



REGULERINGSPLAN FOR AVLASTET E6 LILLEHAMMER

**OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER MED
FORSLAGSSTILLERS KOMMENTAR ETTER VARSEL OM
OPPSTART AV PLANARBEID I LILLEHAMMER KOMMUNE.**

Innhold

1.	INNLEDNING	4
2	Oversikt over høringsuttalelser	5
2.1	Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter	5
2.2	Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	5
2.3	Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner	5
3	Uttalelser fra myndigheter	6
3.1	Fylkesmannen i Innlandet	6
3.2	Innlandet Fylkeskommune (Oppland Fylkeskommune)	6
3.3	Statens vegvesen	7
3.4	Bane NOR	8
3.5	Forsvarsbygg	9
3.6	Direktoratet for Mineralforvaltning	10
3.7	Statnett	10
3.8	NVE, Norges vassdrags- og energidirektorat	11
4	Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	12
4.1	Naturvernforbundet i Oppland	12
4.2	Eidsiva Nett AS	13
4.3	Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland	13
4.4	Lillehammer sportsfiskerforening	14
4.5	Food Folk Norge AS	15
5	Uttalelser fra privatpersoner	15
5.1	Lena Granbakken Hauklién	15

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 Kristiansand

Tlf.: +47 479 72 727

www.nyeveier.no

Organisasjonsnummer: 915 488 099

5.2	Svein Løvseth	16
5.3	Erland Hauklien	16
5.4	Henrik Natvig.....	16
5.5	Åse Mari Fyksen.....	19
5.6	Peter Vonlanthen og Marit Hosar	19
5.7	Hans Markestad, Rambekknv. 4 AS.....	20
	Vedlegg.....	20
	PDF alle mottatte innspill _Lillehammer kommune	20

1. INNLEDNING

Reguleringsplanarbeidet ble igangsatt høsten 2018. Planprogram for arbeidet ble vedtatt i Lillehammer kommunene i juni 2019. Prosjektet har sammen med reguleringsplanen for E6 Roterud-Storhove også en egen internettside som har vært brukt i informasjon og medvirkningsarbeidet.

I forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogrammet er uttalelser mottatt pr. post, e-post eller gjennom en web-basert kartportal som også inneholder informasjon om prosjektet. Denne kartportalen er omtalt som Medvirkningsportalen i annonsering og informasjonsmøter. Uttalelser som er mottatt pr. post eller e-post er lagt inn i medvirkningsportalen manuelt.

Dette notatet omfatter en oversikt over innkommende uttalelser i forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogrammet. Notatet gir en oversikt over avsendere, sammendrag av innholdet og Nye Veiers kommentarer til uttalelsene. Avsenderne er gruppert etter:

- myndigheter
- organisasjoner, lag og foreninger
- privatpersoner

Merknader som kun omhandler E6 Roterud-Storhove er ikke inkludert i denne oversikten, men ligger samlet sammen med alle merknadene.

2 OVERSIKT OVER HØRINGSUTTALELSER

I dette kapittelet gis en oversikt over hvilke høringsinstanser som har kommet med uttalelser for avlastet E6 i Lillehammer. I kapittel 3, 4 og 5 er uttalelsene oppsummert og kommentert. Det er kommet inn totalt 19 uttalelser vedrørende avlastet E6, hvorav 7 fra offentlige myndigheter, 5 fra organisasjoner, lag og foreninger og 7 fra privatpersoner.

2.1 Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter

Nr.	Myndighet
1	Fylkesmannen i Innlandet
2	Innlandet Fylkeskommune
3	Statens Vegvesen
4	Bane NOR
5	Forsvarsbygg
6	Statnett
7	NVE

2.2 Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

Nr.	Organisasjon, lag og forening
1	Naturvernforbundet i Oppland
2	Eidsiva nett AS
3	Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland
4	Lillehammer sportsfiskerforening
5	Food Folk Norge AS

2.3 Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner

Nr.	Privatpersoner
1	Lena Granbakken Hauklien
2	Svein Løvseth
3	Erland Hauklien
4	Henrik Natvig
5	Åse Mari Fyksen
6	Peter Vonlanthen og Marit Hosar
7	Hans Markestad, Rambekkv. 4 AS

3 UTTALELSER FRA MYNDIGHETER

3.1 Fylkesmannen i Innlandet

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
Fylkesmannen er invitert med i arbeidsgruppe for reguleringsplanen for avlastet E6. Planforslaget må følge opp føringene gitt i kommunedelplanen. Det legges opp til et forprosjekt for å avklare innholdet i tiltakene. Fylkesmannen støtter dette og at det i ettertid innarbeides i reguleringsplan.	Innspillet tas til orientering.

