



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER
Att. Trond Røneid

Saksbehandler, innvalgstelefon
Solveig Rindhølen, 62 55 10 94

Lillehammer - reguleringsplan avlastet E6 - samordning av statlige innsigelser etter 2.gangs høring

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

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 behandles 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 reguleringsplan for E6 Roterud-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 planen:

Forsvarsbygg opprettholder innsigelse til kulepunkt 1 i innsigelse fremmet ved første gangs høring, da det interne vegsystemet ikke er inkludert i planforslaget.

Statsforvalteren i Innlandet:

- Av hensyn til Lågendeltaet naturreservat opprettholder Statsforvalteren sin innsigelse med krav om at Lillehammer bru støyskjermes mot Leirvika.
- Innsigelsen angående anleggsstøy ansees imøtekommet forutsatt at kommunen tar inn en bestemmelse om at turveien mellom Vingens og Øyresvika ikke anlegges i perioden 1. april – 31. mai.



Vurdering:

Gjenstående innsigelser er knyttet til formelle mangler, blant annet i forhold til planbestemmelser. De er ikke gjenstand for samordning. Begrunnelse/hjemmel for innsigelse framgår av vedlagte høringsuttalelser, og det er gitt veiledning til hvordan innsigelsene kan løses.

Vi oppfordrer til videre dialog med aktuelle myndigheter for å få løst innsigelsene. Det vises 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 Høringsbrev - 2. gangs høring _ offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og avlaste E6 - uttale
- 2 Uttalelse til 2. gangs høring - reguleringsplan - Avlastet E6 - Lillehammer kommune

Kopi til:

Gjøvik kommune	Postboks 630	2810	GJØVIK
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Forsvarsbygg	Postboks 405 Sentrum	0103	OSLO

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 planteskadeliggjørere 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

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG_NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

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



Lillehammer kommune
Postboks 986
2626 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Philip Mellison, 61 26 60 79

Uttalelse til 2. gangs høring - reguleringsplan - Avlastet E6 - Lillehammer kommune

Vi viser til brev av 2. februar 2022 med høring av reguleringsplan for avlastet E6 og til vår uttalelse av 5. september 2021 til 1. gangs høring av reguleringsplan for avlastet E6 i Lillehammer kommune.

Oppsummering

Det er gjort enkelte endringer i planforslaget siden 1. gangs høring. Det er imidlertid flere av tiltakene som lå som en forutsetning fra kommunedelplanen som ikke følges opp i reguleringsplanen. Statsforvalteren mener det er svært problematisk at tiltak som har vært gjenstand for mekling ses bort i fra.

Faglige råd

- Statsforvalteren anbefaler gang- og sykkelvei over Lillehammer bru. Det er svært uheldig at forhold som er avklart gjennom mekling i kommunedelplanen nå tas ut.
- Fortau langs Vingromsvegen bør inn i planen igjen.
- Krysset på Vingnes bør erstattes med rundkjøring. Dette vil spare arealer og bidra til at farten senkes i tråd med forutsetning i kommunedelplanen.
- Støyskjerming mot naturreservatet og friluftsområder på hele strekningen fra Vingnes til Mosoddunellen.
- Ny tverrforbindelse mellom grønnstruktur på Busmoen som er delt av avlastet E6.

Innsigelse

- Av hensyn til Lågendeltaet naturreservat opprettholder Statsforvalteren sin innsigelse med krav om at Lillehammer bru støyskjermes mot Leirvika.
- Innsigelsen angående anleggsstøy ansees imøtekommet forutsatt at kommunen tar inn en bestemmelse om at turveien mellom Vingnes og Øyresvika ikke anlegges i perioden 1. april – 31. mai.



Tiltak 1: Tursti fra Øyresvika til Vignesvika

De mindre justeringene som er gjort endrer ikke våre merknader til tiltaket. Vi viser til vår uttalelse ved 1. gangs høring.

Tiltak 2: Fortau langs Vingromsvegen fra Øyresvika til Vignes

Statsforvalteren tar til etterretning at kommunen ikke har valgt å gå videre med anbefalingen vår om å følge opp kommunedelplanen. Trafikksikkerheten bedres muligens noe, men det reguleres altså ikke noe sammenhengende fortau langs veien. Dette er i strid med meklingsresultatet fra kommunedelplanen.

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

Det er gjort noen oppdateringer av støytutredning og krav til lokal skjerming av enkelte boliger. Statsforvalteren mener nå planforslaget i tilstrekkelig grad sikrer boligene langs avlastet E6 et akseptabelt støynivå i tråd med grenseverdier i støyretningslinje T-1442/2021. Skjerming av friluftsområdet i Vingnesvika og på strekning Mesnaelva – Korgvegen anser vi også som tilstrekkelig. Vi anser derfor innsigelsen vår som imøtekommet.

Tiltak 5: Miljøtiltak på Vingnes

Det skal gjøres en justering av veiprofilet som muligens kan bidra til redusert hastighet. Dette er positivt. Statsforvalterens forslag om å optimalisere plassering av rundkjøring er ikke fulgt opp. Vi mener dette ville være et forslag som sparte betydelig areal i Vingnes bydelscenter, og som ville redusere miljøulemper som støy og arealbeslag til veiformål. Vi gir nå en anbefaling om rundkjøring. Innsigelsen anses som imøtekommet.

Tiltak 6: Gang- og sykkelveier fra Vingnes til Storhove

Statsforvalteren fremmet ved 1. gangs høring innsigelse til at gang- og sykkelvei over Lillehammer bru ikke var med i planforslaget. Statsforvalteren påpekte at planleggingen ikke bidro til å styrke sykkel og gange som transportform.

Vi viser til Stortingsmelding nr. 18 om bærekraftige byer og sterke distrikt: «Tilrettelegging for gående og syklende skal sikrest i all areal- og transportplanlegging. Anlegg av høy kvalitet som sikrer sammenhengende reisekjeder, er en forutsetning for å øke gåing og sykling som effektive og helsefremmende transportformer. Erfaringer fra sykkelbyer i Norge og andre land viser at det trengs et sammenhengende *sykkelvegnett* langs hovedvegene, men også et mer finmaska nett i sentrumsområda. For gående er det viktig med korte avstander mellom sentrale målpunkt.»

Dette var et viktig punkt i meklingen i kommunedelplanen. Vi kan ikke se at betingelsene for å realisere denne gang- og sykkelveien har endret seg vesentlig. Kostnadsberegningen er etter vårt syn på linje med det som ble skissert i kommunedelplanen. Trafikkberegningen er riktignok lave for bruk av sykkelveien, men de tar ikke hensyn til kommunens endrede planer for arealbruk på strekningen.

