mener at det må utredes andre alternativ når det legges opp til tiltak på dyrka jord. Sjøl om det bare er midlertid omdisponering av dyrka jord så blir ressursen redusert og kvaliteten forringa. Statsforvalteren har med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og mangelfull utredning av alternativ løsning, **innsigelse** til anleggsvegen på dyrka jord over Trosset.

### Naturmangfold og verneområder

#### Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8 - 12

I planbeskrivelsen og fagrapport for naturmangfold er prinsippene i naturmangfoldloven (nml.) § 8 - 12 vurdert nærmere. I fagrapport naturmangfold datert 30. november 2021 er konsekvensene for de ulike brutypene og traseene som ble bestemt utredet i planprogrammet gjort rede for. Rangeringen etter anvendt metodikk er klar på at for strekningen fra Øyresvika til Storhove er det den justerte linjen med kassebru som er det beste alternativet. Statsforvalteren støtter denne vurderingen.



Et av de viktigste avbøtende tiltakene som ble tatt inn ved valg av trase gjennom Lågendeltaet naturreservat var at høyspentlinjer skal legges i bakken eller brua. Dette er et forhold vi imidlertid ikke kan se vurdert etter prinsippene i §§ 8 - 12.

Forutsetningen om at høyspentlinjer skal kables bør etter Statsforvalterens syn vurderes spesielt opp mot prinsippene i nml. §§ 10-12. Dette er etter Statsforvalterens syn et avgjørende avbøtende tiltak for å sikre hensynet til Lågendeltaet naturreservat. Det er derfor svært uheldig at kabling av høyspentlinjene for øyeblikket er utsatt på ubestemt tid. Om man kan si at tiltakshaver bærer kostnadene (§11) ved miljøforringelsen, når avbøtende tiltak skyves langt fram i tid er svært usikkert. Inngått betalingsforpliktelse er trolig ikke gjeldene på det tidspunkt kabling blir aktuelt.

Videre er det også uklart om vurderingene av §10 om samlet belastning og §12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder vil være avklart dersom kabling ikke er sikret.

Foreslått løsning for bru har imidlertid en rekke andre avbøtende tiltak. Støy er det jobbet aktivt med. Reduksjon av bruas omfang og optimalisering av lengde og høyde er andre eksempler på forbedringer som er gjort etter vedtak av kommunedelplanen for strekningen. Det jobbes også med kompensasjon gjennom vern av et viktig våtmarksområde lenger opp i Gudbrandsdalen. Statsforvalteren mener, under tvil, at de samlede konsekvensene er slik at dersom kablingen finner sted i framtiden vil hensynet til naturmangold være tilstrekkelig ivaretatt.

### **Framstilling i kart**

Regulert areal innenfor verneområdet er markert med Hensynssone H720\_2, område vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Statsforvalteren mener areal på land innenfor verneområdet bør avsettes med formål naturvern med sosikode 5300, eventuelt i kombinasjon med andre formål som LNF.

### **Lågendeltaet naturreservat**

For å kunne bygge vei gjennom Lågendeltaet naturreservat må det søkes dispensasjon fra verneforskriften. Nye Veier har søkt dispensasjon og denne behandles parallelt med høringen av reguleringsplanen. Statsforvalteren jobber med svar på søknaden. Ved en eventuell dispensasjon vil det stilles relevante vilkår for å ivareta hensynet til Lågendeltaet naturreservat best mulig.

Ved første gangs høring hadde vi følgende innsigelser knyttet til kryssing av Lågen:

- Høyspent: Mangelfull utredning og manglende sikring av avbøtende tiltak, av verneinteresser og naturmangfoldhensyn
- Bruløsning:
  - Innsigelse til løsningen med fritt frembygget bru i kommunedelplan-traseen, av hensyn til naturmangfold og økologisk viktige funksjonsområder for fisk
  - manglende sikring av krav om omlegging av 22-kV linjen
- Støy i og inntil naturreservatet:
  - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6
  - Manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode

#### *Høyspent*

Nye Veier har etter 1. gangs høring laget et notat av 18.11.2021 som vi har mottatt. Notatet er utarbeidet i samarbeid med Statnett, og skal vise at det vil være teknisk mulig å legge samtlige



luftspenn som i dag går over Våløya som kabel i/under brua. Notatet beskriver at det også skal være avsatt nok areal inntil reservatet som tar høyde for en løsning med kabel i bru, og Vegdirektoratet har uttrykt at det ikke ser ut å være noen problem for dem å godkjenne en slik løsning.

Ut fra det tilsendte notatet og areal avsatt i plankartet vurderer **Statsforvalteren innsigelsen til høyspentlinjene ved 1. gangs høring som imøtekommet**. Vi gjør spesielt oppmerksom på at kryssing av ny E6 over Våløya vil endre rammebetingelsene for fremtidige endringer av begge høyspentlinjene over Våløya. Dette fordi det nå er tilrettelagt for kabling i bru. Dette avklares ved fremtidig behandling etter verneforskrift og energilov. Endringer av høyspentlinjene må først behandles etter verneforskriften før det fattes vedtak etter annet lovverk, jf. naturmangfoldloven § 48 tredje ledd.

### *Bruløsning*

Fritt frembygg-bru er ikke med ved andre gangs høring og **innsigelsen vi hadde til denne er med det imøtekommet**.

**Innsigelsen om manglende sikring av krav om omlegging av 22 kV-linjen (dobbelklinje) er imøtekommet** da planbestemmelse 5.1.7, og rekkefølgebestemmelse 6.24 sikrer at dette luftspennet er tatt ned og lagt i ny bru før vegen tas i bruk.

### *Støy i og inntil naturreservatet*

**Innsigelsen om manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet fra ny E6 opprettholdes**. Det er foreslått en bestemmelse om at støy fra ny E6 ikke skal overstige 60 dB Lden i Lågendeltaet naturreservat. Støyberegninger har vist at trafikken i 2045 ikke vil gi nivåer over 58 dB Lden. Derfor kan innsigelsen løses om planbestemmelse 2.5.4.1 pkt. Støy i driftsfase: endres slik at det står 58 dB Lden i stedet for 60 dB Lden. Ordlyden på bestemmelsen blir da:

#### *Støy i driftsfase:*

*Støy fra ny E6 skal ikke overstige 58 dB Lden i Lågendeltaet naturreservat. Dersom støyen i framtiden øker over 58 dB Lden pga. økt trafikk skal det gjennomføres tiltak som reduserer støyen til under 58 dB Lden.*

Vi er klar over at dette er en mer presis grense enn det en ellers bruker, som her ville vært 60 dB Lden. Vi mener imidlertid at det hensynet til naturreservatet og de formål det skal ivareta, blant annet fuglelivet, gir en god grunn til å være mer presise innenfor naturreservatet.

**Innsigelsen om manglende bestemmelse om maks støynivå i naturreservatet i anleggsfasen i bestemt periode opprettholdes**. Det er til andre gangs høring foreslått en bestemmelse knyttet til gjennomsnittlig støynivå. Vi mener at det er mer riktig med en maks grense, da det for fuglelivet er mer forstyrrende med plutselige hendelser enn et jevnt støynivå. Samtidig ser vi at tiltak med støyvoll ved knuseverk på Trosset, og justert plassering av knuseverk på Hovemoen gjør at de mest sårbare områdene i og inntil naturreservatet er godt nok skjermet. Vi erkjenner også at en grense slik som foreslått av oss ved 1. gangs høring, med maks støynivå på 50 dB, er streng. Undersøkelser av anleggsstøy og vannfugl generelt viser at en maksnivå på 65 dB er akseptabelt. Innsigelsen kan derfor løses med følgende planbestemmelser (den siste som en rekkefølgebestemmelse):

*«Masseknusing og annet støyende anleggsarbeid og transport skal ikke gi støy over 65 dB i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i tidsrommet kl. 21.00-09.00 i perioden 5. april – 10. juni.»*



I tillegg må det tas inn en bestemmelse som sikrer at det er etablert tilstrekkelig støyskjerming av knuseverkene ved Trosset og på Hovemoen i perioden 1. april – 31. oktober. Hva som er «tilstrekkelig» må defineres enten gjennom kart som viser plassering og høyde av støyskjerming eller godkjent kart for maks støynivå.

### Annet

Hvis det skal tilrettelegges for gående og syklende langs Jørstadmovegen må utgangspunktet være at dette i størst mulig grad gjøres på vest-siden av vegen for å påvirke kantsoner mot Lågen og naturreservatet minst mulig.

### Vassdrag

Statsforvalteren hadde innsigelser knyttet til kantvegetasjon, reetablering og viktige funksjonsområder for fisk i Mjøsas strandsone da planen var ute på første gangs høring. I etterkant av høringen og innspillene ble det sendt ut et notat som skulle svare ut innsigelsene. Statsforvalteren mottok dette den 10. desember 2021. I e-post av 16. desember 2021 skrev Statsforvalteren hvilke innsigelser som var imøtekommet og hva vi fortsatt ville ha innsigelse til dersom punktene i notatet ble tatt inn i planen. I februar 2022 mottok Statsforvalteren et nytt notat som skulle svare ut de siste spørsmålene. Det er imidlertid kun det første notatet som ligger ute på høring, men vi har likevel valgt å forholde oss til begge notatene i vår høringsuttalelse.

### Reetablering av innsjøbunn og strandlinje

Det synes som det er lagt ned godt arbeid for å minimere utfyllingene og redusere negativ påvirkning på krøklas gyteplasser langs Vingromslandet.

I planbestemmelse 3.6.1 er følgende tatt inn:

*Planbestemmelse Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, V*

*Innenfor områdene V tillates utfylling i Mjøsa for etablering av ny strandsone. Strandsonen skal utformes med småskala buktninger for å sikre god variasjon, og det skal reetableres naturlig innsjøbunn av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan. Båtplasser og badeplasser som blir direkte berørt av utfyllinger skal reetableres. Innenfor området V1 tillates etablert fyllingsfot under vann.*

I estetisk oppfølgingsplan er det tatt inn følgende i pkt. 3.1.1

#### 3.1.1 Oppfølgingskrav

*Der utfylling ikke kan unngås skal naturlig strandsone og innsjøbunn reetableres. Strandsonen skal utformes med småskala buktninger for å sikre god variasjon, og innsjøbunnen skal utformes slik at naturlige habitater for fisk og ferskvannsorganismer kan gjenskapes. Strandsonen og sjøbunnen skal reetableres med sand, grus og stein fra naturlig strandsone. Dette naturlige substratet tas av og legges til side, slik at det kan legges tilbake over fyllmassene.*

Vi mener dette ivaretar vårt punkt om manglede bestemmelser når det gjelder reetablering av ei naturlig strandsone, og **innsigelsen til dette punktet er imøtekommet.**

Notatet *NOTA-nam-001* som ligger ute på høring gir imidlertid ingen oversikt over hvor mye utfylling det blir i Mjøsa totalt i m<sup>2</sup>, og hvor mye som nå er spart inn. Notatet inneholder bare en skriftlig beskrivelse av hva det har blitt jobbet med.

I det nyeste notatet; *NOTA-nam-002* kommer det fram at det for turstien har blitt utarbeidet en optimalisert løsning med arealbesparelse på utfyllingene på ca. 61 000 m<sup>2</sup>, noe som er en reduksjon



på 82 % fra 1. gangs høring. Det er vist kart med forskjell i utfyllingslinja mellom 1. og 2. gangs høring, skråningsutslaget i Mjøsa beskrives delvis, og dybdekart for de ulike strekningene er delvis fremstilt. Statsforvalteren mener det har blitt gjort en god jobb med å redusere omfanget på utfyllingene, og er positive til at en i så stor grad har klart å stramme inn linja slik at arealbeslaget reduseres.

På den andre siden kan det i kartene i notatet se ut til at en får en utretting av strandsonen. Dette rimer ikke med det som står i bestemmelse 3.6.1: *Strandsonen skal utformes med småskala buktninger for å sikre god variasjon, og det skal reetableres naturlig innsjøbunn av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk iht. prinsipper i Estetisk oppfølgingsplan.* Siden forståelsen av hva som ses på som småskala buktninger kan være ulik, forutsetter vi at det lages strekningsvise detaljerte kart som viser hvordan dette skal ivaretas.

Vi savner også fortsatt bedre dybdekart/tegninger av skråningsutslaget ut i Mjøsa, som viser helningen på de planlagte skråningene opp mot de eksisterende. Vi mener det er viktig å ivareta variasjon i strandsonen både med bukter og odder, men også varierte dybdeforhold. Dette for å sikre gode funksjonsområder for flere fiskearter, og at man ikke får en homogenisering av strandsonen der for eksempel gruntområder forsvinner, og en får en bratt skråning under vann tett på strandkanten langs hele den berørte strekningen. Vi forutsetter at slik variasjon blir ivaretatt og at dette vises i nye dybdekart.

**Statsforvalteren opprettholder derfor innsigelsene vi hadde til 1. gangs høring, vedrørende manglende kunnskapsgrunnlag om utfylling i Mjøsa.** Innsigelsen kan løses ved at det legges fram dybdekart og strekningsvise detaljerte kart som viser variasjonen vi etterspør, både med odder og bukter, og varierte dybdeforhold. Disse kartene må gjøres juridisk bindende, for eksempel ved å ta de inn i estetisk oppfølgingsplan.

Endringene i strandsonen som kommer fram i notatet NOTA-nam-002 er heller ikke tatt inn i plankartet som er på andre gangs høring, noe vi fikk bekreftet fra Norconsult og Nye veier i møte 8. mars. Det ble presisert at det kun er strandlinja som ikke er oppdatert i kartet. En oppdatering av den vil ifølge Nye veier ikke ha betydning for plassering av veilinja eller gå utover andre fagtema.

Vi mener plankartet må vise de større strukturene (nes, odder etc.) som skal anlegges i den nye strandsona. De mindre småskala buktningene er antageligvis vanskelige å vise i plankart, men disse forutsetter vi vises i kart nevnt ovenfor, og tas inn i estetisk oppfølgingsplan. **Statsforvalteren har derfor også innsigelse vedrørende strandsonen i Mjøsa fram til plankartet viser ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet.**

### Tursti

Statsforvalteren mente i sin høringsuttalelse at de positive verdiene den nye stien ville ha som turvei og transportåre ikke var store nok til at de oppveier de negative sidene den ville ha på naturmangfoldet i og langs Mjøsa, og fremmet innsigelse til den planlagte turstien av hensyn til økologisk viktige funksjonsområder for fisk. I notatet *NOTA-nam-001* kommer det fram at det har vært arbeidet med videre optimaliseringer av veilinjen og turstien, med søkelys på å unngå områder hvor krøkle gyter, samt begrense utfyllinger i verdifulle gruntvannsområder. Det er utført optimaliseringer av kryssløsningene på Vingrom og i Øyresvika ved bl.a. endring av grøfteprofil og justeringer av ramper og rundkjøringer. På denne måten har man kunnet trekke turstien nærmere E6, og redusere fyllingene ut i Mjøsa. I notatet kommer det også bedre fram at dette er en flerbruksvei, og at nytten av veien er større enn det som kom fram i de opprinnelige



plandokumentene. Dette mener vi er positivt. **Men vi vil likevel opprettholde vår innsigelse til turstien inntil kunnskapsgrunnlaget beskrevet i forrige punkt og oppdatert plankart er på plass.**

### Kompenserende tiltak

I notatet kommer det fram at med redusert utfylling i sjø vil gyteområdene for krøkle i liten grad bli direkte berørt, men utfyllingene vil kunne medføre noe utflating av strandlinjen ved Hov og Bulung, noe som kan gjøre områdene noe mindre egnet for gyting. Statsforvalteren mener derfor at det må gjøres kompenserende tiltak for å redusere denne skaden.

Et mulig tiltak gjelder en odde ved Nordre Hov som tidligere har blitt fylt ut. Her består bunnen hovedsakelig av grov stein. Ved fiskeundersøkelsen våren 2021 ble det ikke observert gytende krøkle her, trolig fordi bunnssubstratet ikke er egnet. I notatet som ble oversendt i februar er en restaurering av odden med tilføring av naturlig bunnssubstrat beskrevet som et mulig kompenserende tiltak, noe vi er positive til. Så lenge oppdatert kunnskapsgrunnlag viser at skade på gyte plassene for krøkle kan oppstå, mener vi at kompenserende tiltak må gjennomføres. **Vi fremmer derfor innsigelse dersom dette kompenserende tiltaket ikke tas inn i planen og bestemmelsene.**

### Kantvegetasjon

Vi er også fornøyd med arbeidet som er gjort for å ivareta kantvegetasjon langs vassdrag, og mener at bevaring og reetablering av kantvegetasjon vil sikres gjennom de oppdaterte planbestemmelsene, estetisk oppfølgingsplan og marksikringsplanen. Vi mener imidlertid at innholdet i notatet Notam-001 må tas inn i den den estetiske oppfølgingsplanen og/eller i marksikringsplanen. Den bør også beskrive hvilke områder der det skal være tett vegetasjon og der eventuell siktrydding kan tillates. **Vi opprettholder vår innsigelse til manglende bestemmelser om kantvegetasjon til innholdet i notat NOTA-nam-001 er tatt inn i den estetiske oppfølgingsplanen.**

### Fiskevandring

Statsforvalteren varslet innsigelse til at fiskevandring i bestemmelsene kun ble ivaretatt i anleggsfasen og ikke i driftsfasen. Det foreslås nå nye bestemmelser 3.6.2 og 3.6.3 der dette ivaretas, og **vår innsigelse er dermed imøtekommet.**

### Forurensning

I planbestemmelser for E6 Roterud-Storhove, 2.5.5 Inngrep i vassdrag og vannforekomster må det legges til: *Tiltak som innebærer mudring, dumping eller utfylling i vassdrag skal også ha tillatelse etter forurensningsloven.*

I planbestemmelse 3.5.2, andre avsnitt. Etter jf. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Legg til: *Se også bestemmelse 2.5.5.*

### Samfunnssikkerhet

Risiko- og sårbarhetsanalysen som følger planforslaget, er den samme som fulgte reguleringsplanen da den var på høring i 2021. Det er heller ikke endringer i omtalen av samfunnssikkerhet i planbeskrivelsen. Vi legger dermed til grunn at det ikke er vurdert å være endringer når det gjelder risiko- og sårbarhet i det foreliggende planforslaget og viser til vår uttalelse datert 05.09.21 når det gjelder samfunnssikkerhet. Vi uttalte blant annet at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn syntes å være ivaretatt i planen.



Med hilsen

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

Øyvind Gotehus  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Statens vegvesen

Norges vassdrags- og  
energidirektorat

Gjøvik kommune

Innlandet fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER

Postboks 5091 Majorstua 0301 OSLO

Postboks 630 2810 GJØVIK

Pb. 4404 2325 HAMAR





## Statens vegvesen

LILLEHAMMER KOMMUNE

Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:  
20/210893-53

Deres referanse:  
19/2388-112 -  
22/2439

Vår dato:  
28.03.2022

### Høringsuttalelse ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn – Reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og avlastet E6

Vi viser til mottatt forslag til reguleringsplan for E6 mellom Roterud og Storhove i Gjøvik og Lillehammer kommuner. Planen i Lillehammer kommune er lagt ut til annen gangs høring og omfatter både E6 og avlasta veg.

#### Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

#### Våre innsigelser og merknader ved første gangs høring.

Ved første gangs høring fremmet Statens vegvesen innsigelser på vegne av Nye Veier til kryss midt på Vingrom og KDP-brua over Lågen. Ved annen gangs høring er disse alternativene tatt ut og det foreligger derfor ikke lenger grunnlag for innsigelse.

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

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

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Vi fremmet også innsigelse til manglende utredning av konsekvenser for lokalvegnettet, særlig med vekt på lokalvegen sør for Øyresvika og for fylkesveg 213 mellom Moelv og Brøttum som sannsynligvis få økt trafikk i anleggsperioden og i bompengerperioden. For Paul Owrens veg sør for sentrum påpekte vi spesielt at dette er skoleveg.

I perioden fram mot annen gangs høring er dette utredet bedre. Det er gjennomført trafikkberegninger for bompengerperioden. Utredningene har konkret ført til at det gjennom prosjektet skal bygge gang- og sykkelveg langs Paul Owrens veg sørover fra Vingrom, noe som vil sikre trafikksikker skoleveg for barn et godt stykke sørover. Utførelse av tiltaket er sikret i rekkefølgebestemmelse. Det planlegges og bygges også turveg langs Mjøsa for en stor del av strekningen.

Bompengerproposisjonen sikrer at trafikkutviklingen skal følges og at det skal settes inn tiltak dersom lekkasjen i bompengerperioden blir større enn beregnet. Anleggsperioden kan også være en utfordring dersom dårligere framkommelighet fører mange kjøretøy over til fv. 213. Det legges opp til utredning av konsekvenser for fv. 213 i neste planfase, E6 Moelv – Roterud. Det må klargjøres hvordan en har tenkt at trafikksituasjonen skal følges opp. Vi savner også en vurdering av når eventuelle tiltak skal settes inn og hvilke tiltak. Vi forutsetter at dette tas bedre tak i når neste parsell mellom Moelv og Roterud planlegges. Vår bekymring knytter seg også til den trafikkøkningen som vil oppstå både ved anleggsperioden og etter åpning for parsellen Roterud Storhove dersom det tar tid før det iverksettes arbeid med neste parsell.

Det er utarbeidet et trafikknotat som tar for seg lokalvegnettet og «gratisruter». Vår bekymring er knyttet til lekkasje til lokalvegnettet både etter at ny E6 er ferdigstilt og det er innført bompenger på hovedveg, men også under anleggsfasen der det er fare for lekkasje derom det oppleves store hindre og forsinkelser på hovedvegen.

I notatet beskrives lokalvegen og framkommelighet på disse. Det hevdes at det er god framkommelighet og at gående og syklende blir lite berørt av E6-utbyggongen fordi de i dag også sykler langs lokalvegnettet.

Gående og syklende vil merke konsekvensene av E6-utbyggingen dersom det blir lekkasjer som følge av anleggsaktivitet og/eller bompenger fordi økt trafikkmengde vil føre til vanskeligere forhold for gående og syklende der de kommer i møte med biltrafikken på fylkesvegen, for eksempel der det ikke er gang- og sykkelveg eller gjennom tettstedet og ved krysningpunkter.

Ved tidligere fylkesgrense er det beregnet en økt gjennomsnittlig trafikkmengde på 600 kjøretøy pr. døgn i 2026 sett i forhold til fremskrevet trafikkmengde uten ny E6 for samme år. I notatet er det en erkjennelse av at for reiser mellom Moelv og Lillehammer vil fv. 213 være et godt alternativ og at denne lokalvegen vil få større vekst enn de andre lokalvegene. Trafikktallene må fremskrives 20 år etter vegåpning som antas være 2026.

Vi hadde også en del andre merknader og innspill ved første gangs høring:

- Vi anbefalte å legge beredskapsklasse 1A til grunn for ny veg, og det bekreftes ved annen gangs høring at trafikkberedskapsklasse TBK 1a legges til grunn slik at det blir variable skilt/styring i alle tre kryss som vil bli styrt fra vegtrafikksentralen. Vi anbefaler nå at det tas kontakt med Statens vegvesen for videre arbeid med skilting for en god prosess videre.
- Vi etterspurte at det ble vist tverrforbindelser mellom tunnellopene i planen, og forutsetter at dette planlegges i tråd med håndbokkrav.
- Byggegrense er satt til 30 meter gjennom Vingrom sentrum og Hovemoen næringsområde. Vi ba om at grensen settes til 50 meter sør for regulert næringsområde på Hovemoen. Her ønsker kommune å opprettholde 30 meter, og vi tar dette til etterretning.
- Vi bemerket at vi ikke kan se beskrevet i planmaterialet hvordan kontrollfunksjonen skal ivaretas når både kontrollplass sørgående og Rasteplass som ivaretar kontrollbehovet nordgående fjernes. Det opplyses nå ved annen gangs høring at kontrollfunksjon kan ivaretas ved Biri døgnhvileplass i anleggsfasen for både sørgående og nordgående trafikk, og at det vil være mulig å gjennomføre kontrollen ved eksisterende rasteplasser vest for Mjøsbrua. For kontrollplasser etter at E6 er ferdig utbygget henvises det til planprosess for Moelv–Roterud. Vi forutsetter at dette avklares videre med Trafikant og kjøretøy.
- Vi etterspurte drøfting av behov for bussholdeplasser i kryssområdene ved Storhove og Vingrom. Lillehammer kommune vil at ekspressbusser fremdeles skal kjøre opp til skysstasjonen og ønsker derfor ikke å anlegge holdeplasser ved Storhove i kryssområdet. Vi tar dette til etterretning. Ved Vingrom er det regulert holdeplass i begge retninger mellom krysset Vingrom nord og Vingrom sentrum. Vi ber om at det reguleres inn venteareal utenfor selve holdeplassen også ved holdeplassen i nordgående retning.
- Vi bemerket forslag til klassifisering i rundkjøringer. Kommunedirektøren ser ikke på klassifisering som en del av reguleringsplanen og forutsetter at dette avklares mellom Statens vegvesen og Nye Veier seinere. Det stemmer at klassifisering ikke er en del av reguleringsplanen, men det er vanlig og hensiktsmessig at forslag til klassifisering av vegnett som berøres av en vegutbygging vises i reguleringsplan. Selve klassifiseringen foretas som egen prosess seinere.

## AVLASTA VEG

Det er regulert flere tiltak langs avlasta veg mellom Øyresvika og Storhove, og det er satt rekkefølgekrav som sikrer gjennomføring. Det skal også utarbeides en utbyggingsavtale mellom Lillehammer kommune og Nye veier som skal sikre gjennomføringen.

Litt om de ulike tiltakene:

### 1. Tursti fra Øyresvika til Vingnesvika:

Turstien planlegges med tilpasset bredde mellom 1,5 meter og 3 meter avhengig av de stedlige forholdene. Vi mener dette er tilfredsstillende.

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

Her forutsettes det at plassering av Vingrom kryss i nord uten bompenger på strekningen mellom Vingrom og Lillehammer vil føre til at det vil bli lite gjennomkjøringstrafikk langs Vingromsvegen. Her er det viktig at trafikktallene følges opp i ettertid. Det er ikke sagt noe om det finnes en plan B dersom det viser seg at det blir vesentlig mer trafikk enn forventet.

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

Vi har ingen merknader til dette. Boliger i området vil få bedre forhold enn i dag, men trafikken vil fortsatt være stor og den planlagte støyskjermingen vil bidra til bedring.

### 4. Støyskjermer for friluftsområdene i Vingesvika og strekningen Mesnaelva–Korgvegen

Vi har ingen merknader til dette punktet

### 5. Vingnes – miljøtiltak

Alternativ A som beholder dagens kryssløsning legges til grunn. Planlagt midtrabatt vil bidra til fartsreduksjon, og det er nå satt krav til utførelse også av beplantning. Vi mener forslaget tilfredsstiller kravene i kommunedelplanen og vil bidra til bedre forhold ved Vingnes knyttet til dagens E6. Det er positivt at det legges holdeplasser langs vegen, og det er knyttet gangforbindelser til disse. Det reguleres også en pendlerparkeringsplass på vestsiden av dagens E6 på vegne av kommunen. Dette er ikke en del av Nye veiers prosjekt, men vi mener det er et positivt tiltak som kommunen kan gjennomføre. Dersom bydelssenteret skal utbygges eller fortettes, er det mest naturlig at dette skjer på østsiden av dagens E6 i tilknytning til eksisterende dagligvareforretning.

### 6. GS-veg fra Vingnes til Storhove herunder trapp ved Vingesbruas østside og sykkelveg mellom Vingnesbrua og Mesnaelva/Strandtorget.

Vi har ingen merknader til dette.

## **7. Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget samt tilbakeføring av dagens E6 nord for Mesnaelva**

Vi mener dette er et svært viktig tiltak. Nye veier anbefaler ikke tiltaket, men vi mener ombygging vil annonsere byen bedre. Reguleringsplanen regulerer areal som muliggjør dimensjonering for rundkjøring med trafikk prognosert for 2040.

## **8. Rundkjøring ved Hovemoen**

Det legges opp til en trearmet rundkjøring for å gi bedre atkomst til Hovemoen og tømmerterminalen fra avlastet E6 og reguleringsplanen muliggjør dimensjonering av trafikk prognosert for 2040. Løsningen gir god atkomst til Hovemoen samtidig som at rundkjøringen ligger godt i veglinja.

Det legges ikke opp til påhengt sykkelløsning på Lillehammer bru. Vi mener at det er riktig å prioritere Vingnesbrua som trase for syklister, særlig fordi sentrum er et viktig målpunkt og sykkeltrase som alternativ til E6 går gjennom sentrum. Vi kan se at tilkomsten til Strandtorget fra Vingenssida blir noe mer krevende via Vingnesbrua på grunn av høydeforskjellen fra Vingnesbrua ned til Strandpromenaden, men vi tror likevel at potensialet for syklende langs Lillehammer bru vil være begrenset.

Statens vegvesen – Transport og samfunn  
Med hilsen

Hans Martin Asskildt  
seksjonssjef

Randi Sira

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*

Kopi  
INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR  
NYE VEIER AS AVD PROSJEKTKONTOR LILLEHAMMER, Kirkegata 72, 2609 LILLEHAMMER  
STATSFORVALTEREN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER

Arkivreferanse: 2020/12496-163  
Arkivkode: L12  
Saksbehandler: Kari Hanne Klynderud  
Sundfør, Mari Olsen,  
Annbjørg Backer, Øystein  
R Andersen og Tuva  
Eiklid  
Adm.enhet: Samfunnsutvikling -  
Kommunal veiledning  
plan  
Dato: 04.03.2022

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	22.03.2022	

## Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og Avlastet E6 i Lillehammer kommune

### Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

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

1. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget.
2. Fylkesutvalget **trekker innsigelsen** knyttet til utredningsgrunnlaget for sidevegsnett, under forutsetning av at følgende punkter følges opp før sluttbehandling av planforslaget:
  - Endring av rekkefølgekrav 6.14: Etablering av ny gang- og sykkelveg fra Vingrom kryss nord og sørover til Holte skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6.
  - Endring av rekkefølgekrav 6.16: Etablering av adkomst for syklende og gående fra Paul A. Owrens veg til Vingromdammen skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6.
  - Krysningpunktet på Paul A. Owrens veg for turvegen i Vingrom som går langs vestsiden av Rinna bearbeides for å ivareta en trafikksikker løsning. En midlertidig turveg på samme strekning i anleggsfasen sikres med gjerde mot industriområdet. Dette må følges opp i plankart og bestemmelser.
  - Det reguleres inn nødvendig areal for tilrettelagt bussholdeplass i Paul A. Owrens veg i plankartet (jf. trafikksikkerhetsrapport). Det må knyttes rekkefølgekrav til tiltaket som sikrer opparbeidelse innen åpning av ny E6.
  - Det forutsettes at ny kulvert på Jørstadvovegen der E6-broa kommer i land får en utforming som ivaretar syklister på en god måte. Det må være nok

bredde for to passerende kjøretøy, samt et fortau på minimum 2 meter på hver side. Kulverten må også ha belysning.

3. Fylkesutvalget mener det er positivt at planforslaget sikrer en sammenhengende turvegforbindelse langs Mjøsa og over Rinna i Vingrom. Løsningen med turveg på E6-brua over Rinna anses som lite attraktiv og frarådes. Fylkesutvalget ber om at turvegforbindelsen over Rinna sikres med en frittliggende turvegbru .
4. Fylkesutvalget anser ikke forslaget til erstatningsareal for det statlig sikra friluftsområdet som går tapt i Vingrom som et egnet areal. Kvaliteten på erstatningsarealet er ikke tilfredsstillende og det bes om at forslagsstiller finner annet areal i samarbeid med Lillehammer kommune.
5. Hovemoen er et viktig nærfriluftslivsområde i Lillehammer. Fylkesutvalget støtter kommunestyrets vedtak punkt 5 om at forslagsstiller må utrede et alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru. Dette for å sikre bedre og trafikksikker fremkommelighet for gående og syklende på tvers av E6 i Hovemoen.
6. Fylkesutvalget anbefaler alternativet med adkomst til Vormstugujordet i en trearmet rundkjøring fra sør og at dagens T-kryss inn mot Gausdal Landhandleri opprettholdes. Dette vil gi best utnyttelse av næringsarealet.
7. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden.
8. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.
9. Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.
10. Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 170887, 267061, 267069, 267071, 269984, 273121, 273200, 273260, 273271, samt berørte deler av sikringsone/lokalitet for ID277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID89607 (-3 og -6), 222592, 250344, 269994, 273932, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281, 273282, 283791, 283792 og 283793 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til

reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart samt planbestemmelser er justert tilsvarende.

11. Fylkesutvalget forutsetter endringer før vedtak av planen som vesentlig forbedrer landskapstilpasningen og som er i tråd med estetisk oppfølgingsplan. Dette gjelder særskilt for oppfyllinger og tunnelportal i det regionalt viktige kulturlandskapet mellom Vingrom kirke og Øyresvika, for utformingen av portalområdet ved Trosset og bruas møte med land på begge sider av Lågen.
12. Fylkesutvalget forventer at det søkes etter muligheter for transparent støyskjerm over Lågen bru som ivaretar både fuglelivet og reiseopplevelsen.
13. Fylkesutvalget ber om at det i planbestemmelse § 2.5.9 Rigg- og marksikringsplan tilføyes at Innlandet fylkeskommune skal forelegges planen før byggetiltakene igangsettes. Grunnen til dette er at mye av det som fastsettes i rigg- og marksikringsplanen ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og at flere forhold som vanligvis fastsettes i reguleringsplanen er flyttet til rigg- og marksikringsplanen.
14. Fylkesutvalget **oppretholder innsigelsene** som ble fremmet til 1. gangs høring, vedrørende reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk og etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika. Hovedårsaken til dette er at vi ikke kan se at notatet som skal svare ut innsigelsene er innarbeidet i høringsdokumentene ved 2. gangs høring, at notatet ikke er en del av den formelle høringen, og at det ikke er gjort endringer i plankart og planbestemmelser mellom 1. og 2. gangs høring som viser endringene i det nyeste notatet som er oversendt vedrørende utfyllinger i Mjøsa. Innsigelsene kan trekkes under forutsetning av at følgende punkter endres før sluttbehandling av planforslaget:
  - Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsona - supplerende opplysninger» må oppdateres med strekningsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende. Dette kan eks. gjøres ved å innlemme notatet i estetisk oppfølgingsplan.
  - Plankart og planbestemmelser må oppdateres, og gjenspeile det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompensierende tiltak gjennomføres. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet.

#### **Til reguleringsplanen for avlastet E6**

15. Fylkesutvalget **trekker innsigelsen** knyttet til utredningsgrunnlaget, som gjelder vurdering av et krysningspunkt for syklende og gående på Storhove. Gang- og sykkelvegen er forskjøvet sidelengs i grensesnittet mellom de to reguleringsplanene, og vi ber om at dette justeres før sluttbehandling.
16. Fylkesutvalget anbefaler hovedalternativet for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer at gang- og sykkel forbindelsen over Vingnesbrua prioriteres og påkostes. Innlandet fylkeskommune fraråder alternativ 6C for gang- og sykkelvegen fra Vingnes til Storhove, som innebærer etablering av påhengt gang- og



sykkelveg over Lillehammer bru. Et slikt anlegg kan det bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikantnyttens vurderes som liten sett i forhold til kostnadene.

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

Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

**Vedlegg:**

Saksprotokoll fra fylkesutvalgets behandling av 1.gangs høring 21.09.2021

Merknader til kulturminner og landskap

Samferdselsfaglige merknader

**Alle plandokumenter kan hentes på Lillehammer kommunes nettsider:**

Dokumenter for E6 Roterud-Storhove:

<https://www.lillehammer.kommune.no/detaljregulering-for-e6-roterud-storhove.6453843-448626.html>

Dokumenter for Avlastet E6:

<https://www.lillehammer.kommune.no/detaljreguleringsplan-for-avlastet-e6.6482699-448626.html>

**Sentrale dokumenter er:**

Planbeskrivelse, datert 11.01.22

Plankart, planalternativ 1 datert 30.11.21

Planbestemmelser datert 10.01.22

Planbeskrivelse avlastet E6

Plankart avlastet E6

Planbestemmelser avlastet E6

Oppsummering av prosjektets svar på innsigelser er vedlagt planforslagene i NOTA-plp-033  
Sammendrag og oppsummering av svar på innsigelser i Lillehammer kommune.

**Utvalgte fagrapporter som det henvises til i planbestemmelsene**

Estetisk oppfølgingsplan, datert 30.11.21

Ytre miljøplan, datert 7.12.21

Matjordplan, datert 30.11.21

## **Bakgrunn**

Fylkesutvalget behandlet forslag til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove i Gjøvik og Lillehammer kommune og Avlastet E6 i Lillehammer kommune den 21. september 2021.

Foruten Innlandet fylkeskommune fremmet NVE, Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og Direktoratet for mineralforvaltning innsigelser til planforslaget.

I etterkant av høring og offentlig ettersyn har Nye Veier supplert og revidert planmaterialet for å imøtekomme innsigelser og faglige råd fra kommunale og regionale myndigheter, samt uttalelser fra private, lag og foreninger

Den delen av E6 strekningen som ligger i Lillehammer kommune og avlastet E6 i Lillehammer er nå ute til 2.gangs høring og offentlig ettersyn. For E6 strekningen gjennom Gjøvik kommune er det foreløpig ikke avklart om det blir ny høring og offentlig ettersyn.

Nye Veier har som mål å få vedtatt reguleringsplanen 2. kvartal i 2022. Veganlegget har planlagt åpning i 2026.

## **Medvirkning**

Det har ikke vært gjennomført medvirkningsprosesser i form av åpne møter ol. etter 1.gangs høring. Etter 1.gangs høring har heller ikke medvirkningsportalen vært åpen for innspill.

Administrasjonen i fylkeskommunen har hatt en rekke møter med forslagsstiller, kommunen og statlige og regionale myndigheter om de tema det var fremmet innsigelse til ved første gangs høring. Planforslaget har ikke vært meldt opp til drøfting i regionalt planforum mellom første og annen gangs høring.

Det er varslet mindre utvidelser av planområdet på en rekke steder og i flere omganger.

Det er utarbeidet et omfattende planmateriale som for de fleste er krevende å sette seg inn i. Det er derfor positivt at forslagsstiller til høringen utarbeidet en film av veganlegget. Filmen gir en god overordnet oversikt over strekningen, men fanger i liten grad opp konsekvensene av veganlegget. Dette kjennetegner også øvrig illustrasjonsmateriale i planbeskrivelsen og fagrapporter. Fylkeskommunedirektøren har ved flere anledninger etterlyst illustrasjoner som viser omfanget av inngrepene sett fra vegen og sett fra bakkenivå i de nære omgivelsene til veganlegget for å gi alle berørte best mulig informasjon.

## **E6 Roterud-Storhove i Lillehammer kommune**

### **Planprosess**

Ved 1.gangs høring lå det to planalternativer til grunn. Til 2.gangs høring fremmes kun planalternativ 1 og en alternativ adkomstsløsning til Vormstugujordet der fylkeskommunen er grunneier.

Planalternativ 1 er kort fortalt: Kommunedelplanlinjen mellom Roterud og Øyresvika med kryss nord på Vingrom og halvkryss i Øyresvika. Justert linje mellom Øyresvika og Storhove med betongkassebru over Lågen og kryss midt på Storhove.

Politisk behandling i Lillehammer kommune

Da Lillehammer kommune vedtok å legge forslag til detaljreguleringsplan for E6 Roterud-Storhove ut til 2. gangs høring/offentlig ettersyn ble det tilføyd to vedtakspunkter (nr. 5 og nr. 6) som ikke er innarbeidet i planmaterialet. Fylkeskommunedirektøren kan ikke ta stilling til eller fatte vedtak på forslag som ikke er del av det formelle planforslaget som er lagt ut til høring og offentlig ettersyn. Dette er de to vedtakspunktene:

*5. Kommunestyre ber Nye veier AS utrede alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru, det vises til kommunedirektørens notat av 11.01.22, side 6, jfr. høringsinnspill nr. 59 og 60. Alternativet vil måtte høres i egen prosess.*

*6. Kommunestyret ber Nye Veier AS utrede alternativer til anleggsveien over dyrka mark fra Nordre Trosset til Børke. Det bes om at det vurderes å bygge bru over Lågen først og benytte denne som anleggsvei, samt flytte knuseverk fra Nordre Trosset til Hovemoen. Som ytterligere alternativ bes det om at det vurderes å kun drive tunnelen fra Øyresvika. Det bes også om at det vurderes gang-/sykkelveg eller fortau fra kryss Jørstadmovegen (Fv. 253) / Kastrudvegen (Fv. 2524) og forbi kryss Jørstadmovegen (Fv. 253) og anleggsvei. Eventuell høring avgjøres når utredning foreligger.*

#### Politisk behandling i Innlandet fylkeskommune

Fylkesutvalget fremmet følgende innsigelser til planene ved 1.gangs høring:

- «Fylkesutvalget anser de trafikale virkningene for sidevegsnettet som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikktallgrunnlaget for sidevegsnettet, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettet som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.»
- Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 145585, 146766, 146767, 146768, 170887, 267061, 267069, 267071, 273121, 273200, 273260, 273271, 277096, 277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID155222, 155228, 155233, 222592, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281 og 273282 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart justert tilsvarende.
- Fylkesutvalget mener forslag til reguleringsplan har en mangel i dokumentasjonsgrunnlaget, da det ikke er dokumentert og faglig avklart hvordan og at det er mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandler reetablering av strandsona. På bakgrunn av dette **fremmes det innsigelse** til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk.

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

## Saksfremstilling

Det er gjort en rekke endringer i planforslaget, samt tilleggsutredninger, siden forrige høring som har betydning for fylkesutvalgets vedtakspunkter. Her redegjøres det for betydningen av disse endringene opp mot grunnlaget disse innsigelsene var fremmet ut fra. Også oppfølgingen av de øvrige vedtakspunktene og innspillene fylkeskommunen hadde ved første gangs høring kommenteres her.

## Samferdsel

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

### Oppfølging av innsigelse knyttet til utredning av trafikale virkninger for sidevegsnettet

Hvilke utredningskrav gjelder?: I de trafikale utredningene fra forslagsstiller vises det gjentagende til bompengeproposisjonen, og underforstått at Innlandet fylkeskommune har akseptert premisser for E6-utbyggingen gjennom denne. Vi viser til utredningsplikten i plan- og bygningsloven (§ 4-2 andre ledd), samt forskrift om konsekvensutredninger. Vår forventning er at trafikale virkninger av utbyggingen av ny E6 skal være godt nok utredet i reguleringsprosessen til å angi konkrete behov for tiltak.

Trafikktall og trafikkberegninger: Nye Veier viser til at tallene i Nasjonal Vegdatabank skal være kvalitetssikrede offisielle tall og at dette er avklart med Vegdirektoratet. Vi tar dette til etterretning. Vi er tilfredse med at det er lagt frem trafikkberegninger for bompengeperioden, der avvist E6-trafikk på sidevegnettet er tatt med. Her fremkommer det at siste del av bompengeperioden vil være den perioden med størst trafikk på deler av sidevegnettet. Vegnettet må derfor dimensjoneres utfra denne perioden.

