

NOTAT TIL SAKSFRAMLEGG E6 ROTERUD-STORHOVE

Datert 11.08.22

Innhold

1	Planforslaget.....	3
2	Planprosess.....	3
3	Kommunedirektørens vurdering	4
3.1	Adkomst Vormstugujordet	4
3.2	Hovemoen	5
3.2.1	Bru- og kulvertløsning.....	5
3.2.2	Båndlegging av arealer for eventuell ny transformatorstasjon	6
3.3	Trafikksikkerhet	6
3.3.1	Sidevegsnettets	6
3.4	Friluftsliv	8
3.4.1	Vingromdammen	8
3.4.2	Hovemoen	9
3.4.3	Tursti langs Mjøsa.....	10
3.5	Strand- og kantsone	11
3.6	Lågen og naturmangfold.....	12
3.7	Støy.....	13
3.8	Kulturminner	13
3.9	Jordvern.....	14
3.9.1	Dyrka mark	14
3.9.2	Anleggsveg Trosset	15
3.10	Anleggsgjennomføring i Øyresvika og på Trosset.....	16

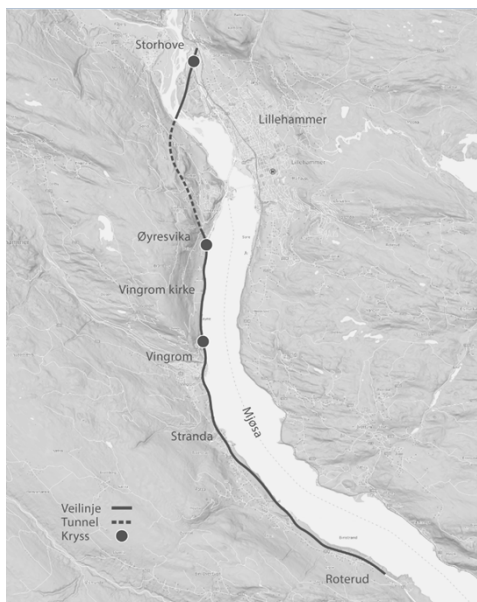
1 Planforslaget

Hensikten med planforslaget er å detaljregulere firefelts motorveg for strekningen Roterud-Storhove. Sammen med vedtatt reguleringsplan for Storhove-Øyer, vil reguleringsplanen gi sammenhengende firefelts E6 gjennom Lillehammer kommune.

Planforslaget er omfattende, og inneholder en rekke notater, konsekvensutredningsrapporter og temarapporter, i tillegg til plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Planbeskrivelsen gir en helhetlig beskrivelse av tiltaket, og en sammenfatting av konsekvensutredningene (KU) og andre utredninger. Det vises i hovedsak til denne for å få en oversikt over planforslaget.

Planforslaget inneholder justerte løsninger som har kommet fram under arbeidet med reguleringsplanen, og er Nye Veiers (NV) anbefalte løsning. Justert løsning er:

1. Nytt kryss i Vingrom, nord for Vingrom sentrum
2. Justert veglinje, mellom Øyresvika og Storhove
3. Betongkassebru over Lågen



Figur 1 viser foreslått regulert vegstrekning fra Roterud til Storhove med kryssplassering, samt strekningene for både dagsoner og tunnel.

2 Planprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 06.05.19. Det ble utarbeidet et felles planprogram med reguleringsplan for avlastet E6, som ble sendt på høring/offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart. Planprogrammet hadde høringsfrist 05.09.19 og ble fastlagt i kommunestyret 28.11.19.

I forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen har det vært behov for å justere planområdet. Det er derfor i flere omganger varslet utvidelse av planområdet.

Planforslaget til reguleringsplanen ble sendt inn til 1. gangs behandling 26.03.21, og diskutert i regionalt planforum 20.04.21. Reguleringsplanen ble behandlet i kommunestyret 17.06.21. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden fram til 05.09.21. Kommunen mottok 75 høringsuttalelser og 31 innsigelser ifbm. 1. gangs høring/offentlig ettersyn.

Kommunestyret vedtok i møte 27.01.22 å legge planforslaget ut på 2. gangs høring/offentlig ettersyn med frist for uttalelse 25.03.22. Kommunen mottok 43 uttalelser, med totalt 10 innsigelser. Kommunestyret vedtok 31.03.22 å sende brualternativet i Hovemoen ut på en begrensa høring. Ifbm. høringen mottok kommunen 15 høringsuttalelser, med en innsigelse fra NVE. Ut over dette er det gjennomført to begrensa høringer i perioden fram til sluttbehandling. Den ene gjelder en formålsendring fra friluftsmål til kombinert kommunalteknisk anlegg med parkering i Vingrom som er avklart med grunneier og vegeiere, henholdsvis Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune. I tillegg er det gjennomført en begrensa høring for deponiområdene på Boleng da disse har blitt supplert med maksimal kotehøyde. Kommunen mottok ingen uttalelser ifbm. denne begrensede høringen. For øvrige deponiområder er det ikke vurdert behov for begrensa høring da grunneierne på de aktuelle områdene, utenom på Nordre Trosset, har inngått opsjonsavtaler med tiltakshaver for gjennomføring av deponi/nydyrking og det er kun grunneierne som vurderes som berørt av disse deponiområdene. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at disse områdene lå inne ved både 1. gangs og 2. gangs høring/offentlig ettersyn og det er kun suppleringen med maksimal kotehøyde som har vært på en begrensa høring.