Det hevdes videre at hovedalternativet fanger opp flere brukere. Dette er trolig riktig. Samtidig er dette et alternativ som i all hovedsak eksisterer i dag og som det kun gjøres enkle utbedringer av. Eneste nye linje blir et kort strekk mellom dagens E6 og Circle K.

Vi kan ikke se at der er annet enn relativt kortsiktige kostnadsvurderinger knyttet til bygging og drift som har vært argument for ikke å bygge tiltaket.



Statsforvalteren har etter 1. gangs høring hatt møter med Nye Veier, Innlandet fylkeskommune og Lillehammer kommune om innsigelsen. I møtene er det blitt sett på muligheten til å finne en annen løsning mellom Vingnesbruas østside og Strandpromenaden enn det som forelå ved 1. gangs høring, samt vurdere muligheten for en merket sykkelvei i veibanen på Lillehammer bru, i stedet for gang- og sykkelveg på utsiden av dagens bru. Diskusjonene førte ikke til noen løsning på innsigelsen før reguleringsplanen ble lagt ut til 2. gangs høring.

Nå ved 2. gangs høring videreføres hovedalternativet med gang- og sykkelveg via Vingnesbrua og Strandpromenaden, og videre mot Storhove. Nye veier anbefaler denne løsningen, og Lillehammer kommune er enig i den anbefalingen. Dette alternativet med bruk av Bryggeveien medfører en omvei på nærmere 2 km for de som reiser med sykkel mellom Vingnes og Storhove langs den sammenhengende gang- og sykkelveien som skal etableres på strekningen.

Statsforvalteren har etter møtene med Nye veier og Lillehammer kommune, samt etter gjennomgang av planmaterialet kommet frem til at innsigelsen til manglende gang- og sykkelvei over Lillehammer bru **frafalles**. Dette er etter vårt syn sterkt beklagelig og i strid med føringer i overordnet plan. Vi forutsetter at trafiksikkerheten forbi Strandtorget blir ivaretatt. Sykkel er for mange innbyggere en viktig erstatning for bil, og Lillehammer kommune bør jobbe videre med å styrke trygge sykkelveier som støtter opp under mer sykling.

Tiltak 7: Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt tilbakeføring av restarealer av nåværende E6

Statsforvalteren mener forslaget som nå er fremmet for ombygging av krysset på Strandtorget er i tråd med kommunedelplanen. Vi vil likevel anbefale kommunen å ta inn krav om sammenhengende støyskjerming mot Lågendeltaet naturreservat og friområder fra Vingnes til Mosodden. Slik vil en kunne oppnå å utvide friområder som blir skjermet mot støy og også bedre støysituasjonen i Lågendeltaet.

Tiltak 8: Forbedringer for gående og syklende i samtlige kryssinger av dagens E6.

I kommunedelplanen ble det i bestemmelsene sagt at avbøtende tiltak i planbeskrivelsen skal følges opp i reguleringsplanen. Disse sier at:

- «Støyskjerming mot boligbebyggelse og verdifulle friluftsområder/rekreasjonsarealer.
- Dagens E6-trasé forbi Mosodden/strandsona langs Lågen utformes mer i retning av ei miljøgate med lavere fart og **bedre mulighet for tverrforbindelser**. Dette vil gi nye bruksmuligheter i området knyttet til nærmiljø- og friluftslivsformål og vil kunne bidra til å redusere støybelastning.»

Punktet om tverrforbindelser er ikke utredet nærmere. Det er vurdert, men kommet til at det ikke er behov. Statsforvalteren har tidligere kommunisert at det burde vært vurdert en ny forbindelse nedenfor Busmoen. Her er grønnstrukturen i dag delt i to av E6. Dette kunne vært avbøtt med en ny tverrforbindelse for å gjøre friområdene på hver side av E6 mer sammenhengende.

Naturmangfold

Innsigelse om manglende planbestemmelse for å ivareta hensyn til rødlistede arter og naturtyper er imøtekommet da dette nå er sikret gjennom planbestemmelse 6.1 - Miljøprogram.



Innsigelse om egen planbestemmelse for å ivareta støynivået i naturreservatet i anleggsfasen er imøtekommet da planbestemmelse 2.10 sier følgende:

«Støy fra anleggsarbeid, utover ordinær vegtrafikkstøy, skal ikke gi ytterligere støy over 50 dB Leq (gjennomsnittlig støynivå) i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni.»

At innsigelsen betraktes som imøtekommet forutsetter dog at følgende bestemmelse tas inn:
«Turveg mellom Vingnes og Øyresvika og støyskjerm på Lillehammer bru skal ikke anlegges i perioden 1. april – 31. mai av hensyn til trekkende fugl i naturreservatet». Bestemmelsen over vil da sammenfalle med gyteperiodene for både krøkle og harr.

Vi hadde innsigelse til manglende støydemper på Lillehammer bru ved 1. gangs høring. Det er ikke tatt med støydemper på Lillehammer bru ved 2. gangs høring. Dermed opprettholdes vår **innsigelse** her. Det er kommentert fra kommunen at dette kan innarbeides hvis det settes som krav gjennom dispensasjonsbehandlingen av ny E6 bru.

Vi gjentar også vår kommentar fra 1. gangs høring om lys, ut fra retningslinje i YM-plan for E6 Roterud - Storhove. Denne sier at ved etablering av ny vegbelysning skal belysning anlegges slik at opplysning av kryssende vannobjekter skal unngås. Statsforvalteren forutsetter at unødvendig lysforurensing også tas i betraktning mer generelt, særlig inntil vassdrag. I dette ligger muligheter for å skjerme/rette lys, og å dempe eller ikke bruke lys i perioder når det ikke trengs.

Samfunnssikkerhet og beredskap

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 til dette planforslaget og viser til vår uttalelse 5. september 2021 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:

Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre	2605	LILLEHAMMER
	Ål		



Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Statsforvalteren i Innlandet	Solveig Jarstadmarken	14.03.2022	2019/2952-31/315
Postboks 987		Tidligere dato	Tidligere referanse
2604 LILLEHAMMER			

Høringsbrev - 2. gangs høring / offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove og avlaste E6 - uttale

Vi viser til høringsdokumentene og vår innsigelse til reguleringsplanen utlagt til 1. gangs offentlig ettersyn. Forsvarsbygg har innsigelse til planforslaget frem til disse utfordringene er løst.