3.2 Innlandet Fylkeskommune (Oppland Fylkeskommune)

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>OFK mener valgte prosess med utarbeiding av forprosjekt for å avklare innholdet i tiltakene er fornuftig. anbefaler drøfting i planforum.</p> <p>OFK bemerker at flere av tiltakene på avlasta E6 er fastsatt gjennom planbestemmelsene som er resultat av mekling. Å endre disse tiltakene/bestemmelsene vil kunne medføre forsinkelser i planarbeidet.</p> <p>Medvirking. anbefaler åpne møter og kontordager etter at planprogrammet er fastsatt, men i god tid før høring. Alternative løsninger og konsekvenser av disse bør vises frem. Bruk av planforum og samarbeidsgrupper støttes som arbeidsform.</p> <p>Rekkefølgekrav. Tiltakene på avlastet E6 skal være gjennomført innen to år etter åpning av ny E6, unntak tursti i strandsonene som skal ferdigstilles med E6.</p> <p>Utredningsbehov. Trafikkanalyse og trafikale vurderinger. Påpeker viktigheten av å planlegge for fremkommelighet og holdeplasser for kollektivtrafikk - i samarbeid med Opplandstrafikk. Det bør vurderes: Busslommer mellom ny rundkjøring på E6 ved Strandtorget og</p>	Innspill til reguleringsplan for avlastet E6 tas med i videre planarbeid. Stedsanalysen fra kommunedelplan er del av grunnlaget for planarbeidet.

<p>dagens rundkjøring ved Mesnadalsarmen og på dagens E6 ved Rislandet og Øyresvika.</p> <p>Flomsikker kryssombygging ved Strandtorget må inkludere flomsikre g/s- forbindelser fra Strandtorget til turvegen nordover forbi Mosodden.</p> <p>Kulturarv. Plangrensa omfatter deler av det verneverdige bygningsmiljøet på Vingnes. OFK forutsetter at stedsanalysen etter DIVE-metodikken legges til grunn.</p>	
---	--

3.3 Statens vegvesen

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Det er positivt og viktig at Nye Veier bruker planforum aktivt i prosessen.</p> <p>Konsekvenser for lokalvegnettet uten bompenger på lokalvegen må utredes for hele strekningen, inkludert konsekvensene for fv. 213 på østsiden av Mjøsa. All erfaring fra andre steder viser at lokalveger vil få trafikkøkning dersom det ikke settes bompenger på lokalvegnettet. Dette må beregnes, og konsekvensene må vises. Det må settes krav til avbøtende tiltak på lokalvegnettet som følge av trafikkøkning, for eksempel tilbud for gående og syklende der det er nødvendig.</p> <p>Nye Veier vil gjennomføre et forprosjekt for å vise ulike løsninger før selve reguleringsplanprosessen. Dette kan være en god ide, men det er viktig at prosessen i forprosjektet er tilstrekkelig åpen slik at en sikrer at tiltakene tilfredsstillende meklingsresultatet og bestemmelsene.</p> <p>Ny atkomst til sentrum skal utredes og planlegges i samarbeid med Statens vegvesen parallelt med detaljregulering for dagens E6.» I planprogrammet leser vi at Statens vegvesen skal lede dette arbeidet, men dette er altså ikke riktig ut ifra det det var enighet om i bestemmelsen. Statens vegvesen skal bidra inn i dette, men vi avventer initiativ fra kommunen.</p>	<p>Det arbeides med nedklassifisering av veg og utføres sammen med arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Reguleringsplanen legger til rette for g/s-vei på strekningen fra Vingnesbruas østside til Hovearmen.</p> <p>I saksgrunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen av bompengeproposisjonen for E6 Moelv – Øyer, er det redegjort for trafikkavviklingen på lokalvegnettet. For fv. 213 er det beregnet at trafikken vil øke med ca. 10 % i forhold til i dag i åpningsåret for ny E6. I de lokalpolitiske</p>

<p>Dagens E6 skal nedklassifiseres til fylkesveg etter åpning av ny veg. Dette omhandles av en egen prosess som må senes på høring. Vi minner i denne sammenhengen om at nedklassifisert veg også må innplasseres i funksjonsklasse. Som omtalt i planprogrammet er det praktisk å høre dette som en del av reguleringsplanprosessen. Dette gjelder avlastet vegnett, men også overgangen mellom riksveg og fylkesveg i kryssene på hovedvegen. Når løsningene faller på plass foreslår vi at det tas initiativ et møte mellom Nye Veier, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune, både for å avklare prosess rundt klassifiseringen og å diskutere forslag til klassifisering og nytt eierskap.</p>	<p>vedtakene står det at det skal vurderes trafikkregulerende tiltak dersom trafikken på sidevegene blir for stor. Dette er fulgt opp i reguleringsplanen og det foreslås tiltak i Øyresvika og langs Vingromsvegen som skal reduserer trafikken på Vingromsvegen.</p>
--	--