*Anleggsfasen:* Langs Jørstadmavegen på Trossetstranda viser justert planforslag en god løsning med etablering av en anleggsveg forbi boligområdet. For en strekning på ca. 280 meter, fra Leirvika til kryss med Kastrudvegen, er det lagt opp til at anleggstrafikken går på fylkesvegen og at det utføres trafiksikkerhetstiltak. Skoleelever vil sikres skoleskyss. Vi forventer at det sikres løsninger i anleggsperioden slik at syklende og gående ivaretas på en god måte. I anleggsfasen vil det i perioder bli behov for å samle trafikk fra E6 og fylkesvegen. Det er viktig at man i slike situasjoner sikrer fremkommelighet for saktegående trafikk.

*Tilrettelegging for syklende og gående:* I det justerte planforslaget er det gjort mer inngående vurderinger av virkninger på sidevegsnettet i anleggsfasen og bompengeperioden, spesielt med fokus på syklende og gående. For den delen av E6-prosjektet som berører Lillehammer kommune, er det spesielt inn mot Vingrom sentrum at trafikkøkningen i bompengeperioden vil være betydelig. Det er nå regulert inn en sammenhengende gang- og sykkelveg nord-sør gjennom Vingrom, fra Vingrom kryss nord og sørover til Holte. Denne sikrer et godt og sammenhengende tilbud for syklende og gående, med spesiell vekt på skoleveg.

Tilgang til Vingromdammen vil gå via passasje under brua over Rinna, mens forbindelsen under E6 ved dagens kryss ivaretas ved at det bygges ny kulvert. Videre vil planlagt ny tursti langs Mjøsa knyttes til Vingromdammen. Det skal også etableres turvei langs Rinna på vestsiden av E6, som leder opp til Fv.2538 ved bussholdeplassen til skolen. For denne turvegen vurderer vi det slik at det er behov for bedre gjennomarbeiding av krysningspunktet over fylkesvegen, og at dette bør følges opp før sluttbehandling av planforslaget. En midlertidig turveg i anleggsfasen på samme strekning bør sikres med gjerde mot industriområdet.

Når det gjelder sammenkobling av turstien langs Mjøsa fra Vingrom og sørover, er vår anbefaling at dette bør skje ved bygging av en frittliggende bru over Rinna som sikrer en enkel og intuitiv forbindelse mellom Vingromsdammen friluftsområde og turstien langs Mjøsa. Den foreslåtte løsningen med påhengt turvei på E6-broa vil fremstå som lite attraktiv med store høydeforskjeller og tett på E6-trafikken. Denne løsningen frarådes.

For gang- og sykkelvegen gjennom Vingrom og tilkomst til Vingromdammen, er vår vurdering at foreslått tidspunkt for ferdigstillelse to år etter åpning av ny E6 gir en svært lang periode med midlertidige løsninger. Vi mener permanente gang- og sykkelanlegg bør kreves ferdigstilt innen det settes trafikk på ny E6.

For busstopp langs Paul A. Owrens veg/Birstrandvegen som i dag mangler trafiksikkert av- og påstigningsareal, mener vi det bør reguleres inn nødvendig areal i plankartet og at det må kyttes rekkefølgekrav til tiltaket som sikrer opparbeidelse innen det åpnes for trafikk på ny E6.

Vi savner fortsatt en beskrivelse av det gjennomgående sykkeltilbudet på hele prosjektstrekningen.

*Trafikale virkninger for fv. 213 Hamarvegen:* Ved første gangs offentlig ettersyn har vi uttalt at vi savner en helhetlig og metodisk tilnærming der konsekvenser av hele utbyggingsprosjektet E6 Moelv-Øyer sees i sammenheng. En utfordring ved at prosjektet deles opp i delstrekninger er at trafikale virkninger blir vurdert for et mindre influensområde om gangen og der vi stiller spørsmål ved om trafikkanalysene dekker et stort nok geografisk påvirkningsområde.

Når det gjelder trafikkberegninger for bompengerperioden, viser Nye Veier til utredningene som ble gjort i forbindelse med behandling av bompengerproposisjonen tilbake i 2018. For fv. 213 Hamarvegen ble det beregnet at trafikken i bompengerperioden vil øke med ca. 300 kjøretøy/døgn, med beregningsår 2022. Nye Veier mener den beskjedne trafikkøkningen på fv. 213 Moelv-Lillehammer i bompengerperioden ikke vil utløse nye behov for tiltak, utover de som allerede eventuelt måtte finnes på strekningen i dag. Eventuelle trafikale utfordringer skal løses i etterkant av at det er satt trafikk på ny E6.

Vi viser til at beregninger for bompengerperioden har en tendens til å undervurdere avvisningseffekten, jf. E6 Kolomoen-Moelv. For fylkesveg 84 over Bershøgda var trafikkøkningen i bomperioden beregnet til rundt 5100 ÅDT for 2019, mens den faktiske trafikkøkningen i 2021 var på 9037 ÅDT. Det var også en betydelig trafikkøkning i anleggsfasen.

Et annet moment er at det begynner å bli noen år siden beregningene i forbindelse med bompengeproposisjonen ble utført, og det har skjedd mye i ettertid som kan påvirke bompengesatsene og varigheten på bomperioden. Dette gjelder blant annet et oppdatert kostnadsestimat for E6-prosjektet og at andelen nullutslippskjøretøy har hatt en betydelig større økning enn anslått (halv takst for nullutslippsbiler vil gjøre det dyrere for diesel- og bensinbiler). Dette kan gi større insentiv for å kjøre fv. 213. For anleggsfasen kan nedsatt hastighet eller dårligere fremkommelighet på E6 også føre til at flere velger å kjøre fv. 213.

Vi frykter spesielt at andelen tunge biler vil øke betydelig på fv. 213, som ikke er dimensjonert for den type trafikk. Det er som kjent fremkommelighets- og trafikksikkerhetsutfordringer både i og mellom Moelv og Lillehammer. Videre er det randbebyggelse flere steder på strekningen. Mjøstråkk og Nasjonal sykkelrute 7 er lagt til fv. 213 på delstrekninger med krysningsbehov flere steder. Det er også flere holdeplasser og skoletransport langs vegstrekningen. Vi savner svar på hvilke trafikale tiltak som kan gjennomføres på fv. 213 dersom trafikkveksten viser seg å bli større enn beregnet i anleggsfasen eller bompengeperioden.

Gjennom den lokalpolitiske behandlingen av bompengeproposisjonen i tidligere Oppland fylkeskommune ble følgende knyttet til trafikk og trafikksikkerhet vedtatt: «Dersom trafikken på sideveger viser seg å bli større enn anslaget til Nye Veier, skal det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Vegeier definerer hvilke trafikkregulerende tiltak utbygger må iverksette». «Fylkestinget forutsetter at myke trafikanter ivaretas på en god og trafikksikker måte i anleggsperioden, også ved bruk av fylkesvegnettet som omkjøringsveg». Uten at det forankres konkrete tiltak i planbestemmelsene til reguleringsplanen, blir dette den sikringen vi som vegeier har for senere oppfølging.

*Konklusjon – vår vurdering av imøtekommelse av innsigelsen som gjelder mangelfull utredning av trafikale virkninger for sidevegsnettet:* Vår vurdering er at justert planforslag med tilleggsutredninger gir svar på de fleste spørsmålene vi stilte ved første gangs behandling av planforslaget og at innsigelsen kan trekkes. Dette gjelder her for den delen av E6-prosjektet som berører Lillehammer kommune. Vi ser spesielt at det nye planforslaget legger opp til god tilrettelegging for syklende og gående inn mot Vingrom sentrum og til friluftsområdet ved Vingromdammen, samt ivaretagelse av lokalmiljøet på Trossetstranda i anleggsfasen.

Vi vil fortsatt uttrykke en tydelig skepsis til vurderingen av trafikale virkninger for fv. 213. Vi savner spesielt svar på hvilke trafikale tiltak som kan gjennomføres dersom trafikkveksten skulle vise seg å bli større enn beregnet i anleggsfasen eller bompengeperioden. Vår forventning er at trafikkutviklingen på fv. 213 i anleggsfasen og bompengeperioden må følges tett og at trafikale virkninger på fv. 213 blir et sentralt tema ved planlegging og utredning av E6-parsellen Moelv-Roterud.

#### Andre merknader

*ROS-analyse:* ROS-analysen tar for seg forhold knyttet til driftsfasen. Vi savner fortsatt en egen plan eller beskrivelse knyttet til anleggsfasen som tydeligere omtaler traseer for anleggstrafikk på strekninger hvor denne ikke vil gå innenfor eksisterende eller ny vegkropp. Dette gjelder spesielt hvilket eksisterende vegnett som er tenkt benyttet, en analyse av trafikkbelastningen opp mot traseens tåleevne med tanke på slitasje og den ordinære trafikkavviklingen, en plan for istandsetting av trasé etter gjennomført anleggsfase og en nærmere beskrivelse av naturinngrep og behov for istandsetting.

Når det gjelder driftsfasen, vurderer vi tunnel og bro som de to elementene med størst risiko for fremkommelighetsbrudd eller redusert fremkommelighet. Det kreves gode løsninger for å enkelt kunne stenge ett løp og dirigere all trafikk gjennom det andre løpet. For hendelser på andre deler av strekningen, forutsetter vi at det er lagt opp til gode muligheter for kryssing av kjørebaner på ulike deler av strekningen. Planen beskriver i liten grad omkjøringsmuligheter og -løsninger ved evt. brudd i traseen, noe som oppfattes som en svakhet i planen.

*Kulvert på Jørstadvovegen ved ilandføring av E6-bro over Lågen:* Vi forutsetter at ny kulvert på Jørstadvovegen der E6-broa kommer i land får en utforming som ivaretar syklistene på en god måte. Det må være nok bredde for to passerende kjøretøy, samt et fortau på minimum 2 meter på hver side. Kulverten må også ha belysning.

*Kryssløsning Vormstugujordet:* Det er lagt fram to alternativer for adkomstløsninger til Vormstugujordet. Det ene alternativet er en firearmet rundkjøring med adkomst til både Vormstugujordet og Gausdal Landhandleri. Denne løsningen lå ute på 1. gangs høring og offentlig ettersyn. Etter 1. gangs høring og offentlig ettersyn har det blitt utarbeidet en alternativ adkomstløsning til Vormstugujordet. I den alternative adkomstløsningen reguleres det en trearmet rundkjøring rett sør for Vormstugujordet, og dagens T-kryss inn mot Gausdal Landhandleri opprettholdes.

Vår vurdering er at nytt forslag til adkomst til Vormstugujordet fra sør vil gi en bedre utnyttelse av næringsarealet og vi anbefaler dette alternativet. Trafikken på denne armen fra rundkjøringen vil bli antatt mindre enn dagens situasjon med avkjøring fra E6. Det blir et ekstra kjørefelt i forhold til i dag, og med dagens høydeforskjell mot Vormstugujordet kan det bli behov for siktutbedring. Bussholdeplassene flyttes noe lengre bort fra aktuelle målpunkter, men plasseringen anses som akseptabel. Dagens adkomst til næringsområdene på vestsiden av Gausdalsvegen er et T-kryss som har vært ulykkesutsatt. I senere tid har fartsgrensen blitt satt ned og dette har bedret på situasjonen. Det er et spørsmål om det kan bli trafikkvekst her over tid ved nyetableringer som vil øke belastningen.

## **Kulturarv**

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

### Automatisk fredete kulturminner

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

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



De fleste registrerte kulturminnene ligger innenfor arealer som er avsatt til veganlegg, annen veggrunn eller midlertidige deponi- og riggområder. Det er vanskelig å sikre kulturminnene et godt og varig vern innenfor disse arealformålene. Med bakgrunn i ovenstående vurdering gir Innlandet fylkeskommune med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 170887, 267061, 267069, 267071, 269984, 273121, 273200, 273260, 273271, samt berørte deler av sikringssone/lokalitet for ID277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID89607 (-3 og -6), 222592, 250344, 269994, 273932, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281, 273282, 283791, 283792 og 283793 uten vilkår om utgravning.

Tillatelsen forutsetter at ID250344 innarbeides i plankartet og bestemmelsene 5.3 f) - i) tas ut av planen.

*Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens bestemmelser:*

*«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner ID50305, 170887, 267061, 267069, 267071, 269984, 273121, 273200, 273260, 273271, samt berørte deler av sikringssone/lokalitet for ID277097 og 277099. De er markert som bestemmelsesområde nr. 1, 2 osv. i plankartet. Det skal tas kontakt med Innlandet fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.*

*Kulturminnene ID89607 (-3 og -6), 222592, 250344, 269994, 273932, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281, 273282, 283791, 283792 og 283793 er dispensert for tillatelse til inngrep uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser»*

Fylkeskommunedirektøren **fremmer innsigelse** til planen dersom ikke bestemmelsesteksten innarbeides i planen og plankartet/planbestemmelsene justeres tilsvarende.

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

Vedtatt om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt, jf. kml §10. Kostnad og omfang for arkeologiske utgravninger av de angjeldende kulturminner er foreløpig estimert til 29 100 000,- (2022 kroner og satser).

For nærmere opplysninger om faglig tilrådning, gjennomføring av arkeologiske utgravninger og beregninger av kostnad og omfang, se vedlagte uttalelse fra Kulturhistorisk Museum

#### Forholdet til pilegrimsleden

Ved 1. gangs høring av reguleringsplanen ba fylkeskommunen om at det ble gjennomført en vurdering av flomsikkerheten for en omlegging av pilegrimsleden langs ny tursti langs Mjøsa på strekningen Vingrom krk – Vingnesvika. Vurderingen skulle legges til grunn for valg av trasé etter dialog med regionalt pilegrimssenter Dale-Gudbrands gård og kommunens

pilegrimskontakt. Vi kan ikke ut ifra oversendt planmateriale se at en slik vurdering, eller dialog har vært gjennomført. Ifølge planbestemmelse 2.1.8 så kan det synes som om denne vurderingen skal avvete til etter endelig vedtak av reguleringsplanen. Fylkeskommunen ser dette som uheldig da det er viktig å sikre en sammenhengende pilegrimsled med gode opplevelseskvaliteter gjennom planområdet. Kun en regulert trasé vil være juridisk bindende og sikre hensynet til leden for fremtiden. En utsettelse av trasévalg til etter planvedtak vil kunne medføre en kraftig forringet opplevelsesverdi, og i verste fall umuliggjøre en sammenhengende led forbi Lillehammer.

Dersom pilegrimsleden skal følge en flomutsatt sti/turveg langs Mjøsa, må et flomsikkert alternativ sikres i planen for de periodene stien/turvegen er utilgjengelig på grunn av oversvømmelse. Det er i så tilfelle viktig at nytt halvkryss i Øyresvika og en videre forbindelse langs lokalvegnettet legger til rette for trafiksikker ferdsel for myke trafikanter deriblant også vandrere langs pilegrimsleden. Det må også avklares hvem som eventuelt forestår midlertidige omlegginger og skilting av leden i forbindelse med flomsituasjoner når disse hindrer ferdsel langs Mjøsa. Fylkeskommunen ber om at disse forholdene avklares før sluttbehandling og vedtak av reguleringsplanen. Bestemmelsesteksten i 2.1.8 må justeres i henhold til valgt løsning.

#### Forholdet til krigsminner på Hovemoen

Det er innarbeidet en planbestemmelse 5.3 e) og g) som omhandler en grundigere undersøkelse og dokumentasjon av berørte krigsminner på Hovemoen. Vi ser dette som positivt, men anbefaler at planbestemmelsen konkretiseres. Vårt forslag til justert planbestemmelse er som følger: *«Innenfor bestemmelsesområde #124 og #132 ligger flere krigsminner fra 2. verdens krig, jf. henholdsvis ID232539 og 232542. Før iverksetting av tiltak etter planen skal det gjennomføres en grundigere undersøkelse og dokumentasjon av et utvalg av krigsminnene som blir berørt av reguleringsplanen. Plan for undersøkelse og dokumentasjon skal godkjennes av kulturminnemyndighetene i fylkeskommunen.»*

## **Friluftsliv**

#### Varig omdisponering av statlig sikra friluftslivsareal i Vingromdammen

Deler av det statlige sikra friluftslivsområdet på Vingrom blir varig omdisponert til vegareal som følge av E6 utbyggingen. Utgangspunktet for all forvaltning av statlig sikrede friluftslivsområder er at de skal være sikret for allmennhetens friluftslivsutøvelse og de skal forvaltes slik at de ivaretas til dette formålet, og de skal være tilgjengelige og attraktive å bruke.

I forvaltningen av statlig sikrede friluftslivsområder er oppgavene og myndigheten fordelt mellom kommuner og interkommunale friluftsråd, fylkeskommunen og Miljødirektoratet. Fylkeskommunen opptrer som grunneier og rettighetshaver på vegne av staten innenfor sitt fylke. Det innebærer ansvar for å følge opp saker som gjelder forvaltningen av de statlig sikrede friluftslivsområdene. I saker som omhandler varig omdisponering er det Miljødirektoratet som er øverste myndighet. Fylkeskommunen skal vurdere en søknad fra kommunen om varig omdisponering og gi en uttalelse med forslag til eventuelle vilkår.

Dersom Miljødirektoratet samtykker til varig omdisponering av et statlig sikret friluftslivsområde, kan det samtidig stilles som vilkår at et nytt areal skal sikres for å kompensere for det som skal omdisponeres. Erstatningsarealet bør tilføre nye

friluftslivskvaliteter for allmennheten. Å foreslå et allerede etablert friluftslivsområde som makeskifteareal vil normalt ikke kompensere for et omdisponert areal.

Forslaget til reguleringsplan tilrettelegger for varig omdisponering av ca. 11 dekar statlig sikret friluftslivsareal. Fylkeskommunedirektøren har ikke klart å finne entydige tall i planmaterialet for det nøyaktige arealbeslaget. Forslagsstiller foreslår et ca. 7 dekar stort område på vestsiden av E6 som erstatningsareal, område LF2 i planen. Dette er et restareal mellom to veger. Fylkeskommunedirektøren mener dette arealet ikke tilfører nye friluftslivskvaliteter for allmennheten og er uegnet som erstatningsareal. Det bes om at forslagsstiller finner annet kompensasjonsareal i samarbeid med Lillehammer kommune.

#### Avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv

Samlet sett beslaglegger og forringer ny E6 mye friluftslivsareal i Lillehammer kommune. Det foreslås enkelte avbøtende og kompenserende tiltak, men alt i alt forringer planforslaget friluftslivet.

*Bru over Rinna.* Det er positivt at det reguleres inn støyskjerming av E6 og turveger i Vingrom som binder arealene bedre sammen og at kulverten under E6 blir trafikksikker for myke trafikanter. Den planlagte bruløsningen over Rinna er imidlertid ingen god løsning og fylkeskommunedirektøren anbefaler sterkt at det i stedet bygges en ny frittliggende bru. Løsningen med turveg oppe på E6-brua er lite brukervennlig og vil oppleves som lite attraktiv. En frittliggende turvegbru vil sikre at forbindelse mellom Vingromsdammen friluftsområde og turstien sørover langs Mjøsa blir brukervennlig.

*Hovemoen.* Fylkeskommunedirektøren etterlyste erstatningsarealer for friluftsområdet på Hovemoen i sitt vedtak ved første gangs behandling av planen. Det ble også etterspurt gode illustrasjoner over Hovemoen med tilhørende landskapsvirkninger for å synliggjøre virkningene av ny E6. Disse innspillene er slik fylkeskommunedirektøren forstår planforslaget ikke videreført. I arbeidet med kommuneplan for Lillehammer og med E6-planene har det vært fokus på å sikre sammenhengende turveger og en robust grønnstruktur for friluftslivet i Hovemoen. Dette er et mye brukt nærfriluftslivsområde i Lillehammer og registrert som svært viktig av kommunen. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at Hovemorunden turløype opprettholdes med tilstrekkelig kvalitet i planforslaget og støtter kommunestyrets vedtak punkt 5 om at forslagsstiller må utrede et alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru. Dette for å sikre bedre og trafikksikker fremkommelighet for gående og syklende på tvers av E6 i Hovemoen.

## **Natur og miljø**

### Vassdrag

Ved 1. gangs høring hadde fylkeskommunen innsigelse til planen grunnet manglende dokumentasjonsgrunnlag knyttet til reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk. Vi fremmet samtidig innsigelse til etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika, inntil det var dokumentert at det var mulig å oppfylle hensikten bak planbestemmelsene som omhandlet reetablering av strandsona.

### *Helhetlig plan for vannhåndtering*

Det har blitt utarbeidet en helhetlig plan for vannhåndtering, som tar for seg anleggs- og driftspåvirkning på bekker og elver som berøres av det nye veganlegget. Fylkeskommunen har hatt dialog med konsulent mellom 1. og 2. gangs høring, og drøftet og kommet med tilbakemeldinger på planen. Tanken er at planen skal ligge til grunn for behandling etter lakse- og innlandsfiskeoven. Som signalisert på tidligere møter mener vi denne planen har en høy kvalitet, og på en god måte beskriver hvordan vassdragsmiljø skal ivaretas og hvordan funksjonskrav for fisk er innarbeidet og vurdert for det enkelte vassdrag. Vi hadde en forventning om at planen også skulle omtale utfylling i Mjøsa og utforming av ny strandsone og innsjøbunn, men dette har kommet i eget notat. Oppsummert mener vi at den helhetlige vannhåndteringsplanen er god, og at den kan fungere som en søknad etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Vi minner om at inngrep i Mjøsas strandsone også må omsøkes, på lik linje med kryssing av sidevassdrag.

### *Utfylling i Mjøsa*

Utfyllende opplysninger om utfylling i Mjøsa og utforming av ny strandsone og innsjøbunn er gitt i notat NOTA-nam-002 datert 04.02.22. Nye Veier håper denne dokumentasjonen utgjør et tilstrekkelig godt grunnlag til at resterende innsigelser knyttet til tursti og utfylling i Mjøsa kan trekkes. Fylkeskommunen fikk tilsendt dette notatet 07.02.22, etter at kommunen vedtok at reguleringsplanen skulle legges ut på 2. gangs høring. Det vil si at notatet ikke har vært innom kommunen for vedtak, og ikke formelt er en del av høringen. Notatet inneholder avgjørende informasjon som direkte er relatert til innsigelsen, og gjennom dialog med kommunen i etterkant har det blitt enighet om at notatet skal legges til grunn ved 2. gangs høring. Vi ønsker likevel å påpeke at dette er noe uryddig, og det er uheldig at et slikt notat kommer etter at høringa er i gang. Dette betyr også at endringer som notatet skisserer ikke er innarbeidet i plankart eller planbestemmelser, slik at det i praksis ikke er noen forskjell i forhold som er relevante for innsigelsen mellom 1. og 2. gangs høring i det som er juridisk bindende.

I det nyeste notatet kommer det fram at det for turstien har blitt utarbeidet en optimalisert løsning med arealbesparelse på utfyllingene på ca. 61 000 m<sup>2</sup>, noe som er en reduksjon på 82 % fra 1. gangs høring. Det er vist kart med forskjell i utfyllingslinja mellom 1. og 2. gangs høring, skråningsutslaget i Mjøsa beskrives, og dybdekart for de ulike strekningene er fremstilt. Fylkeskommunen mener det har blitt gjort en god jobb med å redusere omfanget på utfyllingene, og det er positivt at man i så stor grad har klart å stramme inn linja slik at arealbeslaget reduseres. Samtidig presiserer vi at det i ny strandlinje og graden av utfylling må være en balanse mellom å redusere utfylling og sikre variasjon og kantvegetasjon. Det kan være strekninger der økt utfylling fører til økt kvalitet på den nye strandsona, mens det for andre områder kan være et poeng i å stramme ekstra inn. Vi kan ikke se at det er gjort denne typen vurderinger i notatet, men forutsetter at utfyllingslinja ikke er trukket såpass mye inn at det går ut over muligheten til å reetablere en naturlig strandsone med kantvegetasjon.

Notatet beskriver også hvordan anleggsarbeidet med reetablering av strandsone skal gjennomføres, og det er foreslått kompensierende tiltak for krøkle. Selv om løsningen er optimalisert, vil utfyllingene enkelte steder kunne komme i konflikt med gyteområder. Det er derfor foreslått etablering av et krøkle-nes, ved å lage et nytt gyteområde ved den gamle fyllingen ut i Mjøsa ved Hov. Her er det ikke krøklegyting i dag, og dette reduserer muligheten for at dette noe usikre tiltaket skal ha en negativ effekt. Fylkeskommunen stiller seg positive til et slikt kompensierende tiltak, selv om det er usikkert hvor godt man får det til og hvor vellykket det blir.

Selv om vi oppfatter at det har blitt gjort et godt arbeid som er presentert i det nyeste notatet, er det noe vi ønsker å påpeke og som vi savner. For det første stiller vi spørsmål ved om det er noen konsekvenser av de justeringene som notatet legger opp til, og om disse evt. er sett opp mot andre fagområder. Fører ny linje for strandsona til konflikt med andre fagområder, og vil dette føre til at justeringene kan være vanskelige å gjennomføre? For det andre er det viktig at det er samsvar mellom notatet og estetisk oppfølgingsplan, da det potensielt kan bli to juridisk bindende dokumenter som styrer utfylling i Mjøsa og utforming av ny strandsona. I estetisk oppfølgingsplan står det at «reetablering av strandsonen kan stedvis være utfordrende på grunn av dybde og grunnforhold, og dette kan legge føringer på utforming av strandsonen». Slik vi ser det er dette et kunnskapsgrunnlag som skulle blitt framskaffet mellom 1. og 2. gangs høring, og dette kunnskapshullet var noe som lå til grunn for innsigelsen som ble fremmet. Med andre ord burde denne usikkerheten vært borte, og formuleringen i estetisk oppfølgingsplan kan være motstridende mot det som presenteres i notatet og intensjonene som ligger til grunn for utforming av strandsona. Det er også forskjell i hva som er oppgitt som bredde på turstien i ulike dokumenter. Eks. står det i estetisk oppfølgingsplan en bredde på hovedsakelig 3 m og på to kortere strekninger 1 m, mens det i bestemmelsene står 2 m. I tillegg må notatet vise områdene/strekningene i detalj, for å vise hvordan man skal få til småskala buktninger og variasjon. Dette er spesielt aktuelt på strekninger som peker seg ut, dvs. der strandsona i størst grad blir rettet ut og blir mer homogen, og/eller på strekninger hvor det er spesielt egnet ift. dybde osv. Dette for å i større grad kunne vise det visuelt, samtidig som man ved å se det sammen med dybdekart viser at det faktisk er mulig.

Plankartet må vise de større strukturene (nes, odder etc.) som skal anlegges i den nye strandsona. De mindre småskala buktningene er antageligvis vanskelige å vise i plankart, men det må da sikres en slik gjennomføring på andre måter som er juridisk bindende. Det kunne også vært aktuelt å legge på hensynssoner på kartlagte gyteområder for krøkle. Selv om denne undersøkelsen er et øyeblikksbilde og gjelder kun en art, kan det være nyttig å bruke hensynssone som et verktøy for å sikre at det ikke blir gjort inngrep i viktige gyte- og oppvekstområder som vi kjenner til. Samtidig er strandsona viktig for mange flere arter, og det er derfor et mål å redusere inngrepene så mye som mulig.

#### Avklaring i forhold til innsigelsene

Fylkeskommunen **oppretholder innsigelsene** vi hadde til 1. gangs høring vedrørende reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk og etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika. Hovedårsaken til dette er at vi ikke kan se at notatet som skal svare ut innsigelsene er innarbeidet i høringsdokumentene ved 2. gangs høring, at notatet ikke er en del av den formelle høringen, og at det ikke er gjort endringer i plankart og planbestemmelser mellom 1. og 2. gangs høring som viser endringene i overnevnte notat. Innsigelsene kan trekkes under forutsetning av at følgende punkter endres før sluttbehandling av planforslaget:

- Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsona - supplerende opplysninger» må oppdateres med strekningsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende. Dette kan eks. gjøres ved å innlemme notatet i estetisk oppfølgingsplan.
- Plankart og planbestemmelser må oppdateres, og gjenspeile det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompensierende tiltak gjennomføres. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet.

## Landskap

Under følger en kort oppsummering av de landskapsfaglige merknadene til planforslaget. For grundigere beskrivelser og redegjørelse for innspill, se eget notat om merknader til kulturminner og landskap vedlagt.

Ved første gangs behandling av planen vedtok fylkesutvalget følgende: «*Fylkesutvalget oppfordrer Nye veier til å redusere de negative konsekvensene for landskapet gjennom et grundig arbeid med revegetering av tunnellinislag, og en naturlig arrondering av oppfylt terreng i det ellers småkuperte landbrukslandskapet*».

I Estetisk oppfølgingsplan har Nye Veier definert målet for utforming av ny E6: «*Veien skal tilpasses landskapet og inngrepene skal begrenses i størst mulig grad. Når ny E6 er ferdigstilt skal både det ferdige veianlegget og arealer som har vært anleggsområder fremstå som en integrert del av landskapet og fremstå som naturlige*».

I bestemmelsene til planen står det at «Estetisk oppfølgingsplan» datert 30.11.2021 skal legges til grunn for utformingen av tiltak knyttet til utbyggingen av ny E6. Slik sett er den estetiske oppfølgingsplanen juridisk bindende. Planen inneholder både generelle prinsipper og spesielle prinsipper for noen utvalgte fokusområder på strekningen.

### Kulturlandskapet mellom Vingrom kirke og Øyresvika

Dette kulturlandskapet er vurdert å ha et særpreg og en balanse mellom helhet og variasjon som gir visuelle kvaliteter av regional verdi. Det er derfor positivt at de planlagte terrengoppfyllingene på jordene nord og sør for Vingrom kirke er tatt ut av planforslaget. På den måten ivaretas kulturlandskapet og kirkens fremtredende plass i landskapet bedre.

Planforslaget tilrettelegger fortsatt for store terrengoppfyllinger ved Bulung og Røine gård. Oppfyllingene er vist som store flate terrasser i landskapet og bryter med prinsippene om naturlig landskapstilpasning gitt i estetisk oppfølgingsplan. Fylkeskommunedirektøren forutsetter at dette endres i tråd med prinsippene i den juridisk bindende oppfølgingsplanen før vedtak av planen.

Veglinjen inn mot tunnelportalen i Øyresvika bryter i stor grad med landskapsbildets linjeføring og karakter og påhuggsområde ligger dypt i det sidebratte terrenget. Tiltaket medfører svært høye løsmasseskjæringer mot vest og nord og vil bli eksponert mot Mjøsa og Lillehammer by. Hele denne strekningen av E6 vil utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens vegsystem og kulturlandskapet vil bli visuelt forringet.

Ideelt sett burde tunnelportalene forlenges og tilbakefylles med løsmasser. Det ville være å tilpasse vegen til landskapet slik målsettingen til prosjektet er. Et annet avbøtende tiltak er å etablere en høy voll mellom E6 og Øyresvika for å dempe inntrykket av de store og høye skjæringene i portalområdet. Ingen av disse avbøtende tiltakene er tatt inn i planen.

Landskapsendringene som helhet vil få store konsekvenser for både nær- og fjernvirkning, og det er viktig at det utarbeides gode løsninger for at opplevelsen av landskapet både for de som bor i området, de som besøker Vingromlandet med Vingrom kirke, og opplevelsen av landskapet sett fra motsatt side av Mjøsa. Videre må det jobbes grundig med å utforme gode løsninger for stabilisering og revegetering av skjæringene rundt selve tunnellinislaget.

### Kryssing av Lågen

Portalområdet ved Trosset medfører forskjæringer av fjell- og løsmasser og store terrenginngrep med store negative konsekvenser for landskapsbildet. En lengre tunnelportal

og tilbakefylling av masser ville også her gitt en vesentlig bedre landskapstilpasning. Dette pekes også på i konsekvensutredningen, men det følges ikke opp i planen.

Det er positivt for opplevelsen av landskapet at lysmastene på Lågen bru skal holdes lave. Det tilrettelegges også for inntil to meter høye og tette støyskjermer på brua. Det antas at hensynet til fugl er årsaken til at støyskjermene ikke skal være gjennomsluktige. Dette vil imidlertid medføre at brua fremstår som mer massiv enn nødvendig og at utsynet fra vegen blir borte. Det skal finnes transparente skjerm-løsninger som ikke er utsatt for at fugler flyr på skjermene og fylkeskommunedirektøren forventer at slike løsninger undersøkes nærmere og velges.

#### Oppsummering landskapsbilde

E6 gjennom Lillehammer blir svært synlig for et stort omland og vil ha vesentlige nær- og fjernvirkninger. Den estetiske oppfølgingsplanen har mange gode intensjoner, men er svært lite konkret når det kommer til materialbruk og utforming av konstruksjoner, skråningsstabilisering, støyskjermer, murer, vegutstyr mm. Det betyr at det ikke kan forutsi i hvilken grad vegen tilpasses landskapet og hvilken kvalitet veganlegget får før det er ferdig bygget.

Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at reguleringsplanen sikrer god og helhetlig landskapstilpasning og er bekymret for ivaretagelsen av landskapsbildet generelt på strekningen og spesielt i portalområdene og i det regionalt viktige kulturlandskapet mellom Vingrom kirke og Øyresvika. Fylkeskommunedirektøren mener det må sikres en bedre landskapstilpasning før planen fremmes for sluttbehandling.

#### Rigg- og marksikringsplan:

Fylkeskommunedirektøren ber om at det i planbestemmelse § 2.5.9 *Rigg- og marksikringsplan* tilføyes at Innlandet fylkeskommune skal forelegges planen før byggetiltakene igangsettes. Grunnen til dette er at mye av det som fastsettes i rigg- og marksikringsplanen ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og at flere forhold som vanligvis fastsettes i reguleringsplanen er flyttet til rigg- og marksikringsplanen.

## **Eiendom**

Ny E6 og avlastet E6 berører fylkeskommunen som grunneier av 184/1 teig 3 (Hovemoen) og teig 7 (Vormstuguskiftet). Som grunneier ser fylkeskommunedirektøren behov for at det legges til rette for hensiktsmessige og trygge adkomstveger til begge teigene. Som grunneier er det av interesse at utviklingspotensialet for næringseiendommen i minst mulig grad påvirkes og at det herunder legges til rette for løsninger som er minst mulig arealkrevende. Det synes som om øst – vest forbindelsen med foreslått kulvert under E6 i liten grad vektlegger hensynet til myke trafikanter, men også hensynet til HMS på grusvirksomheten som blant annet drives på fylkeskommunens eiendom. Dette bør ivaretas på en bedre måte en foreslått.

## **Avlastet E6**

### **Planprosess Avlastet E6**

Hensikten med reguleringsplanen er å detaljregulere tiltak på avlastet E6 på strekningen Øyresvika-Storhove i tråd med kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensbj (KDP), vedtatt

21.06.18. Planforslaget må ses i sammenheng med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og behandles parallelt.

Det ble utarbeidet et felles planprogram for reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og reguleringsplan for avlastet E6, for å se helheten langs strekningen. Planprogrammet ble fastsatt 28.11.2019.

Som grunnlag for reguleringsplanen ble det utarbeidet en forprosjektrapport. Fylkesutvalget hadde forprosjektet på høring og behandlet forslaget til reguleringsplan den 21.09.2021. Fylkesutvalget fremmet den gang følgende innsigelse til planen:

- *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/gående og omfanget på tungtrafikk. Dersom det i utredningen avdekkes nye behov for tiltak, må gjennomføring sikres ved justering av plankart og bestemmelser.*

## **Saksfremstilling Avlastet E6**

Fylkeskommunedirektøren har følgende merknader og innspill til annen gangs høring av tiltakene på avlastet E6:

### Turveg fra Øyresvika til Vingnesvika.

Ved å tilrettelegge for og etablere sammenhengende turveg langs Mjøsa følges føringen fra kommunedelplanen opp. Fylkeskommunedirektøren mener turvegen er et positivt og avbøtende tiltak til ny E6 som vil ivareta tilgjengeligheten til strandsonen og bidra til å fremme folkehelsen.

Det er et godt tiltak for å få flest mulig til å utøve friluftsliv jevnlig, og for at terskelen for friluftsliv skal være lavest mulig. Disse grøntområdene blir derfor viktig og med bakgrunn i å inspirere til fysisk aktivitet og til å ta uterommene i bruk.

### Fremkommelighet for landbrukstrafikk på Vingromvegen

På Vingromsvegen er det foreslått trafiksikkerhetstiltak i form av timeglassinnsnevninger. For større landbruksmaskiner med en bredde på inntil 4,1 m bør det være mulig å passere ved å kjøre på kantstein og ev. flytte skilt etc. Dette kan kreve noe mer tilpasning ved opparbeidelse av trafikkløsningen, og bør følges opp ved detaljprosjektering.

### Støyskjerming av eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru og støyskjerming av friluftsområdene i Vingnesvika og for strekningen Mesnaelva-Korgvegen

Å støyskjerme bebyggelsen langs avlastet E6 er en føring fra gjeldende kommunedelplan. Etter første gangs høring har Lillehammer kommune kommet med innspill til endringer i bestemmelsen om utforming av støyskjermene. I forslag til reguleringsbestemmelse 2.1 om arkitektur og estetikk er det angitt at støyskjermer skal ha visuell brytning i overflate eller vertikalkurvatur for hver 25 meter. Brytning omfatter variasjon i overflatestruktur eller materialvalg – glass, naturstein, lommer med vegetasjon. Minimum 1/6 av brytningene i støyskjermer skal være vegetasjon.

Intensjonen med bestemmelsen er å gi en variasjon i uttrykk for støyskjermene og dermed bidrar til å dempe landskapsvirkningen. Det kan likevel være noen utfordringer ved å skulle etablere vegetasjon på strekninger langs avlastet E6 der det er bratt sideterreng og også krav til rekkverk. Dette gjelder blant annet mot Vingnesvika og ved Mosodden. Konsekvenser kan



være at støyskjermer må flyttes lengre bort fra støykilden (vegen) å få større høyde for å oppnå samme støyskjermingseffekt. Dette må eventuelt veies opp mot påvirkningen på landskapsbildet på motsatt side. Det kan også være utfordringer i forbindelse med vedlikehold av støyskjermer med vegetasjon tett på, spesielt de stedene der det er lite sideareal langs veien. Dette er forhold som fylkeskommunen bes ivaretas i løsningen.

Momentene ovenfor synliggjør behovet for å vurdere løsninger tilpasset den enkelte situasjon og at man bør velge utformingsprinsipp på støyskjermerne som er tilpasset det enkelte sted. Vi tilrår at bestemmelsen ivaretar intensjonen om å bryte opp lange monotone flater gjerne med vegetasjon, men at den gjøres mindre rigid med bakgrunn i de negative implikasjonene dette kan medføre.

#### Gang- og sykkelveg fra Vingnes til Storhove.

Fylkeskommunedirektøren opprettholder anbefalingen av hovedalternativet som innebærer at gang- og sykkelforbindelsen over Vingnesbrua og langs Mjøspromenaden prioriteres og påkostes. Alternativet som innebærer etablering av en påhengt gang- og sykkelveg over Lillehammer bru frarådes. Et slikt anlegg kan bli vanskelig å drifte vinterstid, og der trafikanntnyttens vurderes som liten sett i forhold til kostnadene. Trafikken på avlasta E6 vil også i framtiden være stor, og det å gå eller sykle tett på denne trafikken og støyen antas å være lite attraktivt.

#### Kryssingspunkt med Hovearmen

Nye Veier har fått utført en tilleggsutredning der det konkluderes det med at det er svært lite sannsynlig at trafikkmengden i Hovearmen vil fordobles til 2040 og at det derfor ikke er krav til planskilt kryssing. Dagens tungtrafikkandel på 10 % i Hovearmen virker sannsynlig også i prognosesituasjonen. Forslagsstiller anbefaler at det etableres tilrettelagt kryssingspunkt i Hovearmen med gode siktforhold både for gående, syklende og kjørende, utslaking av sidearealene, nødvendig bredder og oppstilling i trafikkøye og intensivbelysning som detaljeres i neste planfase.

Fylkeskommunedirektøren er tilfreds med tilleggsutredningen som belyser de forhold det manglet svar på ved første gangs behandling av planforslaget. Konklusjonen om at det ikke er behov for en planfri kryssing for syklende og gående ved rundkjøringen og at det heller må legges til rette for en trygg kryssing i plan støttes. Innsigelsen anses som imøtekommet. Gang- og sykkelvegen er forskjøvet sidelengs i grensesnittet mellom de to reguleringsplanene, og det bes om at dette justeres før sluttbehandling.

#### Generell vurdering

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

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

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

## Medvirkning fylkeskommunale råd:

Saken er ikke behandlet i fylkeskommunale råd.

## Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren anbefaler å **trekke innsigelsen** knyttet til utredningsgrunnlaget for sidevegsnett, under forutsetning av at følgende punkter følges opp før sluttbehandling av planforslaget:

- Endring av rekkefølgekrav 6.14: Etablering av ny gang- og sykkelveg fra Vingrom kryss nord og sørover til Holte skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6.
- Endring av rekkefølgekrav 6.16: Etablering av adkomst for syklende og gående fra Paul A. Owrens veg til Vingromdammen skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6.
- Krysningpunktet på Paul A. Owrens veg for turvegen i Vingrom som går langs vestsiden av Rinna bearbeides for å ivareta en trafiksikker løsning. En midlertidig turveg på samme strekning i anleggsfasen sikres med gjerde mot industriområdet. Dette må følges opp i plankart og bestemmelser.
- Det reguleres inn nødvendig areal for tilrettelagt bussholdeplass i Paul A. Owrens veg i plankartet (jf. trafiksikkerhetsrapport). Det må knyttes rekkefølgekrav til tiltaket som sikrer opparbeidelse innen åpning av ny E6.
- Det forutsettes at ny kulvert på Jørstadvovegen der E6-broa kommer i land får en utforming som ivaretar syklistene på en god måte. Det må være nok bredde for to passerende kjøretøy, samt et fortau på minimum 2 meter på hver side. Kulverten må også ha belysning.

Fylkeskommunedirektøren mener det er positivt at planforslaget sikrer en sammenhengende turvegforbindelse langs Mjøsa og over Rinna i Vingrom. Løsningen med turveg på E6-broa over Rinna anses som lite attraktiv og frarådes. Fylkesutvalget ber om at turvegforbindelsen over Rinna sikres med en frittliggende turvegbru.

Fylkeskommunedirektøren anser ikke forslaget til erstatningsareal for det statlig sikra friluftsområdet som går tapt i Vingrom som et egnet areal. Kvaliteten på erstatningsarealet er ikke tilfredsstillende og anbefaler å be om at forslagsstiller finner annet areal i samarbeid med Lillehammer kommune.

Hovemoen er et svært viktig nærfriluftslivsområde i Lillehammer. Fylkesutvalget støtter kommunestyrets vedtak punkt 5 om at forslagsstiller må utrede et alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru. Dette for å sikre bedre og trafiksikker fremkommelighet for gående og syklende på tvers av E6 i Hovemoen.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler alternativet med adkomst til Vormstugujordet i en trearmet rundkjøring fra sør og at dagens T-kryss inn mot Gausdal Landhandleri opprettholdes. Dette vil gi best utnyttelse av næringsarealet.

Fylkeskommunedirektøren mener det må forventes at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivare tatt i anleggsperioden.