Det har vært dialog mellom Rambøll / Nye Veier og Forsvarsbygg i perioden mellom 1. og 2. gangs offentlig ettersyn. Rambøll har utarbeidet skisse for plassering av vaktbu, perimetersikring og vegsystem inne i Hovemoen leir. Vi ber om at denne skissen blir lagt inn i planbeskrivelsen for å synliggjøre løsningene.

Innsigelsens første punkt: «**Planforslaget, slik det er fremstilt, synliggjør ikke i tilstrekkelig grad hvordan plassering av vakt, sikring og tilfredsstillende vegsystem inn i området er løst.**»

Planforslag utlagt til 2. gangs offentlig ettersyn synliggjør ikke hvordan plassering av vakt, sikring og vegsystem inne i området er tenkt løst.

Reguleringsbestemmelsen for vei lyder slik:

«3.2.1 Kjøreveg, SKV6

Arealer innenfor formålet merket SKV6 er privat veg. Innenfor formålet tillates det opparbeidet privat veg.»

Slik det fremstår på plankartet, er arealer merket SKV6 avgrenset, slik at en omlegging av det interne veisystemet videre innover i planområdet ikke er tilfredsstillende ivaretatt. Dette kan medføre at det vil bli avkrevd ny reguleringsplan for nærmere omlegging av et fullstendig internt veisystem. Ved oppføring av vaktbu og perimetersikring innenfor området med formål M, vil selve plasseringen bli ivaretatt gjennom byggesøknadene, jf. pbl. § 20-1 bokstav a) og h).

Forsvarsbygg opprettholder innsigelse til første kulepunkt, da det interne vegsystemet ikke er inkludert i planforslaget.

Innsigelsens andre punkt: **«Planforslaget, slik det er fremstilt, synliggjør ikke i tilstrekkelig grad bestemmelser om rekkefølge mellom utbygging av det formål planen skal fremme, avlastet E6, og den infrastruktur som Forsvaret må ha operativt.»**

I planbestemmelsen pkt. 6.12 står følgende:

«Ny vaktbu med tilhørende infrastruktur skal etableres og tas i bruk før eksisterende vaktbu med tilhørende anlegg kan tas ut av funksjon og fjernes. Det må til enhver tid opprettholdes adkomst til ny vaktbu i anleggsperioden. Før anleggsarbeidet kan igangsettes skal ny perimetersikring være etablert.»

Under forutsetning av at bestemmelsen blir vedtatt slik den foreligger til 2, gangs offentlig ettersyn, så vil innsigelsen til dette punktet bli trukket etter vedtaksbehandling av reguleringsplanen.

Innsigelsens tredje punkt: **«Planforslaget foreslår «midlertidig bygge- og anleggsområde» innenfor eksisterende militær perimetersikring. Ettersom det ikke vil bli gitt tilgang til Forsvaret sitt areal innenfor perimetersikringen, utover den tilgang som vil være nødvendig for å etablere vaktbu, perimetersikring og infrastruktur, må planforslaget omarbeides på dette punktet.»**

I plankart til 2. gangs offentlig ettersyn er det ikke vist midlertidig bygge- og anleggsområde innenfor areal for ny perimetersikring på Hovemoen leir.

Under forutsetning av at bestemmelsen blir vedtatt slik den foreligger til 2. gangs offentlig ettersyn, så vil innsigelsen til dette punktet bli trukket etter vedtaksbehandling av reguleringsplanen.

Jan Erik Johansen
Direktør Eiendomsforvaltning

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

STATSFORVALTEREN I INNLANDET
Postboks 987
2604 LILLEHAMMER

Vår dato: 18.03.2022

Sigrid J. Langsjø vold; 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



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-utbyggingen 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 krysningspunkter.

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 trafikk tallene 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 tilfredsstillende 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 Jørstadvægen (Fv. 253) / Kastrudvegen (Fv. 2524) og forbi kryss Jørstadvægen (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 sidevegsnettets som mangelfullt utredet og **fremmer innsigelse** til planforslaget på dette punktet. Vi ser spesielt behov for kvalitetssikring av trafikktallgrunnlaget for sidevegsnettets, samt mer helhetlige, strekningsvise vurderinger av trafikale behov på sidevegsnettets som følge av E6-utbyggingen. Dette gjelder spesielt som følge av anleggsfasen og antatt avvisningseffekt ved bomsnitt på ny E6, men også når det gjelder å sikre et sammenhengende tilbud for syklende og gående på hele strekningen Roterud – Storhove. Dersom justert utredningsgrunnlag viser at det er behov for flere trafikale tiltak som følge av utbygging av ny E6, må gjennomføring av tiltakene sikres i plandokumentene ved at det stilles konkrete rekkefølgekrav knyttet til de ulike fasene i utbyggingen.»
- 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 Jørstadvægegen ved ilandføring av E6-bro over Lågen: Vi forutsetter at ny kulvert på Jørstadvægegen 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 m², 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 kompenserende 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 ivareta i løsningen.

Momentene ovenfor synliggjør behovet for å vurdere løsninger tilpasset den enkelte situasjon og at man bør velge utformingsprinsipp på støyskjermene 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.
- Krysningspunktet 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 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 trafikksikker 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 ivaretatt 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 trafikantnyttens 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

LILLEHAMMER KOMMUNE	
Ark/se	Dokid: 22030113 (22/966-15) VEDTAK FRA INNLANDET FYLKESKOMMUNE : REGULERINGSPLAN - AVLASTET VEG - E6 LILLEHAMMER / ØYRESVIKA - 2020/12496-183
31 MARS 2022	
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 varslings 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

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
TRORONEI 19/2388-112	Bjørn Åmdal	2020/96	Offentlig	24.03.2022

2. gangs høring - reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer. Høringsuttalelse fra Nye Veier AS.

A) Innledning

Nye Veier AS (heretter Nye Veier) utarbeidet et revidert forslag til reguleringsplan for avlastet E6 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. I den nye høringsutgaven har Lillehammer kommune på samme måte som ved første høring, endret flere av reguleringsbestemmelsene i forbindelse med ny behandling/høring av planforslaget. Det er flere av disse endringene som vi ikke er enige i, og som heller ikke har vært forankret med Nye Veier eller fremtidig veieier før utsendelse.

Nye Veier viser til merknaden ved 1. gang høring, datert 03.09.2021 og brev datert 3.1.2022.