3.4 Bane NOR

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Bane NOR har både et driftsområde og en tømmerterminal innenfor varslet planområde for reguleringsplan for E6 og avlastet veg. Jernbaneanleggene er nasjonalt viktig infrastruktur som må ivaretas i anleggsfasen og i permanent situasjon, både infrastruktur, øvrige arealer og trafikksikre adkomster.</p> <p>Nasjonal transportplan 2018-2029 forutsetter dobbeltspor fram til Lillehammer innen 2034. Bane NOR har et reguleringsforslag for hensettingsanlegg innenfor varslet planområde. I tillegg vil det kunne være aktuelt å vurdere etablering av dobbeltspor fra Lillehammer til anlegget langs eksisterende bane.</p> <p>Eksisterende tømmerterminal må kunne benyttes, også i anleggsfasen for vegtiltakene. Bane NOR kan ikke akseptere at det gjøres inngrep i terminalen som hindrer eller vanskeliggjør bruk av denne. På sikt vil det kunne være ønskelig å forlenge eksisterende opplastingsspor for tømmer på terminalen. Vi ber om at tiltak som kan berøre jernbanen avklares med oss før planforslag ferdigstilles, i samsvar med rutiner besluttet i møte mellom Nye Veier og Bane NOR 03.09.2019.</p>	<p>Reguleringsplanen for avlastet E6 regulerer gang- og sykkelvei forbi hensettingsanlegget, men tiltaket berører ikke anlegget.</p> <p>Bane NOR sine veiledere legges til grunn for vårt arbeid.</p>

<p>Siden det er flere punkter der ny E6 vil berøre jernbanens interesser, er det viktig med god dialog underveis. Anleggsgjennomføring må planlegges slik at trafikken på jernbanen kan opprettholdes i størst mulig grad.</p> <p>Reguleringsplanen for jernbanens hensettingsanlegg vil kunne bli fastsatt mens reguleringsplanen for E6 utarbeides. Vi ber om at planen for jernbaneanlegget ivaretas i planplanarbeidet. Alle veger, herunder gang- og sykkelveger, må krysse jernbanespor planskilt. Kommunedelplanen for E6 stiller krav om en gjennomgående gang- og sykkeltrasé nord – sør. Vi ber spesielt om at ikke denne plasseres på en slik måte at det etableres risiko for uhell knyttet til kryssing av jernbanen.</p> <p>Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og i vårt tekniske regelverk. Vi forventer at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.</p>	
---	--

3.5 Forsvarsbygg

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Innspill fra Forsvarsbygg. En del av planområdet ved Hovemoen omfatter Forsvarets etablering på gnr. 184 bnr. 54. Dette var ikke med planområdet for KDP E6. Forsvarets interesser knyttet til dette arealet er ikke omtalt i planprogrammet. Forsvaret har atkomst og vaktbu mv i det aktuelle området.</p> <p>Forsvarsbygg har innsigelsesrett for å kunne ivareta viktige militære interesser. Viser til arealplanveileder. Oppfordrer til å ta særskilt kontakt med Forsvarsbygg for å finne gode løsninger og unngå innsigelse til planforslag.</p>	<p>Planprogrammet ble supplert slik at det framgår at Forsvaret har interesser i området. Del av forsvarets eiendom er innenfor planområdet og blir berørt av tiltak knyttet til avlastet E6 med ny kryssløsning til Hovemoen.</p> <p>Det har vært egne møter med Forsvarsbygg for å komme frem til en god løsning.</p>

3.6 Direktoratet for Mineralforvaltning

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>DMF er opptatt av god ivaretagelse og utnyttelse av den regionalt viktige grusforekomsten på Hovemoen, og at det gjennom planprosessen søkes å finne løsninger i samarbeid med driverne av massetakene på Hovemoen. Av kommunedelplanen fremgår det at forholdet til mineralressurser på Hovemoen skal belyses og utredes nærmere i detaljplanlegging, punkt 1.7.13.</p> <p>DMF forutsetter at planbestemmelse 1.7.13 også vil gjelde for utvidet plangrense i forbindelse med avlastet E6.</p> <p>Forekomsten på Hovemoen er av regional betydning. Det er gitt konsesjon etter § 43 i mineralloven for deler av planområdet på Hovemoen, og i henhold til driftsplanen er nedre uttakskote satt til 148 moh. Ang forekomstene av lokal betydning som byggeråstoff vil DMF oppfordre til at disse massene benyttes i forbindelse med veganlegget eller mellomlagres for senere bruk</p>	<p>Planbestemmelse 1.7.13 fra kommunedelplanen gjelde også for avlastet E6. Nye Veier er oppmerksom på de regionalt og lokalt viktige grusressursene som finnes på Hovemoen.</p> <p>Det skal lages egen plan for massehåndtering og det skal legges vekt på gjenbruk av masser i prosjektet.</p>