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

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

Fylkeskommunedirektøren anbefaler å gi dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 170887, 267061, 267069, 267071, 269984, 273121, 273200, 273260, 273271, samt berørte deler av sikringssone/lokalitet for ID277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID89607 (-3 og -6), 222592, 250344, 269994, 273932, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281, 273282, 283791, 283792 og 283793 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet fylkeskommunen **fremmer innsigelse** til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart samt planbestemmelser er justert tilsvarende.

Fylkeskommunedirektøren forutsetter endringer før vedtak av planen som vesentlig forbedrer landskapstilpasningen og som er i tråd med estetisk oppfølgingsplan. Dette gjelder særskilt for oppfyllinger og tunnelportal i det regionalt viktige kulturlandskapet mellom Vingrom kirke og Øyresvika, for utformingen av portalområdet ved Trosset og bruas møte med land på begge sider av Lågen.

Fylkeskommunedirektøren mener det bør søkes etter muligheter for transparent støyskjerm over Lågen bru som ivaretar både fuglelivet og reiseopplevelsen.

Fylkeskommunedirektøren ber om at det i planbestemmelse § 2.5.9 Rigg- og marksikringsplan tilføyes at Innlandet fylkeskommune skal forelegges planen før byggetiltakene igangsettes. Grunnen til dette er at mye av det som fastsettes i rigg- og marksikringsplanen ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og at flere forhold som vanligvis fastsettes i reguleringsplanen er flyttet til rigg- og marksikringsplanen.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler å **oppretholde innsigelsene** som ble fremmet til 1. gangs høring, vedrørende reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk og etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika. Hovedårsaken til dette er at vi ikke kan se at notatet som skal svare ut innsigelsene er innarbeidet i høringsdokumentene ved 2. gangs høring, at notatet ikke er en del av den formelle høringen, og at det ikke er gjort endringer i plankart og planbestemmelser mellom 1. og 2. gangs høring som viser endringene i det nyeste notatet som er oversendt vedrørende utfyllinger i Mjøsa. Innsigelsene kan trekkes under forutsetning av at følgende punkter endres før sluttbehandling av planforslaget:

- Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsone - supplerende opplysninger» må oppdateres med strekningsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende. Dette kan eks. gjøres ved å innlemme notatet i estetisk oppfølgingsplan.
- Plankart og planbestemmelser må oppdateres, og gjenspeile det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompensierende tiltak gjennomføres. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet.

### **Til reguleringsplanen for avlastet E6**

Fylkeskommunedirektøren anbefaler å **trekke innsigelsen** knyttet til utredningsgrunnlaget, som gjelder vurdering av et krysningspunkt for syklende og gående på Storhove. Gang- og sykkelvegen er forskjøvet sidelengs i grensesnittet mellom de to reguleringsplanene, og vi ber om at dette justeres før sluttbehandling.

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

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

## Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

Lillehammer kommune  
Postboks 986, NO

2626 Lillehammer

<b>LILLEHAMMER KOMMUNE</b>	
Ark/se	Dokid: 22030113 (22/966-15) VEDTAK FRA INNLANDET FYLKESKOMMUNE : REGULERINGSPLAN - AVLASTET VEG - E6 LILLEHAMMER / ØYRESVIKA - 2020/12496-183
<b>31 MARS 2022</b>	
Ark.kode P	
Ark.kode S	Saksbeh.

Deres ref:

Vår ref:  
2020/12496-183

Dato:  
28.03.2022

## Vedtak Reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove og Avlastet E6 i Lillehammer kommune

### Fylkesutvalgets behandling av sak 32/2022 i møte den 22.03.2022:

#### Vedtak:

Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og Avlastet E6

1. Fylkesutvalget støtter hovedgrepene i planforslaget.
2. Fylkesutvalget trekker innsigelsen knyttet til utredningsgrunnlaget for sidevegsnettet, under forutsetning av at følgende punkter følges opp før sluttbehandling av planforslaget:
  - Endring av rekkefølgekrav 6.14: Etablering av ny gang- og sykkelveg fra Vingrom kryss nord og sørover til Holte skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6.
  - Endring av rekkefølgekrav 6.16: Etablering av adkomst for syklende og gående fra Paul A. Owrens veg til Vingromdammen skal være ferdigstilt innen åpning av ny E6.
  - Krysningpunktet på Paul A. Owrens veg for turvegen i Vingrom som går langs vestsiden av Rinna bearbeides for å ivareta en trafiksikker løsning. En midlertidig turveg på samme strekning i anleggsfasen sikres med gjerde mot industriområdet. Dette må følges opp i plankart og bestemmelser.
  - Det reguleres inn nødvendig areal for tilrettelagt bussholdeplass i Paul A. Owrens veg i plankartet (jf. trafiksikkerhetsrapport). Det må knyttes rekkefølgekrav til tiltaket som sikrer opparbeidelse innen åpning av ny E6.
  - Det forutsettes at ny kulvert på Jørstadvovegen der E6-broa kommer i land får en utforming som ivaretar syklistene på en god måte. Det må være nok bredde for to passerende kjøretøy, samt et fortau på minimum 2 meter på hver side. Kulverten må også ha belysning.

**Postadresse:**  
Postboks 4404  
Bedriftssenteret  
2325 Hamar

**Besøksadresse:**  
Innlandet fylkeskommune  
Parkgata 64  
Hamar

**Telefon:** +47 62 00 08 80  
**E-post:** post@innlandetfylke.no  
**Internett:** www.innlandetfylke.no  
**Org.nr.:** 920717152

3. Fylkesutvalget mener det er positivt at planforslaget sikrer en sammenhengende turvegforbindelse langs Mjøsa og over Rinna i Vingrom. Løsningen med turveg på E6-brua over Rinna anses som lite attraktiv og frarådes. Fylkesutvalget ber om at turvegforbindelsen over Rinna sikres med en frittliggende turvegbru .
4. Fylkesutvalget anser ikke forslaget til erstatningsareal for det statlig sikra friluftsområdet som går tapt i Vingrom som et egnet areal. Kvaliteten på erstatningsarealet er ikke tilfredsstillende og det bes om at forslagsstiller finner annet areal i samarbeid med Lillehammer kommune.
5. Hovemoen er et viktig nærfriluftslivsområde i Lillehammer. Fylkesutvalget støtter kommunestyrets vedtak punkt 5 om at forslagsstiller må utrede et alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru. Dette for å sikre bedre og trafikksikker fremkommelighet for gående og syklende på tvers av E6 i Hovemoen.
6. Fylkesutvalget anbefaler alternativet med adkomst til Vormstugujordet i en trearmet rundkjøring fra sør og at dagens T-kryss inn mot Gausdal Landhandleri opprettholdes. Dette vil gi best utnyttelse av næringsarealet.
7. Fylkesutvalget forventer at samtlige trafikantgrupper, inkludert syklende/gående, traktorer og annen saktegående trafikk blir ivaretatt i anleggsperioden.
8. Fylkesutvalget krever at alle skader på fylkesveger, med tilhørende objekter, som skyldes anleggsvirksomheten skal utbedres for Nye Veiers regning snarest mulig, og senest ett år etter at anlegget er ferdig. Innlandet fylkeskommune krever å få fullt ut kompensert for alle merkostnader som følge av økt behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i anleggsperioden som følge av ny E6.
9. Fylkesutvalget forventer at ROS-analysen utdypes med tanke på virkninger for fylkesvegnettet som følge av anleggsarbeidet, spesielt når det gjelder hvordan avvikssituasjoner skal håndteres. Dette gjelder blant annet behov for forsterket drift og vedlikehold, økt behov for varsling og skilting.
10. Fylkesutvalget gir med dette dispensasjon for tillatelse til inngrep i de automatisk fredete kulturminnene ID50305, 170887, 267061, 267069, 267071, 269984, 273121, 273200, 273260, 273271, samt berørte deler av sikringszone/lokalitet for ID277097 og 277099 under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, før tiltak etter planen realiseres. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver. Fylkeskommunen gir videre dispensasjon for tillatelse til inngrep i ID89607 (-3 og -6), 222592, 250344, 269994, 273932, 273242, 267065, 267067, 273244, 273123, 273281, 273282, 283791, 283792 og 283793 uten vilkår om utgravning. Tilstrekkelig dokumentasjon er foretatt i forbindelse med fylkeskommunens registreringsundersøkelser. Dispensasjonen forutsetter at det innarbeides en planbestemmelse som sikrer vilkåret om arkeologiske utgravninger. Innlandet

fylkeskommunen fremmer innsigelse til reguleringsplanen inntil planbestemmelsen er innarbeidet og plankart samt planbestemmelser er justert tilsvarende.

11. Fylkesutvalget forutsetter endringer før vedtak av planen som vesentlig forbedrer landskapstilpasningen og som er i tråd med estetisk oppfølgingsplan. Dette gjelder særskilt for oppfyllinger og tunnelportal i det regionalt viktige kulturlandskapet mellom Vingrom kirke og Øyresvika, for utformingen av portalområdet ved Trosset og bruas møte med land på begge sider av Lågen.

12. Fylkesutvalget forventer at det søkes etter muligheter for transparent støyskjerm over Lågen bru som ivaretar både fuglelivet og reiseopplevelsen.

13. Fylkesutvalget ber om at det i planbestemmelse § 2.5.9 Rigg- og marksikringsplan tilføyes at Innlandet fylkeskommune skal forelegges planen før byggetiltakene igangsettes. Grunnen til dette er at mye av det som fastsettes i rigg- og marksikringsplanen ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og at flere forhold som vanligvis fastsettes i reguleringsplanen er flyttet til rigg- og marksikringsplanen.

14. Fylkesutvalget opprettholder innsigelsene som ble fremmet til 1. gangs høring, vedrørende reetablering av strandsona og viktige funksjonsområder for fisk og etablering av tursti på strekningen Stranda-Øyresvika. Hovedårsaken til dette er at vi ikke kan se at notatet som skal svare ut innsigelsene er innarbeidet i høringsdokumentene ved 2. gangs høring, at notatet ikke er en del av den formelle høringen, og at det ikke er gjort endringer i plankart og planbestemmelser mellom 1. og 2. gangs høring som viser endringene i det nyeste notatet som er oversendt vedrørende utfyllinger i Mjøsa. Innsigelsene kan trekkes under forutsetning av at følgende punkter endres før sluttbehandling av planforslaget:

- Notatet «NOTA-nam-002» datert 04.02.22 «Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsona - supplerende opplysninger» må oppdateres med strekningsvise detaljerte kart og gjøres juridisk bindende. Dette kan eks. gjøres ved å innlemme notatet i estetisk oppfølgingsplan.
- Plankart og planbestemmelser må oppdateres, og gjenspeile det som står i det oppdaterte notatet. Dette inkluderer å sikre at kompenserende tiltak gjennomføres. Plankartet må vise ny utfyllingslinje, anleggsbelte og skråningsutslag i tråd med notatet.

### **Behandling:**

Mai Bakken (SV) fremmet utsettelsesforslag.

### **Votering**

Utsettelsesforslaget falt med en (SV) mot 13 stemmer.

Behandling av sak fortsatte.

## **Behandling**

Truls Gihlemoen fremmet følgende forslag på vegne av FrP:

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

Fylkesutvalget motsetter seg at det opprettes nye rundkjøringer, fartshumper, eller andre fartsdempende tiltak på denne strekningen. Gjennomgående fartsgrense på 70km/t legges til grunn på hele strekningen frem til avkjøringen ved Strandtorget.

Fylkesutvalget støtter ikke etablering av ny rundkjøring med sikring mot 200-års flom ved Strandtorget. Fremtidig flomfare må avverges med mindre sikkerhetsmessige tiltak og en bedre tilpassing til eksisterende infrastruktur.

Fylkesutvalget ber Nye Veier se på muligheten for å bidra til å realisere en gang - og sykkelveg sørover fra Vingrom sentrum langs Paul A. Owrens veg/Birstrandvegen.

Fylkesutvalget støtter ikke løsningen med halvkryss i Øyresvika og mener at fullverdig kryss er en bedre løsning

## **Votering**

Fylkeskommunedirektørens innstilling satt opp mot forslag fra forslag fremmet av Truls Gihlemoen på vegne av FrP.

Fylkeskommunedirektørens innstilling vedtatt med 13 mot en stemme (FrP).

Med vennlig hilsen

Kari Klynderud Sundfør

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





Lillehammer kommune

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

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
TRORONEI 19/2388-112	Bjørn Åmdal	2020/1068	Offentlig	24.03.2022

## 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove. Høringsuttalelse fra Nye Veier AS.

### A) Innledning

Nye Veier AS (heretter Nye Veier) utarbeidet et revidert forslag til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove etter første gangs høring, og sendte i desember 2021 sitt nye planforslag til Lillehammer kommune for ny høring og videre behandling.

Lillehammer kommune sendte planforslaget på høring 2. februar 2022.

Våre kommentarer er gitt med bakgrunn i reguleringsbestemmelser, revidert 10. januar 2022, kommunedirektørens saksfremlegg datert 11.01 og vedtak fattet i kommunestyret den 27.01.2022

Nye Veier viser ellers til merknaden ved 1. gang høring, datert 03.09.2021.

### B) Utdypende vurdering av de konkrete bestemmelsene

#### B.1 Tiltak langs Vingromsvegen mellom Øyresvika og Vingnes Rekkefølgebestemmelsene § 6.13 b) er endret av kommunedirektøren før utleggelse av planen på 2. gangs høring.

*b) Før anleggsarbeidene på ny E6 igangsettes innenfor bestemmelsesområde #001 og #004 i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove, skal timeglassinnsnevring med fortausløsning (o\_SF1-12 i reguleringsplan for avlastet E6) på Vingromsvegen være ferdigstilt, jf. reguleringsplan for avlastet E6 (planID 2019p244) bestemmelse 3.2.9, plankart datert 13.12.21 og bestemmelse 6.8.*

Nye Veier mener bestemmelsen må tas ut av reguleringsplanen.

Anleggsgjennomføringen er planlagt på en slik måte at det ikke vil være avvisning av E6-trafikk til Vingromsvegen. Veien vil stenges ved Øyresvika tidlig i byggefasen i forbindelse med etablering av E6 bruene som skal passere over fylkesveien. Vingromvegen vil derfor

være stengt for gjennomkjøring. Anleggstrafikken vil kjøre ut på E6 syd for anleggsområde for bruene via midlertidig kryss på E6. Krysset vil derfor ikke være tilgjengelig for trafikanter som kommer nordfra på Vingromvegen.

Med bakgrunn i dette mener Nye Veier det ikke er hensiktsmessig at det stilles krav etablering av trafikkreduserende tiltak på Vingromvegen *før* anleggsarbeidene starter på E6. Det vises til tidligere oversendt notat som beskriver anleggsgjennomføringen i området nærmere.

## **B.2 Arkeologisk utgraving**

Reguleringsbestemmelsenes § 5.2 stiller krav til at alle arkeologiske kulturminner definert av fylkeskommunen skal graves ut før anleggsstart.

Videre optimalisering før vedtak vil kunne medføre at reguleringsplanen medfører et mindre arealbeslag enn det som lå til grunn ved 2. gangs høring.

For eventuelle kulturminner som tas ut av planområdet, legger Nye Veier til grunn at disse ikke graves ut som en del av utbyggingen av ny E6.

## **B.3 Krav til byggesaksbehandling av LL1- områder § 3.5.3**

I kommunens siste revisjon av reguleringsbestemmelsenes § 3.5.3 er det stilt krav om søknad om tiltak (byggesaksbehandling) før områder merket LL1 på plankartet kan tas i bruk.

Saksbehandlingsforskriftens § 4-3 definerer unntak fra krav i plan- og bygningslovgivningen for visse tiltak som behandles etter andre lover.

Veianlegg som er detaljert avklart gjennom reguleringsplan omfattes av unntaket.

Begrepet omfatter alt som inngår som en naturlig del av et veianlegg, herunder også bruer, tunneler, støyskjermer, forstøtningsmurer, fergekaier, rasteplasser, omlegging av ledninger, elektriske installasjoner, ventilasjonsanlegg, avkjørsler (også private avkjørsler) og riving av bygninger og anlegg. Listen i forskriftens veileder er ikke uttømmende og det vises videre til «*Temaveiledning om offentlig veianlegg og byggesak, melding HO-2/2006*»

I temaveiledningens kapittel 3 omtales massetak og massedepot.

Henvisningene i veileder er til gammel plan- og bygningslov, men veiledning er fremdeles gjeldende:

«Massetak og massedepot Massetak og massedepot som ikke går inn som ein del av eit konkret veganlegg, det vil seie massetak/- depot som ikkje fysisk er lokalisert i tilknytning til veganlegget, er søknadspiktig uavhengig av den avklaringa som skjer gjennom eventuell reguleringsplan eller byggjeplan for massetak/-depoet, jf. pbl § 93 første ledd bokstav i. For massetak/-depot krev ein korkje søknad eller melding når ein skal fylle ut eller planere terreng og tiltaket ikke fører til meir enn 3,0 meter avvik frå opphavleg terrengnivå i grisgrent strøk. I tettbygd strøk er fylling eller planering unntekte når tiltaket ikkje fører til meir enn 1,5 meter avvik. For begge tilfella er det eit vilkår for unntak at arbeida er i samsvar med føresegner gitt i eller i medhald av planog bygningslova og ikkje fører til fare eller urimeleg ulempe for omgivnadene eller allmenne interesser, jf SAK § 5 andre ledd nr. 3 bokstav g. **For massetak/-depot som er større enn dette, og som fysisk er lokalisert i tilknytning til veganlegget, er føresetnaden for at det kan gjerast unntak frå byggjesaksbehandlinga at (A) uttaks-/oppfyllingsområdet, uttaksdjupn/oppfyllingshøgde, driftstilhøve, etterbehandling og etterbruk er fastsett i reguleringsplan eller byggjeplan».**

(Nye veiers utheving)

Deponiene ligger lokalisert innenfor reguleringsplanen og i nær tilknytning til veianlegget.

LL1 området på Bulung ligger i umiddelbar nærhet til påhuggsområdet og i direkte tilknytning til et området der det skal tas ut store mengder masse, LL1 området på Røine ligger i direkte tilknytning til fylkesveien i et område der denne skal legges om og planlagt deponeringsareal ligger i en naturlig forlengelse av anleggsbeltet for opparbeidelse av ny fylkesvei.

Ved Mo-Lekshus ligger LL1 området i tilknytning til omlagt adkomstvei som er en del av planlagt veianlegg og i tilknytning til regulerte anleggs- og riggområder.

Egnede områder for deponering av masse vil som hovedregel ha noe avstand fra det fysiske tiltaket da naturgitte forhold er en viktig premissgiver. Alle foreslåtte jordforbedringsarealer ligger innenfor planen og i tilknytning til veianlegg, riggområder og lignende. Nye Veier mener kravet til fysisk tilknytning er ivaretatt.

Nye Veier vil også påpeke at områdene for terrengarrondering/jordforbedring kun vil bli benyttet til arbeidene i tilknytning til E6 Roterud-Storhove. Deponeringsområdene vil altså bli åpnet og avsluttet som ledd i veientreprisen. Områdene har følgelig en direkte

tilknytning til selve veiarbeidene. Dette underbygger ytterligere at det foreligger en tilstrekkelig fysisk tilknytning til at kravene i SAK § 4.3 er oppfylt.

Samtlige LL1- og LL2-områder er viktige deponiområder for veiprojektet. Områdenes beliggenhet og planlagte utforming muliggjør utnyttelse av de store mengdene løsmasse i prosjektet på en bærekraftig måte.

Gjennom dialog med kommunen har Nye Veier foreslått å supplere reguleringsplanen før sluttbehandling slik at kommunen får tilstrekkelig dokumentasjon på oppfyllingsarealene gjennom reguleringsplan. Det foreslås å utarbeide nydyrkingsplaner for alle arealene der det legges inn dokumentasjon på følgende:

- Volum og areal for terrengarrondring
- Plan for overvannshåndtering
- Trafikkgenerering og adkomstforhold
- Situasjonsplan med snitt som viser terreng før og etter, og sammenheng mellom eksisterende og planert terreng.

I tillegg vil det settes kotehøyder på plankartet.

Nye Veier mener dokumentasjonen vil gjøre deponiene detaljvklarte slik at de kan unntas byggesak jf. SAK § 4.3 og ber kommunen revurdere bestemmelsen sett i lys av supplerende dokumentasjon i reguleringsplansaken.

Potensial for kvalitetsheving er dokumentert gjennom «NOTA-NAR-008 Landbrukshensyn – jordvern» vedlagt reguleringsplan som utsvar på innsigelser knyttet til jordvern. Ytterligere dokumentasjon på kvalitetsheving er ikke mulig før tiltaket er gjennomført. Det foreslås derfor å endre bestemmelsens ordlyd slik at oppfølging av dette gjøres i etterkant av gjennomført tiltak.

Nye Veier foreslås følgende ordlyd i justert bestemmelse:

***Landbruk, terrengarrondring/jordforbedring, LL1.***

*Områder avsatt til LL1 omfatter eksisterende overflate og fulldyrka mark. Områdene kan brukes som midlertidig anleggsområde og til terrengarrondring med overskuddsmasser fra utbyggingen av E6. Områdene skal tilbakeføres til dyrka mark som beskrevet i «Matjordplan» (datert 30.11.2021). Ved massedeposering på dyrka mark skal kvalitetsheving av jorda følges opp to år etter at områdene er tatt i bruk.*

*Største fyllingshøyde er angitt med koter i plankartet*

#### **B.4 Gjennomgående krav til sikring av tiltak**

Rekkefølgebestemmelsenes § 6.14, 6.16, 6.17, 6.19 og 6.20 krever at en rekke tiltak, både offentlige og private skal «sikres» før anleggsarbeidene kan starte.

Dersom Lillehammer kommune ikke endrer ordlyden i bestemmelsen, må det legges inn en supplerende beskrivelse innledningsvis i § 6. Det må defineres klart hva som kreves for å «sikre» tiltakene i tilstrekkelig grad for å kunne iverksette anleggsarbeidene.

### **C Kommunedirektørens notat til saksfremlegg**

#### **C.1 - Adkomst til Vormstugujordet.**

Kommunedirektøren forutsetter at alternativ adkomst til Vormstugujordet etableres av Nye Veier dersom det gjennomføres tiltak som medfører at dagens veisystem fjernes.

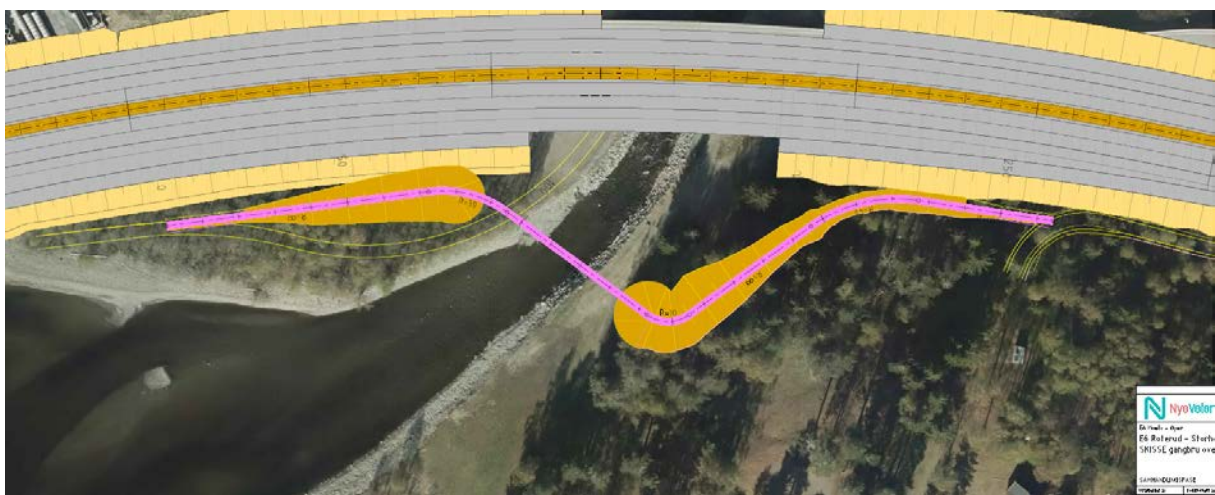
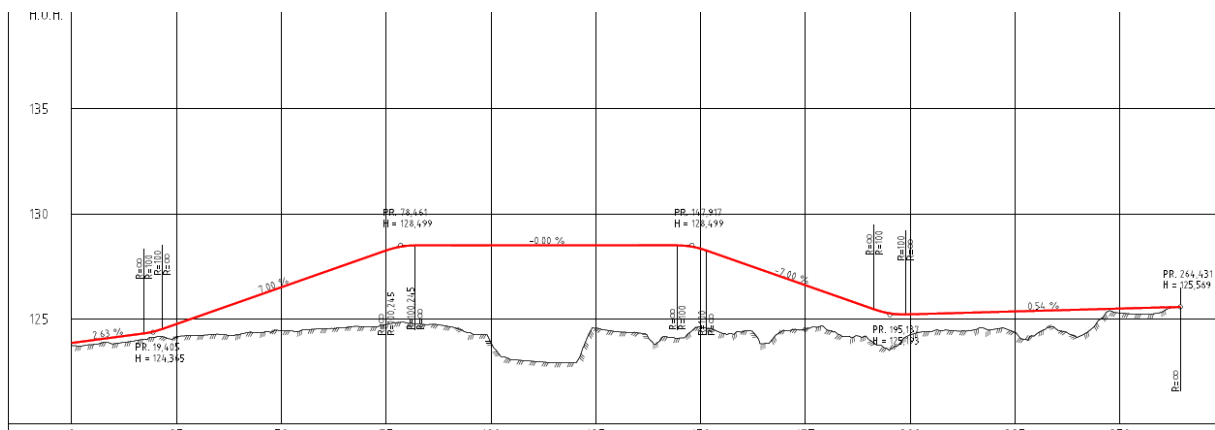
Etablering av ny adkomst til Vormstugujordet er ikke utløst av E6-utbyggingen og de tiltakene som er nødvendig for å etablere den alternative adkomsten er betydelig større enn de planlagte endringene på fylkesveien.

Dersom alternativ adkomst vedtas mener Nye Veier det må sikres at merkostnaden ved etableringen dekkes av grunneier. Nye Veier mener prinsippet om at grunneier skal bekoste adkomst til Vormstugujordet ligger fast fra tidligere regulering av området.

#### **C.2 - Turstibru Rinna**

Kommunedirektøren vurderer at en separat turstibru i plan med friluftsområdet på Vingromdammen vil være mer anvendelig for alle ved at det unngås store høydeforskjeller. Videre kommenterer kommunedirektøren at et slikt alternativ ikke er utredet og at en eventuell frittstående bru må sees i sammenheng med bl.a hensyn til flom og naturmangfold.

Nye Veier har i sammenheng med saksfremlegget utredet konsekvensene av frittliggende turstibru. Brua vil ikke ligge i plan med friluftsområdet slik det indikeres i saksfremlegget. På grunn av tekniske krav knyttet til flom vil brua måtte ligge på tilsvarende høyde over Rinna som turstien på E6-brua. Videre vil brua gi et vesentlig større beslag i det statlig sikrede friluftsområdet og et større beslag i det viktige naturmiljøet ved utløpet til Rinna. En slik bru vil i motsetning til regulert løsning måtte driftes, vedlikeholdes og eies av kommunen.

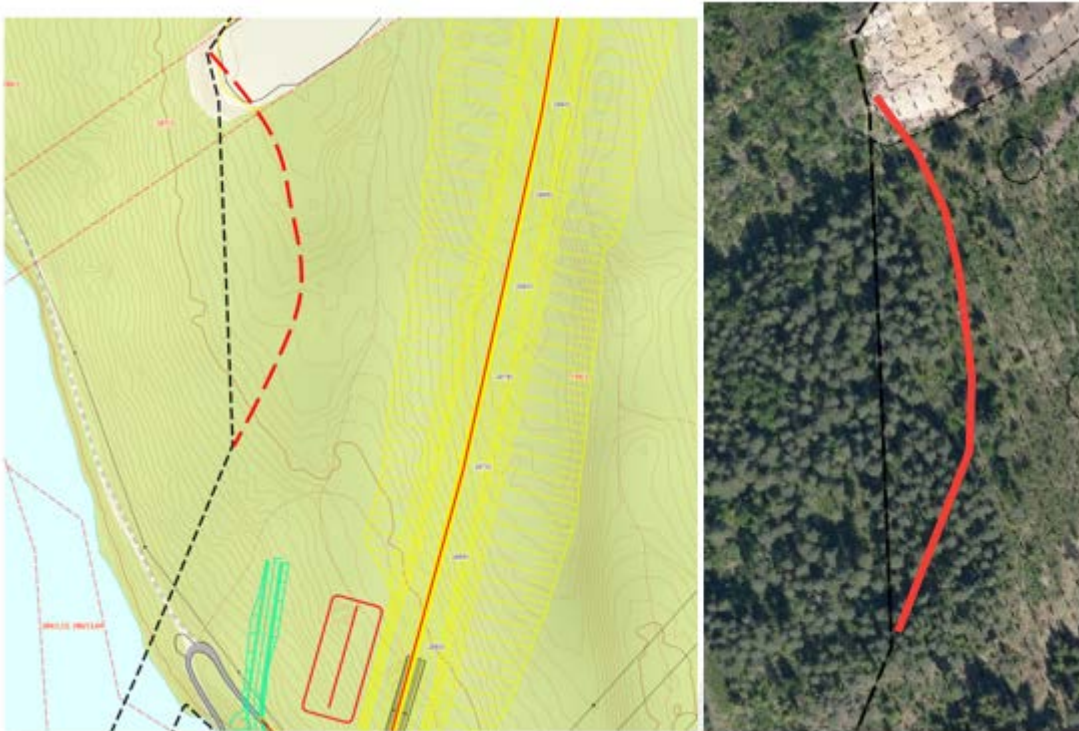


Figur 1 Selvstendig turstibru over Rimna

Kommunedirektøren skriver i sitt saksfremlegg at flytting av støyskjerm nærmere kjørebanelen vil vurderes før sluttbehandling. Dette for å legge til rette for at turstien blir liggende på utsiden av støyskjermen på E6-brua. Nye Veier har vurdert dette, men støyskjermens plassering ligger fast på grunn av siktkrav gjennom kurven brua ligger i. En påhengt tursti på E6-brua må i så tilfelle kreve en vesentlig utvidelse av brua mot øst. På grunn av bruas tverrfall vil utvidelsen komme i konflikt med definerte flomsoner og løsningen kan derfor ikke anbefales.

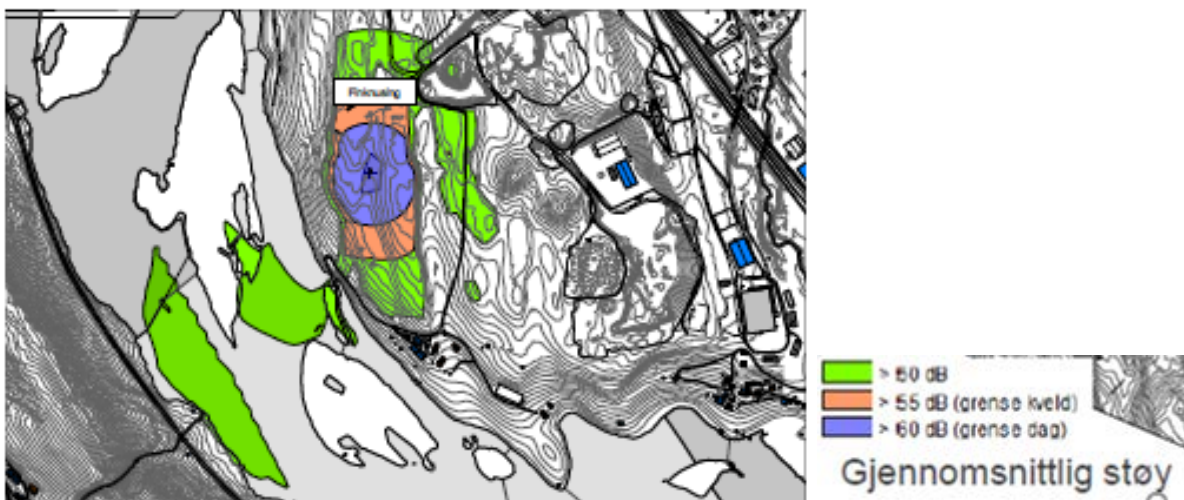
### C.3 - Anleggsbelte/anleggsgjennomføring Hovemoen

Kommunedirektøren har i saksfremlegget kommentarer knyttet til anleggsgjennomføring og knuseverk på Hovemoen. Etter at planen ble lagt ut på høring er det gjort flere endringer i området. Anleggsbeltet reduseres i areal mot vest slik at en større del av den storvokste skogen kan bevares slik det er vist i figur 2.



Figur 2 Rød stiple linje viser område der anlegg beltet trekkes tilbake for å bevare høyrest skog.

Videre er knuseverket flyttet slik at det blir liggende noe lenger syd og i et naturlig søkk i terrenget som gir god støyreduserende effekt. Det har vært tett dialog med Statsforvalter knyttet til dette og Nye Veier mener man gjennom foreliggende løsning har funnet en plassering og tiltak Statsforvalteren kan akseptere. I figur 3 vises støykart med knuseverk plassert på ny lokasjon.



Figur 3 Støykart med ny plassering av knuseverk på Hovemoen



#### **C.4 Erstatningsareal Vingromdammen**

Kommunedirektøren uttaler i saksfremlegget at kvaliteten på foreslått erstatningsareal er liten. Nye Veier mener arealet vil gi en vesentlig kvalitetsheving i området og at arealet vil skape en grønn møteplass som sikrer sammenheng mellom sentrum og Vingromdammen øst for E6. Nye Veier mener også det er viktig å se helheten i de tiltak som gjøres for å sikre Vingromdammen som et attraktivt friområde. Utbedret turstinnett med direkte kobling over Rinna, ny stor kulvert som kobler Vingrom sentrum til friluftsområdet og ikke minst vesentlig forbedret støyskjerming av området sammenlignet med i dag.

De avbøtende tiltakene er i stor grad regulert etter innspill som har kommet inn fra Lillehammer kommune. Kommunen kom i oktober med et notat med oversikt over tiltak som var ønsket regulert i friluftsområdet. I dialogmøte den 10.11.2021 spurte Nye Veier kommunen om hvorvidt oversendt notat omhandler samtlige avbøtende tiltak som kommunen vil anbefale ifb. frigivelse av statlig sikret friareal. Kommunen bekreftet at det ikke vil bli foreslått andre tiltak enn de som er synliggjort/beskrevet, og presiserte også at ikke alle tiltakene i notatet vil foreslås.

Nye Veier har regulert alle tiltak omtalt i notatet og mener kommunen, gjennom tidligere uttalelser i saken har indikert at regulerte tiltak er tilstrekkelige for å anbefale frigivelse av statlig sikret friareal.

I figurene under vises erstatningsarealet nord for Rema slik det vil kunne opparbeides. Nye Veier mener dette arealet sammen med de avbøtende tiltakene som er lagt inn i planen fullt ut kompenserer det arealbeslaget utbyggingen medfører.

Nye Veier mener videre kvaliteten og brukbarheten i arealet som påvirkes av E6-utbyggingen må sees i sammenheng med erstatningsarealet. Figur 7 og 8 viser området som vil beslaglegges av ny E6. Arealet har svært begrensede kvaliteter som friluftsområde i dag.



*Figur 4 Erstatningsareal nord for Rema situasjonsbilde*



*Figur 5 Erstatningsareal nord for Rema fugleperspektiv*



Figur 6 Erstatningsarealet sikrer visuell og funksjonell kobling mellom sentrum og Vingromdammen



Figur 7 Viser areal som beslaglegges av ny E6. Arealet består for en stor del av tett skog, grusvei og er støyuetsatt



*Figur 8 Markert område beslaglegges av ny E6.*

## **C.5- Støy i naturreservatet**

Kommunedirektøren kommenterer at han er usikker på om innsigelse knyttet til støy i naturreservatet er løst. Nye Veier har hatt tett dialog med Statsforvalter etter at planforslaget ble sendt til kommunen for behandling 01.12. Nye Veier mener innsigelsen er løst gjennom de avbøtende tiltak og gjennom den supplerende informasjonen prosjektet har gitt Statsforvalter gjennom e-postutveksling og i møte den 09.02.2022. Justerte bestemmelser knyttet til støy og datoer for gjennomføring av støyende arbeider vil komme som vilkår i dispensasjonssaken og disse føringene vil legges inn i reguleringsplanen før sluttbehandling av saken.

## **D Kommunestyrets vedtak i forbindelse med behandling av plansaken**

### **D.1 - Vedtakspunkt 5**

*«5. Kommunestyre ber Nye veier AS utrede alternativ med kryssing av ny E6 i Hovemoen med bru, det vises til kommunedirektørens notat av 11.01.22, side 6, jfr. høringsinnspill nr. 59 og 60. Alternativet vil måtte høres i egen prosess».*

Nye Veier har utarbeidet et notat som svarer på kommunestyrets vedtakspunkt 5 (NOTA-plp-036 Svar på kommunestyrets vedtakspunkt 5).

Slik det fremkommer av notatet er det lite som skiller bru fra kulvert mht. funksjonalitet og trafiksikkerhet i midlertidig fase og i fremtidig fase.

Mht. fremtidig næringsutvikling vurderes kulvertalternativet å gi større utviklingsmuligheter enn brualternativet.

Mht. uttak av grus vil en bru plassert lenger sør gi økt transportavstand mellom uttaksområder og produksjonsanlegg.

Statnett prefererer tydelig kulvert og sett i lys av den prosessuelle risikoen brualternativet innebærer mener Nye Veier høringsforslagets løsning med kulvert er det beste alternativet.

NVE anbefaler at kryssingen ikke flyttes, og varsler at dersom det velges en løsning som reduserer hensynssonen knyttet til energianlegget, vil NVE kunne ha innsigelse/klage på avgjørelsen.

En bru vil i motsetning til kulvert måtte driftes, eies og vedlikeholdes av kommunen når veiene blir kommunale i fremtiden.

Dersom prosjektet må regulere nye alternativer vil dette kunne medføre utsatt fremdrift i plansaken med tilhørende fremdriftskonsekvenser for prosjektet. Nye Veier ber i så

tilfelle kommunen finne prosessuelle løsninger som ikke påvirker fremdriften i planarbeidet og utbyggingen.

## **D.2 - Vedtakspunkt 6**

*6. Kommunestyre ber Nye Veier AS utrede alternativer til anleggsveien over dyrka mark fra Nordre Trosset til Børke. Det bes om at det vurderes å bygge bru over Lågen først og benytte denne som anleggsvei, samt flytte knuseverk fra Nordre Trosset til Hovemoen. Som ytterligere alternativ bes det om at det vurderes å kun drive tunnelen fra Øyresvika. Det bes også om at det vurderes gang-/sykkelveg eller fortau fra kryss Jørstadmovegen (Fv. 253) / Kastrudvegen (Fv. 2524) og forbi kryss Jørstadmovegen (Fv. 253) og anleggsvei. Eventuell høring avgjøres når utredning foreligger”.*

Nye veier har utarbeidet et notat som svarer på kommunestyrets vedtakspunkt 6 (NOTA-plp-037 Svar på kommunestyrets vedtakspunkt 6 ved behandling til 2. gangs høring).

I notatet vurderes det seks ulike løsninger for anleggsvei/massetransport fra Trosset. Alternativ 2 og 4 med bruk av Kastrudvegen anbefales ikke av hensyn til stort konfliktpotensial med øvrige trafikantgrupper og store ulemper mht. stigning for massetransporten.

Ut fra en totalvurdering anbefales det ikke å videreføre alternativer med anleggstransport via Kastrudvegen da de negative sidene ved løsningen er vesentlig større enn de positive.

Høringsforslaget i alternativ 1 skåner naturreservatet i større grad enn alternativ 3 og gir mindre ulempe i form av nærføring til fylkesveien, samt mindre ulempe for beboere langs Trossetstranda.

Alternativ 5 med etablering av bru før tunneldriving fra nord vil medføre at byggetiden forlenges med 2 år. Dette vil gi utslag i betydelig økte kostnader knyttet til anleggsgjennomføring, samt samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til utsatt åpning av ny trafikksikker vei. Videre vil miljømessige ulemper for lokalbefolkningen og ikke minst i naturreservatet forlenges betydelig.

Alternativ 6 med massetransport via Jørstadmoen til Hovemoen gir noen lokale gevinster på Trosset. Primært knyttet til at det ikke etableres separat anleggsvei. De negative effektene ved å kjøre via Jørstadmoen vurderes likevel å være betydelig større enn dette. Totalt vil det være snakk om en omkjøring på 8 km, dels gjennom områder der mange skolebarn ferdes til fots. Den ekstra transportveien vil dessuten medføre betydelige utslipp tilsvarende 800.000 liter diesel og 2600 tonn CO<sub>2</sub>-e.

Ut fra en totalvurdering anbefales høringsforslagets løsning for anleggsvei videreført.

Ensidig driving av tunnel fra Øyresvika vil gi betydelige fremdriftsmessige og samfunnsmessige konsekvenser og forlenger byggetiden med over 2 ½ år med dertil utsatt veiåpning.

En forlenget anleggsperiode vil også gi negative konsekvenser for folk i nærområdet som følge av redusert fremkommelighet og lenger perioder med sjenerende anleggsdrift. Det vil også være indirekte konsekvenser ved utsatt ferdigstilling av veien som økt kjøretid, høyere ulykkesfrekvens, støy som følge av opprettholdelse av eksisterende E6 med mer.

Alternativet vil medføre mindre anleggsrelatert belastning på Trosset-siden, men tilsvarende blir belastningen doblet i Øyresvika.

Basert på vurderingene i notatet anbefaler Nye Veier følgende:

- Høringsforslagets løsning med driving av tunnel fra Trosset og Øyresvika
- Knusing av tunnelstein på Trosset med de avbøtende tiltak nødvendig for å ivareta naturreservat og beboere
- Høringsforslagets anleggsvei, supplert med trafiksikkerhetstiltak på strekningen mellom Leirvika og krysset ved Kastrudveien som beskrevet i notatets kapittel 6.

Dersom prosjektet må regulere nye alternativer vil dette kunne medføre utsatt fremdrift i plansaken med tilhørende fremdriftskonsekvenser for prosjektet. Nye Veier ber i så tilfelle kommunen finne prosessuelle løsninger som ikke påvirker fremdriften i planarbeidet.

Det vises ellers til «NOTA-plp-037 Svar på kommunestyrets vedtakspunkt 6 ved behandling til 2. gangs høring» som er utarbeidet som svar på kommunestyrets vedtak

## **E - Mangler i oversendt plankart**

E.1 - Nye veier orienterer om at plankart lagt ut på 2. gangs høring er mangelfullt mht. å vise reduserte fyllinger og anleggsbelte i Mjøsa. Teknisk plan er riktig, og beskrivelser i øvrige plandokumenter er riktig. Plankartet vil revideres for å ivareta dette før sluttbehandling.

Med vennlig hilsen  
Nye Veier AS

Kåre Nordsjø  
Prosjektsjef

*Dokumentet er signert elektronisk*





## NY E6 LILLEHAMMER KOMMUNE

### MERKNAD TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD – STORHOVE, 2 GANGS HØRING

#### Innledning

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand opprettholder merknad/ innspill sendt 27.8.2021. Senteret er glad for at kommunen har svart ut merknaden og at kommunen ser viktigheten av Pilegrimsleden som kultur- natur- og pilegrimsvei.