Avlastet E6 har vært gjennom en lang prosess frem til vedtatt kommunedelplan, deriblant mekling. Det har vært viktig for Nye veier å signalisere synspunktet på rekkefølgebestemmelsene, men i denne konkrete saken vil ikke Nye veier følge videre opp spørsmålet om lovligheten av rekkefølgekravene vi er gjort kjent med, jf. brev av 03.01.2022. I dette brevet er det vist til gjennomføring av tiltakene med bakgrunn i våre faglige anbefalinger ved vår oversendelse til Lillehammer kommune.

I planforslaget er det regulert alternative løsninger for flere av tiltakene, og Nye Veier har kommet med faglige anbefalinger knyttet til disse alternativene. Vi har også gjort vurderinger av om det er tiltak som ikke bør gjennomføres. Nye Veier fraråder fortsatt tiltaket gang-sykkelveg over Lillehammer bru på grunn av lav samfunnsnytte, høye kostnader, et dårlig klimaregnskap og betydelige ulemper mht. drift og vedlikehold. En påhengt sykkel- og gangbane vil også medføre inngrep og økt konflikt i naturreservatet

ved at tiltaket vil kunne gi barriere- og fragmenteringseffekter. Det anses også som en lite attraktiv løsning for myke trafikanter, spesielt i vinterhalvåret. Det finnes allerede et godt tilbud over Vingnesbrua som samsvarer med Lillehammer kommunes anbefalinger, noe som også støttes av Statens vegvesen og Innlandet Fylkeskommune.

Våre kommentarer er gitt med bakgrunn i reguleringsbestemmelser, revidert 10. januar 2022.

Vi viser også til vår høringsuttalelse til reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

B) Utdypende vurdering av de konkrete tiltakene/bestemmelsene

B.1 Tursti

Reguleringsbestemmelsene inneholder krav om opparbeidelse av tursti i strandsonen mellom Øyresvika og Vingnesvika. Under bestemmelse pkt. 3.3.1, 4. ledd er det i tillegg vist til hvilke eiendommer som kan benytte turveg o_GT3 som adkomst. Denne listen må suppleres med følgende for turveg o_GFT5:

«Turveg o_GT5 kan benyttes som adkomst til eiendommene 162/9 og 162/82.»

Disse eiendommene har i dag kun fått sikret adkomst gjennom f_SKV 2 og f_SKV3, noe som også må korrigeres til f_SKV3 og f_SKV4 (bestemmelse 3.2.2).

B.2 Tiltak langs Vingromsvegen mellom Øyresvika og Vingnes

I planforslagene for avlastet E6 og E6 Roterud-Storhove er det rekkefølgekrav om opparbeidelse av tiltak for gående og syklende mv. langs Vingromsvegen, som er endret etter første gangs høring. Iht. til de foreslåtte rekkefølgebestemmelsene (pkt. 6.8) skal tiltakene være ferdigstilte før deler av anleggsarbeidene på E6 sør for Øyresvika kan igangsettes:

«Før anleggsarbeidene igangsettes innenfor bestemmelsesområde #001 og #004 i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove, skal timeglassinnsnevninger med fortausløsning o_SF1-12 på Vingromsvegen, jf. bestemmelse 3.2.9 og plankart datert 13.12.21, være ferdigstilt, jf. bestemmelse 6.13b i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405_2019p242).»

Ved første gangs høring var kravet for gjennomføring av tiltakene på Vingromsvegen at de skulle ferdigstilles senest 2 år etter E6. Kravet om gjennomføring før igangsetting av

anleggsarbeider på E6 for nevnte områder er etter vår formening ikke hensiktsmessig. For videre oppfølging av dette rekkefølgekravet vises det til egen dialog med Lillehammer kommune og uttalelsen fra Nye Veier til reguleringsplanen for E6 Roterud-Storhove.

B3. Støyreducerende tiltak på dagens E6-trasé og i etablerte friluftsområder

Punkt 6.9 i de foreslåtte bestemmelsene fremgår det at:

«Før anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal permanente støyreducerende tiltak, jf. bestemmelse 2.10, være sikret opparbeidet, slik at de støyreducerende tiltakene er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13c i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405_2019p242).»

Bestemmelsen 6.9 er ikke vesentlig endret ved 2. gangs høring, mens bestemmelsen pkt. 2.10 og 2.1 er vesentlig endret ved 2. gangs høring. Disse endringene har stor betydning for gjennomføringen av de støyreducerende tiltakene. Dette er kommentert nedenfor.

Pkt. 2.10 Støy

Av plankartet fremgår det at det er lagt opp til ulike støyskjermingstiltak både ved eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru, samt støyskjerming ved friluftsområdene i Vingnesvika, samt friluftsområdene på strekningen mellom Mesnaelva og Korgvegen.

Iht. planbestemmelsene punkt 2.10 omfatter den de støyreducerende tiltakene og utplassering av disse:

«Det skal plasseres støyskjermer og støyvoller som vist i plankartet og som beskrevet i fagrapport støy, datert 19.03.21.». Av plankartet fremgår det at det er lagt opp til ulike støyskjermingstiltak både ved eksisterende bebyggelse mellom Øyresvika og Lillehammer bru, samt støyskjerming ved friluftsområdene i Vingnesvika, samt friluftsområdene på strekningen mellom Mesnaelva og Korgvegen.

I forbindelse med 2. gangs høring har Lillehammer kommunen tilføyd blant annet i 3. ledd:

«For eiendommer på strekningen Øyresvika-Lillehammer bru som etter de fastlagte tiltakene i plankartet (støyskjerm) får et støynivå som overskrider 55dB Lden, skal det gis tilbud om

lokal støyskjerming for en uteplass, samt lokale skjermingstiltak slik at støynivå utenfor rom med støyfølsomt bruksformål ikke overstiger grenseverdier i tabell 2 i T-1442/21. Konkret utforming og gjennomføring av tiltak skal avklares i samråd med grunneier.»

I dette tillegget foreslås det nå en ytterligere innskjerping som medfører et betydelig større omfang. Nye Veier mener dette ligger utenfor kravet til T-1442/2021 og intensjonen i kommunedelplanen. Vi viser i denne sammenheng til vårt brev 3.1.2022, der det er våre faglige anbefalinger ved oversendelsen av planforslaget til Lillehammer kommune ved 2. gangs høring som ligger til grunn.

I bestemmelsen 2.10, 4. ledd er bestemmelsen endret til:

«Støy fra anleggsarbeid, utover ordinær vegtrafikkstøy, skal ikke gi ytterligere støy over 50 dB Leq (gjennomsnittlig støynivå) i Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde i perioden 1. april – 20. juni.»