3.7 Statnett

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Statnett eier og drift er følgende anlegg som er berørt av planene og som det må tas hensyn til: - Fåberg transformatorstasjon - 300 kV ledning Ulven – Fåberg - 300 kV ledning Røykås – Fåberg - 300 kV ledning Øvre - Vinstra – Fåberg - 300 kV ledning Nedre Vinstra – Fåberg</p> <p>Statnett har anleggskonsesjon etter energiloven for sine anlegg. Energianlegg er i hovedsak unntatt fra plan - og bygningslovens bestemmelser. Kommunen har derfor ikke rettslig grunnlag for å lage planbestemmelser i reguleringsplanen som legger føringer for de elektriske anleggene.</p>	<p>Innspillene tas med inn i planarbeidet og utformingen av planen.</p> <p>Hensynssonene reguleres.</p> <p>Forslagsstiller foreslår en trearmet rundkjøring slik at adkomsten til Fåberg transformatorstasjon vil ikke endres. Adkomst går via Sannom, men det vil også åpnes opp via rundkjøring og bru over avlastet E6.</p>

<p>Energianlegg skal avsettes med hensynssone i plankartet. Manglende hensynssoner eller bestemmelser, som går ut over de elektriske anleggene, er grunnlag for innsigelse.</p> <p>Eksisterende transmisjonsledninger skal tegnes inn i plankartet med hensynssone H740 båndlegging etter energiloven og ha følgende bestemmelse:</p> <p>Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.</p> <p>Statnett viser også til kommuneplanens arealdel for Lillehammer kommune, hvor det er satt av areal til fremtidig ny Fåberg transformatorstasjon. Vi ber om at dette arealet (hensynssonen i kommuneplanen) blir med inn i reguleringsplanen.</p> <p>Atkomst til Fåberg transformatorstasjon må sikres, også gjennom hele anleggsperioden. Det er spesielle tekniske krav til svingradius, dimensjonerende vekt mv. på atkomst inn til trafostasjonen. Dette er også viktig å ta hensyn til ved utforming av krysset på Storhove.</p> <p>Statnett ber om at ROS-analysen omfatter transmisjonsnettets som kritisk infrastruktur, både i anleggsfase og ferdig bygget anlegg.</p>	
--	--

3.8 NVE, Norges vassdrags- og energidirektorat

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>NVE viser til sine veiledere om behandling av energianlegg i planlegging mv og forutsetter at de følges opp.</p> <p>Energianlegg, eksisterende anlegg: Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningsloven, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplanen. Utgangspunktet er</p>	<p>Merknader om hvordan kraftledninger skal vises i plankartet og bestemmelser tas med i videre planarbeid.</p> <p>Krav til atkomst til Fåberg</p>

<p>derfor at slike transmisjonsnettledninger innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).</p> <p>Grunnvannskilde. Tiltak i planen som terrenginngrep og endringer i nedbørfeltet til kilden, inkludert tiltak i anleggsfasen og avrenning som kan påvirke grunnvannskilden, må dokumenteres tilstrekkelig i reguleringsplanen, jf. bestemmelser i kdp og hjemmelsgrunnlaget i vannressursloven.</p> <p>Aktsomhetsplikten i vannressursloven gjelder også grunnvann, jf. vannressursloven § 43 a. En ev. konsesjonsprosess kan tas i reguleringsplanen (jf. vannressursloven § 20) dersom tiltaket er tilstrekkelig utredet og dokumentert i planen.</p>	<p>transformatorstasjon er tatt hensyn til i planarbeidet.</p>
--	--