#### Merknader.

I tillegg til merknad av 27.8.2022 vil Pilegrimssenter Dale-Gudbrand komme med et tillegg som gjelder Pilegrimsleden fra Vingrom kirke til Vingnes.

Merknaden opprettholdes med unntak av følgende når det gjelder trasevalg fra Vingrom kirke til Vingnes.

Pilegrimssenter Dale-Gudbrand ser det som viktig at Pilegrimsleden oppfattes som en opplevelsesreise i natur- og kulturhistorie. Pilegrimssenteret ønsker derfor at leden legges ned på planlagt tursti selv om denne ikke blir flomsikret. Dette gjør leden bedre opplevelsesmessig og helsemessig enn å gå på asfalt langs trafikkert vei.

Ved evt flomfare vil alternativ vei være langs fylkesveien.

Per Gunnar Hagelien  
Daglig leder  
Pilegrimssenter Dale-Gudbrand

Lillehammer, 9. mars 2022

Lillehammer kommune

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

## **Forslag til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove. Andre gangs høring**

Styret i Lillehammer Industriforening har behandlet forslaget til detaljregulering for E6 Roterud – Storhove, som nå er lagt ut til andre gangs høring.

Styret vil gi uttrykk for følgende syn på planforslaget:

Ny firefelts motorveg vil krysse Lågendeltaet med ny bru og gå gjennom Hovemoen fram til Storhove. Hovemoen er et regionalt viktig knutepunkt og et område som har stor betydning som industri-, handels- og næringsområde for Lillehammersamfunnet. Vi viser i den sammenheng til uttalelse fra Byplansjefen, som uttaler: «Hovemoen er Lillehammers viktigste næringsområde. Det blir viktig å utforme en sammenhengende og funksjonell veginfrastruktur som betjener næringsområdet i Hovemoen på best mulig måte.»<sup>1</sup>

Det er av meget stor betydning, både for pågående og framtidig næringsvirksomhet i området, at ny E6 ikke blir en barriere som hindrer eller vesentlig vanskeliggjør fortsatt næringsvirksomhet i området. I den sammenheng er det vesentlig at også løsninger for lokalvegnettet må utformes slik at de fremmer og ikke blir til hinder for en framtidsrettet utvikling i Hovemoen.

Næringsaktørene i Hovemoen, representert ved Hovemoen Næringspark AS, har understreket at en bruløsning plassert lengre mot syd er bedre egnet enn kulvert som foreslått av Nye Veier AS for å etablere en hensiktsmessig øst-vestforbindelse i Hovemoen. Den viktigste grunnen er at en bruløsning gjør det mulig å lede lokal trafikk utenom selve produksjonsanleggene og vektstasjonen på industriområdet. I tillegg vil bruløsningen åpne for et mer funksjonelt lokalvegnett for utvikling av Hovemoen som industri- og næringsområde, gi mindre arealbeslag, og være en bedre løsning for å unngå forstyrrelse av drikkevannskilden.

Lillehammer Industriforening støtter det forslag som næringsaktørene i Hovemoen har fremmet med bruløsning for å knytte sammen lokal trafikk på øst- og vestsiden av ny E6. Vi mener dette forslaget er langt bedre egnet til å tilrettelegge for framtidig industri og annen næringsvirksomhet i Hovemoen.

På vegne av styre i LILLEHAMMER INDUSTRIFORENING



Styreleder Kjetil Holen

---

<sup>1</sup> Saksframlegg for Planutvalget ved høring av forprosjektrapport for avlastet E6 ved Lillehammer, 2020



Lillehammer kommune  
Postmottak  
Postboks 986  
2626 Lillehammer

Vingrom 20.03.2022

### **INNSIGELSER TIL REGULERINGSPLAN E6 Roterud – Storhove**

Mjøsa Strandeierforening ønsker å fremme følgende innsigelser i forbindelse med høringsperioden for reguleringsplan E6 Roterud-Storhove:

- Etablering av ny tursti fra Vingnes til Stranda Camping – omdisponering av midler
  - Strandeierforeningen foreslår at midler avsatt til opprettelse av tursti omdisponeres og benyttes til forlengelse av foreslått gang- og sykkelvei fra Vingrom sentrum og til Bø. Midlene kan benyttes til å slutføre gang- og sykkelvei frem til Bjørnstad bru og kommuneskille.
  - Deler av turstien ligger under flomnivåer slik at turstien vil trolig bli berørt av flom regelmessig. For oss som er grunneiere så langt nord i Mjøsa er også godt kjent med avfall og rekved som kommer med flom. Hvordan skal traseen vedlikeholdes og hvem bekoster dette? Ut ifra dokumentet fremgår det ikke hvem som har ansvar for drift og vedlikehold etter endt anleggsperiode. Siden det ikke foreligger en plan for vedlikehold etter anleggsperioden. Det er større samfunnsnytte med en helårs gang- og sykkelvei fremfor en tursti som ikke vedlikeholdes, ei er åpen for allmennheten store deler av året.
  
- Bortfall av strandsone, yngleplasser og kulturminner i forbindelse med etablering av tursti
  - Flere av våre medlemmer har påpekt at fiskeplasser og mulighet for å fiske med landnot langs Risselandet og Vingromlandet nå går inn i historien. I forbindelse med etablering av tursti vil notvarp ryddet til bruk bli ødelagt.
  - Etablering av turstien vil ødelegge yngleplasser, noe som også presiseres i Norconsults eget notat om stien.
  
- Turisme og næringsliv og etablering av E6 i strandsonen.
  - Mjøsa Strandeierforenings engasjement startet i forbindelse med endring av foreslått trase. I tidligere dialog med Nye Veier var en annen trase planlagt. Nåværende forslag er foreningen fortsatt meget negative til. Det med å legge ny trase på Mjøssiden av eksisterende. Vi har hatt mye og tidvis god dialog med Nye Veier, AF gruppen og Norconsult, men etterlatt inntrykk er at det har vært liten forståelse for næringslivet/campingplassene på strekningen. Forslaget som nå foreligger legger beslag på områder på både Bakke og Biristrand Camping som forringer campingplassenes kvalitet og tjenestetilbud. Forslagene som nå er fremlagt innebærer riving av utleiehytter, oppbygging av omfattende støttemurer og reduksjon av areal til næringsbruk.



- Alternativ E6 trasé – redusert inngrep i sårbar natur - Moelv - Storhove
  - Mjøsa Strandeierforeningen foreslår at dagens forslag, om ny Mjøsbru, ny trasé Roterud – Storehove med store inngrep i strandsonen, ny tunnel og ny bru gjennom vernet området over Lågen, vrakes og at det gjøres ny vurdering om etablering av ny 4 – felts E6 på Mjøsas østside fra Moelv og til Storhove. Et østlig alternativ vil være til felleskapets beste, med redusert inngrep i sårbar natur og gi fremtidige generasjoner økt tilgang til Mjøsa og strandsonen og sikre vernede områders eksistens.

### **Om Mjøsa Strandeierforening**

Foreningen som er frivillig, ideell, demokratisk og ikke fortjenestebasert, skal ivareta strandeierinteressene omkring Mjøsa og samtidig arbeide for en god samfunnsmessig og bærekraftig utnyttelse av Mjøsa og Mjøsstrendene. Medlemmene er eiere av eiendom som grenser til Mjøsa.

Med vennlig hilsen

**Mjøsa Strandeierforening**

Kristian Strandli Owren  
Styreleder

## **Vingnes Vel**

v/ Henriette Klougart Jevnesveen

B. Lundgaards gate 9

2608 Lillehammer

Lillehammer Kommune

postmottak@lillehammer.kommune.no

### **Høringssvar fra Vingnes Vel i forbindelse med 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og Avlastet E6**

Vingnes Vel viser til dokumenter lagt ut på offentlig høring med frist 25.03.22 og vil med bakgrunn i disse anføre noen synspunkter drøftet i Vingnes Vels styre. Vi er i vårt høringssvar spesielt opptatt av støyproblematikken. Støyproblemet på Vingnes har vært kraftig økende de siste årene, parallellt med den økende trafikken, og en stadig større belastning for kulturmiljøet vårt. Vi ber også om at det levende kulturmiljøet i strandsonen hensyntas ved etablering av ny tursti mellom Vingnes og Øyresvika.

#### **Tunnel viktig for Vingnes**

Støyen fra E6 har økt betydelig de siste årene, og er i dag langt fra akseptabel. Trafikkstøyen, spesielt fra tungtransporten, har vært en tiltagende belastning for oss som bor på Vingnes. Vingnes Vel vil derfor sterkt anbefale tunnel, slik at beboerne på Vingnes skjermes. Velforeningen har stor forståelse for at dette er en komplisert sak, med flere hensyn som må vektas. Vi ber likevel om at støyvernet prioriteres tungt i denne saken.

#### **Støyskjerming avkjøringsvei**

Vingnes Vel har mottatt en rekke henvendelser om et uakseptabelt og sterkt kritikkverdig støynivå, både fra Vingnes egne innbyggere og fra besøkende: «Dette holder jeg ikke ut» og «Vi får gå inn, så vi kan snakke sammen», er ikke uvanlig å høre.

For støyskjermingen på E6 mot Vingnes er svært mangelfull, slik også målingene i dokumentasjonen viser. Dette har vært et stadig større problem over tid, som ikke alene løses med tunnel. Det er derfor avgjørende at den planlagte avkjøringsveien til Lillehammer sørfra skjermes med en tilstrekkelig høy, og kraftig lydabsorberende, støyskjerming.

I tillegg støtter vi kommunedirektørens vurdering<sup>1</sup> om å redusere farten på avkjøringsveien. Styret i Vingnes Vel mener at farten bør reduseres til 60 km/t av hensyn til støy og trafiksikkerhet.

Vingnes Vel vil også anføre viktigheten av at støyskjermingen følger avkjøringsveien *hele* veien gjennom dagens E6-trase. Det ville vært optimalt om den kunne strekke seg fra Vingrom kirke i sør,

---

<sup>1</sup> Kommunedirektørens saksframlegg Avlastet E6, 3.4.2. s.9

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.

Ellers mener vi at det ikke er nødvendig å vente hverken på avkjøringsvei eller tunnel for å etablere en støyskjerming. Den skjermingen er helt nødvendig nå. Dette understrekes også av målinger som ligger til grunn for saken. Og om det skulle være tvil om viktigheten av dette oppfordrer vi kommunen til å ta seg en tur for å måle støynivået på Vingnes grundig

### **Tursti**

I forslag til reguleringsplan for avlastet E6 legges det opp til tursti fra Øyresvika til Vingnes. I Fylkesdirektørens notat til saken pekes det på at det er jobbet mye med å sikre turvegens bredde uten at det gir negative konsekvenser for naturreservatet. Vingnes Vel minner om at det langs Mjøsa i dag også er en aktiv praksis med fisketradisjoner og bruk av båt, som er en viktig del av kulturmiljøet, og som må hensyntas i arbeidet. Denne praksisen er en del av Vingnes' immaterielle kulturarv, og det tradisjonsrike fisket etter lågåsild og mjøsørret må få leve videre. Vi ber derfor om at en slik tursti hensyntar det levende maritime kulturen i området, og at hensynet til et levende kulturmiljø med bading og tradisjonsfiske hensyntas.

For øvrig stiller Vingnes Vel seg positive til tiltakene som gjør det tryggere for myke trafikanter i området samt miljøtiltak som forbedrer kontakten mellom kulturmiljøer og gjør det attraktivt for beboere og tilreisende å benytte seg av området.

Om det skulle være spørsmål ber vi om å bli kontaktet.

### **Gang og sykkelvei**

Gode gang- og sykkelvei er viktig for å knytte Vingnes sammen med østsiden. Dette vil også en del av Lillehammers grønne strategi, og ambisjoner som sykkelby. I dag fungerer for eksempel sammenkoblingen mellom Strandpromenaden og Sundgata/Bryggeveien dårlig. Det er viktig at slike flaskehals elimineres, slik også statsforvalteren og kommunedirektøren er inne på. På den måten blir det enklere for byens innbyggere å velge grønn transportløsninger.

Vingnes 21.03.22

### **Vingnes Vel**

Styret

v/ Henriette Klougart Jevnesveen og Eivind Falk



**NORGES LASTEBILEIER-FORBUND**  
Innlandet

Stolvstadvegen 1  
2360 Rudshøgda  
Mobil 95 77 47 61  
[gt@lastebil.no](mailto:gt@lastebil.no)

Bankgiro 7162.05.68842

Org.nr. 971299681

[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)

**Lillehammer kommune**

[Postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:Postmottak@lillehammer.kommune.no)

Deres ref: 21/90639

Rudshøgda, 23.03.2022

## Høring om detaljregulering for E6 Roterud-Storhove

**Norges Lastebileier-Forbund Innlandet viser til varsel om planoppstart for detaljregulering for E6 Roterud-Storhove. NLF Innlandet har følgende kommentarer:**

I forordet i planbeskrivelsen er det en god beskrivelse av hva denne vegstrekningen betyr for Norge, regionen og Lillehammer:

*«E6 er landets viktigste riksvei. E6 er også viktig for Mjøsregionen ettersom den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked. Utbyggingen av hele E6 Innlandet skal sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold av E6».*

NLF ser fram til at det bygges 23 kilometer med firefelts motorveg. Fartsgrensen på 110 km/t er bra for lette kjøretøy. Vi holder oss til 80.

Dagens løsnings med midtrekkverk har vært viktig for å redusere antall ulykker, men vegen er for smal til at den fungerer godt nok. Spesielt ved ulykker, vegarbeid, stans pga tekniske problemer på bil.

### **Døgnhvileplass samt areal til nyetableringer**

Lillehammer er en sykkelby der myke trafikanter prioriteres. Men byen er også avhengig av varelevering til privatpersoner, forretninger og annet næringsliv.

I området ved Storhove bør det bygges en døgnhvileplass. Kravene til kjøre- og hviletid er strenge. Samtidig er det store krav til å levere til riktig tid. Lageret som før var i store lokaler, er nå ofte på en lastebil. Biri og Vinstra blir for langt unna. Derfor er det behov for en døgnhvileplass der det også er mulig å sette igjen en tilhenger mens lastebilen kjører inn i byen. Når E6 bygges ut til firefelts veg, forsvinner flere mindre plasser der yrkessjåførene har tatt pauser. F.eks rasteplassen i Øyresvika. Vi forstår at trafikksikkerheten bedres når den blir borte, men samtidig øker behovet for alternative steder nær Lillehammer.

I tilknytning til døgnhvileplassen må det bygges et serviceanlegg, gjerne i samarbeid med en privat aktør. Lillehammer mangler et godt stoppested for trafikantene – en vegkro der privatbilister, busspassasjerer og yrkessjåfører kan ta sine velfortjente pauser og få kjøpt mat. Et slikt serviceanlegg vil også være et godt trafikksikkerhetstiltak.

I området ved Storhove bør Lillehammer kommune også prioritere næringsutvikling. Hvilke arealer kan frigris slik at nye bedrifter kan etablere seg uten at det går utover eksisterende virksomhet.

### Et konkret punkt

I Hovemoen er det foreslått å legge om lokalvegnettet med ny øst-vestforbindelse i kulvert og en vegtrasé som går gjennom industriområdet der det i dag drives pukkverk og asfaltverk.

Det er et område med stor trafikk av tunge kjøretøyer, både internt på området og til og fra produksjonsanleggene for pukk, grus og asfalt, samt flis- og tømmerterminalen.

Forslaget til ny lokalvegløsning medfører at trafikk med tunge kjøretøyer skal gå sammen med sivil trafikk av alle kategorier ved passering øst-vest gjennom Hovemoen.

Næringsaktørene i Hovemoen, blant annet representert ved Hovemoen Næringspark AS, har understreket at en bruløsning plassert lengre mot syd er bedret egnet enn kulvert som foreslått av Nye Veier AS, for å etablere en hensiktsmessig øst-vestforbindelse i Hovemoen, og få større mulighet til å skille tungtransport og myke trafikanter.

Det er uheldig og bekymringsfullt at førere av tunge kjøretøyer settes i en situasjon der de de må operere i et miljø med myke trafikanter – når det kan unngås. Vi vil derfor advare mot løsningen der sivil trafikk føres inn på industriområdet.

### Kryssing av Lågen

NLF støtter Nye Veiers forslag til kryssing av Lågen.

### Omkjøringsveger i byggeperioden

Alle omkjøringsveger må være åpne for modulvogntog. Vi kan ikke akseptere milevis med ekstra kjøring på veger som er godkjent for tilnærmet like lange og like tunge tømmervogntog.

### Kryssløsninger

Norges Lastebileier-Forbund Innlandet viser ellers til høringsuttalelse fra november 2020:

- *E6 i Innlandet har mye tungtransport. Det er viktig at det bygges et kryss og en vegforbindelse som sikrer god tilkobling mellom E6 og Rv255.*
- *Ny E6 må bygges slik at en sikrer god tilkobling mellom Europavegen og Lillehammer by.*
- *Utviklingen går i retning av lengre og tyngre vogntog. Skogindustrien er i starten av et prøveprosjekt med 74 tonn tømmervogntog i Innlandet. Lengre vogntog betyr færre vogntog og lavere miljøutslipp. Framkommelighet må vektlegges i planleggingen.*
- *Kryss og rundkjøringer på lokalvegnettet må være store nok for modulvogntog og framkommelige for spesialtransporter.*
- *Det bør bygges gode av/påkjøringsramper i alle kryss.*
- *For tungtransportens del gir en «snill» veg med rettest mulig linje og færrest mulig bakker betydelig lavere drivstofforbruk og klimautslipp.*
- *Tunge kjøretøy må i bomstasjonene maksimalt betale det dobbelte av lette kjøretøy.*
- *Bruer/underganger må ha 5 meters frihøyde.*

Lykke til med en viktig vegutbygging!

Med hilsen fra

**Norges Lastebileier-Forbund Region 2 - Innlandet**



Arild Olsbakk, styreleder



Guttorm Tysnes, regionsjef



23.03.22

Lillehammer kommune

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

### **Innspill fra DNT Lillehammer om avbøtende tiltak ved utbygging av E6 gjennom Hovemoen**

*«2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove»*

DNT Lillehammer har medlemsområde som omfatter Øyer, Gausdal, Lillehammer og deler av Nordre Ringsaker. Foreningen er opptatt av at hensynet til friluftsliv blir godt ivaretatt i arealplanlegging i de kommunene der vi har vårt virke.

Vi viser til våre tidligere innspill til 1. gangs høring samt vårt brev av 04.11.21 i forbindelse med utvidelse av planområdet i Hovemoen.

DNT Lillehammer er opptatt av at mest mulig av Hovemoens kvaliteter for friluftsliv blir bevart, selv etter at E6 har lagt beslag på store områder. Stiforbindelsen nord-sør gjennom Hovemoen er svært viktig for nærfriluftslivet for Lillehammers befolkning. Det har også stor betydning for naturopplevelsen at turstien går i natur (grønnstrukturen), og at det ikke blir nødvendig for friluftsfolket å gå gjennom framtidige nærings- eller industriområder på deler av strekningen. Vi registrerer med tilfredshet at hensynet til barn og unges bruk av Hovemoen er vektlagt i sakens dokumenter.

#### **Avbøtende tiltak**

Dokumentene som følger saken har et stort omfang, og det er utfordrende å sette seg inn i alle deler av planen. Vårt innspill handler om hvilke avbøtende tiltak som bør gjennomføres for å kompensere for noen av ulempene av ny E6 gjennom Hovemoen.

Vi konstaterer at Nye Veier som utbygger har akseptert prinsippet om at avbøtende tiltak kan gjennomføres utenfor planområdet, og at utbygger tar kostnaden ved tiltakene. Det tydeligste eksemplet er «Rykkhustjønnen naturreservat», et erstatningsareal flere mil lenger nord, og som skal bøte på noen av konsekvensene for fuglelivet og tap av natur i Lågendeltaet.

Det er også positive signaler i sakens dokumenter når det står at «Prosjektet vil sørge for at stier reetableres slik at man kan få sammenhengende runder på hver side [av E6 i Hovemoen]». Vi regner med at «prosjektet» i denne sammenheng betyr Nye Veier. En alternativ Hovemorunde i 8-tallsform beskrives eksplisitt som et avbøtende tiltak, og det er bra. Avtaler med grunneierne om permanente traséer for stiene må være en del av tiltaket.

Hovedpassasjen under E6 vil være ved Lågenbrua. Vi ser at det også blir en passasje lenger nord, nemlig Hovemoen kulvert, som blir den framtidige vegforbindelsen til Lunds biloppuggeri og Moshølen. Denne kulverten skal brukes ved uttak av grus i flere år framover, og det er usikkert når denne passasjen kan benyttes av folk til fots på en trygg måte. Kulverten vil dessuten bli liggende i det framtidige næringsområdet, og vil uansett ikke tilfredsstillende friluftslivets behov for stiforbindelse.

### **Tursti nord-sør gjennom Hovemoen**

En permanent sti-trasé nord-sør vil gå under Lågen-brua. *DNT Lillehammer* er opptatt av at beslutningstakerne i Nye Veier og i Lillehammer kommune ser strekningen som en del av en større helhet. For befolkningen og friluftslivet er det viktig at vi kan gå til fots mellom Fåberg og Strandtorget i Lillehammer via Sundgarden, Balbergøya og Hovemoen. Hovemoen blir sterkt berørt av E6 og av framtidige næringsområder avsatt i kommunens arealplan. *DNT Lillehammer* mener det er et rimelig krav at Nye Veier bidrar til å sikre gode sti-traséer også utenfor planområdet for E6, nettopp fordi anlegg av E6 har så store konsekvenser for friluftslivet.

Vi mener at presedensen som er skapt med etablering av «Rykkhustjønn naturreservat» og erstatningsområder i landbruket, viser at det er mulig å bidra med avbøtende tiltak et godt stykke unna vegen. Konkret mener vi at Nye Veier bør ta ansvar for å sikre tursti-forbindelsen gjennom Hovemoen og videre nordover mellom Lågen og Lunds biloppuggeri, og at det inngås avtaler med grunneierne på strekningen gjennom hele Hovemoen.

Med tursti mener vi en trasé primært for ferdsel til fots med bruksbredde på ca én meter. Det er viktig at stien går i natur. I framtida vil det ikke være tilfredsstillende med sti øst for Lunds biloppuggeri, fordi stien da vil gå gjennom næringsområdet. Målet må altså være at turstien skal gå i natur, og det betyr at stien må gå i grønnstrukturen langs Lågen.

I reguleringsplan for E6 Roterud–Storhove, datert 10.01.2022, står det at «Eksisterende turstier som blir berørt av utbyggingstiltak skal reetableres eller omlegges. Nye eller reetablerte turstier skal etableres med samme standard som øvrige stinett. Nye/omlagte turstier skal tilknyttes eksisterende stinett». *DNT Lillehammer* bidrar gjerne i arbeidet med å finne gode traséer.

### **Konklusjon**

Vi vet at Nye Veier betaler for avbøtende tiltak på flere fagområder. Vi mener derfor at Lillehammer kommune bør stille krav til Nye Veier om ytterligere tiltak for friluftslivet.

Tiltaket må være å sikre en god tursti gjennom hele Hovemoen i sammenhengende grønnstruktur og inngå nødvendige avtaler med grunneierne om traséene.

Med vennlig hilsen

Tom Harald Hansen  
Styreleder

Ragnvald Jevne  
styremedlem

## Lillehammer kommune

Lillehammer, 24.03.2022

### «2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove».

Trygg Trafikk Innlandet har mottatt bekymringsmelding angående trafikksikkerheten i en ny vegtrase gjennom Hovemoen industriområde i forbindelse med utbyggingen av ny E6 mellom Roterud – Storhove.

Her er det planlagt at ny vegtrase skal gå tvers igjennom industriområdet og en kulvertløsning under ny E6 skal være tilkomstvei for anleggstrafikk, private biler og myke trafikanter for å komme til området på andre siden av E6.

For oss er det viktig at myke trafikanter og tungbiler er fysisk adskilt. Vi tenker da på risikoen blindsoner på store kjøretøy kan utgjøre for myke trafikanter om et fysisk skille ikke etableres.

Vi har ikke vært på befaring i området da vi fikk henvendelsen med kort frist. Trygg Trafikk har bare to ansatte i hvert fylke og derfor er det utfordrende å gå inn i enkeltsaker.

Vi forventer at Lillehammer kommune ivaretar trafikksikkerheten for de myke trafikantene på en god måte.



Lykke til med viktig arbeid!

Med vennlig hilsen David Toftagen

Trygg Trafikk Innlandet



## **2. gangs høring – reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove**

Vi i Fåberg Bondelag og Fåberg Bonde- og småbrukerlag henstiller om at mest mulig av de matproduserende arealene skånes i forbindelse med utbyggingen. Stortinget innskjerpet i juni 2021 jordvernet ytterligere, gjennom å fastslå et mål om at det ikke skal omdisponeres mer enn 3000daa/år i Norge. Dette utgjør omlag 300daa/år i Innlandet. Det er naturlig at også veiprosjekter reduserer sitt forbruk av dyrka mark. Vi forventer og krever at utbygger legger opp til et absolutt minimum når det gjelder forbruk av dyrka mark.

Når det gjelder massedeponi på dyrka jord, bør dette unngås. Erfaringer blant annet fra utbyggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen på 1980-tallet og nyere veiprosjekt på Gran, viser vesentlig og langvarig forringelse av matjorda. Deponi av masser på dyrka jord må derfor i minst mulig grad finne sted.

Fåberg Bondelag v/leder Ole Kristian Jensvoll

Fåberg Bonde- og småbrukerlag v/nestleder Elin Marie Ulsaker

## INNSPILL 2. GANGS HØRING – REGULERINGSPLAN – E6 – ØYRESVIKA – STORHOVE – AVLASTET E6

Det vises til ovennevnte reguleringsprosesser.

Det vises videre til innspill fra undertegnede organisasjoner gitt ifm. 1. gangs høring. Innspillene er i liten grad vektlagt i reviderte plandokumenter, men oppsummeres slik;

1. Fartsgrenser på avlastet E6; dette noteres skal behandles senere, i separat prosess. Det er da viktig at det ikke foreta nedklassifisering av veien nå, slik at dette hindrer senere fartsgrense på 70 km/t. Slik fartsgrense er viktig for effektiv adkomst til Strandtorget og byen.

2. Etablering av ny rundkjøring på Strandtorget anbefales ikke. Det må ift. flomfare være tilstrekkelig med heving av eksisterende vegbane. En lengre anleggsperiode begrenser adkomsten til byen og må unngås.

3. Skilting til byen og attraksjoner; dette noteres skal behandles senere, i separat prosess. Organisasjonene forventer å bli holdt orientert om dette, slik at vi kan komme med innspill.

4. Avkjøring i Hovemoen til byen; må være så effektiv som mulig, og høyest mulig fart må opprettholdes på gamle E6 sørover til Strandtorget og byen. Igjen; rask adkomst til byen begrenser skadevirkningene av E6 i vestlig trasè.

*Konklusjon; alle tiltak som begrenser fart, og øker den tid det tar å komme seg fra E6 og til Strandtorget og sentrum, må unngås.*

Lillehammer, 25. mars 2022

Eli K. Saastad (sign.), styreleder, Lillehammer Næringsforening

Erik Skjellerud (sign.), senterleder Strandtorget

Merethe Sandum (sign.), daglig leder Visit Lillehammer

Kjetil Schonhowd (sign.), styreleder Lillehammer Sentrum Drift AS

Lågendeltaets venner  
Org.nr: 924 895 039  
Hunderfossvegen 28  
2625 Fåberg

Lillehammer 25. mars 2022

Lillehammer kommune  
2626 Lillehammer

### **Høringsuttalelse til detaljreguleringsplan for E6 Roterud–Storhove (2. gangs høring)**

Lågendeltaets venner viser til vår første høringsuttalelse og understreker at denne står ved lag. Lågendeltaets venner aksepterer ikke bygging av ny trasé gjennom Lågendeltaet naturreservat, som har lovens strengeste vern. Vi vil i 2. gangs høring supplere og understreke tidligere innspill.

Overordnet vil vi rette søkelyset mot at vesentlige forvaltningsmessige momenter med stor betydning ikke er avklart. For et så stort prosjekt med så store skadevirkninger kan dette ikke aksepteres, og vi mener at utredningene og beslutningsgrunnlaget langt fra er godt nok. At løsningen for deponi av potensielt syredannende leirskifer ikke er avklart, er et eksempel på dette.

Dessuten synes det som om man i prosessen rundt trasévalg for E6 forbi Lillehammer systematisk har sett bort fra og lempet på gjeldende regelverk og god forvaltningsskikk, som rekkefølgebestemmelser og ved samrøre mellom politikk og embetsverk, samt uklarhet i Statsforvalterens rolle som samtidig vernemyndighet og regjeringens forlengede arm. Statsforvalteren har plikt til forsvarlig forvaltning og å være partipolitisk uavhengig.

Denne saken er særskilt omfattende og komplisert å sette seg inn i, og det bør derfor være helt selvfølgelig at forvaltningen selv er etterrettelig og ryddig. Bare slik kan grunnleggende demokratiske prosesser og deltagelse ivaretas. Vi har derfor noen spørsmål vi mener må oppklares og noen nye momenter vi mener i seg selv gir grunnlag for å velge vern framfor vei.

## **Spørsmål:**

### **1. Lovnader i meklingsmøte**

#### **Stemmer følgende påstand, og hvis ikke, kan forholdet utdypes?**

Statsforvalterens løfte om dispensasjon fra verneforskriften (jf. meklingsmøte 18. juni 2018) dersom høyspentkablene over elvedeltaet blir kablet i bro eller grunn, er ikke etterrettelig forvaltning etter vårt syn, men utenfor alminnelig saksbehandlingsregler som gjelder for dispensasjon etter naturmangfoldlovens § 48. Statsforvalteren har ikke slik myndighet, og en slik beslutning hører eventuelt inn under NVEs ansvar. Statsforvalteren kan kun gi dispensasjon for det alternativet som gir minst negativ virkning på verneformål og verneverdier.

### **2. Påvirkning og demokrati**

#### **Stemmer følgende, og hvis ikke, kan forholdet utdypes?**

Det er blitt brukt udemokratiske virkemidler for påvirkning av beslutningstakere og lokalpolitikere, som tidspress og ultimatum, underveis i prosessen og i forbindelse med at beslutninger skal tas. Dette blir spesielt graverende når nye politiske føringer om skånsommere fremferd i veibyggingssaker gjør seg gjeldende med begrunnelse i natur- og klimahensyn. Vi viser til utspillet fra Nye Veier fra 1. september 2021 hvor de lover miljørevisjon av alle pågående prosjekter, herunder dette. Vi viser også til samferdselsministerens uttalelser på NRK Debatten 22. mars, som varsler revisjon av gjeldende retningslinjer for bygging av vei, herunder at man ser ut til å gå bort fra kravet om firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Beslutninger som tidligere er gjort i planprosessen har på ingen måte vært forenlig med hensynet til natur- og klimakrisen verden står overfor, og som er overveldende dokumentert i FNs løpende og tiltagende alarmerende klima- og naturrapporter.

### **3. Trafikkprognoser og energikrise**

#### **Stemmer følgende, og hvis ikke, kan forholdet utdypes?**

Vi stiller videre spørsmål ved trafikkprognosene som har dannet grunnlaget for beslutningen om mer og større vei. Trafikkgrunnlaget pr. i dag rettferdiggjør ikke i seg selv en vei med de planlagte dimensjonene, og den lave kapasitetsgrensen kan i et trafiksikkerhetsperspektiv med fordel økes (<https://www.tu.no/artikler/slik-bor-norske->



[hovedveier-bygges-br/517350](#)). Dessuten tar fremskrivningene ikke høyde for flere faktorer som vil gjøre seg gjeldende fremover. Store deler av trafikken vil ifølge Statens vegvesens egne beregninger fortsatt bruke nåværende trasé fordi de skal til Lillehammer eller for å slippe bompenger. I tillegg er nåværende energikrise en faktor som vil ha stor betydning for fremtidens trafikkbilde, en energikrise vi må anta ikke vil være enestående. Med drivstoff- og strømpriser som vi opplever nå, og kanskje høyere, vil trafikkbildet nødvendigvis endre seg. Kollektivtrafikk er i så henseende langt mer energieffektivt.

## **Nye momenter:**

### **1. FNs bærekraftsmål**

Vi forventer naturligvis at ansvarlige politikere og embetsfolk tar natur- og klimakrisen på alvor og etterlever forpliktelsene i FNs bærekraftsmål. Å stoppe en overdimensjonert og unødvendig utvidelse av E6 forbi Lillehammer, vil være en gylden mulighet til å gjøre nettopp dette.

### **2. 110 km/t er ikke fremtiden**

Sist mener Lågendeltaets venner at overordnede forskningsmessige og faglige argumenter mot gjennomføring av nytt trasévalg for E6 ikke har kommet til vektig uttrykk på noe tidspunkt i prosessen. Premisset om 110 km/t i firefelts vei lå som et ufravikelig politisk premiss, noe som strider mot alle oppdaterte miljø- og klimafaglige anbefalinger i lys av natur- og klimakrisen verden står overfor. Dette premisset er nå forlatt fra politisk hold, og i Nye Veiers eget innspill loves mer gjenbruk av vei og langt større naturhensyn. Dette må nødvendigvis få vesentlig betydning da ny kunnskap og nye føringer naturligvis må følges opp og vektlegges, og om nødvendig justere planprosessen.

Vi mener tilstrekkelig samfunnsnytte kan ivaretas i form av å utbedre eksisterende trasé med tidsriktige og tilgjengelige tiltak mot støy-, støv- og lysforurensning, restaurering og tilbakeføring av deltanatur, med maks fartsgrense 90 km/t. Dette er også helt i tråd med andre faglige føringer og anbefalinger fra bl.a. NAF og IEA, men synes å bli oversett av beslutningstakere. 2/3-felts vei med fartsgrense på 80–90 km/t er også langt billigere enn firefelts motorvei med 110 km/t, og vil dekke trafikkgrunnet i fremtiden tilstrekkelig.

## Konklusjon

Alternative veiløsninger ble tidlig i planprosessen silt bort, til tross for at dispensasjon fra verneforskriften ikke er gitt og tilstrekkelige utredninger ikke er gjort, og i strid med Statens vegvesens vektige faglige anbefalinger. Nye Veiers egne beregninger viser til alt overmål negativ samfunnsnytte for strekningen Roterud–Ensby på 5,9 mrd. kr.

Lågendeltaets venner mener det vil være redelig å utsette hele plan- og byggeprosessen i påvente av nye varslede retningslinjer fra Stortinget for bygging av vei. Slik får man i praksis mulighet til å behandle 0-alternativet reelt, et alternativ som er fullt mulig innenfor andre premisser enn firefelts vei med fartsgrense 110 km/t.

Det faglig sett verste alternativet ble i sin tid tvunget fram av en ugjennomskuelig samrøre mellom Statsforvalteren og Nye Veier, med et ikke utenkelig politisk påtrykk fra daværende samferdselsminister. Nå ser verden annerledes på bygging av store veier med tilhørende store og irreversible miljøkonsekvenser, og nå er muligheten her for å rette opp i fortidens synder.

Med vennlig hilsen

For styret i Lågendeltaets venner  
Torbjørn Dahl, leder

## HØRINGSUTTALELSE OM NY E6 VED LILLEHAMMER

Denne høringsuttalelsen fremmes på vegne av

- Velforeninger og sameier på strekningen Øyresvika til Sannom
- Ornitologisk forening Oppland, ved Jon Opheim
- Ferskvannsbiolog Morten Kraabøl,

Høringsuttalelsen er basert på tidligere innspill til kommunedelplanen for E6 fra velforeninger samt innspill som har kommet fram under de befaringer, strandvandringer og diskusjoner vi har hatt i perioden mars 2021 til august 2021.

Innledningsvis vil vi på vegne av ca. 5000 naboer til Lågendeltaet uttrykke lettelse over at vi endelig skal få lagt E6, Norges mest trafikkerte vei, i tunnel utenom våre boområder. Det gleder oss også at Lågendeltaet naturreservat ser ut til å dra store fordeler av å få lagt E6 utenom reservatets kjerneområde.

Vår ambisjon er å fremme et forslag som øker kvaliteten på naturreservatets økologiske funksjonalitet og samtidig bedrer bomiljøet og muligheter for friluftsliv for Lillehammers beboere og besøkende.

### **Historikk bak ny E6:**

I 2009 vedtok Stoltenberg-regjeringen en utbedring av E6 fra Kollomoen til Otta, Samferdselsdepartementet og vegdirektoratet anbefalte da at vegen fra Biri til Lillehammer skulle planlegges som firefelts veg. Utbedringer ble vedtatt Stortinget mot slutten av NTP 2014-2017. I NTP 2018 - 2023 vedtatt Stortinget prioritert gjennom Nye veger portefølje. Finansiering og utbygging av E6 Moelven - Øyer ble vedtatt av Stortinget 2019, mot 8 stemmer.

Stortingets bestilling var:

*Bakgrunn for planarbeidet er behovet for å bedre forholdene på E6 forbi Lillehammer. Dagens situasjon langs E6 er ikke tilfredsstillende med hensyn til sikkerhet og framkommelighet for trafikanter. Periodevis er det stor trafikk med begrensende framkommelighet. Trafikken er til hinder for reisende og utviklingen av næringslivet både i og utenfor regionen. På strekningen har det skjedd svært mange alvorlige trafikkulykker. For nærliggende boligområder gir stor trafikk på E6 betydelige miljøproblemer, hovedsakelig i form av støy.*

Statens vegvesen utarbeidet kommunedelplanen for ny trase i perioden 2013-2018, en rekke alternativer ble vurdert, både utvidelse av dagens trase med redusert hastighet og ulike tunneller og kryssninger av Lågen.

Følgende målsetning ble lagt til grunn for planleggingen;

- *Bedre transportkvalitet og regularitet: Ingen kapasitetsproblemer i høgtrafikkperioder.*
- *E6 skal inngå i et funksjonelt vegsystem ved Lillehammer by.*
- *Reduksjon i antall trafikkulykker: Ingen møteulykker.*
- *Planlegging av ny E6 samordnes med ATP-prosessen og bør være tilpasset en ønsket byutvikling for Lillehammer.*
  - *Redusere miljøulemper langs E6: - Støysituasjonen ved boligbebyggelse langs E6 skal ikke overskride grenseverdier i henhold til T-1442.*
  - *Grunnvannsreservoar som drikkevannskilde skal ikke ha tilførsel av forurensing fra veg.*

- Inngrep i naturreservatet skal gjøres mest mulig skånsomt og oppveies ved kompenserende og avbøtende tiltak.

- Det skal tas hensyn til viktige friluftslivs- og naturområder langs Mjøsa og Lågen slik at de kan utvikles videre og framstå som attraktive rekreasjonsområder.

- Ved utbygging av E6 skal det også legges vekt på å bidra til forbedret g/s-forbindelser mellom boligområder og sentrum.

Vår uttalelse av 13.4.2018 til kommunedelplanen for E6 ligger vedlagt.

Vedtatt kommunedelplan for E6 var i stor grad i samsvar med vår uttalelse, og har blant annet følgende krav;

- Det skal opparbeides tursti i strandsona fra Vingrom til Vingnesvika, samt fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vingnesvika.
- Det forutsettes støyskjerming mot eksisterende bebyggelse innenfor gul sone på hele strekningen Øyresvika til Lillehammer bru.
- Det forutsettes støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika og på strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen.
- Det forutsettes at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes.
- I reguleringsplanen skal det utredes forbedringer for myke trafikanter i samtlige kryssinger av dagens E6 på strekningen Mesnaelva-Hovemoen.
- Det skal i reguleringsplanfasen detaljeres hvordan dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika til Storhove.
- Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning og tilbakeføring av restarealer av nåværende E6.
- En trafikksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden samt manglende lenker på strekningen Mesna-Storhove.

### **Naturperspektivet;**

Dagens E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat har siden den ble anlagt i 1981 vært en belastning både for fuglelivet og naturmiljøet generelt. Historisk var det fra naturvernhold et bredt engasjement over flere år mot dette veg-alternativet og et uttalt ønske å legge vegen utenfor reservatet. Planlagt ny E6 i en ca. 4 km lang tunnel forbi den mest fuglerike delen av deltaet innfrir langt på vei dette. Selv om en ny bruforbindelse gjennom reservatet i nord bryter med verneforskriften, er konsekvensen for det biologiske mangfold - og fuglelivet spesielt - likevel langt mindre ved den nye E6 traseen samlet sett. Registreringer har vist at 85 – 90 % av rastende trekkfugl (vannfugl) bruker nærområdet til dagens E6 trase på strekningen Vingnes – Mosodden, mot 1 – 3% ved Våløya hvor ny bru er planlagt.

Basert på systematiske fugletellinger i over 50 år foreligger det god dokumentasjon på fuglenes bruk av Lågendeltaet naturreservat – både geografisk og til ulike tider på året. Dette er kunnskap som skal brukes når det legges planer om tiltak i og nær inntil naturreservatet, slik det er nedfelt i formålet med fredningen som er «å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl.»

Omlegging av dagens E6 vil naturlig nok bety en annen hverdag for alle som sokner til denne delen av Lågendeltaet, men også byens beboere og besøkende forøvrig. Bruksverdien av området vil øke og dermed blir det større ferdsel i strandsonen, dvs. i de delene av deltaet som har størst biologisk produksjon. De utgjør «nøkkelområder» for både fisk og fugl. Dette byr på utfordringer som må løses i fellesskap, slik at menneskers bruk av området i minst mulig grad går ut over dyrelivet i videste

forstand. Gjennom samarbeid kan vi her legge til rette for en kunnskapsbasert forvaltning, samtidig som vi flere steder også kan forbedre og gjenskape viktige naturområder.

Planlagt ny E6 vil være til det beste for Lågendelta naturreservat med tilknyttede friluftsområder, som i dag er sterkt belastet av dagens veg. Med en omlegging av vegen ligger en unik mulighet til restaurering og tilbakeføring av tilgrensende strandsone til det beste for naturreservatet og friluftslivet.

Dagens E6 vil inngå i lokalveinettet og forbedre kollektivtilbudet, samt tilgjengeligheten for gående og syklende.

Vår uttalelse til kommunedelplanen for E6 ligger vedlagt, og etter vårt syn ivaretar meklingsresultatet Lillehammer samfunnet godt.

### **Merknad til ny E6:**

**E6 forbi Vingromlandet Røine til Boleng:**

I strandsonen langs Vingromlandet er det flere grunne gyteområder, som er viktig for fiskebestanden og fugl. Ved utfylling i strandsonen her må både bunnforhold i Mjøsa og kantvegetasjon ivaretas uavhengig av reguleringsformål i vann og på land. Bestemmelse 2.2.2 med krav om tilbakeføring til naturlig biotop der tiltaket berører vassdrag anser vi også å gjelde strandsonen langs Mjøsa.

Turveg langs strandsonen må utformes med minst mulig inngrep, bestemmelsene for reetablering og utforming av strandsonen og estetisk gjennomføringsplan fokuserer i hovedsak for tilrettelegging for friluftsliv og opplevelsen av landskapet fra bilen. Vi mener det er viktigere å fokusere på å reetablere strandsonen for biologisk mangfold og dyreliv, da dette er et viktig gyte og oppvekstområde. Denne prioriteringen må fremgå tydelig i bestemmelsene til planen.