Nye Veier viser til at denne bestemmelsen må harmonisere med bestemmelsen i E6 Roterud-Storhove, blant annet for støyverdi og tidsperiode. Dersom bestemmelsen for E6 Roterud-Storhove endres, vil det være naturlig å endre av bestemmelsen som gjelder for avlastet E6.

Pkt. 2.1. Arkitektur og estetikk

Når det gjelder bestemmelsen pkt. 2.1 ang. arkitektur og estetikk har Nye Veier merknad til både 4., 5. og 6. ledd i bestemmelsen. Dette er bestemmelser som gjelder utforming av støyskjermene. Disse er som følgende:

- 4. ledd, med følgende ordlyd:

«Støyskjermer skal utføres i tre, naturstein og/eller glass».

På strekningen Mosodden nord er planlagt løsning at støyskjermen plasseres på vegbanen så nære støykilden som mulig for å oppnå best mulig effekt. Støyskjermen er betongelementer på 0,8 meter, som også skal fungere som rekkverk. Dette er en forlengelse av eksisterende situasjon nord for aktuell strekning. På bakgrunnen av dette må bestemmelsen suppleres med betong som byggemateriale.

Nye Veier anmoder om at bestemmelsen endres til følgende:

- «Støyskjermer skal utføres i tre, naturstein, **betong** og/eller glass».
- Endring i 5 ledd:
«Støyskjermer skal ha visuell brytning i overflate eller vertikal kurvatur 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.»

Ved denne endringen er det tatt bort henvisningen at dette gjelder støyskjermer for bebyggelsen på Vingnes. «Bebyggelsen på Vingnes» kan være uklar, men det var også ment mot boligbebyggelsen på Riselandet. Ved å fjerne stedshenvisningen i bestemmelsen gjelder dette nå alle støyskjermer innfor planområdet. Både støyskjermer mot Vingnesvika, men også støyskjermer mot friluftsområdene ved Mosodden (vest for Lågen/Mjøsa) vil få krav til visuell vertikalbryting for hver 25 meter og med krav til 1/6 av brytingen skal være vegetasjon.

Dersom kommunens intensjon er at denne bestemmelsen skal gjelde alle støyskjermer på strekningen vil dette være svært problematisk å gjennomføre for støyskjermer langs friluftsområdene.

For Mosodden sør må støyskjermeren flyttes utover mot friluftsområdene og selve støyskjermeren vil da få en høyde opp mot 3,2 meter på de bratteste partiene, for å ha en skjermingshøyde 1,5 meter over vegbanen. Dette vil være visuelt negativt fra friområdene. For Mosodden nord vil dette vil medføre at skjermene kommer lengre ut fra vegen/støykilden og dermed få mindre effekt. Ved å flytte skjermen lengre vekk fra vegbanen for å oppnå felter for vegetasjon må det etableres et rekkverk mellom veg og støyskjermer, noe som medfører at skjermen må flyttes ytterligere ut i skråningen og ned i friluftsområdene. Dette igjen medfører høyere støyskjermer for å oppnå samme støyskjermingseffekt. For begge skjermene vil beplanting tett opp mot avlastet E6 være problematisk pga. drift og vedlikehold, samt vegetasjonens sårbarhet for vegsalt.

For støyskjermer mot friluftsområdet i Vingnesvika vil et slikt krav medføre at støyskjermeren flyttes ned i vegskråningen. Inntrykket fra Vingnesvika og turstien vil få en større negativ virkning ved at skjermen må heves for at de fysiske skjermene skal være 1,2 meter over vegbanen. Anleggelse av beplanting i tilknytning til støyskjermeren medfører inngrep i dagens steinfylling ved etablering av plantefelt for vegetasjonen. Dette kan påvirke stabiliteten i steinfyllingen. Plantefeltene ut mot avlastet E6 vil også være saltutsatt.

Nye Veier tror at intensjonen i denne bestemmelsen er å variere den visuelle utformingen av støyskjermerne som ligger i skråningen opp mot bebyggelsen på Riselandet og gjennom Vingnes, og ikke støyskjermerne av friluftsområdene. Dersom det

er ønskelig med vegetasjon som demping av støyskjermer kan det vurderes om det skal plantes klatreplanter på utsiden støyskjermerne, mot friluftsområdene.

Videre ønsker Nye Veier å påpeke at angivelsen av minimumsverdien for brytningene i støyskjermerne må endres til at det skal ta hensyn til behov og stedlige forhold. Da kan man plassere vegetasjonen henholdsvis foran og bak støyskjermerne, ved 1/6 del vises det til brytningen fra en side. For støyskjermerne mot bebyggelsen langs Riselandet er det rom for vegetasjon uavhengig av lommer på skjermen. Lommer kan være kostnadsdrivende og øke behovet for drift og vedlikehold.

Nye Veier anmoder Lillehammer kommune korrigere bestemmelsen til å kun gjelde skjermene for boligbebyggelsen fra Øyresvika og t.o.m. Vingnes ved at bestemmelsen blir supplert med presisering av strekningen, samt angivelsen av minimumsverdien på brytningene. Bestemmelsen vil få følgende ordlyd:

- *«Støyskjermer **for boligområdene fra Øyresvika t.o.m. Vingnes** skal ha visuell brytning i overflate eller vertikalkurvatur for hver 25 meter. Brytning omfatter variasjon i overflatestruktur eller materialvalg – glass, naturstein, **felter** med vegetasjon. **Andelen felter med vegetasjon i tilknyttet støyskjermer skal tilpasses behov og stedlige forhold.***
- Endring i pkt. 2.1, 6. ledd:
«Støyskjermer vest for Lågen/Mjøsa som er høyere enn 1,5 m skal ha transparente partier på min 50% av skjermene. Planting av vegetasjon skal fordeles jevnt mellom for- og baksida av skjermene/voller. Fordeling av transparente og lukkede fasader på støyskjermer skal bevisst utformes med utgangspunkt i lokal bebyggelse og landskapsopplevelse for gående og syklende.»

Ved å endre denne bestemmelsen fra «kan» til «skal» for skjermene som er høyere enn 1,5 meter gjelder denne nå også skjermen mot friluftsområdet i Vingnesvika.

Skjermen mot Vingnesvika ligger 1.5 meter over vegbanen, men den står i skråningen mot Mjøsa, slik at den fysiske skjermen er høyere enn 1,5 meter. Nye Veier foreslår at det gjelder 1,5 meter over vegbane, slik at skjermen mot Vingnesvika ikke omfattes av denne bestemmelsen.