4 UTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER

4.1 Naturvernforbundet i Oppland

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Ang. Friluftsliv- og rekreasjonsmuligheter: Flere av tur- og rekreasjonsområdene på denne strekningen påvirkes svært negativt. Vi mener de utredningene som er gjort til nå er for dårlige. Det at traseen endres så radikalt, tilsier også en ny og mer dyptgående KU. Vi mener turvei langs ny E6 på fylling ut i Mjøsa fra Roterud til Øyresvika, har store negative konsekvenser for strandsonen. Det er ikke mulig å gjenskape naturlige forhold. Vi mener også det er bortkastede penger fordi den trolig i liten grad blir brukt.</p>	<p>Turstien legges ikke helt ut i strandsonen der det er mulig, men lengre inn på land. På de smaleste partiene ved Brettengsvika og Vingnesvika vil turstien gi en bedre tilgjengelighet og en sammenhengende tursti mellom Øyresvika og Vingnesvika.</p> <p>Forslagstiller foreslår en to meter bred tursti som ikke skal vintervedlikeholdes for å skåne strandsonen mest mulig.</p>

4.2 Eidsiva Nett AS

Oppsummering av merknad/innsjill	Forslagsstillers kommentar
<p>Eidsiva Nett AS har infrastruktur på store deler av området som det må tas hensyn til (høy- og lavspenningslinjer og kabler samt nettstasjoner med mer). Ønsker at Nye Veier tar kontakt i forbindelse med dette slik at det ikke skaper forsinkelser i realiseringen av prosjektet.</p> <p>Konfliktområder må kartlegges og omtales i reguleringsplanen. Enkelte tiltak kan ta tid med hensyn til prosjektering, bestilling og montasje. Tidlig involvering er derfor viktig. Riggplasser og andre større laster bør også avklares tidlig.</p>	<p>Dette følges opp i reguleringsplanprosessen.</p>

4.3 Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland

Oppsummering av merknad/innsjill	Forslagsstillers kommentar
<p>Som tidligere påpekt i uttalelser er vi sterkt kritiske til gang- og sykkelveger som legges ut i strandsonene. Lågendeltaet er allerede hardt presset når det gjelder ferdsel og ulike aktiviteter, noe som beviselig gir negative utslag for fuglelivet. For at Lågendeltaet naturreservat skal beholde sine kvaliteter, jf. verneformålet, må forvaltningen av de tilgrensende områdene innrettes i forhold til dette, dvs. at det ikke legges til rette for økt menneskelig aktivitet i de sårbare kantsonearealene hvor den biologiske produksjonen er størst. Dette må også være et viktig prinsipp utenfor vernede områder.</p> <p>I planprogrammet ser de forslag om hvordan ny strandsone kan opparbeides for å skape naturlig variasjon. De er ikke imot at dette gjøres, men påpeker at effekten i forhold til fugleliv og biologisk mangfold dessverre vil bli liten pga. stor menneskelig forstyrrelse og løshundproblematikk, slik de har erfart på andre turstier i nærområdet.</p>	<p>Etablering av tursti fra Øyresvika til Vingnes ligger inne i kommunedelplanen.</p> <p>Nye Veier anbefaler at turstien etableres med to meters bredde, samt at den ikke bygges for helårsdrift for å minimere inngrepet mot Mjøsa.</p>

<p>Som et alternativ til en utbygging i strandsonen bør det utredes en løsning med å legge gang- og sykkelveg langs nåværende lokalveg på hele strekningen mellom Vingrom og Vingnes.</p>	
---	--

4.4 Lillehammer sportsfiskeforening

Oppsummering av merknad/innsjill	Forslagsstillers kommentar
<p>Innsjill fra Lillehammer sportsfiskeforening. Når det gjelder strekningen mellom Vingrom og Øyresvika: Viser til tidligere innsjill i prosessen hvor vi poengterer viktigheten av å ta vare på strandsonen og gruntvannsområdene i Mjøsa på strekningen Øyresvika-Vingrom. Det er bred forankret kunnskap som tilsier at strandsoner og gruntvannsområder er viktig for økologien i og ved vassdraget. Strekningen har de viktigste gruntvannsområdene i nordre del av Mjøsa. Østsiden er brattere og dypere. Strandsonen og gruntvannsområdene er svært viktige og produktive for fisk, insekter og fugler. Det må derfor gjøres en grundig konsekvensanalyse av hvordan utfyllingene i forbindelse med vegbygging vil påvirke økologien i vassdraget. Vegen bør derfor i størst mulig grad plasseres vestover, og ikke fylles ut i Mjøsa.</p> <p>Forslag om en gang- og sykkelveg på utsiden av E6 representere ytterligere og skadelige utfyllinger i Mjøsa. Dette må utredes grundig, og det må ses på muligheter for en gang- og sykkelveg på vestsiden av E6 i stedet.</p> <p>God tilgjengelighet for friluftsliv langs strandsonen er viktig, men må kunne løses uten en omfattende gang- og sykkelveg. Det er viktig å bevare strandsonen mest mulig naturlig og intakt.</p>	<p>Det er i kommunedelplan for E6 foreslått tursti på utsiden av E6 nordover fra Vingrom. Etablering av tursti vurdert i planarbeidet, og er sett på ulike løsninger.</p> <p>Alternativene er vurder ut fra konsekvensene tiltakene vil gi på strandsonen og grunnvannsområdene. Nye Veier anbefaler tiltaket med minst inngrep.</p> <p>Tilgangen til Mjøsa søkes opprettholdt, og underganger på strekningen opprettholdes som i dag.</p>