**Vingrom kirke:**

Det er svært positivt med støyskjerming av Vingrom kirke. En stor kvalitet med kirken og kirkegården er kontakten med landskapet rundt og utsikten over Mjøsa. Den foreslåtte støyskjermen må derfor være transparent.

Hensynet til kontakt med landskapet må innarbeides som et krav til utformingen for å ikke forringe opplevelsen av Kirken i kulturlandskapet og kvaliteten ved kirkegården.

**Tunnelinnslag Øyresvika:**

Det blir viktig at skjæringer og støyvoll blir revegetert.

I tillegg til støyvoll bør det etableres støyskjerm fra bro over Vingromsvegen slik at boliger, friluftsområder og Mjøsa nord for vegen ikke blir belastet.

**Traasethstranda - Vingnes:**

Det er lagt til rette for et stort rigg og drift område på Nordre Traaseth. Dette må ikke belaste boligbebyggelsen på Traaseth med unødvendig støy og anleggstrafikk.

Jørstadmavegen må opprustes og det må gjøres trafiksikkerhetstiltak frem til Vingnes.

Alle fotgjengeroverganger må bli lysregulert, Jørstadmavegen blir brukt som skoleveg. Det må anlegges en ny overgang ved Kastrudvegen.

Anleggstrafikken må legges utenom bebyggelsen på Traasethstranda.

**Ny bru over Lågen:**

Det må være stort fokus på miljødesign ved utforming av broen. Det må også legges stor vekt på støy- og lysskjerming. Høyspentlinjene over deltaet i dag legges inn i ny bru.

Med hilsen

Asle Birkeland  
Vingar Grendeutvalg

Helge Gjerde og Stian Berge  
Busmoen Vel

Jon Opheim  
Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Morten Kraabøl  
Ferskvannsbiolog

Naturvernforbundet i Lillehammer  
v/ Terje Onshus  
[terje.onshus@inn.no](mailto:terje.onshus@inn.no)

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

Lillehammer, 25.03.2022

## HØRINGSINNSPILL TIL DETALJREGULERING FOR E6 ROTERUD–STORHOVE, 2. GANGS HØRING

### **Bakgrunn**

E6 Brumunddal–Ringebu var ikke prioritert i Nasjonal Transportplan (NTP) i juni 2013. Det lå ikke an til prioritering før nærmere 2030.

Statens vegvesen anbefalte i en høringsstudie i mai 2014 følgende:

- å basere videre planlegging av strekningen Vingrom–Øyresvika på alternativ I-A-1, dagens korridor,
- å sile bort alle alternativer som går på vestsida av Lågen videre nordover fra Vingnes og krysser Lågen lenger nord (II-C-1 og II-C-2).<sup>1</sup>

I brev til Statens vegvesen datert 7. juli 2014, ba Fylkesmannen v/ fylkesmann Kristin Hille Valla om at vestsidealternativene likevel skulle være med videre. II-C-2 ble pekt ut som det foretrukne. Dette alternativet muliggjorde oppfyllelse av FrP sine valgkamplofter fra 2013 om bygging av firefelts motorveier med fartsgrense 110 km/t. Østsidealternativene innebar gjenbruk av dagens vei med fartsgrense maks 80 km/t.

Det var kun alternativet II-C-2 som var med da kommunedelplanen for E6 Vingrom–Ensby lå ute til 1. gangs høring i juni 2017. Allikevel uttalte Fylkesmannen i meklingsmøte 18. juni 2018 at østalternativene klart var å foretrekke både av hensyn til fredningsinteresser og jordvern.

II-C-2 innebærer to lange tunnellop på 4 km hver gjennom Brøttumsformasjonen, hvor det finnes potensielt syredannende leirskifer. Dette alternativet innebærer også ny firefelts bru gjennom fredningsområdet.

### **Om Naturvernforbundets innspill**

En høring skal klargjøre sentrale sider og konsekvenser av en sak, slik at innbyggere og andre aktører kan ta stilling til disse og uttale seg før beslutninger treffes. De foreliggende høringsdokumentene oppfyller ikke sin funksjon og kontrakt med innbyggerne.

Det er særlig to temaer som er mangelfullt beskrevet og ikke tilstrekkelig avklart. Disse er 1) vilkår om omlegging av to 300 kV høyspentlinjer mot Røykås og Ulven, og 2) håndtering av

---

<sup>1</sup> [HØRINGSUTGAVE PLANPROGRAM E6 VINGROM-ENSBY KOMMUNEDELPLAN LILLEHAMMER OG ØYER KOMMUNER. Region øst E6 BIRI - OTTA - PDF Free Download \(docplayer.me\)](#)

potensielt syredannende leirskifer i masser fra tunneler. Disse temaene, samt problematiske sider ved planprosessen, tar vi for oss i vårt innspill.

## 1) Vilkår om omlegging av 300 kV høyspentlinjer

Alternativ II-C-2 med høy bru gjennom fredningsområdet kommer i fysisk konflikt med blant annet to 300 kV høyspentlinjer mot Røykås og Ulven. Lav bru, som nå ligger i planforslaget, medfører fortsatt en dobbeltbarriere dersom høyspentlinjene ikke legges om.

I forbindelse med høringsprosessen knyttet til kommunedelplanen for ny E6 mellom Vingrom og Ensby, var det fra Fylkesmannen i Oppland satt fram krav om en løsning som fjerner luftstrek og at linjene legges i kabel. Dette var en forutsetning for å kunne gå inn for vei og bru gjennom verneområdet.

I en utredning fra januar 2018, slår Statens vegvesen fast at det ikke er aktuelt å kable de to 330kV-linjene (alt K3). Rapportens konklusjon er at de skal strammes opp og heves slik at de går klar av brua.

I meklingsmøtet 18. juni 2018 ga Fylkesmannen lovnad om dispensasjon til å krysse Lågendeltaet naturreservat under forutsetning av at alle kraftlinjer legges om.

NVE slo den 3. desember 2020 i brev til Statsforvalteren fast at kravet var ulovlig framsatt.<sup>2</sup>

Statnett har konsesjon etter energiloven. Statsforvalteren hadde verken myndighet eller hjemmel til å oppstille vilkår om fjerning av høyspentlinjene. Omlegging av linjene vil først skje flere år fram i tid, i henhold til Statnetts driftsplaner og helt uavhengig av en utbygging av E6.

Denne sentrale oppklaringen fra NVE framgår etter det vi kan se ikke av plandokumentene. At det ikke er opplyst og tydelig avklart hvilke følger denne feilen får, altså at vilkåret for dispensasjon som framgår av KDP gjennom nytt punkt 1.7.14 var ugyldig, innebærer etter vårt syn at dette forholdet må belyses bedre i en 3. gangs høring.

Etter vedtatt kommunedelplan, vedtatt på basis av lovnad om dispensasjon på vilkår om fjerning av høyspentlinjer, senket Nye Veier brua slik at den nå går klar av høyspentlinjene. Dobbeltbarrieren er like fullt til stede.

Ved 1. gangs høring av reguleringsplanen fremmet Statsforvalteren innsigelse til mangelfull utredning og sikring av avbøtende tiltak for høyspentledninger som krysser Lågen. Statsforvalteren ba om at det må dokumenteres at det er avsatt tilstrekkelig areal til framtidig anlegg for kabling, og at utredningene må vise en teknisk løsning for hvordan kabling kan gjennomføres. Dette må ifølge Statsforvalteren gjøres i samråd med NVE, Statnett og annen nødvendig fagkompetanse. E6-prosjektet svarer slik på innsigelsen:

*Prosjektet har gjennom tett samarbeid med Statnett funnet omforente løsninger for kabling i bru, samt avsatt tilstrekkelige arealer for eventuell omlegging av høyspent og ny trafo. (...)*

---

<sup>2</sup> [OneDrive \(live.com\)](https://www.onedrive.com)



*Innsigelsen vurderes gjennom notatet og dialog med Statnett og Statsforvalter å være imøtekommet.*

Svaret synes villedende og mangelfullt, all den tid det ikke opplyses om at omlegging av høyspentlinjer ikke vil skje i forbindelse med utbygging av E6, slik Statsforvalteren (feilaktig) har stilt krav om.

## **2) Potensielt syredannende leirskifer i masser fra tunneler**

De to tunnellopene, som etter senking av bru ble forlenget til 4,25 km i hver retning, ligger i Brøttumsformasjonen hvor det er potensielt syredannende leirskifer. Det har vært gjennomført en innledende og en utdypende undersøkelse i form av geokjemisk kartlegging av bergarter. Resultater og drøftinger er gjort i to fagrapporter om geokjemisk vurdering, datert 26.03.2021 og 30.11.2021. I rapporten av 26.03.2021 konkluderes det med betydelige mengder svart leirskifer som er potensielt syredannede. Hele 27 av 30 prøver i Brøttumformasjonen ble klassifisert som potensielt syredannende, ifølge rapporten (s. 21). Forekomsten av svart leirskifer er estimert til 25–30 % av steinvolumet. På side 24 i rapporten vurderes det som svært vanskelig å skille ut syredannende berg, da svart leirskifer ligger i lag med sandstein.

I rapporten av 26.03.2021 går det fram at videre undersøkelser skal gjennomføres for å få et bedre grunnlag for en vurdering av syredannende bergarter.

Vi var spent på å se resultatene fra og konklusjonen av den utdypende undersøkelsen i fagrapporten av 30.11.2021, men ble skuffet over at rapporten ikke er klargjørende med tanke på resultater og anbefaler for håndtering av masser. Norconsult AS i samarbeid med AF Gruppen har levert en rapport til Statsforvalteren som dokumenterer det totale syrepotensialet for stein fra Brøttumsformasjonen. Rapporten var per. 23.11.2021 til behandling hos Statsforvalteren i Innlandet, og vi har ikke sett resultatene av Statsforvalterens behandling.

Etter forurensningsforskriften kapittel 2 kan syredannende bergarter medføre forurensning i kontakt med vann og/eller luft. Slike bergarter er klassifisert som forurenset grunn med påfølgende krav om massehåndtering. Kravet er altså at slike bergarter skal massehåndteres og kjøres til godkjent deponi, noe som innebærer at all stein og masse i fjellet må kjøres til deponi da syredannende bergarter vanskelig kan skilles ut.

Norconsult AS, i samarbeid med AF Gruppen, er i en prosess med å utarbeide en søknad til myndighetene – trolig til Statsforvalteren i Innlandet – om tillatelse etter forurensningsloven § 32 og § 11 til å kunne gjenbruke potensielt syredannende masser i veien framfor å levere massene på spesialdeponi, slik regelverket krever.

Vi forstår det slik at gjenbruk i denne sammenhengen vil kunne bety at massene brukes til oppbygging av veikroppen, utfylling i vann og bygging av støyvoller med mer. Vi stiller spørsmål ved om vilkår for en slik eventuell dispensasjon vil innebære at de samme krav til sikring mot avrenning og forurensning som stilles til deponier da vil stilles til vegbygger.<sup>3</sup>

En tunnel og ny vei med masse herfra kan medføre store inngrep i og påvirkning av leveområdene til mange små dyr og planter. Organismer som er avhengig av rent vann; fisken, fuglene, andre dyr og menneskene blir taperne. Dette må ikke skje da det vil bli et stort og irreversibelt naturtap for Lillehammer og økosystemet som sådan.

---

<sup>3</sup> [Norsk Gjenvinning Group: NGm3 åpner nytt deponi i samarbeid med Sirkula IKS: Heggvin Alun AS](#)

Vi må derfor minne om at erfaringene med avrenning fra fyllinger etter E18-prosjektet Kristiansand–Grimstad, ferdigstilt i 2009, er svært dårligere. Artikkelen *Prestisjeprosjekt med alvorlige miljøproblemer* av biolog/forsker Jens Petter Nilssen i Arendals Tidende 4. september 2013 beskriver dette. Vi viser til Naturvernforbundets brev sendt til Statsforvalteren 22. februar i år der dette tas opp.<sup>4</sup>

Føre var-prinsippet tilsier at faren for forurensing må veie svært tungt. Med de skadene som er oppstått andre steder som følge av deponi av syredannende bergarter, kan ikke Naturvernforbundet se at det ut ifra nåværende kunnskapsgrunnlag kan være mulig å gi utbyggingsprosjektet tillatelse til å bruke massene til veibygging eller annen utfylling.

## **Konklusjon**

Naturvernforbundet er ikke overbevist om at planprosessen har foregått i samsvar med forsvarlig forvaltning etter plan- og bygningsloven, jordloven, naturmangfoldloven og fredningsforskriften. Vi vil særlig peke på at Statsforvalteren (den gang Fylkesmannen) på ugyldig grunnlag i 2018 ga lovnad om dispensasjon til vei gjennom naturreservatet, med alle følger dette har fått for den videre prosessen.

Statsforvalteren i Innlandet bør avvente behandling av søknad om dispensasjon fra verneforskriften til det eventuelt foreligger søknad om håndtering av syredannende leirskifer, slik at natur- og miljøbelastningen forbundet med de to søknadene kan vurderes i sammenheng. En reell løsning for kryssende høyspentlinjer og dobbeltbarrieren dette medfører, må også foreligge.

Naturvernforbundet vil av de samme grunnene be om at et nytt planforslag, der informasjon og løsningsforslag er komplette, blir lagt ut på 3. gangs høring.

Vi viser ellers til våre øvrige innspill innsendt i første høringsrunde. Disse er fortsatt gyldige.

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Lillehammer  
v/ leder Terje Onshus

Naturvernforbundet i Innlandet  
v/ leder Ole Midthun

Kopi:  
Statsforvalteren i Innlandet  
Nye Veier

---

<sup>4</sup> [220222-utslipp E6-statsforvalteren.pdf \(naturvernforbundet.no\)](#)

Fra

Vingrom grendeutvalg

Vingrom 25. 3.2022

Til

Lillehammer kommune

## **2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove**

Vingrom grendeutvalg viser til høring/offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove og sender med dette våre innspill. De fleste er allerede sendt inn ved tidligere høringsrunder, og vi har hatt konstruktive møter med både Nye Veier, Norconsult, AF-gruppen og Lillehammer kommune de siste årene. Vi er blitt lyttet til og er blitt hørt på flere punkter. Noe gjenstår likevel. Vi ber også om to nye rekkefølgekrav. Vi sender også ved tidligere innspill som utdyper flere av disse punktene.

### **Aller viktigst for oss er:**

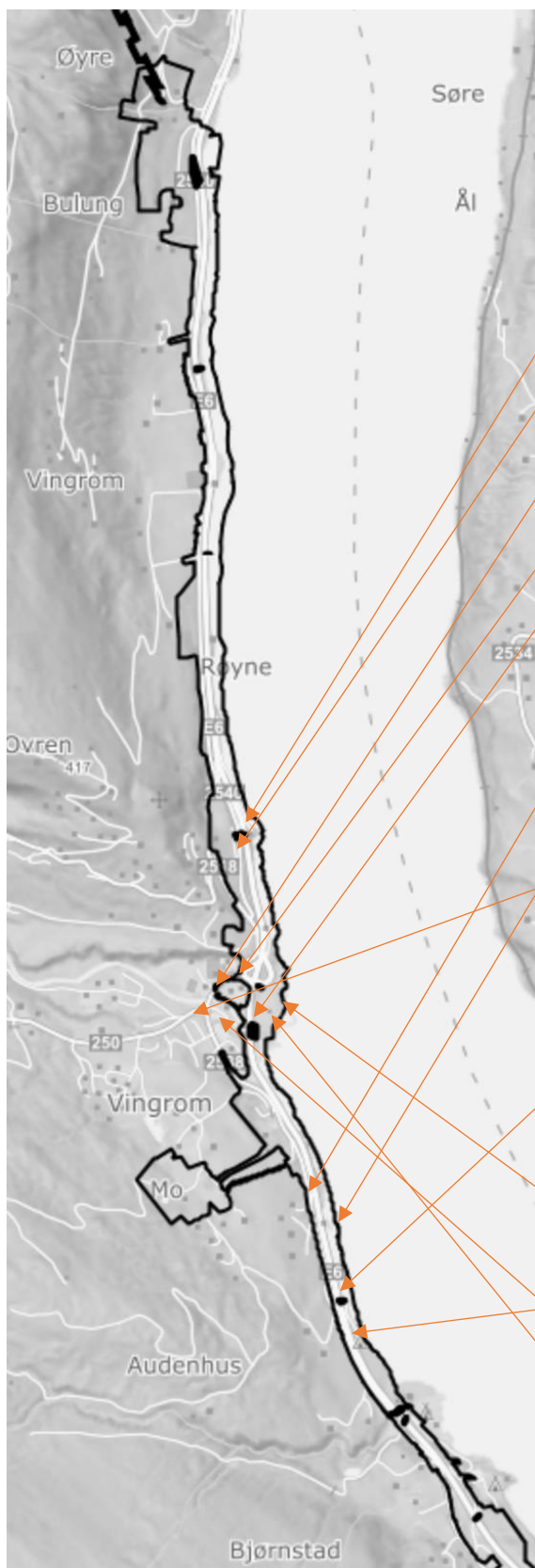
- Trafikksikkerhetstiltak og rekkefølgekrav for disse (vi må sikres trygg skolevei før anleggsfasen starter)
- Sammenhengende langsgående støyskjerming til kommunegrense Gjøvik med rekkefølgekrav (må etableres i forbindelse med utbygging, ikke flere år etter ferdigstilling av ny E6)

Aller først; det er viktig at tallgrunnlagene er riktige. Vi finner noe variasjon i de ulike dokumentene. Det gjelder innbyggertall, boliger tilhørende Vingrom og ÅDT langs fylkesvei 2538.

**Innbyggertallet** for Vingrom er ofte oppgitt som antallet innbyggere i tettstedet Vingrom (700 iht [pkt 4.3](#)). Det riktige tallet for innbyggere i Vingrom (grunnkrets) var iht Lillehammer kommune **1.314** per mars 2022. Det er også regulert tomteareal for nærmere 200 nye boenheter i Vingrom. For innbyggertall, som for biltrafikk, mener vi at fremskrevne tall må tas med i vurderingen av valgt av løsninger.

Videre er det i konsekvensbeskrivelse for sideveisnett oppgitt at **de sørligste boligene i Vingrom** er ved avkjøringen til Sveen. Det medfører ikke riktighet. De sørligste boligene i Vingrom har avkjøring ved Biristrand camping. Der bor det i dag 4 skolebarn som sokner til Vingrom skole. De har ca 3 km vei til skolen og får derfor kun skoleskys i første klasse (jfr Opplæringsloven).

**ÅDT på sideveisnett**, FV2538 sør for Vingrom (Paul A Owrens veg). Her opereres det fortsatt med noe ulike tall i ulike dokumenter. Tallene varierer fra 673 til 800-1000. E6 med bom er beregnet å gi 48% avvisning (økning på FV2538). Tungtrafikkandelen er på 10 %. Vår erfaring er at trafikken på E6 varierer med årstidene, og vi ber om en vurdering av trafikkmengde sommerstid, da det er årstiden med flest myke trafikanter langs veien.



### Trafikksikkerhet

- A** Kryssløsning nord
- B** Trygg kryssing Burma-/Døsvegen
- C** Trygg kryssing av FV2538 fra tursti langs Rinna – (se også alternativt forslag E)
- D** Trygg gangvei til Rema/Vingromdammen
- E** Tursti fra Rinna og opp til FV2538 nord for Loe Rørprodukter (alternativt som erstatning for gangvei langs Rinna(C) og/eller tursti sør for Vingrom (G))
- F** Opplyst gang og sykkelvei til Gjøvik kommune-grense (rekkefølgekrav)
- G** Tursti langs Mjøsa sør for Vingrom erstattes delvis av pkt E og F
- H** Kryssing av Torpavegen

### Støyskjerming

- I** Utvide langsgående støyskjerming med voller/skjerm til Gjøvik kommunegrense (rekkefølgekrav)

### Annet

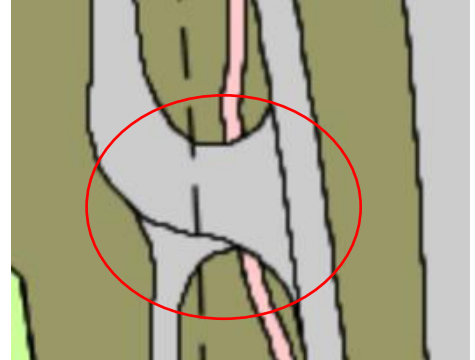
- J** Vingromdammen – massepåfyll
- K** Fiber nedgravd i ny trasé
- L** Bydelscenter Vingrom og avbøtende tiltak for Vingrom
- M** Gangbro over Rinna

## Trafikksikkerhet

Både anleggsfasen og selve utbygging av ny E6 vil medføre nye utfordringer for trafikksikkerhet i Vingrom. (A) Vi mener at **kryssløsning nord** bedre ivaretar trafikksikkerhet i Vingrom enn en utbygging av dagens kryss midt. Kryss midt vil beslaglegge store deler av Vingrom sentrum, og er en svært uønsket løsning for oss.

(B) Trygg **kryssing Burma-/Døsvegen**: Ved etablering av kryss nord vil det etableres gang- og sykkelvei frem til av-/påkjørsel E6. Gangveien går rett over et kryss der tre veier møtes: Burmavegen, Døsvegen (FV2518) og Vingromvegen (FV 2540).

Det er viktig at myke trafikanter som følger denne kan krysse trafikksikkert over.



C Trygg kryssing av Paul A Owrens veg fra **tursti langs Rinna** – (se alternativt forslag E)

I planen er det regulert inn en tursti langs Rinna, fra Vingromdammen og opp til FV2538. Ved etablering av denne er det viktig at det etableres trygg kryssing over FV2538 for myke trafikanter. Vegen har høy trafikkmengde og mye tungtrafikk. Det er også viktig med sikring mot Rinna.

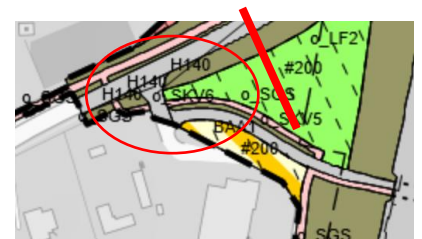
Mye av grunnen er i privat eie. Det er viktig for oss i Vingrom at utbyggere/kommunen har god dialog med grunneiere når privat grunn omreguleres til offentlig formål.

Et alternativ til denne turstien er beskrevet i punkt E; etablering av tursti nord for Loe Rørprodukter.



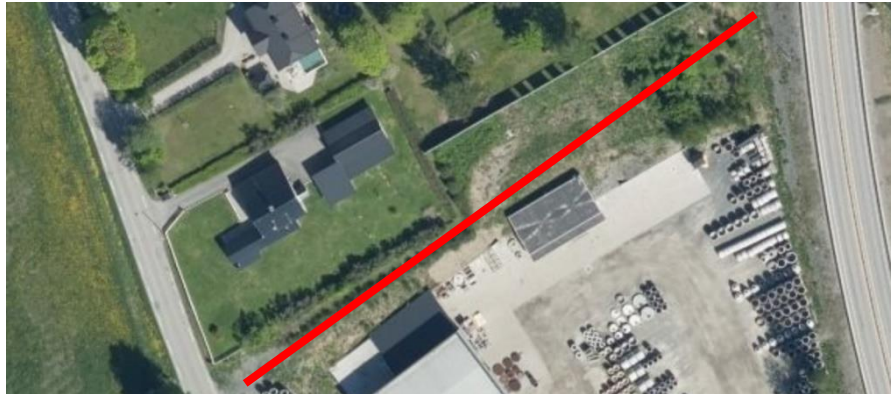
D Trygg **kryssing til Rema/Vingromdammen**:

I dag må de som bruker gang- og sykkelveien til Rema/Vingromdammen først krysse FV2538 og deretter innkjøringen til Rema. Selv om vi ikke er kjent med ulykker i dette krysset, har vi fått mange tilbakemeldinger fra foreldre som opplever denne kryssingen som utrygg. Vingromdammen er i hyppig bruk av både barnehagen og skolen.



Vi foreslår å flytte fotgjengerovergangen over FV2538 veg noe lenger øst, slik at kryssingen for myke trafikanter kan skje med en kryssing av vei, og ikke to som i dag. Dette vil redusere antall farlige situasjoner. Det er viktig at den ikke flyttes så langt øst at kryssing utenfor fotgjengerfelt blir foretrukket.

**E** Tursti fra Rinna og opp til FV2538 nord for Loe Rørprodukter (alternativt som erstatning for gangvei langs Rinna (C) og/eller tursti sør for Vingrom (G))



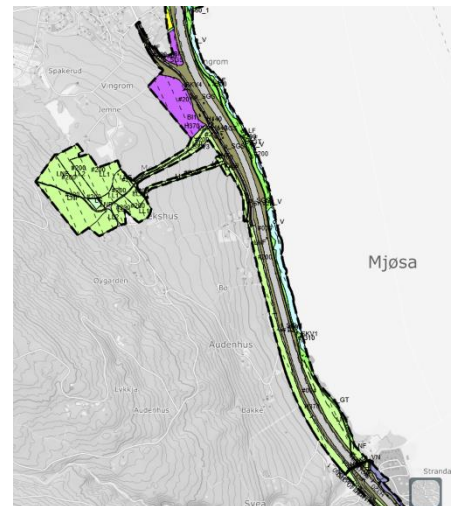
Rett nord for Loe Rørprodukter er det arealer som ut fra vår kunnskap er kommunal tomt (rød strek). Ved å etablere tursti som knytter FV2538 til turstien langs Mjøsa vil det være mulig å komme seg opp/ned til Mjøsa. Det vil også være mulig å gå en «runde» i Vingrom, for eksempel fra barnehagen, via Vingromdammen til FV2538. Dette kan gi en mye bedre turopplevelse for eksempel for barnehage og skole (se under).

**F** Opplyst gang og sykkelvei langs FV2538 helt til Gjøvik kommunegrense (rekkefølgekrav)

FV2538 må flyttes i forbindelse med bygging av ny E6. Nye Veier har planlagt gang- og sykkelvei frem til Bø som del av flyttingen. Men slik vi leser [Planbestemmelsene](#) pkt 6.14 er det ikke krav om at denne skal ferdigstilles før senest to år etter åpning av ny E6. Det blir til sammen neste et helt barneskoleløp uten trafikksikker skolevei. Dette er ikke holdbart. Vingrom grendeutvalg mener gang- og sykkelveien må etableres før anleggsfasen starter. Vi ber Lillehammer kommune justere sitt rekkefølgekrav.

Videre mener vi at gang- og sykkelveien langs FV2538 må forlenges frem til Gjøvik kommunegrense. Som beskrevet innledningsvis bor det skolebarn tilhørende Vingrom skole helt til kommunegrensen. Da disse bor under 4 km fra skolen, har de ikke krav på skoleskysst annet enn i første klasse. Fartsgrensen langs veien er 60 km/t. Politiet har på farts kontroll målt bilister til over 100 km/t.

Ifølge Statens Vegvesens «N100 Veg-og gateutforming» skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg dersom en vei går gjennom tettbebygde områder, har fartsgrense 60 km/t, ÅDT overstiger 1000 og strekningen er skolevei. FV2538 har ÅDT 800 ifølge vegkart.no. Det beregnes 48% trafikkavvisning mot lokalvei ved innføring av bompenger på hovedvei. Det gir ÅDT 1200 uten fremskrevet trafikkøkning.





Barn på vei til skolen langs fylkesvegen ved Bø/Lekshus. Foto: Borghild Ouren

I tillegg til skolebarn, benyttes veien også på fritiden. Både av barn og voksne på vei til og fra fritidsaktiviteter, men også av campinggjester, rulleskiløpere, syklistene og turgåere. Mange i Vingrom går en tur-runde langs FV2538 sørover til Bakke, og deretter forbi Audenus og over gårdene tilbake til Vingrom sentrum. Vi mener at en trafiksikker vei vil øke antallet myke trafikanter. Utbygging av gang- og sykkelvegnettet er viktig for å kunne øke andelen gående og syklende og å nå klimamålene ([Fylkesveier i Innlandet](#)). Det er en målsetting i Norge at 80% av skolebarna skal bevege seg selv til og fra skolen. For å nå dette målet må skoleveien være trygg. Det er nå planlagt med under 2 km gang- og sykkelvei sørover langs FV2538. Grensen for skoleskyss er 4 km. Det bor skolebarn langs hele FV2538, helt til Gjøvik kommunegrense, ikke kun til Sveen, som beskrevet i [innsigelsesdokumentet](#).

Da nytt nordgående løp kommer relativt tett på dagens E6 beskriver plandokumentene at det vil være aktuelt å skilte ned hastigheten på E6. Mange E6-bilister benytter fylkesveien så snart det blir kø på E6. Fylkesveiene 2538 og 2540 brukes i dag også som beredskapsveg. Det vil også være behov for å kjøre enkelte maskiner inn til anlegget i tilriggingsfaser, dette vil også kunne skje via fylkesvegen om en ikke finner egnende alternativ langs E6. Selv om utbygging til 4 felt på E6 er forventet å redusere dette behovet, så er det først når E6 er ferdig bygget at dette vil være realistisk. Da forventes det derimot trafikkavvisning fra E6 som følge av bompenger, og trafikken på FV2538 vil øke som følge av dette. Det å kombinere E6-trafikk, lokaltrafikk og gang- og sykkeltrafikk på lokalveien er svært uheldig med tanke på trafiksikkerhet.

**Som følge av E6-utbyggingen vil ÅDT på FV2538 øke til godt over 1000 langs skolevei. Gang- og sykkelvei må derfor etableres gjennomgående til kommunegrensen mot Gjøvik i sør. Den må være belyst. Dette må Lillehammer kommune stille som rekkefølgekrav. Det må også etableres trygge buss-topp langs hele FV2538. Gang- og sykkelvei må være bygget før anleggsfasen starter.**

## G Tursti langs Mjøsa sør for Vingrom erstattes delvis av punkt E og F

En av intensjonene med turstien langs Mjøsa er å etablere en ferdselsforbindelse for turgåere mellom Lillehammer og kommunegrensen til Gjøvik. Dette er en god tanke og ser veldig fin ut på [papiret](#).

*«Når det gjelder Mjøsas strandsoner vil det som kompensasjon for veiens inngrep bygges sammenhengende tursti fra Stranda til Vingrom og fra Vingromdammen til Øyresvika. Dette vil bli en trygg og sikker forbindelse som knytter sammen områder som har betydning for barn og unge.»*



Figur 5. Sjøbunnen og strandsonen reetableres med sand, grus og stein fra områdene som blir berørt av utfyllinger.

På direkte spørsmål om vedlikehold av turstien har vi fått beskjed om at den ikke vil vinterbrøytes. Vi har også fått beskjed om at den ikke flomsikres. Ved Vingnes er det allerede «etablert tursti». Bilder av denne stien er lagt ved her (foto privat).

Uten vinterbrøyting vil turstien være utilgjengelig store deler av året. Uten plan for vedlikehold og uten flomsikring vil tilgjengeligheten bli ytterligere redusert. Vi frykter at deler av turstien etter få år vil se ut som turstien på Vingnes. Vi mener at **turstien derfor ikke kan regnes som et avbøtende tiltak for innbyggerne i Vingrom.**

For å oppnå målet om ferdselsforbindelse mellom Lillehammer og Gjøvik, mener Vingrom grendeutvalg at det eneste tiltaket som kan oppnå dette er å etablere belyst gang- og sykkelvei langs hele FV2538 (punkt F).



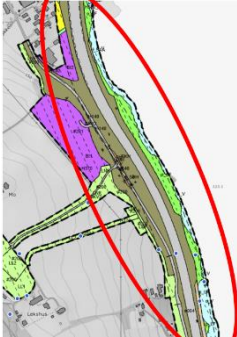
## H Kryssing av Torpavegen

Myke trafikanter kryssing av Torpavegen (fotgjengerfelt rett vest for Rinna) er i dag opplevd som utfordrende med tanke på trafiksikkerhet. Særlig med tanke på tungtrafikk og særlig vinterstid. Dersom anleggsfase eller bygging av E6 medfører forverret trafiksikkerhet, mener vi at det må bygges kulvert som del av utbyggingen, slik at det er mulig å krysse veien for myke trafikanter uten å komme i konflikt med bilister og tungtransport.



## Støyskjerming

### (I) Støyskjerming – det må bygges **sammenhengende langsgående støyskjerm til Gjøvik kommunegrense**



I reguleringsplanen er det regulert inn langsgående støyskjerm kun på deler av strekningen forbi Vingrom. Dette er ikke tilstrekkelig. Vingrom grendeutvalg og en del beboere ga innspill og uttrykte bekymring rundt støysituasjonen i første høringsrunde. Dette synes ikke å ha medført noen nye tiltak i justert planmateriale. Argumentasjonen for manglende etablering av støyskjermer er kostnader og estetikk. Nedenfor beskriver vi hvorfor vi mener det må være sammenhengende langsgående støyskjerm.

Ifølge fagrappport friluftsliv, by- og bygdeliv vil **«bebyggelsen langs Fv 2538 Paul A. Owrens veg og Fv 2540 Vingromsvegen ... bli tydelig berørt av veiutbyggingen, både i form av arealbeslag og støy. Dette vil kunne påvirke trivselen i nærmiljøet og ha betydning for folkehelsen.»**

Ifølge oversikt over støyuksatte boliger så vil det i fremtidig situasjon være **16 boliger i rød sone sør** i Vingrom, (fra kryssing Rinna til kommunegrensa mot Gjøvik). 4 boliger ligger mellom FV2538 og E6 ved Euroskilt. 12 boliger ligger sør for der planlagt regulert støyskjerm slutter. Av boligene sør for Vingrom sentrum får over 18 boliger (rød og gul sone) **en økning på 3 desibel eller mer fra 0-alternativ** til antatt situasjon ved ny E6. En økning på 3 db oppleves som dobbel lydeffekt/dobbling av støyen. Det kan i dag være vanskelig å holde en normal samtale ute ved husene, hva skjer ved dobling av lydeffekt ....? Forskning viser også at langvarig eksponering for støy øker risikoen for søvnforstyrrelser og hjerte- og karsykdom (<https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/stoy/>).

**Statsforvalteren fremmet innsigelse** i første høringsrunde *«fordi grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Følgende forhold må sikres: • Oppdatering etter ny støyretningslinje T-1442/2021 • Sikre at alle boliger får oppfylt kvalitetskrav etter T-1442/2021 • Dersom ikke kvalitetskrav kan nås må flere gis tilbud om innløsning.»*

Vingrom grendeutvalg kan ikke se at det er godt nok beskrevet hva som er avbøtende tiltak og hvordan kvalitetskravene kan sikres for boliger i rød og gul sone i Vingrom, evt om det vil bli avvik. Vi opplever det ikke fremkommer i tilstrekkelig grad hvorvidt tiltak for å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden er vurdert, og heller ikke effekten av tiltak nær støykilden. Vi er kjent med at flere av beboerne i støyuksatte boliger frykter innløsning da de er redde for at eiendommene ikke vil være beboelige. Dette må politikerne ta på alvor!

**Ved etablering av nye samferdselsanlegg bør ambisjonen være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør være et prioritert avbøtende tiltak** (Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 punkt 5.2.1 ).

I fagrapport støy står det at «*formålet med støyberegningene er å vurdere for lokale tiltak.*» T-1442 sier derimot at «*Dersom det ikke oppnås tilfredsstillende støyforhold gjennom skjerming ved kilden, bør det etableres lokale tiltak for å overholde grenseverdiene og sikre kvalitetskriteriene.* Slik vi forstår planmaterialet synes det å ikke følge gitte retningslinjer, men kun å omtale begrensede, lokale tiltak. Dette frykter vi at kan medføre at lokalbefolkningen kommer dårligere ut enn intensjonen med T-1442.

Nedenfor synliggjør vi det vi opplever som vesentlige forskjeller mellom T-1442 og planmaterialet.

#### Utdrag fra retningslinje T-1442

1. *Redusert støyplage og helsekonsekvens grunnet støy oppnås ved å planlegge for gode **lydmiljøer** der mennesker oppholder seg.*
2. *..tilgang til egnet **uteoppholdsareal** med tilfredsstillende støynivå. Uteoppholdsarealet skal være vurdert som egnet for bruk og opphold for beboerne. Def uteoppholdsareal: Et areal som etter sin funksjon skal være egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for ulike aldersgrupper og ha tilstrekkelig størrelse. Uteoppholdsareal skal plasseres og utformes slik at god kvalitet oppnås, herunder i forhold til sol- og lysforhold, støy- og annen miljøbelastning.*
3. ***Stille side** kan oppnås ved plangrep, bygningsplassering eller ved skjerming nær kilden*

#### Utdrag fra planmaterialet:

1. *Ingen beskrivelse av fokus på gode **lydmiljøer***
2. *Gjennomføres skjermingstiltak dersom støynivået på eksisterende, **opparbeidet uteplass** er høyere enn 55 dB (Lden) fra vegtrafikk. Med eksisterende uteplass menes minst én privat opparbeidet uteplass pr. boenhet. Uteplassen skal ha tilfredsstillende lyskvalitet og størrelse iht. T-1442. Skjermingen må tilpasses aktuell situasjon ved boligen, som bruk og opparbeiding før tiltak, topografi, sol- og vindforhold samt innsyn.*
3. *Påses at boliger har tilgang til **stille side**.*

Vi mener også at Vingrom ikke likebehandles med Vingnes med hensyn til støyskjerming. Øyresvika-Vingnes får langsgående støyskjerming. 86 boliger i gul støysone reduseres til 9. Det vektlegges at støyskjerm i tillegg til å skjerme boliger også skjermer arealer som er benyttet til tur- og friluftsliv. Boligene ligger, som i Vingrom, høyere enn E6. T1442 gjelder ved ny, støyende virksomhet dvs. ikke for avlastet E6. Allikevel brukes det betydelig ressurser på å skjerme boliger her, mens det i Vingrom oppleves som liten vilje til å finne løsninger for boliger med vesentlig høyere støybelastning enn i Øyresvika/Vingnes.

Prosjektet har generelt hatt fokus på å begrense støy i områder som er vurdert å ha stor verdi, både for nærmiljø/friluftsliv og naturmangfold. 4 campingplasser og 3 friluftsområder langs

Mjøsa/Lågen skjermes for støy. Beboere i Vingrom som plages av støy hver dag hele året i boliger, på eiendommen og som myke trafikanter må også oppleve å bli verdsatt like mye som dyreliv, friluftsområder og turisme.

Vingrom grendeutvalg mener fokuset må og skal være på hvor beboerne vil oppholde seg på sin eiendom og hvordan innbyggerne bruker nærmiljøet. Bygda er sterkt påvirket av E6 og belastningen øker. Vi mener at estetikk for bilister på E6 IKKE kan gå foran dagliglivet til innbyggerne i Vingrom. Kostnader ved tiltak må avveies mot samfunnsgevinsten av et bedre bomiljø. Skjerming nær kilden eller for en større del av eiendommene skal ifølge T-1442 prioriteres. Det skal også tas i betraktning om skjermingstiltakene vil bidra til lavere støynivå for nærmiljø, som for eksempel lekeområder og gang- og sykkelveger.

For eksempel kan det bygges jordvoll med skjerm slik beboere i gnr/bnr 4/9 har skissert (se vedlegg).

T-1442 beskriver at det er særlig viktig at støy er tilstrekkelig utredet og sikret i reguleringsplanen, da utbygging kan iverksettes direkte etter vedtatt reguleringsplan. I planbestemmelsen åpnes det for å gjøre justeringer av «*størrelse, høyde og plassering av støytiltakene dersom nyere støyyurderinger anbefaler dette fordi endringen vil gi bedre støyskjermingen totalt sett*».

**Vingrom grendeutvalg mener sammenhengende, langsgående støyskjerming må utredes nærmere for å skjerme eiendommene i Vingrom, samt brukere av fylkesveien og gang- og sykkelveien. Støyskjerming på etableres som rekkefølgekrav, det kan ikke gjøres etter at utbygging er ferdigstilt, men må skje ved utbygging.**

### (J) Vingromdammen – massepåfyll

Grendeutvalget har på oppfordring fra prosjektet og i samarbeid med lag og foreninger i Vingrom foreslått tiltak for Fremtidens Vingromdam (se skisse). Dette er også basert på innspill gitt gjennom en tegnekonkurranse avholdt i Vingrom barnehage og skole i 2019. Skissen synliggjør en rekke forslag til tiltak som vil kunne tilføre nye verdier til Vingromdammen og bidra til økt aktivitet/økt bruk. Prosjektet har beskrevet at de vil, i samarbeid med grendeutvalget, bli enige om hvilke tiltak som skal iverksettes. Et av de tiltakene vi mener er viktig å iverksette tidlig er massepåfyll i områder som i hyppig bruk, men som blir overfylt av vann i sommerhalvåret. Dette gjelder blant annet i området ved hytta.



**(K) Grave ned fiber** når det graves ny trase

Deler av Vingrom har fortsatt ikke nådd målene om tilstrekkelig nett-tilgang, ihht nasjonale mål:

«Regjeringen har satt som mål at 90 prosent av husstandene skal ha tilbud om bredbånd med minimum 100 Mbit/s innen 2020. Ved utgangen av 2018 hadde 82 prosent av husstandene dette tilbudet. På sikt skal alle ha tilbud om høyhastighetsbredbånd.»

[regjeringen.no](http://regjeringen.no)

Vi ber derfor om at det legges til rette for å grave ned fiber i grøftene når det likevel graves for ny trase og ny fylkesvei.

**(L) Bydelscenter Vingrom og avbøtende tiltak/erstatningsareal for Vingrom**

Området som i dag er regulert som bydelscenter for Vingrom har svært lite areal som ikke er benyttet enten til bolig, næring eller parkering. Det er derfor viktig at avbøtende tiltak/erstatningsarealer for Vingrom planlegges slik at Vingrom bydelscenter kan utvikle seg i den retning som er ønsket for bydelscentre i Innlandet fylke og for Lillehammer kommune.

Erstatningsarealer som kan gi skolen større utearealer må tilrettelegges slik at ikke de faktisk får et større areal. Det er viktig at plassering av støyskjermer ved skolen flyttes for å gi et størst mulig areal i tilknytning til skolebygningene.

Området som i dag er sørgående avkjøring fra E6 til Vingrom (LF2) kan ikke regnes som erstatningsareal for tapt friluftsareal. Arealet kan ikke benyttes til rekreasjon eller aktiviteter, da det er veger på alle sider, og det ligger tett inntil E6. Vi har ikke behov for friluftsareal her, når Vingromdammen ligger rett på andre siden. Vi mener det må reguleres til annet formål slik at vi kan få erstatningsareal til rekreasjon og friluftsliv et annet sted, alternativt andre avbøtende tiltak, for eksempel i form av tiltak i Vingromdammen.

**(M) Gangbro over Rinna**

Ved etablering av gangbro over Rinna er det viktig at denne etableres i høyde med turstien, slik at bruken oppleves hensiktsmessig, også med tanke på universell utforming. Det er ikke ønskelig at den er sidestilt i høyde med E6, men at den etableres med en frittliggende turveibru, slik også Fylkesutvalget i Innlandet Fylke har foreslått.

Anette Røsjorde

Leder Vingrom grendeutvalg

Samuel Kewani Welday  
risesvingen 16B  
2608 LILLEHAMMER  
Norge  
nohsamuel@yahoo.com

945578564  
Lillehammer kommune  
2626 Lillehammer

Dato:3.2.2022

**Tilbakemelding på HØRINGSBREV - 2.GANGS HØRING/OFFENTLIG ETTERSYN -  
REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD-STORHOVE OG AVLASTET E6**

bare.