Når det gjelder vegetasjon og plassutfordringen viser vi til punktet over ang. 5. ledd. Videre anbefaler Nye Veier å ikke ha transparente partier på skjermen mot Vingnesvika på grunn av drift og vedlikehold av støyskjermerne, da denne ligger tett oppe mot

vegbanen. Samtidig er skjermen kun er 1,2 meter over vegbanen, slik at den fortsatt gir utsyn mot Lillehammer. I forslaget fra Nye Veier lå det inne en bestemmelse om at skjermen mot Vingnesvika ikke skulle være transparent, men denne er fjernet av Lillehammer kommune i forbindelse med 2. gangs høring.

Krav til at skjermen skal ha minimum 50% transparente partier på skjermen gir føringer som ikke gir store rom for variasjoner, samt at en ikke kan ta hensyn til stedlige forhold ved prosjekteringen av støyskjermene. Nye Veier ber om at Lillehammer kommune endrer dette til å være tilpasset behov for utsikt/innsyn mtp. transparente partier.

Nye Veier om at bestemmelsen 6. ledd får følgende ordlyd:

- *«Støyskjermer vest for Lågen/Mjøsa som er høyere enn 1,5 m over vegbanen skal ha transparente partier tilpasset behov for utsikt/innsyn. Planting av vegetasjon skal fordeles jevnt mellom for- og bakside av skjerner/voller. Fordeling av transparente og lukkede fasader på støyskjermer skal bevisst utformes med utgangspunkt i lokal bebyggelse og landskapsopplevelse for gående og syklende.»*

B4. Opparbeidelse av gang/sykkelvei mellom Vingnes bru vest og Storhove nord for fv. 2522

Av de foreslåtte bestemmelsene til reguleringsplan for avlastede E6, pkt. 6.10, fremgår det at:

«Før anleggsarbeidene igangsettes for ny E6 Roterud-Storhove skal sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Vingnes bru og Storhove nord for fv. 2522, jf. plankart datert 13.12.21, være sikret opparbeidet som vist i plankartet, slik at gang- og sykkelvegen er ferdigstilt senest to år etter at ny E6 er tatt i bruk, jf. bestemmelse 6.13d i reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (planID 3405_2019p242).

Følgende tiltak skal etableres:

- a. Fortau (o_SF19-25), jf. bestemmelse 3.2.9.*
- b. Sykkelanlegg (o_SS1), jf. bestemmelse 3.2.11.*
- c. Gang- og sykkelveg (o_SGS 8-14, 16, 18, 19, 28-30), jf. bestemmelse 3.2.10.*
- d. Turveg (o_GT8), jf. bestemmelse 3.3.1.»*

Nye Veier viser til at o_SGS 11 til 14 er eksisterende gang- og sykkelveger som skal opprettholdes og ikke skal endres i tråd med tiltakene på Strandtorget, men bestemmelsen bør suppleres med o-SGS 27. O_SGS 27 er en endring av bredde og passering av g/s-vei i tilknytning til rundkjøringen på Hovemoen.

Ordlyden bør være:

a. Fortau (o_SF19-25), jf. bestemmelse 3.2.9.

b. Sykkelanlegg (o_SS1), jf. bestemmelse 3.2.11.

c. Gang- og sykkelveg (o_SGS 8-**10**, 16, 18, 19, **27-30**), jf. bestemmelse 3.2.10.

d. Turveg (o_GT8), jf. bestemmelse 3.3.1.

Som det står i innledningen i brevet fraråder Nye Veier tiltaket gang-sykkelveg over Lillehammer bru.

C) Øvrige planbestemmelser

2.3 Overvannshåndtering

Vi viser til vår høringsuttalelse til første høring datert 03.09.2021, og gjentar at en helhetlig plan for vannhåndtering må gjelde på de strekningene det gjøres nye tiltak. Dette må også presiseres i pkt 2.14.

2.12 Grunnvannsbrønner

Kommunen har foretatt en ny endring i pkt. 2.12.: Det skal etableres et overvåkningsprogram der det gjøres tiltak for eksisterende grunnvannsbrønner før, under og etter tiltaket på avlastet E6 er bygget for å ivareta aktsomhetsplikten og dokumentere eventuell effekt vegtiltaket har på grunnvannsforholdene. Både vannstand og vannkemi skal overvåkes. Nye Veier lurer på hva kommunen legger i ordlyden: «der det gjøres tiltak for eksisterende grunnvannsbrønner? Nye Veier viser til merknaden ved første gangs høring og presiserer at dette kun må gjelde de grunnvannsbrønner som blir berørt av nye tiltak/anlegg og ikke alle grunnvannsbrønner på strekningen.

Videre er det gjort en faglig vurdering av krav om overvåkningsprogram for grunnvannsbrønner som tilsier at dette gir liten nytte, dvs at vi mener det ikke er hensiktsmessig med et undersøkelsesprogram i tre faser.

D) Oppsummering

Nye Veier ber om at våre innspill knyttet til planbestemmelser hensyntas.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS

Steinar Fretheim
Prosjektsjef

Dokumentet er signert elektronisk

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 vektes. 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 vurdering¹ 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,

¹ 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

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

HØRINGSUTTALELSE OM AVLASTET E6 VED LILLEHAMMER

Denne høringsuttalelsen fremmes på vegne av

- Velforeninger og sameier på strekningen Øyresvika til Sannom
- Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland v/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.

Felles uttalelse fra Vel og Sameiere 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.»

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

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

Merknad til de ulike delstrekninger.

Øyresvika - Vingnes

Vingromsvegen:

På vegen er det viktigst med en løsning som ivaretar trygg skoleveg og legger til rette for kollektivtrafikk.

Løsninger med et-felts veg i 2,5 km. vil ha stor negativ innvirkning for kollektivtilbudet i området, og ikke bli et funksjonelt veisystem for verken buss, bil eller sykkel.

Vi er skuffet over at et alternativ som følger opp betingelsene i kommunedelplanen med fortau på en side av vegen ikke er utredet.

Vi mener en løsning med ensidig fortau på 2 meter og hovedsykkelrute i vegbanen i samsvar med Statensvegvesens vegnormal for denne type vei og burde være godt nok. Vi kan ikke se at begrunnelsen for løsningen samsvarer med noen vegnormer og kravet i kommunedelplanen.

Den beste minimumsløsningen for brukerne av vegen ville være to-felt med fortau fra Hovslivegen til Vingnes, hastighetsreducerende tiltak med innsnevring til Øyresvika. En slik løsning vil ivareta fremkommeligheten for buss, redusere trafikken, og gi en trafiksikker løsning for syklende og gående på den mest trafikkerte delen.