4.5 Food Folk Norge AS

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Innspill fra Food Folk Norge AS som eier av gnr 200 bnr 1890 MC Donalds på Strandtorget ang avlastet E6.</p> <p>Ønsker at kryssombygging ved Strandtorget skjer slik at gode atkomstforhold med bil til virksomhetene på Strandtorget opprettholdes, også i anleggsfasen. Bemerket også at flomsikringen må utføres slik at bebygde areal ikke blir mer utsatt, men om mulig slik at det kommer de bebygde arealene til gode.</p>	<p>Ombygging av krysset ved Strandtorget er vurdert i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplan for avlastet E6, flom og atkomstforhold er en del av dette arbeidet.</p> <p>Risiko- og sårbarhetsanalyse vurderer nødvendige risikoreduserende tiltak.</p>

5 UTTALELSER FRA PRIVATPERSONER

5.1 Lena Granbakken Hauklien

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Liten kryssløsning ved Øyresvika er også essensielt for grenda. Stranda må ikke røres, her er det rekreasjon, fiske, kulturarv og vannsportaktiviteter. Det tradisjonelle dreggefisket og lågåsildfisket må ikke begrenses på grunn av veg og utfylling i Mjøsa. Øyresvika har naturlig strandlinje. I anleggsperioden må boforholdene være gode. Støy og støv må ikke ødelegge nattesøvnen eller muligheten til å være ute på sin egen eiendom og på stranda.</p>	<p>Turstien legges inn på områdene der det er mulig for å bevare strandsonen. På de smaleste partiene legges turstien helt ut mot Mjøsa. Disse områdene blir mer tilgjengelig med en opparbeidet tursti.</p> <p>Vurderinger knyttet til ulemper i forhold til støy i anleggsfasen vil inngå i fagrapporten for støy.</p>

5.2 Svein Løvseth

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Det vises til møte på Lillehammer Rådhus 22. august 2019 der grunneier fikk noe innføring om KDP og at hans to eiendommer gnr./bnr. 162/9 og 162/75 på Riiselandet trolig blir berørt. Eiendommene er allerede sterkt belastet av Vingromsveien og delt i tre deler av dagens E6. Dette medfører i stor grad restriksjoner, vegstøy og forurensning. Enda mer arealavståelse forstås ikke at blir foreslått. Det vil bli dårlige boforhold, spesielt under flere år med byggedrift. Grunneier gruer seg.</p> <p>Frykter at innkjøring til Lillehammer fra sør vil bli for smal, med eksempelvis fartsdumper, for å hindre store biler i å komme frem. Store vogntog er nå 25 meter lange og disse må kunne komme frem. Det skal leveres søppel på Roverudmyra, og transport vil gå inn og ut gjennom Riiselandet. I tillegg vil det være busstransport til idrett og skirenn.</p>	<p>Reguleringsplanen for avlastet E6 følger opp føringene fra kommunedelplanen.</p> <p>Planbeskrivelsen vurderer både støy og trafikk. Der vurdering av tiltak og gjennomføring er behandlet. Det er utarbeidet støysonekart og detaljert støyutredning for avlastet E6 som del av planforslaget. Dette har dannet grunnlag for støyskjermingstiltak.</p> <p>Avlastet E6 skal opprettholde dagens vegbredder og midtoppmerking. Tiltakene på strekningen er tursti langs Mjøsa og tiltak langs Vingromsvegen.</p>

5.3 Erland Hauklien

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Liten kryssløsning er også essensielt for grenda. Stranda må ikke røres, her er det rekreasjon, fiske, kulturarv og vannsportaktiviteter. Det tradisjonelle dreggefisket og lågåsildfisket må ikke begrenses på grunn av veg og utfylling i Mjøsa. Øyresvika har naturlig strandlinje. I anleggsperioden må boforholdene være gode. Støy og støv må ikke ødelegge nattesøvnen eller muligheten til å være ute på sin egen eiendom og på stranda.</p>	<p>Vegløsningen, atkomst til eiendommer og tilgang til friområder og badeplasser i Mjøsa opprettholdes på strekningen for avlastet E6, i tillegg til tilretteleggingen med tursti.</p> <p>Vurderinger knyttet til ulemper i forhold til støy i anleggsfasen vil inngå i fagrapporten for støy.</p>