Viktig innspill til

2. gangs høring – reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

Jeg har med stor interesse sett på hvilke planer som er lagt for strekningen Vingrom sentrum til Gjøvik grense. Dette fordi vi bor på Sveen gård, g.nr.1 og b.nr.1 i Lillehammer kommune. Intensjonen med den nye veien er å sikre bedre fremkommelighet og redusere ulykker, altså er SIKKERHET, FREMKOMMELIGHET OG TRAFIKKSikkerhet, helt supert!

Men, det er ikke forenelig med det jeg ser i planen. Gangveien som er planlagt fra Vingrom vil stoppe ved Bø krysset. Det betyr at mellom Feiring gård på Biristrand og Bø vil vi måtte gå langs trafikkert vei. Jeg har gått til Vingrom sentrum, men gjør det ikke igjen for det var ingen hyggelig tur, nettopp på grunn av at sikkerheten, fremkommeligheten og trafiksikkerheten ikke er ivare tatt pr. dags dato.

**Nå vil det snart komme barn på gården, som skal gå på Vingrom skole. Det er helt uforsvarlig at de skal måtte gå en kilometer langs hovedvei før de kommer til trygg gangvei ved Bø!**

Jeg ser at det er tenkt en tursti langs Mjøsa, helt fra Lillehammer og til Biristrand camping. Vel og bra, men vær så snill å sikre skoleveien først! Det er det aller, aller viktigste! Ikke stopp ved Bø, viderefør den i alle fall til kommunegrensen til Gjøvik. Men det aller beste hadde selvfølgelig vært å kunne linke den sammen med den som nå stopper ved Feiring gård.

Jeg håper dere tar hensyn til dette og i møte ser et positivt resultat, særlig med tanke på den oppvoksende generasjonen.

Med hilsen

Grete Opheim Brønstad, Paul A. Owrensvei 261, 2607 Vingrom

Vingrom 21.02.22

**Til: Nye Veier AS**

**Kopi: Lillehammer kommune, postmottak  
Motorspeed AS ved Jan Ivar Rustad**

## Høringsinnspill - Reguleringsplan for ny E6 - Lillehammer

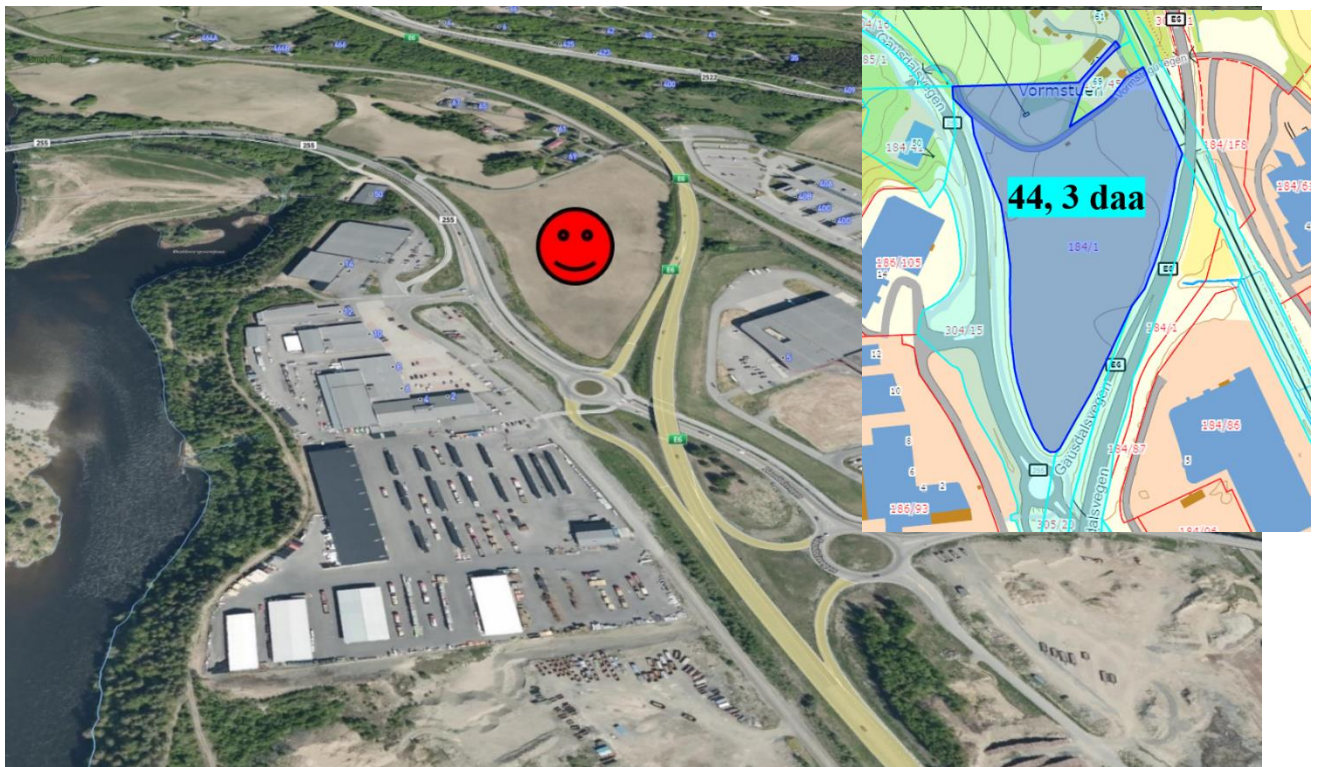
### 1. Grunnlag - bakgrunn

Innspillet sendes på vegne av Motorspeed AS, det vises også til tidligere innspill, datert 2021-09-03.

Motorspeed er en bedrift med 34 ansatte og en årlig omsetning på ca 150 mill.kr, lokalisert i Hovemovegen 45 i Lillehammer. Som følge av god drift og vekst, og økende omsetning, har nåværende lokaler og tomt blitt for liten, og dette legger etter hvert sterke begrensninger på bedriftens videre utvikling. Motorspeed AS har derfor i de siste 7-8 årene vært på kontinuerlig søk etter tomt for nybygg, med mulighet for bedre fasiliteter.

Næringsarealer er imidlertid mangelvare i Lillehammer, mange alternativer har vært vurdert, uten at det er funnet en løsning. Motorspeed AS har et sterkt ønske om å fortsette i Lillehammer, og en mulighet som nå er vurdert, i godt samarbeid med Lillehammer kommune, er eiendommen 184/1, det såkalte Vormstuguskiftet. Eiendommen er på ca 44 dekar, vist i figuren til nedenfor.

Motorspeed AS har inngått en opsjonsavtale med Lillehammer kommune om kjøp av denne eiendommen, som ligger i nordre del av reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove.



I utgangspunktet er dette en eiendom som er svært godt egnet for relokalisering av Motorspeed AS.

Det er imidlertid to forhold som kan påvirke dette negativt:

1. Ny E6 legger beslag på store deler av tomta
2. Ny rundkjøring på Gausdalsarmen, i henhold til gjeldende reguleringsplan, med adkomstveg til Vormstuguskiftet, vil legge beslag på store arealer, og finansiering er foreløpig ikke klarlagt.

I planforslaget for ny E6, som ligger ute på andre gangs høring, er det vist to alternativer for adkomst til Vormstuguskiftet, se utklipp nedenfor:

1. Dette alternativet viser en 4-armet rundkjøring med adkomst til både Vormstuguskiftet og Gausdal Landhandleri, som gjeldende i reguleringsplan.
2. Dette alternativet viser en 3-armet rundkjøring på fylkesvegen, rett sør for Vormstuguskiftet, som dagens rundkjøring. Eksisterende T-kryss inn mot Gausdal Landhandleri opprettholdes.

Kommunedirektørens foreløpige vurdering er at forslag til ny adkomst fra sør (alt. 2) vil gi en bedre arealutnyttelse av Vormstugujordet, og at god arealdisponering er viktig når Vormstugujordet, som i hovedsak er dyrka mark, skal omdisponeres til næringsarealer.



Figur 6-17. Adkomstløsning til Vormstugujordet i planalternativ 1 og 2.



Figur 6-18. Alternativ adkomstløsning til Vormstugujordet.



## 2. Innspill til planarbeidet

**I alternativ 1** er det, som adkomst til Vormstuguskiftet, regulert en ny rundkjøring på Fv255 Gausdalsarmen, som erstatning for nåværende T-kryss ved Gausdal Land. Det regulerte næringsarealet på Vormstuguskiftet blir ca 22 dekar.

Fra rundkjøringen på FV255 og opp til aktuelt tomteområde, er det en høydeforskjell på 6-8 meter, som må «overvinnes» på ny adkomstveg. Adkomstvegen blir en meget arealkrevende løsning, først mot sør, så en 180-graders kurve, og videre opp mot næringsområdet i nord. Dette innebærer i praksis at den sørlige delen av tomta beslaglegges til vegformål.

Gjenværende arealer, og geometri/form på disse, kan bli i for små og uhensiktsmessige for etablering for Motorspeed AS.

**Alternativ 2** innebærer en vesentlig bedre adkomstløsning, og utnyttbare næringsarealer blir vesentlig større.

Dagens T-kryss ved Gausdal Land kan da opprettholdes i nåværende utforming. Samlet sett må dette alternativet derfor være meget gunstig i forhold til samlede kostnader ved gjennomføring av aktuelle tiltak, dvs gi vesentlig lavere investeringskostnader knyttet til vegsystemet.

### Oppsummert - Innspill til planarbeidet

Motorspeed AS ønsker at adkomst til Vormstuguskiftet skal skje som vist i alternativ 2, via eksisterende rundkjøring vest for E6.

Regulert ny rundkjøring på Gausdalsarmen kan da tas ut av planen, dvs at eksisterende T-kryss mot Gausdal Land etc opprettholdes.

På vegne av Motorspeed AS



**Harald Snippen**

Structor Lillehammer AS  
Fåberggata 116, 2615 Lillehammer  
Telefon: 932 43 076  
Mail: harald.snippen@structor.no

**Fra:** Stine Brønstad [s\_broenstad@icloud.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 06.03.2022 11:02:52

**Emne:** 2.gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

**Vedlegg:**

Inspill fra bekymrede småbarnsforeldre om reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

Vi bor på grensen til Gjøvik kommune og jeg må si at vi blir litt paffe når vi ser planen som er tenkt på strekningen fra kommunegrensen til Vingrom sentrum.

Det beskrives i planen at det skal være fokus på sikkerhet - Bør det ikke da prioriteres **sikker og trygg skolevei for våre barn?** Og generelt for alle myke trafikanter?

I planen slik den nå foreligger, stopper gangveien ved Bø krysset. Det vil si at våre barn må gå omtrent én kilometer på usikret vei, før de kommer inn på trygg gangvei. Vi ønsker ikke å sitte med hjertet i halsen å «håpe» at det går bra, hver gang vi sender barna våre på skolen eller fritidsaktiviteter i Vingrom sentrum! Trygg og sikker skolevei bør *ikke* nedprioriteres!

Vi mener det er lite hold i argumentet om at denne veien er lite trafikkert, da vi vet av erfaring at den benyttes både som «snarvei» og omkjøringsvei av lokale, tilreisende og av utrykningskjøretøy. Dette vil med stor sannsynlighet fortsette - på tross av etableringen av fire-felten - blant annet ved ulykker og annen kø-dannelse på hovedveien. **Vær så snill å ikke risikere livet til Lillehammer kommunes yngste innbyggere, ved å spare inn på én kilometer med gangvei!**

Etablering av tursti langs Mjøsa ser vi som et svært positivt løft for området, både for oss fastboende og campingturistene fra de tre campingplassene i området. Men denne turstien er ikke aktuell som "trygg skolevei", da det vil bli en betydelig forlengelse av skoleveien for våre små og generelt er lite hensiktsmessig til bruk for dette formålet. Vi mener derfor det ideelle er å etablere *både* tursti ved Mjøsa og gangvei. Og da med sikker gangvei for våre skolebarn som en førsteprioritet!

Et innspill er å trekke den ønskede gangveien videre over kommunegrensen, og linke den sammen med gangveien som stopper ved Feiring gård i Gjøvik kommune. På den måten vil barna våre også være sikret trygg ferdsel til venner og fritidsaktiviteter på Birstrand.

Lillehammer kommune har nå en unik mulighet for å sikre trygg ferdsel for alle dens innbyggere, besøkende og aller viktigst - barna våre. **Vi forventer å kunne sende barna våre til skolen på en sikker og trygg skolevei!**

Med hilsen

Tom Henning Simonsen og Stine Brønstad,  
Paul A, Owrensvei 263, 2607 Vingrom

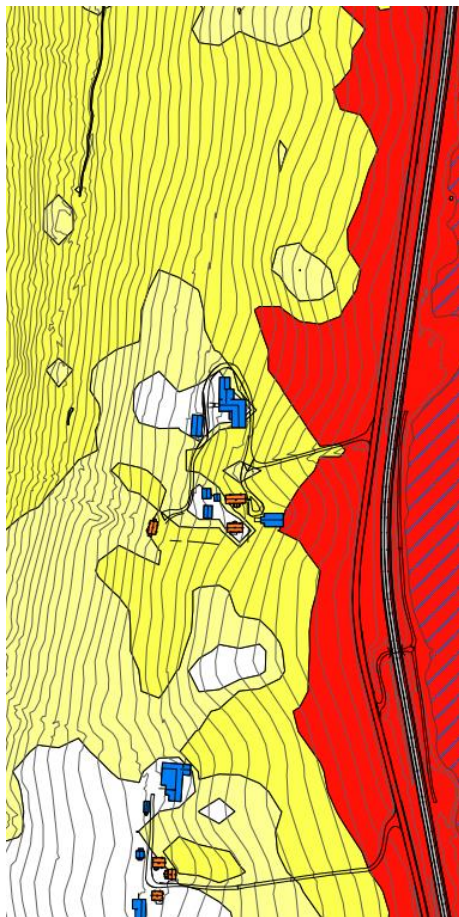
## Innspill til 2 gangs høring- reguleringsplan for E6 Roterud Stor Hove

Innspillet sendes på vegne av Erik Hov. Innspillet kommer fra eiendom 28/1 i Lillehammer kommune med adressene:

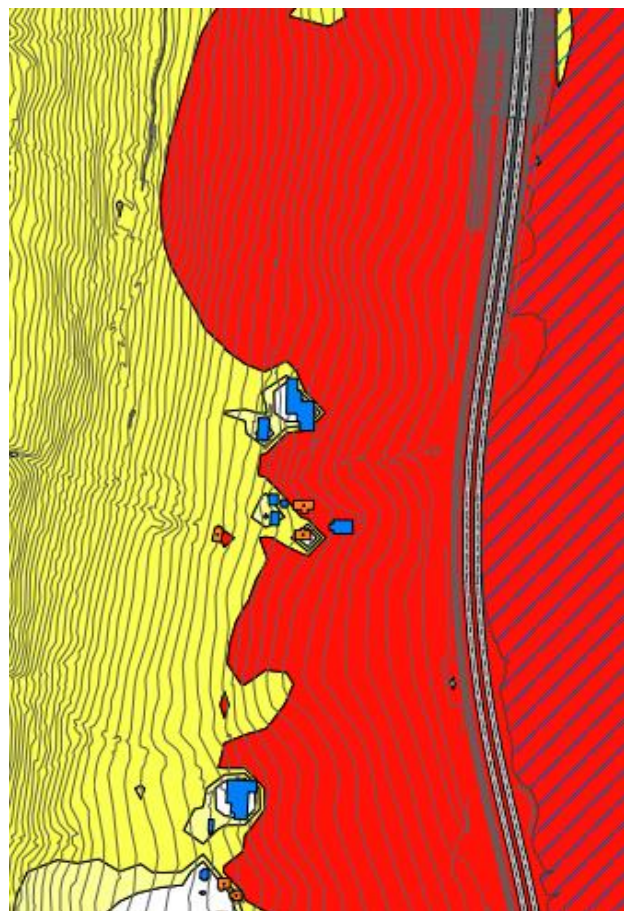
- Vingromsvegen 301
- Vingromsvegen 307
- Vingromsvegen 309

### Støy og forurensning

Eiendommen blir ut fra tabeller og støykart svært utsatt for støy. Det **må** derfor gjøres tiltak som bedrer bo og livskvaliteten på eiendommen. Hoveddelen av tunet samt fasade, er eksponert for støy fra E6 hele veien fra Vingrom kirke i sør og til Nordsletta i Nord. Ut fra tellinger og historiske data har trafikken økt. Planen beskriver også at den vil den øke ytterligere i fremtiden og det vil bli et økende problem. Støyen er spesielt til sjenanse på sommerhalvåret da husene må bruke vinduer og ventiler for å få tilstrekkelig lufting. Soverom i alle hus befinner seg i 2 etasje, som øker mottagelsen for støy. Tunet er et naturlig oppholdssted på gården, samt sentral arbeidsplass for den daglige driften på eiendommen. Tiltak må derfor settes inn for å bedre oppholds forholdene. Støytiltak som igangsettes er: tiltak med støyskjerming på utsatte strekninger langs selve veien (Støyvegg), i tillegg på fasade og uteplasser. Det må også gjøres støymålinger, ikke kun beregninger for å sikre nødvendig løsninger for eiendommen.



Figur 2 Dagens støybilde med 0 alternativ (beregnet)



Figur 21 4- felt e6 med 110 (beregnet)

Uteplasser på eiendommen spesielt utsatt for støy:



Figur 3. Tunløsning med utsatte områder

### Viktige forhold til landbrukseiendommen

Eiendommen har i dag jorder langs med veganlegget. Det er viktig at løsninger ikke foringer eller ødelegger ressursgrunnlaget for eiendommen med veien eller anleggsperioden. Eiendommen har i dag også vanningsanlegg som må sikres videreført. Samt tilkomst gjennom kulvert og vei helt frem til anlegget. Det må i tilknytning til etablering av vanningsanlegg etableres egnet areal som muliggjør tilkomst og løft av tungt teknisk utstyr med traktor, som er nødvendig ved service eller under flom. Det må også være mulig å sette ut båt i tilknytning til pumpehuset for mulighet til å sette ut sugerør for vanningsanlegget på forsvarlig måte. Rettigheter til ferdsel med bil og annen motorvogn, samt arbeidsmaskiner må være tillatt på stien på utsiden av E6, da den blir viktig for betjening av vanningsanlegget. Turstien må minst lages med 3 meters bredde for mulig ferdsel i hele bredden fra Hov kulvert og bort til plassering av pumpeanlegg.

Vanningsanlegget er bygget med selvtømmings prinsippet i dag. Der er derfor viktig at dette videreføres for å ikke skade eksisterende vanningsanlegg på sikt med frost. Det må derfor etableres mulighet for tømming av vanningsanlegget ved veganlegget. Dagens rørgate går opp jordet som angitt nedenfor. Vann må derfor kunne avledes vekk ved åpning av denne rørgaten til nærmeste grøft/rør

Eiendommen er også avhengig av å ha et eget sted for utsetting av båt for kunne ha tilgang til rettighetene med fiske og bruk av Mjøsa. Dagens plassering er rett utenfor Hov kulvert.

Eikealen er også lokalt viktig, og må vernes mot skade og verdiforringelse. Alle arbeider må derfor hensynta og bevare denne

Skisse over viktige punkter for eiendommen i dag, som må videreføres og vernes.



Figur 4 Oversikt eiendom

### Lunneplass for tømmer

Eiendommen har skog på oversiden mot lia. Det er derfor viktig at jorden ikke påvirkes negativt for å kunne håndtere tømmerlagring langs lokalvegen. Lunneplass er viktig for rasjonell drift, og sikker levering av tømmer fra eiendommen. Vinter 2019 var lunneplassen i bruk og det ble lagret over 2000 fast kbm på arealet.

Mvh Erik Hov, Vingromsvegen 307. 2608 Lillehammer

Hans Rindal

Gnr 11, bnr 1

Burmavegen 33

2607 VINGROM

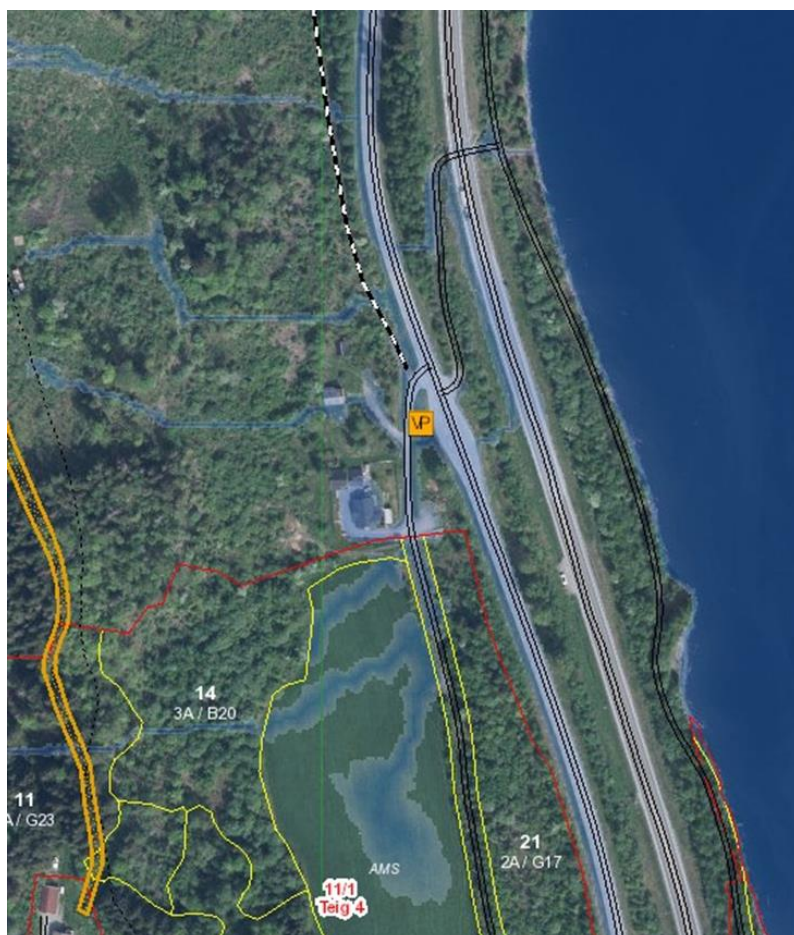
20.03.2022

postmottak@lillehammer.kommune.no

## 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove».

For å opprettholde drift uten store ulemper av arealene i LNF-områdene (i henhold til gjeldende overordna kommuneplan) vest for ny E6 ved og rett nord for kryss nord i Vingrom, er det nødvendig å opprettholde en avkjøring fra lokalveien ved Roligheten.

Det er i dag avkjøring og parallele, private driftsveger med velteplasser som gjør det mulig å drive skogbruk. Terrenget er bratt slik at skogsdrifter i området vest for ny lokalveg må foregå med uttransport østover, mot lokalvegen. Dette gjelder områder på gnr 11/1, men sannsynligvis også tilstøtende områder på nordsiden. Dagens situasjon er vist under.



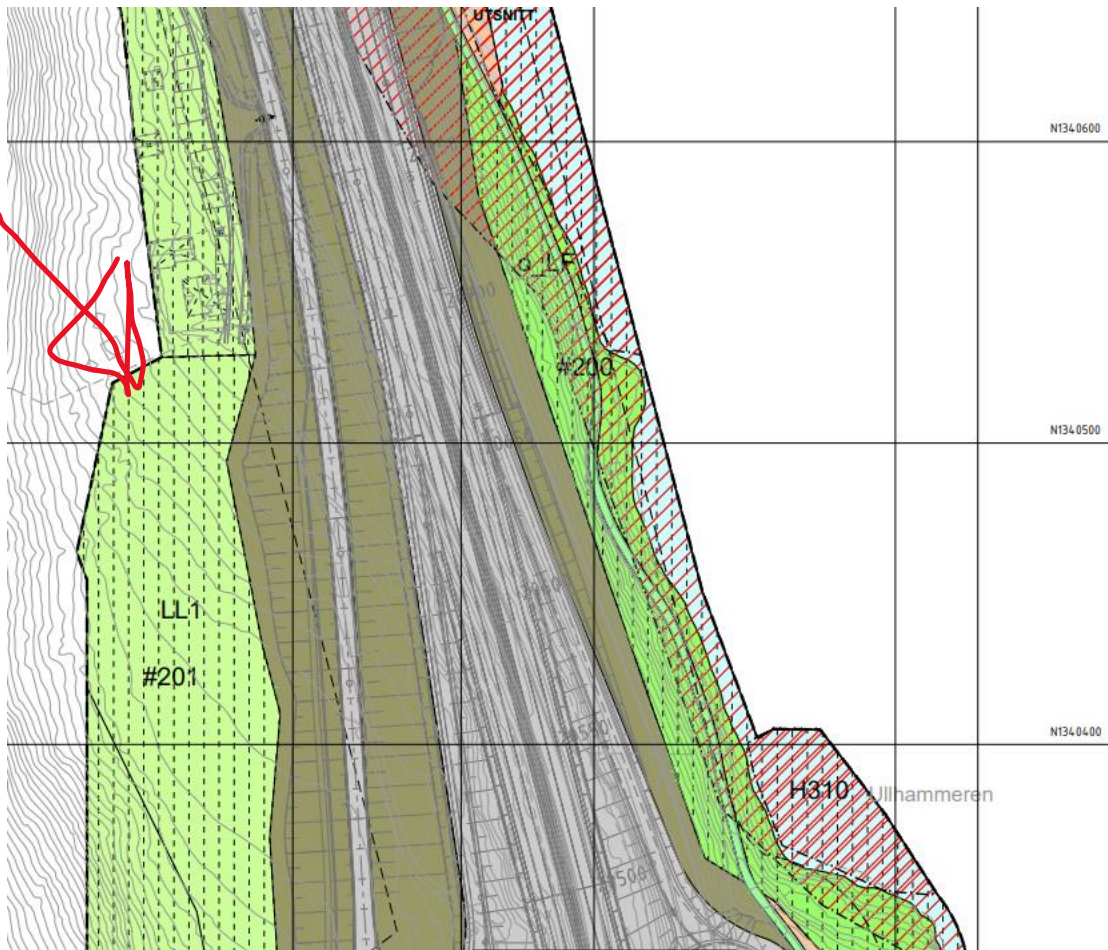
Høydeforholdene og skjæringer for ny lokalveg, gjør at en avkjøring antagelig bare lar seg etablere rett nord for 11/1, men adkomsten kan brukes felles for flere grunneiere, på samme måte som det nå er lagt til grunn at skal skje for adkomst til arealene som er mellom ny E-6 og Mjøsa.

Under er det kopi av oversiktsbildet og kart for området, slik det foreligger i planen som er på 2. gangs høring.

E6 ROTERUD-STORHOVE  
PLANBESKRIVELSE



*Figur 6-9. I planalternativ 1 reguleres Vingrom kryss nord ved Ullhammeren. Mot Vingrom sentrum er det regulert langsgående støyskjerm sør for kulvert og støyvoll nord for kulvert. Mot Vingromdammen reguleres langsgående støyskjerm.*



Det bes om at adkomst fra ny lokalveg til arealene nord på gnr 11/ bnr 1 vest for lokalvegen ved kryss Vingrom nord, markert med pil på kartet over, opprettholdes.

Med vennlig hilsen,

Hans Rindal



Thorstein Ouren  
Vingromsvegen 453  
2608 LILLEHAMMER

Gnr. 25, bnr. 1

22.03.2022

Postmottak@lillehammer kommune

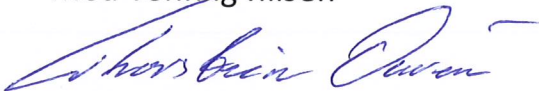
## **2.gangs høring – reguleringsplan for ny E& Roterud-Storhove**

Innspillet dreier som tilrettelegging for fremtidig skogsdrift på gårdene, Rindal gnr. 11 og Røine gnr. 25. Det krever fortsatt avkjøring av lokalveg ved Roligheten og opparbeidelse av velteplass for tømmer og snuplass for tømmerbil med henger. Dagens situasjon gjør det mulig å kjøre inn ved Roligheten å kjøre privat veg som går parallelt med lokalvegen sørover og ut igjen like sør for husene som er revet på grunnen til gnr. 11. Den sørlige avkjøringen blir med løsning «kryss nord» ikke mulig å opprettholde. Vi som grunneiere til disse to gårdene er enige om at en felles snuplass/velteplass i dette området er en god løsning.

Jeg ber også om at skogsveg fra Roligheten nordover til dyrket mark forblir eller opparbeides på nytt hvis nødvendig.

Viser for øvrig til innspill fra eier av gnr. 11, bnr.1 med bilder og illustrasjoner.

Med vennlig hilsen



Thorstein Ouren

**Fra:** mass [mashauge@online.no]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 21.03.2022 20:09:43

**Emne:** 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove»

**Vedlegg:**

Hei,

Vi er veldig positive til tunnel på ny E6, noe annet er helt meningsløst. Men tanken om å drive den kun fra Øyresvika høres ikke bra ut. Det vil føre at vegprosjektet tar mye lengre tid, blir dyrere, og gir alle beboere rundt Øyresvika dobbelt så stor belastning.

Vi er opptatt av beboere skjermes best mulig i anleggsperioden angående støy og støv.

Vi ønsker Nye Veier lykke til!

Hilsen Mass Haugen, leder for Øyresvika Dreggeklubb og Lågåsildhaugen Øyresvika

Lillehammer kommune  
Postboks 986

2626 LILLEHAMMER

Ansvarlig advokat:  
Bergsvein Træthaug

Vår ref.:  
BT/20697/BT

Deres ref.:

Lillehammer  
23. mars 2022

## 2. GANGS HØRING - REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD-STORHOVE

Det inngis merknader på vegne av Ranveig og Øistein Øverby, som eier 4/9 og 7/39. Førstnevnte er en boligeiendom i Paul A. Owrens veg 161. Sistnevnte er en næringseiendom langs Rinna.

### **Støyskjerming langs ny E6**

Øverby innga 31. august 2021 innspill vedrørende støysituasjonen for 4/9. Det ser ikke ut til at det er tatt hensyn til innspillene.

I Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021) er følgende skrevet i punkt 5.2:

*«Jernbaneanlegg og veganlegg kan unntas byggesaksbehandling og bygges ut direkte etter reguleringsplan. Det er derfor særlig viktig at støy er tilstrekkelig utredet og sikret i reguleringsplanen, og at omfang og utforming av kilderettede tiltak mot støy tas inn i planens kart og bestemmelser.»*

(mine understrekinger)

Konkret innebærer dette at det bare er i den pågående planprosessen at Lillehammer kommune kan legge føringer for i hvilken grad innbyggerne skal vernes mot støy fra veganlegget.

I støyretningslinjenes punkt 5.2.1 er det fastsatt alle tiltak som øker støynivået med 3 dB eller mer er å regne som «nye samferdselsanlegg». Det er beregnet at støyen vil øke med 3 dB ved Øverbys boligeiendom. Følgende er skrevet om slike nye samferdselsanlegg i retningslinjene:

### **Advokatfirmaet Thallaug ANS**

Storgata 121, postboks 354, NO-2602 Lillehammer

Ringsakervegen 45, Brumunddal | Storgata 23, Gjøvik

Tlf. 61 27 99 50, faks 61 27 99 51, post@thallaug.no, www.thallaug.no, org. nr. 950 522 550 MVA

423285



www.advocatia.no

*«Målet er å sikre at eksisterende støyfølsom bebyggelse får støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 og ivaretar kvalitetskriteriene i kapittel 1.2. Ambisjonen bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak. Dersom det ikke oppnås tilfredsstillende støyforhold gjennom skjerming ved kilden, bør det etableres lokale tiltak for å overholde grenseverdiene og sikre kvalitetskriteriene. Ved store avvik fra kvalitetskriteriene bør det vurderes å tilby innløsning.»*

(mine understrekinger)

Det er viktig å være klar over at støyberegningene i utgangspunktet baserer seg på årsdøgntrafikk, dvs. gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde gjennom hele året. Når vi vet at trafikken forbi Lillehammer er vesentlig mindre vinterstid, samtidig som snøen absorberer mye av støyen, vil støynivået sommerstid ligge langt over det beregnede støynivået. Det er naturlig nok om sommeren det er mest aktuelt å bruke uteområdene på eiendommen.

Lillehammer kommune må undersøke om det i beregningene har tatt høyde for de store variasjonene i støynivået i løpet av året. Jeg viser til nedenstående som er skrevet i pkt. 2.4 i T-1442/21:

*«Ved utarbeiding av støysonkart og støyfaglige utredninger bør det tas høyde for at det kan være store variasjoner i støynivå i løpet av døgnet eller året og at støynivåene kan endres over tid.»*

Øverby har selv foretatt en vurdering av mulighetene for en støyskjerm for å skjerme bolig-eiendommen fra hjulstøyen fra ny E6. Det kommer til å bli god avstand mellom ny E6 og lokalvegen, så det vil være god plass til støyvoll med støyskjerm på toppen. Det kan dermed foretas støyskjerming ved støykilden, slik retningslinjene gir anvisning på. **Vedlagt** følger en skisse som viser dette.

T-1442/21 beskriver **innløsning** av eiendom som avbøtende tiltak om ikke hele eiendommen kan støyskjermes tilstrekkelig. Det grunn til å regne med at dette vil bli situasjonen for Øverbys eiendom dersom det ikke vedtas langsgående støyskjerming. Innløsning og riving av den ene boligeiendommen vil imidlertid bare forflytte problemet ettersom boligeiendommene 4/16 og 4/17 ligger rett på vestsiden av Øverbys eiendom.

Flere eiendommer langs E6 i Vingrom vil ha stor nytte av en støyskjerm på vestsiden av ny E6. Uten støyskjerming vil dessuten den nye gang- og sykkelstien langs Paul A. Owrens veg bli nærmest ubrukelig med det støynivået ny E6 vil generere. En støyvoll med støyskjerm langs vegen vil gi en helt annen opplevelse for alle brukere av gang- og sykkelstien.

Ifølge støyretningslinjenes punkt 5.2.4 bør det tas inn **rekkefølgekrav** som sikrer at nødvendige avbøtende tiltak er etablert før anlegget tas i bruk, eventuelt før oppstart av bygge- og anleggsfasen. Det anmodes sterkt om at Lillehammer kommune vedtar rekkefølgekrav om at det må bygges støyvoll med støyskjerm langs E6 forbi boligbebyggelsen ved Øverbys eiendom *før* vegen kan tas i bruk.

Jeg viser også til at det i reguleringsplanen for avlastet E6 er foreslått at det skal oppføres en forhøyet støyskjerm ved Vingnes og Øyresvika for å sikre at boligene på strekningen kommer ut av gul og inn i grønn støysone. Terrenget og boligenes beliggenhet i forhold til E6 på strekningen har klare likhetstrekk med hvordan Øverbys boligeiendom ligger.

### **Gangveg langs Rinna fra Vingromdammen opp til Paul A. Owrens veg**

Denne gangvegen planlegges bygd delvis over Øverbys eiendom 7/39. Øverby reiser spørsmål om behovet for denne gang- og sykkelvegen så lenge det allerede er etablert en gangveg langs Rama 1000 sin eiendom.

Mye av arealet som vil bli beslaglagt benyttes i dag til snødeponi ved store snømengder. For næringsvirksomheten er det dessuten allerede i dag et problem at eiendommen brukes til lufting av hunder, noe som medfører hundeavføring på ubeleilige steder. Det er grunn til å regne med at realisering av forslaget vil innebære ytterligere belastning med dette.

Øverby ønsker å bli inkludert i planene som gjelder sine eiendommer før beslutninger treffes, og stiller gjerne opp på befaring.

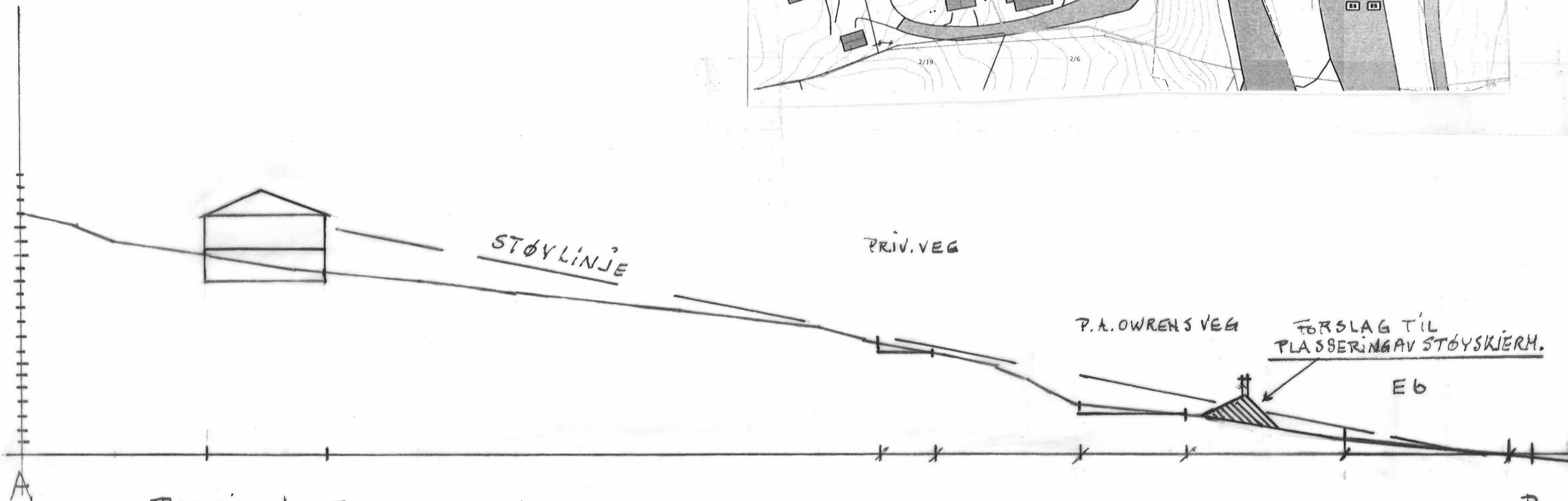
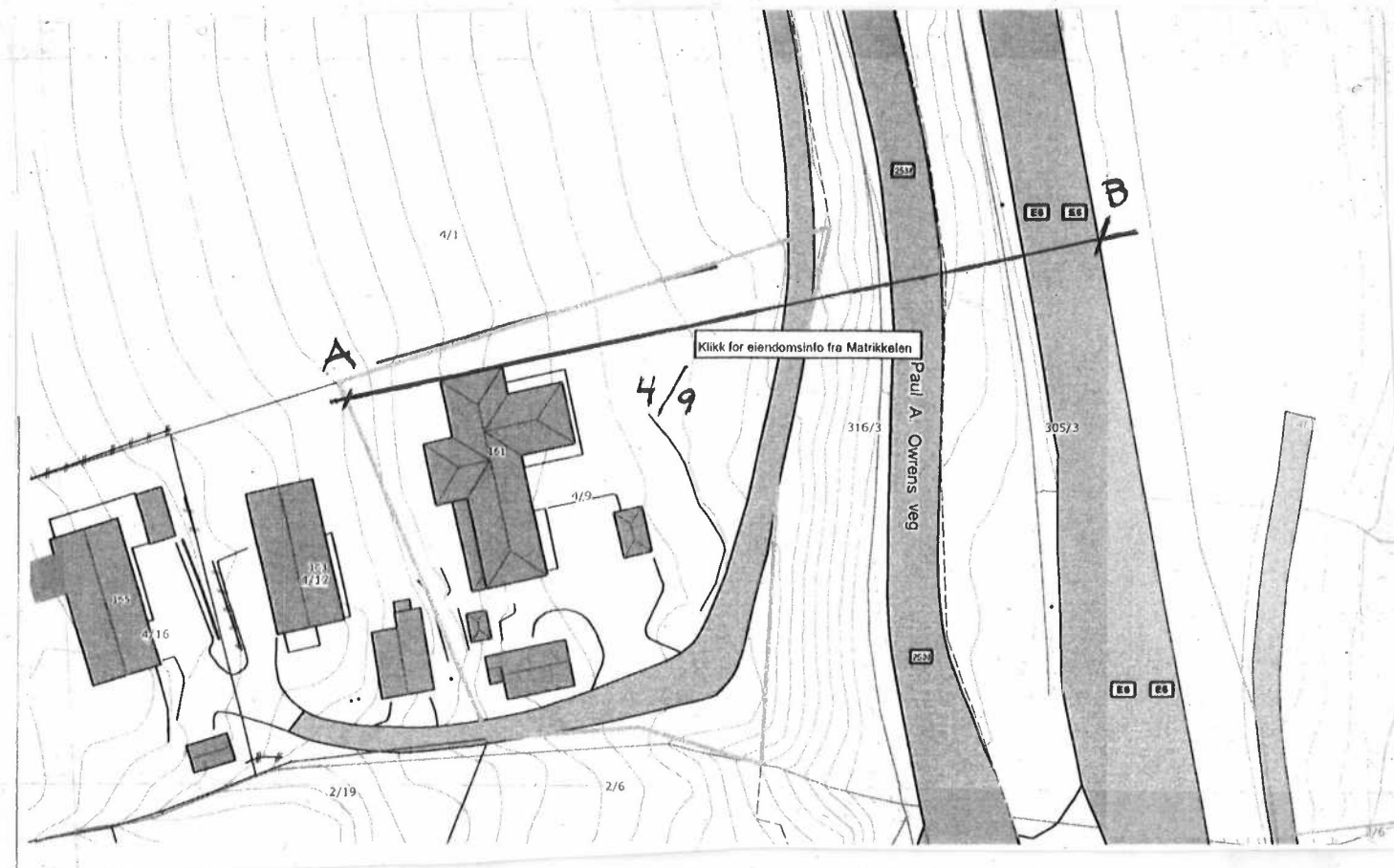
Med vennlig hilsen

**Advokatfirmaet Thallaug ANS**

Bergsvein Træthaug (sign.)

Advokat

bt@thallaug.no



PROFIL A-B      M = 1:300  
 PAUL A. OWRENSV. 161, 2607 VINGROM.  
 G.NR. 4 - BR. NR. 9 - LHME. KOMMUNE.  
 20.02.22 J. Bug

## Høringsuttalelse vedrørende E6 Roterud - Storhove, 23.03.22

Vi registrerer at Lillehammer Kommune og Nye veier fortsetter planlegging av ny E6 forbi Lillehammer. Begrunnelsen for å legge E6 på vestsiden av Lågen ble oppgitt å være blant annet at det ikke er mulig å anlegge en vei som med fartsgrense på 110 km/t langs eksisterende trasé, og at trafikkmengden forventes å øke betydelig i årene fremover. Dette er argumenter som i dag ikke holder.

I FN's klimapanel's seneste rapport (februar 2022) fremkommer det blant annet at naturen er det beste forsvaret vi har mot klimaendringer. Intakt natur minsker både klimautslipp og effekten av klimaendringer. Som en følge av dette er vern av natur svært viktig. Følgelig framstår det som svært kritikkverdig at det allerede vernede Lågendeltaet skal ødelegges når det åpenbart er i strid med det stadige økende fokuset på klima.