Av Nye veiers foreslåtte alternativer anser vi den anbefalte løsningen 2C som det som best kan ivareta Vingromsvegen som en funksjonell lokalveg med et kollektivtilbud.

Målet om trygg skoleveg for ungene på Riiselandet blir likevel ikke oppfylt da den ikke bygges med fortau.

Med kravet om at Vingromsvegen skal oppgraderes til å bli trafiksikker senest 2 år etter vegåpning, må det også sikres at den ikke blir benyttet i anleggsfasen gjennom bestemmelser

Dagens E6:

Målet om at dagens E6 skal tilpasses som lokalveg fra Øyresvika er ikke oppnådd på denne strekningen da det er ingen kobling mot lokalvegnettet. Dette virker som dårlig utnyttelse av denne vegstrekningen.

Dersom denne strekningen blir definert som lokalveg vil den kunne brukes av syklende frem til Øyresvika i henhold til veglova, det må være avkjørsel for syklende i Øyresvika.

Nye veiers foreslåtte løsning med sammenkobling og rundkjøring midt i boligområdet i Øyresvika vil ha store negative konsekvenser. Tilrettelegging for bussholdeplass lang dagens E6 på Vingnes er svært positivt for kollektivtilbudet, men det må også lages bussholdeplass ved Øyresvika både i nord og sørgående retning for å ivareta kollektivtilbudet for området.

Støyskjerming:

Støyskjerming av bebyggelsen fra Øyresvika til Vingnes er etterlenget siden åpning av dagens veg i 1984. Utførelsen må være slik at den ikke blir en barriere mellom Vingromsvegen og Mjøså og berørte beboere får anledning til å gi innspill ved prosjektering.

Anleggsfasen vil medføre økt belastning av tungtrafikk og støyskjerming bør gjennomføres før oppstart av tunnelarbeidene.

Tursti:

Vi har tidligere gitt mange innspill som angår strandsonen og tursti. Den bevarte naturlige strandsonen langs Mjøsa er en av de store kvalitetene på Riislandet. Det er i dag enkel tilkomst og bruken til fiske og rekreasjon har lange tradisjoner lokalt. Det er i dag god tilkomst til strandteigen, men det er noen få områder som er til hinder for en sammenhengende tilgjengelighet fra Vingnes.

For å i størst mulig grad bevare strandmiljøet og unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet bør turstien, der det er mulig legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskvegetasjon mellom stien og vannet.

Det er viktig at turstien ikke fortrenger den lokalebruken av friluftsområdet til fiske og rekreasjon, lågåsild fiske og dreggefiske har lange tradisjoner og er en viktig friluftaktivitet for mange beboere i området. Vi har tidligere påpekt at det er et område som i dag er utilgjengelig og det er vegskråningen i Brettengsvika, i tidligere innspill har vi påpekt at i dette området burde strandsonen reetableres. Dette ville vesentlig forbedret forhold for fugl og fisk, samt opplevelsen av turstien.

I Vingnesvika bør turstien i større grad tilpasses landskapet og bli en viderførelse av stranden, fyllingsfoten må utformes slaker. Vi ser ingen grunn til å lage enda en fyllingsfot mot strandsonen og ødelegge mer naturlig strandsone.

Restaurering av strandsonen:

Det er områder i Øyresvika, Brettengsvika og Vingnesvika som i dag består av utfylling i strandsonen. Av hensynet til kvaliteten til naturreservatet burde anlegningen av tursti bli sett i sammenheng med restaurering og tilbakeføring av naturlig strandsone.

Det bør være de samme bestemmelsene for restaurering og reetablering av strandsone langs avlastet E6, som for strandsonen langs Vingromlandet.

Delstrekning Vingnes

For de foreslåtte miljøtiltakene på Vingnes er vi enige med vurderingen om bruk av dagens kryssløsning, Området ved Vingnesgata og mot Kiwi er tett på boligområdet og brukes av mange myke trafikanter, økt trafikk i dette området er ikke ønskelig slik rundkjøringsforslaget ville medføre. Vi er forundret over at det ikke er utarbeidet et forslag med rundkjøring på opptreksarmen lengst nord, det ville frigjort mye areal til forbedring av vegsystemet ved Vingnesgata .

Det er viktig med gode løsninger for fotgjengere i området, det er mange barn som går til butikken, skole og bussholdeplasser her. En utbedring med fortau på begge sider av Vingnesgata ved butikken og til Vingnesbrua et viktig tiltak. Kommunen påpeker i sitt notat at sammenhengende gang og sykkelveg ikke er ivarettatt, vi forventer at dette blir ivarettatt fra Vingromsvegen til Storhove.

Vi kan ikke se at de tiltakene som er skissert i planbeskrivelsen er innarbeidet i reguleringsplankartet, vi forventer at tiltakene blir gjennomført slik det er beskrevet.

Vi forventer at tiltakene gir sammenhengende gang og sykkelveier med opphøyde fotgjengeroverganger fra Vingnesbrua til Jørstadmovegen

Støyskjerming mot friluftsområder er det viktigste miljøtiltaket på Vingnes, og må gjennomføres slik skissert.

Delstrekning Vingnes – Sannom

Lillehammer bru:

Vingnesbrua ligger høyere i terrenget og er en enklere adkomstvei mellom Vingnes og byen. Tilkomst mellom Strandpromenaden og Bryggeveien (brua) må tilrettelegges best mulig for gående og syklende. Det vil uansett i fremtiden bli tillatt å sykle over Lillehammer bru i vegbanen når denne blir del av lokalveinettet.

Områdene ved Lillehammerbru er nært de viktigste områdene for fugl i reservatet og i tillegg viktige gyteområder for fisk. Det bør derfor fokuseres på tiltak som lavere fart, skjerming av støy og lysforurensing mot Lågen fra Lillehammer bru. En fartsgrense på 40 – 50 km / time vil være et godt kompromiss mellom trafikkflyt og kjøreopplevelse. Det er ca. 40 sekunder å spare på avstanden Øyresvika til Strandtorget om man kjører i 70 fremfor 50 km.

I perioden 15. april til 14. mai bør vi alle ta ekstra hensyn til de hekkende og fredede fuglene i reservatet. Det bør vurderes om den fartsgrensen som gjelder resten av året bør senkes ytterligere (miljøfartsgrense) i denne perioden- f. eks til 30 km/t. Det muliggjør også for de tilreisende å få med seg det spennende fuglelivet som utspiller seg i luft og vann rett ved siden av broa.