5.4 Henrik Natvig

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Det vises til konklusjon i meklingen for KDP at området nord for Øyresvika skal skjermes av hensyn til nærmiljø, friluftsliv og naturområder. I tillegg for å bevare strandlinje og byutvikling rundt Vingnes.</p> <p>Det forventes at meklingsresultatet for avlastet veg blir fulgt opp. Fornøyd med at KDP legges til grunn og at bevart strandsone ikke får inngrep og bomiljøet blir bevart fra Øyresvika og nordover. Prinsippene må legges til grunn også i anleggsperioden og utforming av avlastet veg.</p> <p>Merknader fra lag og foreninger i forbindelse med KDP, vil gi viktige bidrag og kunnskap til videre utredning. Det er nemlig i liten grad synliggjort og kartlagt de verdier som finnes nord for Bulungsbekken.</p> <p>Dagens lokalveg nord for Øyresvika har dårlig standard, har mange av- og påkjøringer og fungerer ikke som lokal gjennomfartsveg. Gjennomgangstrafikken har økt betraktelig de senere årene og hastigheten er høy. Trafikken består av noe lokaltrafikk, men det er en stor økning av hytteturister som bruker dette som alternativ rute. Det er også en stor andel større kjøretøy i forbindelse med landbruket på vegen. Vegen er også skoleveg og hovedsykkelveg.</p> <p>Trafikksikkerheten er ikke god nok. Lokalveg fra Vingrom må kobles sammen med dagens E6 ved Øyresvika, da dette vil redusere gjennomgangstrafikk i boligområdet på Riislandet. Forventes at det utarbeides realistiske trafikkanalyser for lokalvegen.</p> <p>Kollektivtilbudet må ikke forringes. Det er viktig for pendlere og skoleelever både på ungdomskolen og videregående. Det bør tilrettelegges for nytt busstopp langs dagens E6 ved Vingnes, som kan betjente langruter. I tillegg bør det vurderes stopp ved nytt kryss ved Øyresvika dersom noe av kollektivtrafikken vil overføres til dagens E6 forbi Riislandet.</p> <p>Fra Øyresvika og nordover er den bevarte strandsonen mye brukt som friluftsområde med god tilgjengelighet med en rekke muligheter for fotografering, en forringelse av disse arealene for økt biltilgjengelig vil være i strid med intensjonene om å bevare strandlinjen. Ikke bygg ned strandlinje for å etablere stopplomme. En eventuell stopplomme bør plasseres hvor man skal reetablere strandsone.. Mye</p>	<p>Meklingsresultatet for avlastet veg fulgt opp i planarbeidet. Temaene naturmangfold, naturressurser, kulturarv, friluftliv/by- og bygdeliv, støy og luftforurensning er vurdert i planarbeidet.</p> <p>Buss og kollektivtilbud vil opprettholdes lang Vingromsvegen i tillegg til nye holdeplasser for Regionbussen ved Vingnes.</p> <p>Det vil utarbeides egen støy og trafikkanalyse for bruk av dagens E6/avlastet veg.</p> <p>I forbindelse med regulering av tursti, skal eiendommene fortsatt ha adkomst/tilgang til friområder og badeplasser i Mjøsa.</p>