NAF, Bondelaget og Naturvernforbundet har nylig spilt inn felles ønsker for framtidig utbygging av norske motortveier. Her framkommer det blant annet at det skal være en høyere terskel for når det skal bygges 4-felts vei, mer bruk av 3- og 3-feltsvei med midtrekkverk, og en ny standard for firefeltsvei med 90 km fartsgrense. Effekten av dette forventes å være billigere vei, lavere klimagassutslipp, mindre arealinngrep, mindre støy og lavere ulykkesrisiko. Reduserte fartsgrenser er også et av forslagene fra det internasjonale energibyrået (IEA) for å få ned oljeforbruket.

I lys av dette mener vi hele strekningen bør revurderes, da opprinnelige argumenter ikke lengre anses å være gyldige.

Kommentarer til planalternativ 1, brukrysning over Lågen.

Etter 1. gangs høring av planen er planalternativ 2 tatt ut av planforslaget og det fremmes nå ett planalternativ – kassebru over Våløya.

Vi gjentar tidligere uttalelse om at vedtatt kommunedelplan fra 2017 er i strid med tidligere anbefaling fra Statens Vegvesen, som i forkant av planprogrammet for 2014 anbefalte å ikke gå videre med alternativer på vestsiden av Lågen: *Alternativet er krevende og medfører negative konsekvenser på flere områder; kryssing av Lågendeltaet i et sårbart område, inngrep i forhold til landskap, dyrka mark, kulturminner og grusressurser i Hovemoen. Alternativet gir også en uheldig trafikkfordeling mellom ny og eksisterende E6.*

Fylkesmannen i Oppland (nå Statsforvalteren i Innlandet) uttalte i sitt innspill til planprogrammet for 2014 at *FMOP vil kunne fremme innsigelse dersom framtidig planforslag ikke ivaretar regionale og nasjonale miljøinteresser på en tilfredsstillende måte.*

Nye Veier skriver i sitt dokument Fagrapport naturmangfold at *bygging av ny E6 mellom Øyresvika og Storhove, med tunnel på store deler av strekningen mellom Øyresvika og Storhove vil gi redusert trafikk på dagens E6 som går langs viktige fulgeområdet på østsiden av Lågen. Dette oppveier dog ikke de alvorlige konsekvensene av å anlegge en ny motorveibru tvers over Lågen i et ellers relativt uforstyrret område. Ved tunnelpåhogget ved Trosset vil Kollefallbekken og vegetasjonen nedove mot Lågen i stor grad gå tapt. Motorvegbrua videre over Lågen vil medføre noe permanente arealbeslag i kantsonen langs Våløya, men naturverdiene ellers vil trolig i større grad bli påvirket av utskygging fra brua og andre effekter knyttet til effekter av nærhet til en tungt trafikkert veg. Den nye motorvegbrua vil krysse Lågen i et område som vurderes som verdifullt for fugleliv, men utenfor de spesielt viktige kjerneområdene i reservatet. Støy fra vegtrafikken vil*

*medføre forringelse av funksjonsområdene ved krysningspunktet og gruntvannsområdene rundt Middtuva, Våløya og Vesleøya, og det svært verdifulle fugleområdet Storvollen nord for brua vil bli liggende innenfor støypåvirket sone. (...) Da tiltaket ikke er i tråd med vernebestemmelsene og vurderes til å påvirke mer enn en ubetydelig del av reservatet, vurderes tiltaket å medføre en stekt forringelse av vernet.*

**At endring av brukonstruksjonen nå er endret fra fritt frambygd bru til kassebru, forandrer ikke det faktum at anlegget er i strid med vernebestemmelsene.**

**Anlegget som nå er planlagt utgjør en betydelig forverring for Haavemoen gård, spesielt med hensyn til støy. En konstruksjon som ligger lavere og lengre sør i terrenget enn bolighusene, vil gi en støybelastning som er større enn ved planalternativ 2.**

Haavemoen gård ligger som det eneste gårdsbruket med drift i området øst og nord i Lågendeltaet. Gården har et areal på ca 100 dekar fulldyrka mark, hvor 75 dekar ligger i umiddelbar nærhet til gården.

Det planlagte anlegget vil ha store konsekvenser for gården, både for oss som beboere og for drifta. Dette gjelder både i anleggsfase og permanentfase.

Andre momenter:

- Adkomstveg til Haavemoen gård. Det etterlyses en helhetlig plan for Hovemoen, inkludert adkomstveg til gården. Det aksepteres ikke kryssende anleggstrafikk, da dette i tillegg til generell adkomst er skoleveg.
- Gården har en privat brønn etablert i løsmasser nedstrøms for anlegget. Kapasitet og drikkevannskvalitet må sikres gjennom anleggsfasen.

Med vennlig hilsen

Annie Haavemoen

Håvard Engensbakken



## **Innspill til reguleringsplan Roterud- Storhove.**

### **2. gangs høring.**

**Fra nåværende og fremtidige beboere på Bø gård. Gnr/bnr, 2/2, Lillehammer kommune.**

**Ved Borghild Ouren**

Representerer 3 boenheter: Kårbolig Paul A. Owrensvei 171, hovedhus Paul A. Owrensvei 181 og tidligere utleiebolig på tunet (som kan bli aktuell for utleie/bruk igjen).

Etter våre og andres innspill i første høringsrunde ser vi at momenter vi omtalte er presisert/justert i planmaterialet. Det var i hovedsak forhold ved Mjøsa (som adkomst, eierform vei, molo og båtplass, fiskerettigheter, bygg som kan gjenoppbygges mm).

De to viktigste punktene gjenstår for vår del: støyskjerming og trafiksikkerhet.

#### Støyskjerming:

Viser til innspillet til Vingrom grendeutvalg som beskriver godt behovet for støyskjerming og hva vi som bor her mener om foreslåtte tiltak. Vi krever støyskjerming av hele eiendommene våre.

Våre boliger på gnr/bnr 2/2 er noen av de som får mest støy med ny e-6. Beregnet 69 og 73 desibel. Det er en økning på henholdsvis 2 og 4 fra null-alternativet. Hva støynivået er beregnet til i dag vet vi ikke, men at vi plages av støyen er klart. Det er vanskelig å høre hverandre i samtale ute i dag.

**Retningslinje T-1442;**

**Ambisjonen bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak.**

**Det bør også tas inn rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige avbøtende tiltak er etablert før anlegget tas i bruk, eventuelt før oppstart av bygge- og anleggsfasen.**

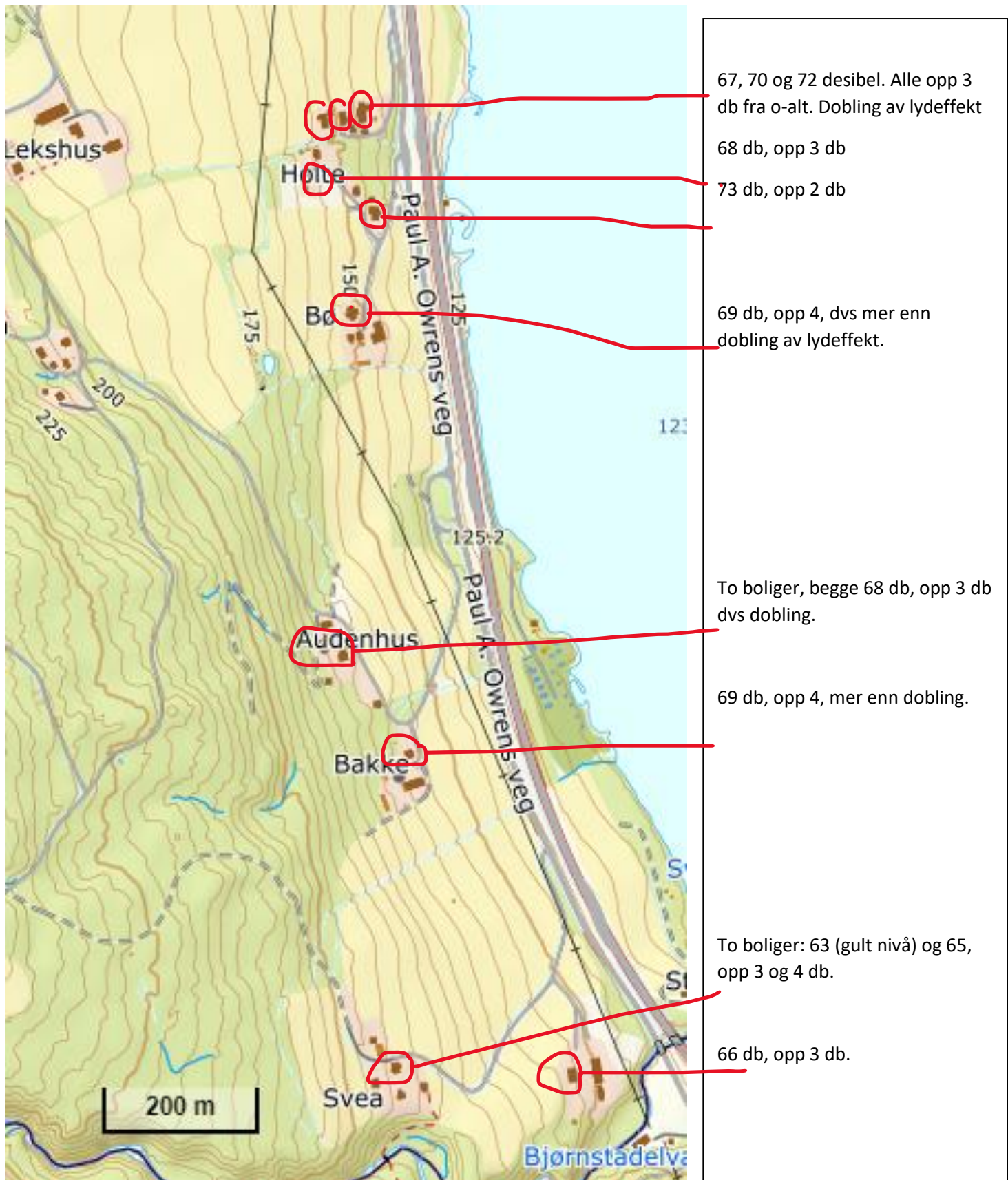
- Vi mener at det bør ses på alternative plasseringer av langsgående støyskjerming som kan sikre oss og våre naboer i Paul A. Owrensveg et godt bomiljø og hindre helseplager. Se vedlagt kart over boligene i rød søne.
- Det er ikke bare å se for seg innløsning av en gård som har vært i familien flere generasjoner, men med støyberegningene som foreligger og usikkerheten rundt viljen til å finne løsninger i prosjektet.....
- Det er ikke noe alternativ å få en liten innglasset uteplass og tiltak på fasaden. Vi bor på en gård, er mye ute hele året og i aktivitet.
- Rekkefølgekrav; støy i anleggsfasen ser vi for oss vil bli betydelig, både dag og natt. Avbøtende tiltak bør være på plass først.

- Støyskjerming av bade/båtplass?

Støyen vil øke betraktelig med høyere fartsgrense og mindre vegetasjon mellom vei og areal. Vi ønsker mulighet for støyskjerming ved fiskevarp og bade/båtplass. Vi bruker områdene langs stranda og Mjøsa aktivt hele året. Det samme gjør naboer og andre, skole, barnehage, idrettslaget, turister fra campingplassene. Vi har opparbeidet en del fasiliteter, og har tradisjoner som går generasjoner tilbake. Vi har vurdert å på sikt benytte gården som «Inn på tunet gård» med aktiviteter også ved og på Mjøsa. Det håper vi at vil være mulig selv med ny e6. Med gjennomgående tursti vil også flere bruke strekningen som trim og turvei. Vi er redde for at støyskjerming mot Mjøsa kan gi høyere støy mot boligene, så støyskjermingen mot badebasseng må vurderes ifht hva som bestemmes på vestsiden.

#### Trafikksikkerhet:

- Det må stilles rekkefølgekrav til alt av planlagt G/S i Vingrom. Det gir ikke mening at det reguleres mer gang og sykkelvei etter innsigelser om trafikksikkerhet når det ikke kreves at den skal bygges før e6 åpner. Kan i værste fall ferdigstilles innen to år etter åpning.
- Flott med G/S til vår avkjøring (Bø/Holte). Men trafikken langs veien er ikke mindre sørover og det er behov ifht både skolevei og tur/trening videre. Vi avgir gjerne grunn som trengs for å forlenge G/S sørover.
- Bygging av G/S og omlegging av fylkesveien bør prioriteres tidlig i anleggsfasen. Fylkesveien brukes i dag som avlastningsvei ved stor utfart (skiltet alternativ). Den er synlig og lett tilgjengelig, vi registrerer økt bruk så å si hver søndag ettermiddag. At veien er godt kjent som alternativ mener vi vil føre til stor bruk i anleggsperioden, selv om det ikke baseres på bruk fra Nye Veiers side. Bomavvisning vil øke ÅDT når vegen er ferdig.
- Nå er G/S planlagt å slutte midt i vår gårdsvei, i nedoverbakke hvor fylkesveien også gjør en sving og det er humpete. Ingen god løsning. Det er også en grunn for at den bør forlenges.
- Det bør uansett vurderes å heve fylkesveien i et område fra litt sør for vår avkjøring pga dårlig vei som gir økt støy (telhiv, stor homp) evt også rette den ut litt.
- Busstopp Bø ønskes registrert i planen.



- 11 boliger i rød sone, hvorav 10 får 3 eller 4 desibels økning med ny e6. Med 3 desibel økning er lydeffekten doblet.
- Målingene gjort på gjennomsnittlig årsdøgnsstrafikk, må tas høyde for store variasjoner ilt året og støyskjermes for høyeste verdi.

**Fra:** Stian Grande Haugen [sghaugen@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 24.03.2022 23:55:30

**Emne:** Innspill til 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove

**Vedlegg:**

## **Innspill til 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove**

På vegne av tre barnefamilier i Hovemoen (Hovemovegen 105, 109 og 111) vest for E6 har vi følgende innspill.

- Av plandokumentene tolker vi det til at det kun skal bygges en vei og kulvert for all type trafikk ved kryssing av ny E6 til/fra våre eiendommer. Det vil være en svært lite trafikksikker løsning å blande nærings- og anleggstrafikk av ulik art med privattrafikk og ikke minst myke trafikanter. Uansett hvor bred veien og kulverten blir, så er det høy risiko for små barn å ferdes alene til/fra skole, fritidsaktiviteter o.l. Dette må det tas hensyn til i videre planarbeid, for p.t. virker det ikke til at det er kjent og tatt høyde for at det bor flere barnefamilier i dette området. Vi er naturligvis svært opptatt av at dette blir tatt hensyn til både i byggefasen og ikke minst når veien står ferdig. Det må lages en fremtidsrettet løsning som sikrer oss trygg og sikker vei, uten at vi må leve med frykten og risikoen som store maskiner og annen anleggs- og næringstrafikk på en delt vei innebærer. Først og fremst må privattrafikk og anlegg- og næringstrafikk fysisk adskilles, og det må lages et gang- og sykkelfelt langs veien med privattrafikk slik at barna og andre myke trafikanter skal kunne ferdes trygt.

Vi stiller gjerne i et møte for å diskutere mulige løsninger.

- Samtlige husstander har private drikkevannsbrønner som det må tas hensyn til. Det beste hadde vært om vi fikk muligheten til å koble oss til offentlig vann før byggearbeidet starter.

- Vi har også bekymringer knyttet til støy- og støvproblematikk både i byggefasen og når veien står ferdig.

Mvh

Iver Traaseth, Per-Erik Johansen Volden og Stian Grande Haugen

## Høringsinnspill til 2. gangs høring – reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove.

Viser til reguleringsplan for E6 datert 11.01.2022, og manglende støyskjermingstiltak forbi våre eiendommer.

Vi kan ikke se at kommunen har tatt nevneverdig hensyn til vår beliggenhet ift. støy knyttet til den nye E6'n og dens byggeprosess. Vi forventer at Lillehammer kommune er interessert i å ivareta oss som innbyggere i denne prosessen.

Retningslinjene i T-1442/2021, pkt. 5.2 og 5.2.1 lyder:

” 5.2. Planlegging av samferdselsanlegg

Jernbaneanlegg og veganlegg kan unntas byggesaksbehandling og bygges ut direkte etter reguleringsplan. Det er derfor særlig viktig at støy er tilstrekkelig utredet og sikret i reguleringsplanen, og at omfang og utforming av kilderettede tiltak mot støy tas inn i planens kart og bestemmelser.

5.2.1 Nye samferdselsanlegg

Med nye samferdselsanlegg menes helt nye anlegg, samt alle tiltak på eksisterende anlegg som øker støynivået med 3 dB eller mer. Målet er å sikre at eksisterende støyfølsom bebyggelse får støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 og ivaretar kvalitetskriteriene i kapittel 1.2. Ambisjonen bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak. Dersom det ikke oppnås tilfredsstillende støyforhold gjennom skjerming ved kilden, bør det etableres lokale tiltak for å overholde grenseverdiene og sikre kvalitetskriteriene. Ved store avvik fra kvalitetskriteriene bør det vurderes å tilby innløsning. Dersom det er uforholdsmessig kostbart eller teknisk vanskelig å tilfredsstille kvalitetskriteriene, kan det aksepteres mindre avvik fra kvalitetskriteriene. Avvik bør begrunnes i planbeskrivelsen og forankres i reguleringsbestemmelsene.”

Våre eiendommer ligger av en eller annen grunn i gul sone, mens naboen over bekken ligger i rød sone, noe vi synes er noe merkelig. Støynivået på eiendommene og i husene er noe variable gjennom året. Det er til tider vanskelig å føre en samtale med naboen over hekken. Vi ønsker derfor at det foretas konkrete målinger av støybelastningen på eiendommene våre og i hus sommertid for å fastlegge den faktiske belastningen.

Vi viser i den sammenheng til T-1442/21, pkt. 2.4 Støyberegninger som lyder:

«Støyberegninger gjøres med anerkjente metoder. Inngangsdata, beregningsforutsetninger og anerkjente støyberegningmetoder er angitt i veileder til T-1442. Målinger kan brukes for å supplere beregninger. Ved utarbeiding av støysonekart og støyfaglige utredninger bør det tas høyde for at det kan være store variasjoner i støynivå i løpet av døgnet eller året og at støynivåene kan endres over tid.»

Vi har også opplevd at støyen ble betydelig forsterket etter at autovern og midtskiller ble satt opp langs vegen. For fremtiden må det derfor benyttes støtabsorberende materiell i slike anretninger. Naboen har foretatt en måling av hvor høy en støyskjerm må være for å skjerme oss fra hjulstøyen fra E6. Det er god avstand mellom ny E6 og lokalvegen så det vil være god plass til både støyvoll og støyskjerm oppå denne slik at

våre eiendom kan støyskjermes ved støykilden som anbefalt. Vedlagt følger skisse som beskriver dette.

T-1442/21 beskriver innløsning av eiendom som avbøtende tiltak om ikke hele eiendommen kan støyskjermes tilstrekkelig. Vi ønsker med dette en avklaring ift. støymbelastning av våre eiendommer og hus.

Det er flere eiendommer langs E6 i Vingrom som vil ha nytte av en støyskjerm på vestsiden av ny E6. Ny gang- og sykkelsti langs Paul A. Owrens veg er et kjærkommet og bra tiltak, men vil bli nærmest ubrukelig med det støynivået ny E6 vil generere. En støyvoll med støyskjerm langs vegen vil gi et mye bedre tilbud til alle som vil bruke gang- og sykkelstien.

5.2.4 Planbestemmelser for samferdselsanlegg lyder:

«Reguleringsplanbestemmelsene bør angi hvordan kvalitetskriteriene skal være oppfylt for å ivareta støyfølsom bebyggelse, samt høyeste tillatte støynivå på fasade og på uteoppholdsarealer for eksisterende bebyggelse.

Ved etablering av støyende anlegg er ikke innendørs støynivå for eksisterende støyfølsom bebyggelse sikret i teknisk forskrift. Etablering av kilderettede tiltak og vurdering av behov for lokale tiltak for å sikre tilfredsstillende støynivåer sikres i plankart og/eller bestemmelser. Langsgående skjerming ved kilden bør vises i plankartet. **Det bør også tas inn rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige avbøtende tiltak er etablert før anlegget tas i bruk, eventuelt før oppstart av bygge- og anleggsfasen. ...»**

Her blir det viktig med rekkefølgekrav – støyvoll med støyskjerm langs E-6 forbi våre eiendommer, må inn i kommunens reguleringsplan og settes opp samtidig med at ny E6 bygges.

I pkt. 6.2.2 i samme retningslinjer står det:

«Kommunen har ansvar for å påse at bygge- og anleggsstøy er omtalt i reguleringsplanen. Jo høyere støynivå, desto viktigere er det å gjøre skjermingstiltak.»

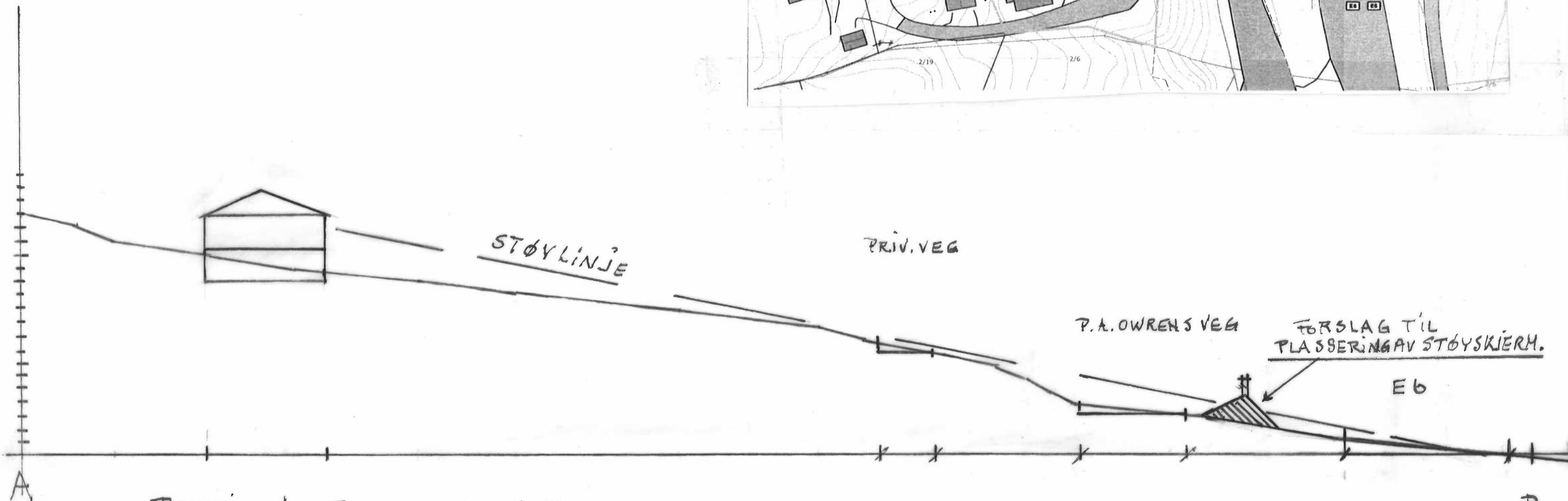
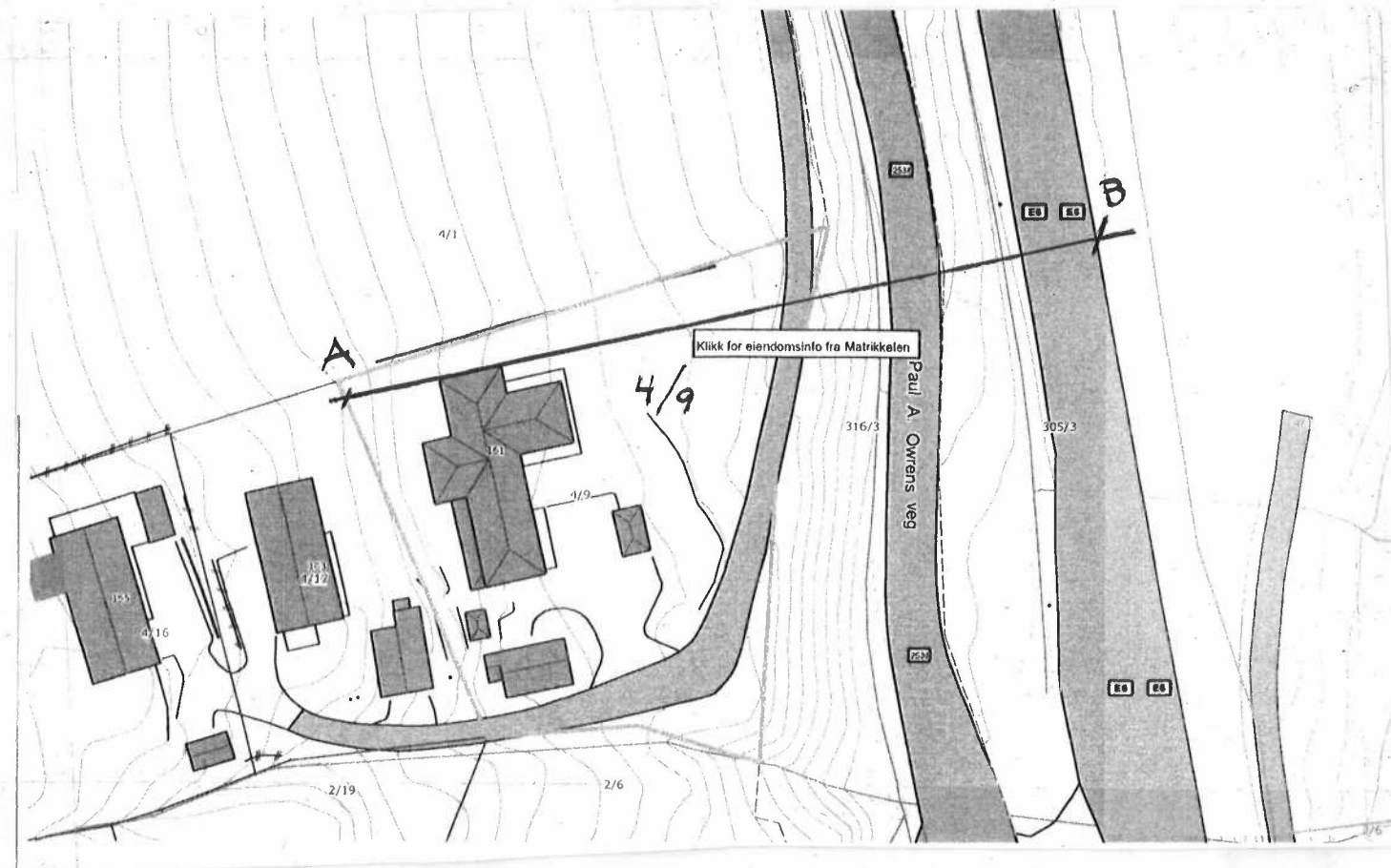
Vi viser i den sammenheng til Reguleringsplan for avlastet E6 hvor det er bestemt forhøyet støyskjerm for Vingnes og Øyresvika med 4 og 6 meter for å sikre at boligene på strekningen kommer ut av gul og inn i grønn sone. Terrenget og boligenes beliggenhet i forhold til vegen samsvarer godt med vår og våre naboers eiendommer.

Vi ønsker å tillegge at vi er tre naboer som er tilknyttet samme brønn vann og vi forventer at vi får høre hva som skjer ift. evt. boring av nytt vann om nødvendig?

Vi gjør oppmerksom på at vi ønsker å bli inkludert i planer som angår vår eiendom før noe blir besluttet.

Dette høringsinnspillet sendes inn på vegne av oss og våre naboer Unni Margrete Flatmoen og Roar Øverby i Gnr. 4, Bnr. 17.

Dag Tore Haugen & Mia Beate Rinnan Haugen, Gnr. 4, Bnr. 16.  
Vingrom 24.03.202



PROFIL A-B      M = 1:300  
 PAUL A. OWRENSV. 161, 2607 VINGROM.  
 G. NR. 4 - BR. NR. 9 - LHME. KOMMUNE.  
 20.02.22 T. Bug

**Fra:** agaassand@gmail.com [agaassand@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 24.03.2022 23:43:15

**Emne:** Høringssvar E6 - Detaljreguleringsplan for avlastet E6 - forbi Lillehammer - 2 gangs høring.

**Vedlegg:**

## **2 gangs høring – Reguleringsplan for avlastet E6.**

Vi som bor i Øyresvika, setter stor pris på at det kommer ny E6 forbi Lillehammer.

Men vi er bekymret for støy og støv i anleggsperioden av ny tunell som blir tett på vårt boligområde.

Det er ikke planlagt noen form for støyskjerming for vårt boligområde i byggeperioden av ny tunell.

Tunellen kommer tett på oss som bor her i Øyresvika og det blir mye støy og støv når det kommer til å kjøre ut av tunellen 240 lass med masse på døgn.

Vi håper dere vurderer dette og finner en løsning på det.

Vi er også imot at tunellen bare skal bygges fra en side slik det blei vedtatt i kommunestyremøte at Nye veier skulle vurdere.

Det kommer da til å bli mye lengre byggeperiode og det kommer til å gå utover oss som bor i Øyresvika, vi kommer til å bli mye mer belastet med en dobbelt så lang anleggsperiode.

Med vennlig hilsen

Beboere i Øyresvika

Bjørn G Bredesen



## 2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove 25.03.2022

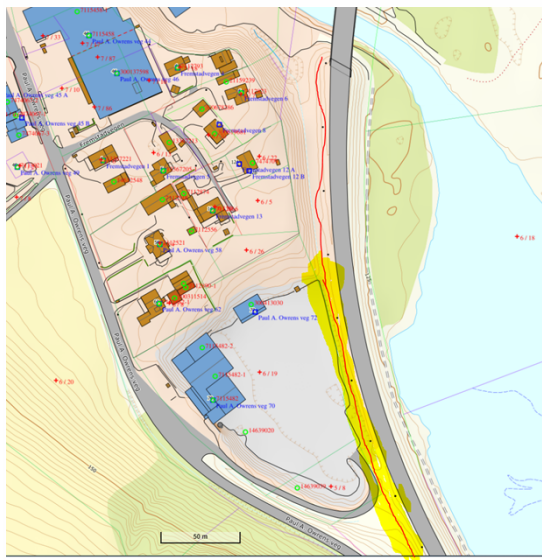
Høringsinnspill i forbindelse med støytiltak for boliger, Paul A. Owrensveg 58 og omkringliggende boliger.

Viser til tidligere høringsinnspill, Der både jeg og statsforvalteren har spilt inn at støyskjerming av boliger er for svak, og vi boligeiere. Dette er svart ut av kommunen med at støytiltakene som er planlagt vil gjøre forholdene bedre enn de er i dag.

Dagens E6 ble bygget på 60/70 tallet, på den tiden var retningslinje annerledes. Trafikksituasjonen var også annerledes. Ifølge statens vegvesen er støy helseskadelig. Støyen gjør Vingrom til en mindre attraktiv plass og bo og er helseskadelig for innbyggerne. Dette bør få høy prioritering av kommunen og utbygger.

Både retningslinje T-1442 og veileder til T-1442 er tydelig på at denne kommer til anvendelse ved utvidelse eller endring av eksisterende anlegg eller virksomhet, forutsatt at endringen krever ny plan eller søknad etter plan- og bygningsloven. Vi mener derfor at det bør være en selvfølge at kommunen også legger grenseverdier og føringer i retningslinjen til grunn i denne planleggingsfasen, noe som ikke er gjort i denne planen. Retningslinjen peker på et minimum av tiltak som er akseptabelt.

Retningslinjen legger opp til at støyskjerming nær støykilden er det beste alternativet og skal prioriteres og planlegges i forkant fremfor lokale tiltak eksempelvis på boligen og uteområdet til boligen. Vi mener derfor det er nødvendig og styrke støytiltakene nede ved vegen. Et forslag er å anlegge en jordvoll langs og fobi tomten til betongfabrikken og sette en støyskjerm på toppen av denne.



Det er viktig for oss å kunne bruke hele eiendommen og området rundt uten å bli plaget av støy. Om ikke støytiltakene kan styrkes ønsker vi at det vurderes innløsning av vår eiendom.

Med Hilsen

Torje Høyvesveen

Kari Nergaard Høyvesveen



# Høringsinnspill til 2. gangs høring – reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove

---

25. Mars 2022

Veidekke Industri AS

---

# Innspill til reguleringsplan E6 Roterud - Storhove

- **Saken gjelder:**
- Lokalveger (kulvertløsning) ved ny E6 øst-vest forbindelse i Hovemoen
  
- **Fakta:**
- Ny E6 kommer - og traseen er akseptert.
- Foreslåtte sideveger og kryssninger (kulvert) skaper stor skade for eksisterende næring og framtidige industriområder.
- Det finnes betydelig bedre løsninger for lokale virksomheter i Hovemoen.
- Eksisterende næring og grunneiere har presentert alternative veger, uten å bli hørt. (brualternativet)
  
- Viktig for dagens næring, og muligheten for framtidige næringsområder i Hovemoen.
- Dagens næring skal bestå i mange år, og Lillehammer vil deretter trenge næringsområdene i Hovemoen.

# Eksisterende næring i Hovemoen:

- Grus- og pukkproduksjon
  - Asfaltproduksjon
  - Entreprenørvirksomhet
  - Bilopphuggeri
  - Landbruk/skogbruk
- Viktig og samfunnsnyttig virksomhet med et betydelig antall lokale arbeidsplasser
- Ressursen Hovemoen er betydelig, og det er et langsiktig perspektiv på å drifte grusforekomsten overfor lokalmarkedet i Lillehammer-regionen.
  - Grusforekomsten er definert som regionalt viktig, med god kvalitet, spesielt som betongtilslag
  - Kortreiste byggeråstoffer for Lillehammer-regionen
  - **Planlagt kulvertløsning har flere negative konsekvenser for eksisterende og fremtidig næring.**

# Eksisterende næring kommer i en umulig situasjon

Grusproduksjonsanlegg merket med **rød ring**, inneklemt mellom ny E6, tømmerterminal og foreslått lokalveg øst-vest. Muligheten for framtidig næringsutvikling forringes kraftig!

Nye Veier's forslag til nye vegsystemer øst-vest gjennom produksjonsområdet i Hovemoen  
I reguleringsplanforslaget



På lengre sikt



# Lokal næring og grunneiere har foreslått bruløsning:

Dagen næringsområde merket med **rød ring**.

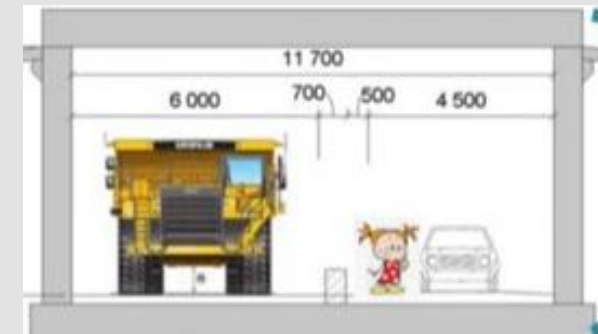
Betydelig større del av Hovemoen kan bevares for eksisterende næring og for framtidig utvikling ved bruløsning.

Bruløsning foreslått av eksisterende næring og grunneiere



# Info om kulvert – for øst-vest forbindelse

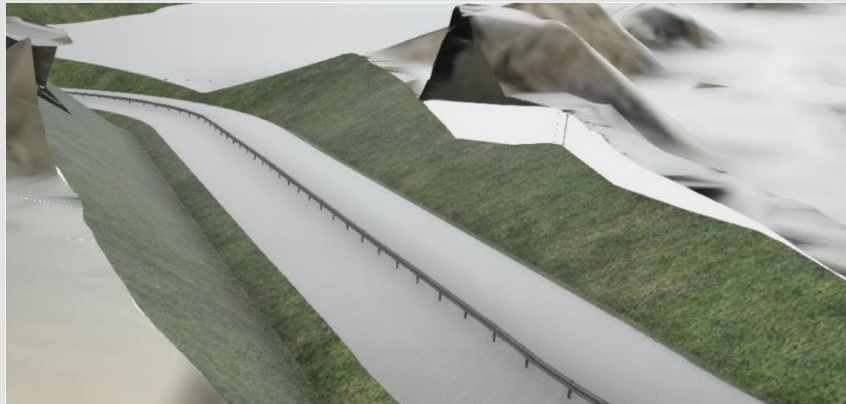
- Kulverten har mye negativt ved seg, både praktiske- og alvorlige HMS-konsekvenser
- Praktiske konsekvenser:
  - Nedkjøring til kulvert, lang strekning, i en stor skjæring, vil ligge som en barriere på industriområdet
  - Stigningsforhold (bratt), driftseffektivitet, drivstofforbruk (Co2 utslipp)
  - **Kjørebanene med anleggs- småtrafikk delt med midtdeler, lang strekning, ca. 4-5 ganger så lang som selve krysningen, pga den dype skjæringen, uten møtemulighet, (hvis ikke veldig bred trasè), er urealistisk, og slik løsning kan medføre at lønnsomheten i utvinning av resterende forekomst i Hovemoen forringes kraftig.**
- HMS konsekvenser:
  - **Veidekke Industri har tidligere påpekt tydelig at foreslått kulvertløsning har en HMS-situasjon ved seg som ikke på noen måte er akseptabel i 2022.**
  - **Å blande tung anleggstrafikk med myke trafikanter over en lengre strekning er ikke akseptabel.**
  - HMS-brev fra Veidekke Industri er vedlagt.
- Utklipp fra saksframlegg av 24.03.2022:
  - *Kommunedirektøren har forståelse for at hensynet til sikkerhet må vektlegges. Bru lenger sør enn kulvert vil i dagens situasjon være en fordel for å få et sammenhengende uttaksområde på vestsiden av ny E6.*



# Kulvert – eller bru

## Kulvert - Lang strekning med midtdeler uten møtemulighet

- Ved kulvertløsningen vil man fra begge sider ikke ha sikt til den annen side når man kjører inn i foreslåtte trasè med midtdeler. Dette gjelder både for anleggs- og småtrafikk.
- Uten å kunne møte på strekningen vil vanskelig og farlige situasjoner oppstå. Uholdbar løsning!



Figur 5-4 På begge sider av kulverten skilles transport knyttet til grusdriften og ordinær trafikk med rekkverk.

- Ved bruløsningen vil trafikken kunne spres straks man er over brua, og oversikt, møtemulighet, og sikkerhet vil være vesentlig bedre.



Vår ref.:

Deres ref.:

## Planlegging av ny vegtrasè på Hovemoen industriområde. Innspill til reguleringsplan for E6 prosjektet Roterud-Storhove

Nye Veier AS har planlagt en ny vegtrasè gjennom Hovemoen industriområde i forbindelse med utbygging av ny E6 mellom Roterud - Storhove.

Her er det planlagt at ny vegtrasè skal gå tvers igjennom industriområdet (grustaket til Veidekke Industri AS), og en kulvertløsning under ny E6 skal være tilkomstvei for anleggstrafikk, private biler og myke trafikanter for å komme til området på andre siden av E6.(se vedlegg nr 1).

Veidekke mener at denne løsningen er uakseptabel sett i et HMS-perspektiv. Her vil en kunne risikere konflikter mellom tung anleggstrafikk, privatbiler og ikke minst med myke trafikanter.

Vi har stor aktivitet på området med store og tunge anleggsmaskiner som tiptruck, dumper, hjullastere og mange lastebiler som kjører inn og ut av området for å transportere pukk, grus og asfalt.

Vi har i dag noe blanding av ulike trafikanter, men det er noe vi søker å komme vekk i fra. En kulvertløsning som foreslått i ny plan vil forverre situasjonen med blandet trafikk da strekningen blir lang og i en dyp skjæring.

De siste 5 årene har vi hatt over 30 uønskede hendelser knyttet til nesten kollisjoner, påkjørsler og uønsket trafikantadfærd på industriområdet. En hendelse var så alvorlig at en personbil måtte kondemneres etter påkjørsel fra hjullaster, men heldigvis var det ingen personer i bilen når uhellet skjedde.

Vi har også hatt skoleklasser som har syklet på eksisterende veg gjennom industriområdet, og dette er situasjoner vi absolutt ikke ønsker. Det er også en stor belastning for våre arbeidstakere å kjøre store tunge anleggsmaskiner når de vet at det er ferdsel av myke trafikanter som krysser eller ferdes på våre anleggsveger.

Disse anleggsmaskinene har store blindsoner og det er ikke enkelt å få oversikt over små privatbiler eller myke trafikanter som gående og syklende, hvor spesielt barn og eldre er en svært sårbar gruppe.

Vi mener at det er uakseptabelt at det planlegges for en felles vegtrasè med kulvertløsning, hvor privatbiler, myke trafikanter og store tunge anleggsmaskiner ferdes sammen og at dette blir en varig løsning.

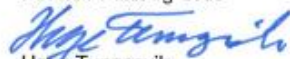
Vi er derfor svært bekymret for at det kan skje alvorlige ulykker, hvor utfallet i verste fall kan bli fatalt. En kulvert-trasè vil medføre at myke trafikanter og personbiler kommer veldig tett på tung anleggstrafikk

Vi ber Lillehammer kommune kreve at Nye Veier AS finner en alternativ vegtrasè for kryssing øst-vest i Hovemoen industriområde som sikrer en trygg og oversiktlig ferdsel for alle involverte parter.

Med vennlig hilsen

Veidekke Infrastruktur

  
Kari Berntsen  
Direktør Pukk og Grus

  
Hege Tungesvik  
Direktør HMS Veidekke ASA

# Høringsinnspilletts konklusjon:

- **Det kreves at bruløsning i Hovemoen legges ut på høring.**

Til Lillehammer kommune.

## **HØRINGSUTTALELSE TIL 2.GANGS HØRING – REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD – STORHOVE OG AVLASTET E6.**

Vi er glade for at kommunestyret i møte 27.01.22 «ber Nye Veier AS utrede alternativer til anleggsveien over dyrka mark fra Nordre Traaseth til Børke.» Her ber politikerne helt konkret om «at det vurderes å bygge bru over Lågen først og benytte denne som anleggsvei, samt flytte knuseverk fra Nordre Traaseth til Hovemoen. Som ytterligere alternativ bes det om at det vurderes å kun drive tunnelen fra Øyresvika.»

I møte med Nye Veier, administrasjonen i Lillehammer kommune, AF-gruppen og Norconsult, som har foretatt utredningen fikk vi den 16.03.22 følgende melding:

- De hadde utredet 6 alternativer til anleggsvei, men ønsket fremdeles å legge anleggsveien over jordene på Børke, Søre Traaseth og Nordre Traaseth.
- Dette begrunnet de hovedsakelig ut i fra at de andre alternativene ville føre til en lengre anleggsperiode.
- Knusverket skulle også fremdeles ligge på Nordre Traaseth gard.

## **SLIK E6 SAKEN SER UT FOR OSS I DAG, FÅR DEN STORE KONSEKVENSER PÅ MANGE PLAN:**

- Vi må flytte fra et relativt stort hus med hage i fredelige omgivelser der vi kan utføre gardsdrifta og ha det daglige ettersynet og vedlikeholdet av garden.
- Garden er en arbeidsplass hvor det drives næring. Støy og støv fra knuseverk, ryggealarm fra anleggsmaskiner og anleggsveien vil gjøre dette vanskelig. Dette vil i verste fall føre til tap av inntekter.
- Vi mister leieinntekter fra utleie av førå på garden.
- Vi viser ellers til tidligere høringsuttalelse og uttalelse fra Norsk Landbruksrådgivning.