Rundkjøring ved Strandtorget:

Ombygging av dagens av- og påkjøringsramper ved Strandtorget til rundkjøring vil frigjøre arealer mot strandkanten og bidra til utvikling og standardheving av området Strandtorget/Strandpromenaden innen næring/bolig/rekreasjon. Farten på avlastet E6 dempes naturlig og trafikksikkerheten bedres betraktelig ved et slikt tiltak. Av- og påkjøringsrampen i Sannom legger beslag på store arealer og bør vurderes ombygget til rundkjøring av samme årsak. Med dagens E6 som framtidig lokalvei blir farten lavere og eksisterende trafikkmaskiner ved Strandtorget og i Sannom blir unødvendig plasskrevende.

Strandpromenaden/Mosodden:

Store deler av strandsonen er i dag bygget opp av sprengstein / fyllinger. Dette er meget ugunstig i forhold til gyte- og oppvekstområder for fisk. Vi mener at store deler av disse sprengsteinområdene bør skiftes ut med mest mulig naturlig strand/ steinmasser. Tilløpsbekkene Bæla og Skurva og omkringliggende landskap bør restaureres, selve strandkanten kan også på noen steder endres noe med små vikere/evjer for å optimalisere oppvekstbetingelsene for et bredt spekter fisk og insektarter. For å unngå unødvendig forstyrrelse av fuglelivet bør turstien, der det er mulig legges i god avstand fra strandkant. Flere steder bør det etableres kantvegetasjon/buskevegetasjon mellom stien og vannet.

Naturresevatet og Lillehammers industri- og tømmerfløtningshistorie bør presenteres bedre enn i dag på ulike opplevelsespunkter langs strandsonen.

Busmoen:

Med redusert trafikkbelastning på dagens E6 vil gresslettene utenfor Busmoen bli langt mer anvendelige til flere type fritidsaktiviteter (som strandvolley, små fotballbaner, aking etc.) Utløpet av Mesnaelva bør utredes som mulig badeplass da vannet i Mesnaelva alltid er varmere enn Lågenvannet.

Med hilsen

Asle Birkeland
Vingar Grendeutvalg

Helge Gjerde og Stian Berge
Busmoen Vel

Jon Opheim
Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Morten Kraabøl
Ferskvannsbiolog

Fra: Ann Kristin Eggen [ann.kristin.eggen@lillehammermuseum.no]

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

Kopi: Kenneth Dokkeberg [kenneth.dokkeberg@hamarmedia.no]

Sendt: 09.02.2022 15:10:57

Emne: 2.gans høring - reguleringsplan for avlastning E6

Vedlegg:

Hei,

Vi er grunneiere av Voldsløkka 16 og ser av skisser at det har kommet forslag om å legge gang- og sykkelvei på en måte som gjør det uforenelig med å fortsette å bo her.

Vi vil på det sterkeste motsette oss dette. Dette huset har stått her i mange år, og vi vil kjempe for at det fortsatt skal være et hjem på denne adressen.

Vi ser også kommunestyret anbefaler en annen løsning (trapp ned fra Vingnesbrua) – tiltak 6. Vi ser at dette er en mye bedre løsning og applauderer en slik anbefaling. Den er også i tråd med bruksmønsteret vi ser i dag. Folk går opp og ned denne traseen og en utbedring med trapp virker som en svært god løsning.

Vennlig hilsen

Ann Kristn Eggen – mobil 48006632

Kenneth Dokkeberg

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

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

Fra: Henrik Natvig [henriknatvig@me.com]

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

Kopi:

Sendt: 25.03.2022 16:14:48

Emne: Merknad til avlastet E6

Vedlegg:

Jeg har følgende merknad til avlastet E6, som berører min eiendom gnr 30 bnr 3,6 og 15.

1. Hensynsone H 560-6 kantvegetasjon.

Det er uklart om bestemmelsen forbyr skjøtsel. Min strandteig består av en større gresslette i forbindelse med fiskebuer og naust. Denne holdes klippes regelmessig. Området brukes til bading og båtopplag, ber om at hensynsonen fjernes for dette området på lik linje med øvrige strandteiger lenger nord. For å opprettholde dagens bruk til båtopplag og friluftsliv(badestrand)

2. kjøreadkomst til strandteigen må sikres i bestemmelsene. Dette mangler for veg mellom lokalvei og tursti f-SVK2

3. Vingromsvegen 177 må støyskjermes tilstrekkelig i henhold til kommunedelplanens bestemmelser. Støyskjerm må reguleres sør for Øyresbekken, slik at sørsiden av huset blir skjermet.

Mvh Henrik Natvig

Urda Rolstad Jahren og Hans Bernard Jahren

Boleng gnr 29 bnr 1

24.03.2022

Lillehammer kommune.

2.gangs høring-reguleringsplan for avlastet E6.

Framkommelighet for landbruksmaskiner Vingnes-Øyresvika.

I kommentarer etter innspill i 1.høringsrunde hevdes at ingen skurtresker har bredere utvendig sporvidde enn 3,25 m. Dette er ikke riktig. Oversikt fra Felleskjøpet viser at flere skurtreskere har utvendig sporvidde over 3,5 m. Det er derfor viktig at innsnevringene som er foreslått utformes slik at et hjul kan kjøre opp på fortauet og at det ikke blir skilt eller andre innretninger som begrenser framkommelighet for kjøretøy inntil 4,1 m. (Med dispensasjon og følgebil)

Snuplass for buss.

I plankartet for reguleringsplan Roterud-Storhove er det skissert et felt SKV 12. Vi har ikke funnet noen kommentar til dette området.

Ettersom dette ligger på grensa mellom de to reguleringsplanene ser det ut til at ingen har fortatt en totalvurdering og funnet en fornuftig løsning. Vi gjentar derfor det vi har skrevet i høring for Roterud-Storhove.

Vi antar at SKV 12 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 trafikksikkerhet. Rygging av busser i innkjøringen til bolighus er en dårlig løsning. I tillegg til det trafikksikkerhetsmessige, 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, som er nytt ved denne høring, og etablering av renseanlegg for tunnelvann vanskeliggjøre bygging av snuplass 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 veggen for å få tilstrekkelig diameter, men dette blir et mikroskopisk inngrep i forhold til de jordbruksareal som går tapt ved foreslått løsning.

Med hilsen

Urda Rolstad Jahren

Hans Bernhard Jahren Tlf 911 29 556 (Kontaktperson)

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