<p>av strandlinjen vil ligge i fyllingsfoten til vei og ha en lav bruksverdi som friluftsområde. Det bør legges vekt på å skape en sammenhengende tilgjengelig strandlinje mellom Øyresvika og Vingnes framfor å gjøre store inngrep med utbygging av turveg. I denne sammenheng vil tilbakeføring av strandsonen i Brettengsvika være viktig. Sør for Øyresvika forholder dette seg annerledes da strandlinjen vil være nedbygget.</p> <p>Støy fra E6 gir et uoversiktlig trafikkbilde og deler av veien mangler gatebelysning. Det forventes at de avbøtende punktene fra KDP blir fulgt opp i videre planlegging. Støyskjerming bør anlegges mellom lokalveg og dagens E6, dette vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde for skolebarn på lokalvegen.</p> <p>Kryss på Vingnes og ved Øyresvika må utformes slik at kollektivtilbudet forbedres og kan betjene særlig pendlerruter til og fra Gjøvik. Vegstrekningen mellom Vingnes og Lyresvika er sterkt preget av tidligere veiutbygginger. Ytterligere beslag av areal kan derfor være svært negativt for bomiljøet.</p> <p>Dette er forhold som gjelder eiendom gnr/bnr 30/3, forfatter av innsendt merknad. Det er næringsvirksomhet på eiendommen. Bruk av dyrka mark på sørsiden av eiendommen til anleggsområdet vil ikke la seg kombinere med virksomheten. Det vil innebære tapt inntekt. På strandteigen har de fiskebuer, båtplasser, beiterett og fiskerettigheter. Grunneier drifter området og rydder etter flom, har søppeltømming og driver vedlikehold i form av hogst og slått.</p> <p>Det vil være positivt med økt tilgjengelighet til strandsonen med sammenhengende tursti til Vingnes. Derimot vil økt tilgjengelighet for bilturisme erfaringsmessig være negativt da dette medfører økt forsøpling og uheldig bruk av camping og festing. Dette er årsaken til at grunneier har steng dagens kjøreatkomst. Strandteigen har en bred vegetasjonsskjerm mot dagens E6, som gir en god opplevelse av Mjøslandskapet. Grunneier er bekymret for at inngrep vil vesentlig forringe det som gjør området til et attraktivt naturområde, og at grunneierrettigheter som også gir grunnlag for dagens vedlikehold blir berørt. Grunneier ber om at dette hensyntas og planlegges skånsomt i samarbeid han og øvrige brukere.</p>	<p>Vurderinger knyttet til ulemper i forhold til støy- i anleggsfasen vil inngå i fagrapporten for støy.</p> <p>Eiendommen inngår i de registreringer som vil bli gjennomført som underlag for denne planfasen. Herunder vil også informasjonen og innspillene dere har kommet med vurderes.</p>
--	--

5.5 Åse Mari Fyksen

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>Legg veien i tunnel i eksisterende trasé fra Øyresvika, Øyresbrettingen, Riselandet til Vingnes som støydempende tiltak for bebyggelsen på Riselandet, Vingnes. Dette vil gi flotte muligheter mot Mjøsa og mulig arealutnyttelse for beboere.</p> <p>Krysset i Øyresvika ønsker så lite som mulig, med kun avkjøring for trafikk fra sør og innkjøring for de som skal sørover fra Lillehammer. Det spørres om avkjøring til Lillehammer legges i tilknytning til krysset i Vingrom. Dette fordi det virker unødvendig med tre kryss så tett på hverandre (Vingrom-Øyre og Hovemoen). Ved tunnellingssalg sør må det unngås rasing av friluftsliv, naturvernet og bosetting i Øyresvika. Tunnellingsslag bør legges langt sør og ikke inne på Øyresjordet.</p>	<p>Reguleringsplanen for avlastet E6 vil følge opp føringene fra kommunedelplanen. Avlastet E6 skal ikke legges i tunnel, men det gjøres andre tiltak på strekningen som tursti, støyskjerming og fortau langs Vingromsvegen.</p> <p>Det er utarbeidet støysonekart og detaljert støyutredning for avlastet E6 som del av planforslaget. Dette har dannet grunnlag for støyskjermingstiltak (langs vegen) som er foreslått.</p>

5.6 Peter Vonlanthen og Marit Hosar

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
<p>På grunnlag av den vedtatte KDP, med tunnellingsslag sør for Øyresvika har grunneier investert i betydelige oppgraderinger av boligen. Et annet viktig anliggende er at nåværende E6 i tillegg til å fungere som innkjøring til Lillehammer også skal fungere som lokalveg for beboerne fra Øyresvika til Vingnes. Det vises også til uttalelsen fra Grendeutvalget som støttes fullt ut.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>

5.7 Hans Markestad, Rambekkv. 4 AS

Oppsummering av merknad/innspill	Forslagsstillers kommentar
Innspill vedr. Korgveien 40. Viser til kartskisse som viser at en avlastningsveg som tangerer vår eiendom planlegges. Stiller spørsmål ved om det er sannsynlig at den inntegna vegen følger den prikkede linja? Dersom vegen blir trykket enda lenger ned på vår eiendom vil det være ugunstig for videre drift av Mjøsbil Mekonomen. Ønsker å bli orientert om videre planer og vil komme tilbake med innspill.	Tiltak knyttet til avlastet E6 ved Lillehammer vil være del av egen reguleringsplanprosess. Det skal ikke reguleres nye tiltak forbi Korgvegen 40, men eksisterende veg og g/s-vei skal reguleres i forbindelse med at det skal reguleres manglende lenger på strekningen mellom Strandtorget og Hovearmen.

VEDLEGG

PDF alle mottatte innspill _Lillehammer kommune

Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**