## **PLANPROSESSEN HAR VÆRT KREVENDE:**

4 år med diverse grunnboringer i 3 omganger, arkeologiske undersøkelser med oppgraving av jordet, mange befaringer, mye rådgiving til AF-gruppen, ELVIA og Nye Veier. Nye Veier har også brukt gardsvegen vederlagsfritt, parkert biler - noen i ukevis.

Vi har vist veger i skogen og latt borerigger kjøre over dyrka mark i vekstsesongen. Vi har brukt over 100 timer på diverse møter og gitt Nye Veier den informasjonen de har trengt underveis.

Vi ga tidlig i prosessen grunnerverver, Erling Lund i Nye Veier beskjed om at vi som næringsdrivende ville skrive ned de timene vi brukte på saken, både som lokale rådgivere og som direkte berørt.

Etter å ha brukt over 100 timer på denne saken sendte vi regning til Nye Veier, v/ Marius Duedahl den 01.12.21, med kopi til Erling Lund.

**Pr.dags dato er saken følgende:**

Nye veier betaler ikke, men vil i stedet gi oss forskudd på ulempeerstatning! Dette synes vi er uryddig av Nye Veier, da ulempeerstatning er en helt annen sak, som evt.vil komme senere i prosessen.

**FOR AT VI FORTSATT SKAL KUNNE BO PÅ NORDRE  
TRAASETH HAR VI FØLGENDE INDERLIGE ØNSKE TIL  
POLITIKERNE:**

- **At de bestemmer at Nye Veier må bygge brua først og bruke pukkverket som står i Hovemoen. Nye Veier kan uansett starte med å ta ut masse fra påhogget i sør, mens de samtidig bygger brua.**
- **Når brua står ferdig, kan de kjøre masse fra det nordre påhogget over til Hovemoen, der det knuses og fraktes videre via E6 sørover.**

Med vennlig hilsen

Ragnhild, Kaare, Marie og Kristian Traaseth

Jan Erik Haslum  
Ravnumsvegen 46  
2608 LILLEHAMMER  
NO Norge  
janhaslum@gmail.com

945578564  
Lillehammer kommune

2626 Lillehammer

Dato:24.3.2022

**Tilbakemelding på undefined**

0

# Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse:	Telefon:	E-post:	Org. Nummer:
Hovemovegen 78, 2624 LILLEHAMMER	+47 934 12418	ead@sorhove.no	924 436 948

Lillehammer, 25. mars 2022

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

## Uttalelse til detaljregulering av E6 Roterud - Storhove. Andre gangs høring.

### Innledning

Hovemoen Næringspark AS representerer industri og næringsseiendommer som direkte og indirekte står for mesteparten av forsyningen av pukk og grus til bygg- og anleggssektoren i nordre del av Mjøsoområdet og Sør-Gudbrandsdal. Bak Hovemoen Næringspark AS står Veidekke Industri AS, Sør-Hove Eiendom AS (Marthe Kari og Erik A. Dahl) og Hovesveen Eiendom AS (Ole Berge).

Vi har tidligere inngitt høringsuttalelse i forbindelse med første gangs høring, og viser til den. I denne høringsuttalelsen vil vi først og fremst kommentere forhold som særskilt er aktuelle i andre gangs høring.

Vi har sterke innvendinger til planforslaget når det gjelder løsningen som foreslås for nytt lokalvegnett i Hovemoen. I tillegg mener vi forslaget må forbedres på viktige punkter for å sikre tilrettelegging for forsvarlig forvaltning av grusressursene og utvikling av næringstomter.

### Forslag til lokalvegnett i Hovemoen vil ha sterke negative konsekvenser for eksisterende industri og fremtidig utvikling av området

I planforslaget er det vist en løsning med lokalveg til arealene vest for E6 med vegtrase gjennom dagens industriområde og kryssing av E6 i kulvert.

Ved behandling av andre gangs høring ba kommunestyret om at det må utredes en alternativ løsning med kryssing av E6 i bru lenger sør, slik Hovemoen Næringspark AS har foreslått.

I et notat datert 3. mars 2022 har Nye Veier beskrevet ulike løsninger for lokalvegnettet i Hovemoen. Notatet, som vi først ble gitt tilgang til den 15. mars d. å, er et svar på kommunestyrets vedtak i januar da reguleringsplan for ny E6 gjennom Lillehammer ble lagt ut på høring. Saken skal behandles av kommunestyret den 31. mars d. å. Vi har flere innvendinger til prosessen bak og beskrivelsene som fremgår i notatet, noe vi har kommunisert til kommunen i forbindelse med kommunestyrets behandling av saken. Vi vil i det følgende kommentere hovedpunktene.

*Hovemoen Næringspark vil gå sterkt imot at lokalvegalternativet som er foreslått av Nye Veier blir lagt til grunn for det framtidige veisystemet i Hovemoen.*

De mest vesentlige grunnene til dette er:

- Krysset som er foreslått vil gripe inn i et av de viktigste trafikknutepunkter i industriområdet, med innkjøring til vektstasjon, adkomst til asfaltverk, stor interntrafikk i forbindelse med grusproduksjon (bl. a. annet til den største lagerhallen for strøgrus) og adkomst til Gjerdalen entreprenør AS.

# Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse: Hovemovegen 78, 2624 LILLEHAMMER	Telefon: +47 934 12418	E-post: ead@sorhove.no	Org. Nummer: 924 436 948
---	---------------------------	---------------------------	-----------------------------

- Vi mener det er en helt uforsvarlig løsning å legge opp til blandet trafikk med sivil trafikk av alle kategorier i et industriområde med intens trafikk av hjullastere, dumpere og omfattende trafikk av tunge kjøretøyer til og fra området. Vi viser til advarselen som er fremmet av Veidekke-konsernet i eget brev til Lillehammer kommune datert 08.12.2021.
- Løsningen med midtdeler anser vi som helt urealistisk da den vil være uhyre plasskrevende og komme for tett på installasjonene i området dersom det skal legges til rette for toveis trafikk både for sivil trafikk og anleggstrafikk.

Den foreslåtte lokalvegen med kryssløsning framstår som uforsvarlig med tanke på HMS, og er sterkt inngripende for eksisterende industri, som allerede er sterkt berørt av selve E6-traseen.

Det er en sterk sammenheng mellom hensynet til ivaretagelsen av eksisterende industri og transformasjonen av Hovemoen som industriområde. I kommuneplanen og i uttalelsen fra Direktoratet for mineralforvaltning er det forutsatt at eksisterende grusressurser skal ivaretas på en forsvarlig måte. Dette innebærer at det må legges til rette for at eksisterende pukk- og grusproduksjon kan drives videre. Vi vil tilføye at også Innlandet fylkeskommune har betydelige grusressurser som det er behov for å ta ut og foredle gjennom industrianlegg som kan drives på forsvarlig måte.

Vi har foreslått en løsning med kryssing av E6 i bru lenger sør (ved pel 30050) og engasjert et kompetent miljø (Sweco Norge AS) til å vurdere om denne løsningen kan være hensiktsmessig.

Selv om vi har flere innvendinger til prosessen bak og beskrivelsen i Nye Veiers notat av 3. mars 2022, gir notatet en viktig avklaring når det gjelder ny E6: For byggingen av ny E6 gir Nye Veier AS uttrykk for at valg av bru eller kulvert ikke har vesentlig betydning (se eks. notatet punkt 5.4.5).

Vi mener dette sterkt tilsier at det legges opp til en bruløsning, som næringsaktørene i Hovemoen er positive til, og ikke en kulvertløsning, som samtlige næringsaktører som har uttalt seg er negative til.

Bruløsningen vil ha blant annet disse fordelene:

- Bruløsning med riktig plassering åpner for et veisystem som er riktig plassert, funksjonelt og framtidsrettet for utvikling av Hovemoen som næringsområde.
- Bruløsning vil gi vesentlig mindre arealbeslag enn den foreslåtte kulvertløsningen.
- Bruløsningen vil gi langt bedre sammenkobling til terrenghøyder på begge sider av veien. Framtidig terrengnivå på begge sider er på kote 148, mens sidearealene til brua på øst- og vestsiden ligger på hhv kote 150 og 151.
- Bruløsningen er bedre med tanke på drikkevannskilden.

*Dersom forslaget til lokalvegnett fra Nye Veier blir lagt til grunn vil det, i kombinasjon med Statnetts planer, bety at man i stor grad taper muligheten til å beholde og videreutvikle industrivirksomheten og viktige næringsarealer på østsiden av ny E6 i Hovemoen.*

[Særlig om forholdet til Statnett, og hvilken betydning en lukket dialog skal tillegges i en planprosess etter plan- og bygningsloven](#)

I Nye Veiers notat av 3. mars til Lillehammer kommune er det vist til at det er gjennomført en dialog med Statnett når det gjelder planene om en framtidig transformatorstasjon i Hovemoen. Det framgår

# Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse: Hovemovegen 78, 2624 LILLEHAMMER	Telefon: +47 934 12418	E-post: ead@sorhove.no	Org. Nummer: 924 436 948
---	---------------------------	---------------------------	-----------------------------

av notatet at foreløpige skisser av ny transformatorstasjon og dialog med Statnett *har vært premissgivende* for plassering av lokalvegnettet i området.

Notatet etterlater tvil om hva som egentlig er avklart med Statnett på et overordnet nivå, hvilken status denne avklaringen reelt sett har. Vi kan vanskelig se at å legge slike «avklaringer» til grunn som premisser for utforming av lokalveinet, *og på grunnlag av dette unnlate en offentlig høring av alternativet*, er forenlig med saksbehandlingsreglene i plan- og bygningsloven (eller for den saks skyld energiloven). Prinsipielt sett er det svært uheldig at det indirekte gis uttrykk for Statnetts syn via en annen aktør, og at dette ikke skjer gjennom åpne prosesser med mulighet til medvirkning, som forutsatt i plan- og bygningsloven, og som også energiloven forutsetter.

- Dersom notatet skal forstås slik at *plassering av ny transformatorstasjon reelt sett er avgjort*, mener vi at dette *i så fall innebærer alvorlige saksbehandlingsfeil* på grunn av at
  - konsekvensene ikke er utredet
  - berørte virksomheter, eiendommer og fagmyndigheter ikke er varslet, og det ikke har vært noen som helst form for høring.
- Dersom notatet kun gir uttrykk for *foreløpige vurderinger fra Statnett* om deres mulige framtidige arealbehov i Hovemoen, må innspillet vektlegges ut fra dette, og inngå i en samlet vurdering der *også lokale hensyn tillegges vekt*.

Vi mener at en riktig lokal vegløsning må bygge på

- *En analyse av lokale behov* knyttet til igangværende industri og arbeidsplasser i området, mulighetene til å skape attraktive næringsstomter, og behovene til beboere og andre som ferdes i området.
- *En anerkjennelse av Statnetts behov* for å sikre at det fortsatt finnes tilstrekkelig areal for en framtidig transformatorstasjon i Hovemoen, dersom dette skulle bli valgt som den endelige lokalisering, men at dette ikke er til hinder for å velge brualternativet.

Vi mener Lillehammer kommune, sammen med blant andre Innlandet fylkeskommune som den største grunneier i området, må gå i dialog med Statnett om størrelse og plassering av hensynssonen som avsettes for å Statnett mulighet til å bygge framtidige installasjoner i området, dersom Hovemoen skulle bli valgt ved den endelige lokaliseringen. Som direkte berørte aktører forventer vi å bli involvert i denne dialogen.

## [Kommentarer til enkelte av forslagene til planbestemmelser](#)

### **2.1.3 Overvannshåndtering: Det bør legges opp til løsninger som også ivaretar fremtidige behov**

Planbestemmelsen gjelder overvann fra veganlegget.

Nye Veier har redegjort for at det blir bygd sedimenteringsdammer for (forurenset) overvann nord og syd på Hovemoen. Våt sedimentasjonsbasseng vil samle overvann fra kryssområde Hovemoen mot syd til lavbrekk nord for Lågen bru. Sedimentasjonsbasseng ved kryss med RV 255 vil samle overvann fra tunnelportal ved Balberglia og mot syd. Det vil bli bygd egne ledningsanlegg fra sedimentasjonsbasseng til resipient som medfører inngrep i naturreservatet.



# Hovemoen Næringspark AS

– pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde –

Forretningsadresse: Hovemovegen 78, 2624 LILLEHAMMER	Telefon: +47 934 12418	E-post: ead@sorhove.no	Org. Nummer: 924 436 948
---	---------------------------	---------------------------	-----------------------------

De overvannssystemer som nå bygges ut, *må etableres på en slik måte at de også kan ta imot overvann fra næringsområdene* rundt veganlegget når disse etter hvert blir utbygd.

Overvannssystemene bør derfor ses under ett og reguleres som *felles tiltak* for ny E 6 og omkringliggende næringsareal og gis en slik hydrologisk kapasitet at de også kan betjene øvrige veier og parkeringsplasser i området.

Vi mener det, *både samfunnsøkonomisk og med tanke på inngrep i naturreservatet*, vil være *uforsvarlig* å legge opp til at det skal bygges ut *parallell anlegg* for å håndtere overvann. Vi legger til grunn at behov for fremtidig fleksibilitet bl.a. kan ivaretas gjennom *bruk av åpne løsninger*, slik det også er beskrevet i «Overvannsplan for Lillehammer kommune».

## **2.3 Byggegrenser langs offentlig veg (pbl § 12-7 nr. 2): Innarbeiding av avklaringer med Nye Veier vedr. kjøre- og parkeringsareal**

På Hovemoen/Storhove må det tillates arealer for parkering innenfor byggegrensen.

Det er viktig at dette presiseres i planbestemmelsene. Dette er i tråd med de drøftinger og avklaringer vi har hatt med Nye Veier.

## **2.4 Omlegging av veger og turstier**

For Hovemoen er det for tidlig å fastlegge traseer for turstier. Dette må komme som en del av senere regulering av området. Turstier må legges utenom arealet som er avsatt til industri/næring.

## **5.1.9 Grusressurs Hovemoen (#009): Det er behov å ivareta behovet for mellomlagring av grus som oppstår på grunn av bygging av ny E6**

I planbestemmelsene heter det at «Ved inngrep i grusressursen Hovemoen skal grusressursen tas ut, lagres og sikres for senere bruk.»

Dette er i samsvar med de hensyn som er påpekt i innsigelsen fra Direktoratet for mineralforvaltning. I direktoratets uttalelse av 29. november 2019 i forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogram for bygging av ny E6, uttales det at «optimal ressursutnyttelse og minimalt beslag av en grusforekomst med regional betydning svært viktig», og at planforslaget må hensynta dette. Videre uttales det at «[a]lle utnyttbare og egnede masser må sikres for bruk og foredling, enten gjennom løpende produksjon eller ved at de kjøres til mellomlager».

Grunnet størrelsen av veiinngrepet vil det i en avgrenset periode (i anleggsperioden og kanskje noe ytterligere tid) være behov arealer til mellomlagring. Dette innebærer at grus som må flyttes av hensyn til veganlegget må kjøres til lager og sikres for framtidig bruk, blant annet til betong- og asfaltproduksjon. Dette forutsetter igjen at det legges til rette for lagring av grus på tilstøtende arealer langs veganlegget i Hovemoen.

Vi viser til vår tidligere uttalelse om dette, og understreker på ny at det er *nødvendig å forberede tilstrekkelig areal for lagring*. I den grad det er nødvendig å lagre grus utenom planområdet må dette løses enten 1) ved utvidelse av planområdet eller 2) gjennom dispensasjon fra kommuneplanens

# Hovemoen Næringspark AS

- pådriver for Hovemoen som attraktivt og vekstkraftig næringsområde -

Forretningsadresse: Hovemovegen 78, 2624 LILLEHAMMER	Telefon: +47 934 12418	E-post: ead@sorhove.no	Org. Nummer: 924 436 948
---	---------------------------	---------------------------	-----------------------------

arealdel, eller ved en kombinasjon av dette. Vi forutsetter at dette løses i dialog mellom Lillehammer kommune og Nye Veier.

## Omlegging av adkomst og VA-anlegg for eiendommen 186-92

Planforslaget vil medføre inngrep i eksisterende adkomstveg til eiendommen 186-92 som Sør-Hove Eiendom AS fester bort til Gausdal Land-gruppen. Vi kan ikke se fra plankartet hvordan denne adkomstvegen er tenkt lagt om for å sikre minst like god adkomst som i dag. Også VA-anlegg i området vil bli berørt. Vi viser til eget brev om dette til Nye Veier AS fra advokat Helge Skaaraas.



Vedlegg:

Illustrasjon av alternative løsninger for lokalvegnett i Hovemoen.

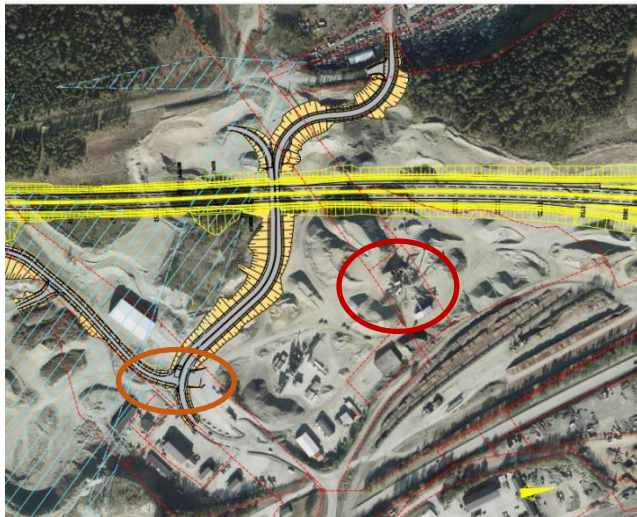
Kopi:

Innlandet fylkeskommune, Eiendom, ved eiendomssjef Per Anders Bakke,  
[per.anders.bakke@innlandetfylke.no](mailto:per.anders.bakke@innlandetfylke.no)

Peab Asphalt Norge AS, ved Distriktssjef Produksjon, Daniel Ringen,  
[daniel.ringen@peabasfalt.no](mailto:daniel.ringen@peabasfalt.no)

# Alternative løsninger for lokalvegnett i Hovemoen

## Foreslått løsning - Kulvertalternativet



- Lokaltrafikk føres inn i kjernen av industriområdet
- Grusproduksjonsanlegget (rød ring) kommer i en umulig situasjon, inneklemt mellom ny E6, tømmerterminal og foreslått lokalveg øst-vest
- Avskjæres fra arealer for uttak og lagring
- Svært uheldig utforming av kryss for lokale aktører (oransje ring)
- Dype skjæringer/nivåforskjeller = stort arealbeslag på begge sider av ny E6
- Vanskelig å få til gode adkomst/veiløsninger på vestsiden
- Mye areal beslaglegges fordi det er behov for forskjellige veier som må opprettholdes
- Samtlige lokale næringsaktører er negative

## Foreslått kulvertløsning – antydning fremtidig løsning



- Grusproduksjonsanlegget kommer i en umulig situasjon
- Forutsetter at PEABs asfaltverk legges ned (rød ring)
- Dype skjæringer/nivåforskjeller = stort arealbeslag på begge sider av ny E6
- Vanskelig å få til gode adkomst/veiløsninger på vestsiden
- Er fjerning av mastefester avklart med Statnett?

## Alternativ med kryssing av E6 med bru



- Ingen vesentlige ulemper for ny E6 som sådan
- Lettere å separere trafikk
- Unngår store nivåforskjeller/dype skjæringer
- Betydelig større del av Hovemoen kan bevares for eksisterende næring
- God fleksibilitet for framtidig utvikling
- Unngår å forstyrre drikkevannskilden

**Fra:** Lena Hauklien [lhauklien@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 24.03.2022 10:09:21

**Emne:** 2. gangs høring - reguleringsplan for avlastet E6

**Vedlegg:**

A5 planbeskrivelse 210521:

Tiltak 2 alternativ 2F støttes. Det har allerede vært stor inngripen i bebyggelse i Øyresvika, dette alternativet vil gjøre slik at ikke flere hus må saneres og at de som er berørt ved kryss i Øyresvika slipper dette. Kryss nord i Vingrom vil sikre tilgang til ny E6 på en tilfredsstillende måte.

A6 tilleggsnotat 131221:

Vi ønsker at tiltak som beskrevet i 1. gangs høring legges til grunn (se ovenfor). Det er viktig for oss at Vingromsvegen er åpen for gjennomkjøring, gjerne med enda nedsatt fartsgrense til 30 km/t.

Avlastet E6 ønsker vi får en fartsgrense på 60 km/t fra Boleng til Lillehammer bru.

5.1 Vi ønsker tursti velkommen, men er opptatt av at tilgangen til Mjøsa ikke forringes for lågåsildfiskere og dreggere. Det er flere som opprettholder fiskekultur på en bærekraftig måte i Øyresvika og for disse er det viktig å ha tilgang slik at de får kjært ned utstyr slik som det i dag. Samtidig er det essensielt at turstien ikke legges helt ut i strandsonen på den lille stranden som er igjen i Øyresvika.

5.2 Ønsket vårt hadde vært at det ble fortau langs vegen. Hvis dette ikke er mulig vil tursti være et godt alternativ hvis denne holdes opp for myke trafikanter også på vinterstid og at fartsgrense blir satt ned.

5.3 Vi noterer oss at det ikke er lagt noen nye planer for støyskjerming hos Vingromsvegen 193 og 201, men at eksisterende støyskjerm skal beholdes. Dette betegnes som for krevende og lite kostnadseffektive. Vi kan ikke se i de siste plandokumenter støyberegning for disse boligene. Det stopper ved Odde. På spørsmål til Nye veier sies det at dette var beregnet ved E6 og tunnel og ikke ved avlastet. Dette mener vi er noe som burde vært sett på igjen, samt at støynivå utendørs og på soverom (med vindu i luftstilling) mot vegen. Argumentet om at det kun gjelder 2 boliger er for tynt.

Generelt vil vi si at vi ønsker strenge begrensinger på anleggstrafikk på Vingromsvegen forbi våre soverom og utearealer. Både hvor mye, hvor ofte og når på døgnet. Vi ønsker nattero mellom 23 og 0700 i hele anleggsperioden.

Vingromsvegen 223, her er anleggsområde tegnet helt inn på tomten, det ønskes nærmere beskrivelse av hva dette vil innebære for beboere der. I dialog med Nye veier har dette ikke kommet klart frem.

Til slutt vil vi påpeke at dialogen har vært liten og tilfeldig. Beboere har kommet hjem til anleggsmaskiner på tomten uten å være varslet. På morgenen har det stått maskiner i innkjørsler og sperret for de som skal på jobb. Nye veier har en utfordring med å varsle og informere om hva som skal skje. Dette forventer vi en klar forbedring på når anleggsprosessen starter!

Med hilsen

**Lena Granbakken Hauklien**

Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren

Boleng gnr 29 bnr 1

24.03.2022

## Lillehammer kommune

### 2.gangs høring-reguleringsplan for E6 Roterud -Storhove.

#### Traktorveg på utsiden av E6.

Reguleringsplanen er ikke i samsvar med inngått avtale med Nye Veier og prosjektert løsning. Det må være traktorveg, og ikke bare gangsti, fram til eksisterende pumpehus på Boleng.

#### Bekker flomfare.

Vi har ved flere anledninger tatt opp problemet med flomfare knyttet til bekkene nord og sør på eiendommen gnr 29 bnr 1.

Hovedutfordringene med begge bekkene er hvis det tetter seg under Hovslivegen. Dette har skjedd flere ganger.

Spesielt den søre bekken mellom Hov gnr28 bnr1 og Boleng gnr 29 bnr 1 har skapt store ødeleggelser. I forbindelse med E6 utbyggingen vil det bli deponert store massemengder og etterfølgende reetablering av dyrka mark. Dersom røret under Hovslivegen tetter seg vil bekken renne vilt etter hele lia helt nord til Øyresvika med fare for hus og ikke minst vil store massemengder kunne flyte ut på E6 traseen.

I planbeskrivelsen side 152 er det beskrevet utfordringer med massetransport i nedre del av bekken. Utfordringen med for liten dimensjon på røret under Hovslivegen er ikke nevnt selv om dette ble tatt opp under 1.gangs høring.

Det er fra vår side inngått avtale med Nye Veier om legging av nytt større rør under Hovslivegen. Dette bør inn i reguleringsplanen.

#### Flytting av trase for den nordre bekken (På kart benevnt Bulungsbekken)

Denne bekken er flyttet i forhold til tidligere planer. Det er positivt at det er lagt inn tiltak under og på oversida av Hovslivegen. Det at traseen flyttes kan føre til betydelig ulempe for drift av jordbruksarealene som blir berørt. Vi mener bekken må legges i rør også over nedre del av jordbruksarealet. Når bekken flyttes og hvis det etableres bussnuplass (se eget punkt) vil det redusere muligheten for å reetablere jordbruksareal nedenfor E6 traseen.

Hvis bekken kommer i dagen på det bratteste partiet vil det være til fare både for beitedyr og barn. Det må uansett være framkommelig med traktor i begge ender av et eventuelt åpent bekkeløp og gjenværende strekning blir kort. I og med at bekken legges i rør under E6 og jordet på nedsiden vil en videre bekkelukking ikke ha noen negativ betydning i forhold til vannføring eller flomfare. Det er viktig at rørdimensjonen under eksisterende lokalveg og eksisterende E6 blir i samsvar med rørdimensjon i bekken som flyttes.

### Snuplass for buss.

I plankartet er det skissert et felt SKV 12. Vi har ikke funnet noen kommentar til dette området. Vi antar at det dreier seg om vendehammer for buss. Dette er en meget dårlig løsning. Busselskapet ønsker ikke å rygge for å snu, de vil ha rundkjøringsmulighet. Det virker noe underlig at en ikke er mer opptatt av trafiksikkerhet. Rygging av busser i innkjøringen til bolighus er en dårlig løsning. I tillegg til det trafiksikkerhetsmessige, er snuing av busser på det aktuelle sted til stor sjenanse for beboerne i Vingromsvegen 231. Etablering av snuplass for buss på det aktuelle sted vil vanskeliggjøre reetablering av jordbruksareal fordi det blir veldig bratt ettersom bussplassen kommer langt inn i bakken. En vil her i praksis kunne beslaglegge flere dekar jordbruksareal. Videre vil både flytting av bekken og etablering av renseanlegg for tunnelvann vanskeliggjøre bygging av vendehammer for buss.

Det er i dag ikke lokalbuss som går til Øyresvika. Hvis det likevel er behov for snuplass kan denne lages som enkel rundkjøring for buss i nærheten av eksisterende busstopp i Øyresvika. Her kan størstedelen av rundkjøringa legges på arealet mellom lokalvegen og eksisterende E6 trase. Det er mulig en så vidt må inn på dyrkamark på oversiden av vege for å få tilstrekkelig diameter, men dette blir et mikroskopisk inngrep i forhold til de jordbruksareal som går tapt ved foreslått løsning.

Det virker som snuplassen ikke har fått en god totalvurdering ettersom den ligger helt på grensa mellom de to reguleringsplanene og ingen har foretatt en helhetsvurdering.

Med hilsen

Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren Tlf 911 29 556 (Kontaktperson)

Til  
Lillehammer kommune  
Avdeling for plan og miljø

LILLEHAMMER 25.3.2022

## REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD – STORHOVE – 2. GANGS OFFENTLIG ETTERSYN – MERKNAD TIL PLANFORSLAGET

Reguleringsplanen ble lagt ut til 2. gangs offentlig ettersyn med frist for merknader 25. mars 2022.

Etter første gangs offentlig ettersyn har innkomne merknader endret planforslaget både med hensyn til plan for gjennomføring og føringer gitt fra politisk hold med tanke på vurderinger og forhold som skal svares ut av utbygger/NYE VEIER AS.

Vi vurderer at gjennomføringen av utbyggingen blir bedret ved flytting av anleggstrafikk bort fra boligområdet på Tråsethstranda, der Jørstadmavegen tidligere var tiltenkt som veg for uttransport av knuste masser fra tunelldriften mv.

Planene forøvrig videreføres med knuseverk, pukkverk og uttransport av masser som fortsatt vil skje på deler av Jørstadmavegen. Dette vil påvirke beboere, trafiksikkerhet mv. selv med tiltak for skolebarn mm.

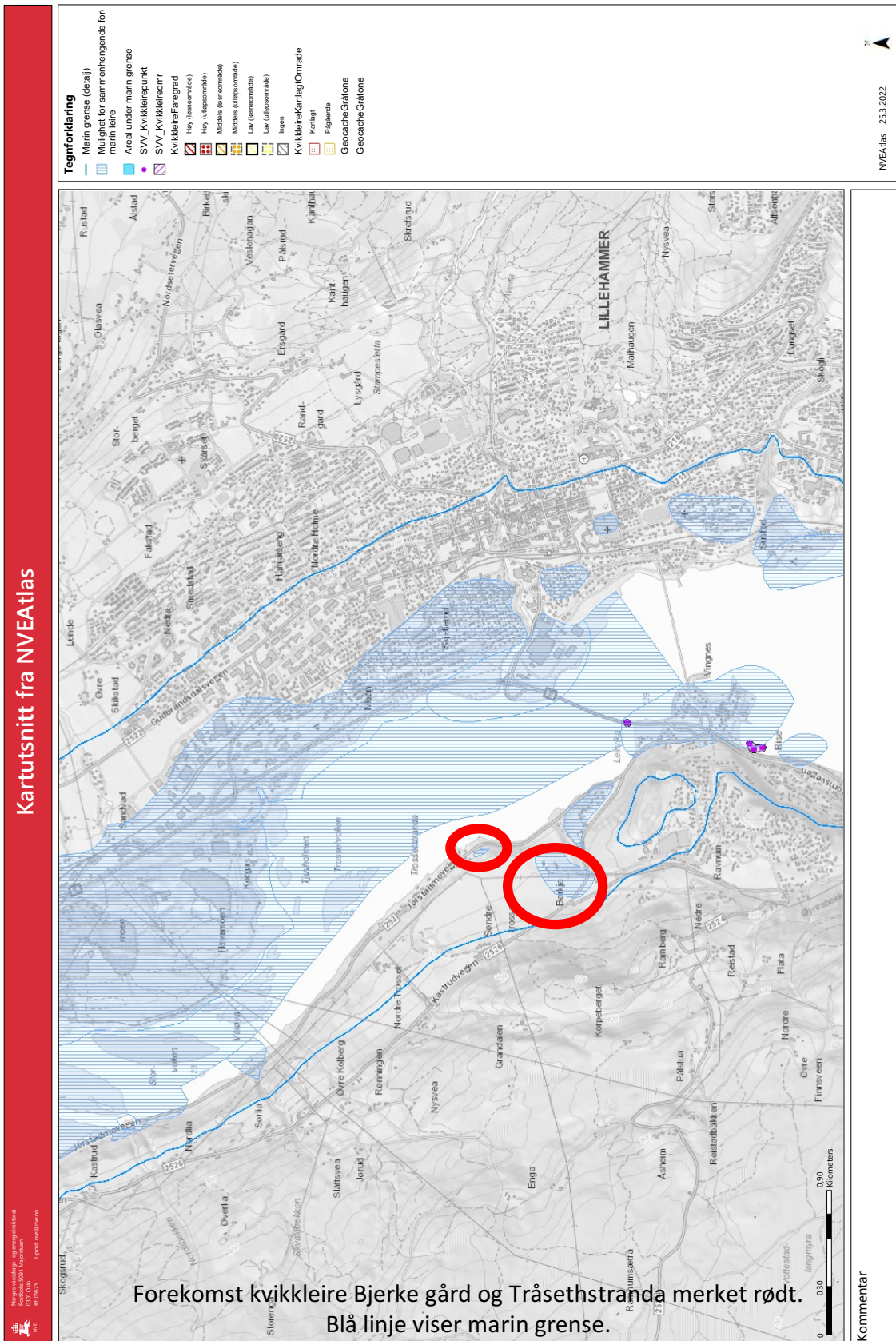
Anleggsrigg, deponi for masser fra tunelldriften og knusing av masser før videre uttransport vil inngrep, støy og støv og belastninger på grunn, i forhold til lagring av fjellmasser før de transporteres ut. Dette vil kreve store arealer som vil gi stort marktrykk på store arealer vest for bebyggelsen. Grunnforhold er tiltakshavers og utbyggers ansvar å ivareta, men ved tidligere aktivitet knyttet til uttak av masser i Lågen ble det den gang vurdert som kritisk belastning av grunn i forhold til fare for stabilitet og utglidning av masser mot boligbebyggelsen. Den gang ble det gitt pålegg om å flytte lagrede masser lenger inn mot vest, bort fra bebyggelsen.

Vi er blitt kjent med at enda et hus har grunnmurskader av jordtrykk/tele og frost i vannholdig grunn. Større deler av jordet på Søre Tråseth ligger under maringrense, der aktiviteten med knusing av masser, massetransport mv. skal foregå. Beboerne langs Tråsethstranda er bekymret for mulige konsekvenser av dette med stadig våtere klima/klimaendringer med styrtregn, økte vannmengder i grunn sammen med belastninger som også gir vibrasjoner i grunnen.

Selv om ulempene vil vare i en tidsbegrenset periode, er våre bekymringer store med tanke på aktiviteten som det her planlegges for med tanke på konsekvenser for bebyggelse og trafiksikkerhet i gjenstående transportkorridor fra Tangen til E6 mm.



Kartutsnitt fra NVE Atlas viser forekomster av kvikkleire i området der det planlegges veg for tung trafikk/uttransport av knuste masser.



Vi er innforstått med at beregninger og vurderinger kan avdekke potensielt farlige og uforutsigbare områder, og at mye av det som settes i verk kan ha en grad av kalkulert risiko. Klimaendringene er en ny og dels ukjente faktorer som vil kreve ny aktsomhet og vurderinger basert på kunnskap og dels manglende erfaringer. Risikoen kan ha en kostnad og konsekvens som kan få store betydning for oss som beboere, med samfunnsmessige omkostninger som kan tale for en alternativ løsning med bygging av bru, transport over og knusing av masser i Hovemoen for videre transport av ferdige masser sørover på E6

Vi viser forøvrig til våre merknader datert 5.9.2021.

Lillehammer 25.3.2022

Anne Marit Skarpodde Sand

Helge Haugan

**Fra:** j r [j.braastad.renard@gmail.com]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 26.03.2022 01:22:10

**Emne:** Merk høringsinnspillet med «2. gangs høring - reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove» eller «2. gangs høring - reguleringsplan for avlastet E6». Dersom merknaden gjelder begge planforslag merkes den med begge plannavnene.

**Vedlegg:**

Til Lillehammer kommune

Hørings svar fra grunneier Bjerke gård, gårdsnr 36, bruksnr I, Kastrudvegen 73 og 71, 2608 Lillehammer.

Å legge nye E6 i tunnel vil sterkt redusere Lillehammer som næringslivs-sentrum, kulturby og turistattraksjon. Varehandelen vil fremover foregå i Øyer i mye større grad, da enorme mengder med hyttefolk og turister ikke vil ta av fra hovedveien til Lillehammer når de kan vente til de nesten er fremme på hytta i Øyer. Dette er grunnleggende menneskelig rasjonell adferd og slik avviker Lillehammer kommune seg selv kraftig og vil miste viktige arbeidsplasser og skatteinntekter.

Vi ser ingen fordeler av ha avlastningsvei til E6 i en anleggsperiode på 4-8 år over jordet fra Nordre Traaseth til Bjerke gård 50 m fra bolighus for oss personlig som bor her eller samfunnet.

Alternativet å hente ut alle jord -og steinmasser fra sørenden av E6-tunnelen eller via bro over til østsiden av Lågen synes betydelig bedre og mer skånsom for mennesker og natur. Dersom jordmasser kan transporteres på en allerede eksisterende E6 via den likevel planlagte broen fra rett etter tunnelutløpet over til østsiden av Lågen vil den forstyrre de færreste mennesker og dyr og ikke ødelegge unødvendig dyrket mark. Av hele Norges areal, er kun 6 % dyrkbart, og kun 3% er dyrket i dag. I en tid der man ser konturene av og muligheten for en kollaps av verdensøkonomien, en potensiell 3. verdenskrig med medfølgende matmangel potensielt også i Europa og Norge, anser vi det svært uklokt å ødelegge dyrket mark vi allerede har.

Vi har et fuglereservat med 255 hekkende arter, mange rødlistet rett ved der anleggsveien til nye E6 er ment å gå ut i Jørstadmovegen. Våre bolighus er ca 50 meter fra der anleggsveien er tegnet opp i kartmaterialet. 250 lastebiler i døgnet i 4-8 år vil være svært forstyrrende for truede fuglearter, vilt som elg, rådyr og hjort som ferdes her, åkerrikse som hekker på vårt jorde som eneste observerte sted i Oppland, mennesker som bor her og være livsfarlig for alle de joggere, syklistene, skolebarn og andre mosjonister som hele året benytter Jørstadmovegen som ferdselsvei uten fortau og gangveg. Voksne, og barn som vokser opp her langs der denne anleggsveien er tegnet opp på kartet, vil potensielt bli hørselsskadet og de vil puste inn forurenset luft fra forbrenningsmotorer som vil besudle den dyrkede marken også. Forurensning av luft, lys, lyd, jord og vann 24 timer i døgnet i 4-8 år vil legge igjen spor i helsen for alle som bor langs på Nordre og Søndre Traaseth, Traasethstranda og Bjerke gård og de som bruker dette området som rekreasjonsområde.

Fra et jordvernperspektiv er det katastrofalt - anleggsvegen kommer til å være asfaltert deler av strekningen som går over jordet og tyngdetrykket og steinmassene man bygger opp vegen med på den dyrkede marken vil potensielt skade den dyrkbare marka for all fremtid uavhengig av at man prøver å legge den til side for å reetablere den i ettertid. Alle grøfter ødelegges sannsynligvis og må grøftes på nytt. På grunn av rasfare pga jordsmonn og ustabil grunn vil det måtte plastes. En rekke hus langs Jørstadmovegen kan potensielt bli utsatt for ras slik vi hadde for noen år siden ned på Jørstadmovegen fordi belastningene kan bli enorm og klimaendringen tilsier at vi kan få mer nedbør. På Hedmarken der man har sett konsekvensen av anleggsveg på dyrket mark i forbindelse med E6-utbygging i mange år ser man at det er svært vanskelig, og ofte umulig, å få noe til å gro der disse anleggsvegen har ligget selv 8 år etter at den dyrka marken såkalt ble "tilbakeført" etter anleggsvegsvirksomhet. Nye veier tilbyr en slik og ingenting i erstatning til grunneierne for dette er vår erfaring hittil. Dersom man likevel ikke kan unngå en avlastingsveg over jordet på Bjerke gård anbefales at kommunen ser på muligheten for å omregulere Børkjesskogen ved grensen til Søndre Traaseth til boligutvikling og at kommunen krever at Nye veier legger opp vann og kloakk til dette området som kompensasjon.

Utsikten fra hele Lillehammer by vil bli skadet av anleggsvegen. Det Lillehamringer bosatt på østsiden og turister liker å se, er vakker natur, ikke anleggsveger. I tillegg vil lydforurensningen forsterkes og bæres over vannet i Lågendeltaet til alle de som bor i Lillehammer by. Dag og natt, sommer og vinter vil alle Lillehamringer få gleden av å høre på lyden av lastebiler over Børkjessjorden dersom vegen blir lagt der. I 4-8 år. Den samme lydstryken vil ikke belemre innbyggere på østsiden av Lågendeltaet om lastebilene går over allerede eksisterende E6 nedenfor Lillehammer sentrum eller jord-og steinmassene fra tunnelen hentes ut fra sørenden av tunnelen fordi vannet ikke forsterker lyden oppover mot byen. Stjernehimlen vil ikke lenger være synlig pga lysforurensning fra lastebilene. Turistattraksjonen Lillehammer vil bli svekket fordi naturen blir berørt og skadet av

anleggsvegen. Pukkverk bør definitivt legges nær der det allerede er grusanlegg på østsiden av Lågen eller ved sørenden av tunnelen med mindre grunneier på Traaseth ser særlige fordeler av å ha det på deres eiendom for å ikke rasere nok en jordbrukseiendom. Dersom man ikke finner andre løsninger enn å legge anleggsveg for ny E6 over Nordre og Søndre Traaseth og Bjerke kan kommunen kreve at Nye veier anlegger gang -og sykkelveg fra krysset Jørstadmovegen/Saksumsdalsvegen til Traasethstranda på nedsiden av Jørstadmovegen som kompensasjon for skaden anleggsvegen gir på naturmangfold, livskvalitet for mennesker og naturinngripen som dette er i de 4-8 årene det vil ta å forhåpentligvis ferdigstille en eventuell ny E6 av hensyn til trafikksikkerhet for skolebarn og voksne som ferdes i området for ettertiden. Det er viktig at grunneier på Bjerke hele tiden har tilgang til Børkjedalen via Jørstadmovegen selv om Nye veier eventuelt ender med å få ja av kommunen til å la anleggsvegen gå ut i Jørstadmovegen akkurat der Børkjedalen løper ut i Jørstadmovegen. Det er også svært viktig at vi får en garanti om at hele anleggsvegen blir fjernet og jordet tilbakeføres til dyrka mark umiddelbart etter ferdigstilling av nødvendig strekning for ny E6. Klok av erfaring vet vi at ny E6 fra Oslo dit den har kommet i dag har tatt mange mange år mer enn opprinnelig planlagt, og man må se for seg at dersom vegen legges over våre jorder, blir de liggende der i svært lang tid, og hver dag vil bli en lidelse for oss og alle som bor på Traasethstranda og de som ser den og hører den fra Lillehammer bosatt på østsiden av Lågendeltaet.

Vi vil ikke ha anleggsveg for ny E6 over vårt jorde. Det er en vanære for de som har plukket stein på våre jorder i 1000 år. Få den vekk, for Guds skyld.

Med hilsen

Johanne Braastad St Clair Renard  
grunneier Bjerke gård, gårdsnr 36, bruksnr I, Kastrudvegen 73 og 71, 2608 Lillehammer.

**Fra:** Gro Myrum [gro.myrum@live.no]

**Til:** Lillehammer Kommune Postmottak [Lillehammer.Kommune.Postmottak@lillehammer.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 25.03.2022 19:32:58

**Emne:** Høringsinnspill - reguleringsplan for avlastet E6

**Vedlegg:**

Tiltak 2 alternativ 2F støttes. Dette for å unngå at flere hus i Øyresvika blir revet.

Kryss nord for Vingrom sikrer tilgang til ny E6, dette er tilstrekkelig.

A6 tilleggsnotat 131221: en fordel for beboere i Vingromsvegen at vegen er åpen for gjennomkjøring. Det må legges til rette for gående/syklende langs vegen.

For avlastet E6 ønsker vi fartsgrense på 60 km/t fra Øyresvika til Storhove.

Tilgang til Mjøsa med undergang i Øyresvika må opprettholdes.

Anleggstrafikk må ikke forgå på natt.

Vi opplevde nå i vinter at gravemaskin stod inne på gårdsplassen uten at vi var varslet om at de skulle grave på vår eiendom. Vi forventer at dette ikke skjer igjen.

Ang. pkt. 6 i høringsbrevet....."Som ytterligere alternativ bes det om at det vurderes å kun drive tunnelen fra Øyresvika". Vi anser dette som en svært dårlig løsning. Det vil bety en unødig og svært lang tid med belastinger for oss som bor i Øyresvika.

Hilsen

Gro Myrum og Geir Haugen

Vingromsvegen 223