Det foreligger innsigelser til reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove (E6RS) som ikke er løst/imøtekommet. Status for innsigelser framgår av vurderingen nedenfor, samt saksframlegget. Endringer i planforslaget mellom 2. gangs høring/offentlig ettersyn og sluttbehandling framgår av planbeskrivelsens kap. 0.

3 Kommunedirektørens vurdering

3.1 Adkomst Vormstugujordet

Vormstugujordet reguleres i tråd med kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensbj (KDP). Ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn forelå det ett alternativ for adkomst i tråd med gjeldende reguleringsplan, dvs. en fire-armet rundkjøring ved innkjøringen til Gausdal Land m.fl. Denne løsningen, som følge av høydeforskjellen mellom fv. 255 og Vormstugujordet, innebærer at adkomstvegen vil ta mye næringsareal. Det ble derfor ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn sendt to alternativer på høring/offentlig ettersyn:

- Alternativ 1; videreføring av gjeldende regulering. Alternativet innebærer at dagens rundkjøring ved på-/avkjøringsrampene på vestsiden av E6 fjernes og det reguleres en rundkjøring hvor dagens adkomst til Gausdal Land ligger, med egen arm opp til Vormstugujordet.
- Alternativ 2; i stor grad videreføring av dagens vegsystem. Alternativet innebærer at det reguleres et T-kryss som adkomst til Gausdal Land slik som dagens etablerte løsning og en rundkjøring med arm til Vormstugujordet ved rundkjøringen hvor på-/avkjøringsrampene til dagens E6 ligger.

Kommunedirektøren anbefaler at alt. 2 reguleres. Dette begrunnes ut fra at alt. 2 vil gi en bedre arealutnyttelse av Vormstugujordet. Vormstugujordet bør få en god arealdisponering da den skal omdisponeres fra dyrka mark til næringsformål i tråd med kommuneplanens arealdel. Begge alternativene vurderes å tilrettelegge for et hensiktsmessig kollektivtilbud i området. Med alt. 2 vil bussholdeplassen flyttes noe nordover og bort fra målpunktene sett ift. alt. 1, men det er relativt korte avstander og løsningen vurderes således som akseptabel. Gående og syklende blir ivaretatt gjennom begge alternativene.

Alt. 2 regulerer i stor grad dagens situasjon. Kommunedirektøren vurderer det slik at trafikksikkerheten i alternativet er ivaretatt. T-krysset inn til Gausdal Land har vært ulykkesutsatt, men vegeier opplyser at fartsgrensen i området er redusert og dette har bedret situasjon. Det ventes ikke vesentlig økning i trafikkmengden inn til dette området da næringsetablering videre sørover fra Gausdal Land vil få adkomst fra ny hovedavkjøring til Lillehammer og kapasiteten i T-krysset vurderes således som tilstrekkelig. Dersom det blir vesentlig endring i hvilken næring som er på området kan dette få betydning for trafikksikkerheten.

NV har påpekt at etablering av ny rundkjøring, gjelder begge alternativer, ikke er en del av E6-prosjektet og NV vil derfor ikke ta kostnaden med tiltaket. Kommunedirektøren er i utgangspunktet enig i dette, men dersom det viser seg at en må fjerne eller endre dagens vegsystem som en del av E6-prosjektet skal området istandsettes i tråd med gjeldende reguleringsplan på tiltakstidspunktet, herunder etablering av rundkjøring.

3.2 Hovemoen

3.2.1 Bru- og kulvertløsning

Kommunedirektørens vurdering av bru- og kulvertløsningen framgår av kommunestyrets sak 29/22, behandlet i kommunestyret 31.03.22. Ut fra en samlet vurdering av alternativene som forelå anbefalte kommunedirektøren da at kulvertløsningen ble lagt til grunn for videre behandling av E6RS.

NVE har fremmet innsigelse til bruløsningen. Innsigelsen er begrunnet ut fra at kryssing med bru vil redusere båndleggingssonen som er avsatt for å ivareta arealbehovet for eksisterende energianlegg og eventuelle framtidige transformatorstasjon i Hovemoen. Båndleggingssona omtales i kap. 3.2.2. I tillegg til at den foreslåtte bruløsningen beslaglegger et areal, vil den redusere arealet som faktisk kan benyttes til transformatorstasjon. Der er ikke noe som skiller de to løsningene (bru/kulvert) hva gjelder direkte beslag av framtidige næringsarealer.

Det er gjort forsøk på å løse innsigelsen gjennom å redusere arealbeslaget en eventuell bruløsning medfører, og en optimalisering av rundkjøringen har redusert arealbeslaget med ca. 0,5 daa sett ut fra foreliggende løsning. NVE har vært tydelige på at reduksjonen i beslaget ikke er tilstrekkelig for å kunne trekke innsigelsen. NVE kan kun godta en løsning som ikke reduserer båndleggingssona, og for at innsigelsen skal imøtekommes anbefaler NVE at en velger kulvertløsningen.

Som det framgår av «*Notat – Svar på kommunestyrets vedtakspunkt 5, Nye Veier AS datert 03.03.22*» og sak 29/22 er det små variasjoner som skiller de ulike alternativene. Ved forrige behandling valgte kommunedirektøren å vektlegge framtidig situasjon hvor kulvertløsningen vurderes å gi en bedre arrondering. Dette vil gi sammenhengende næringsarealer, i tillegg en hensiktsmessig adkomstløsning mot ny adkomst til Hovemoen gjennom ny rundkjøring på avlastet E6, sammenlignet med en bruløsning lenger sør. Gjennom høringsrunden kom det en rekke innspill hvor det ble argumentert for en bruløsning. Begrunnelsen gikk primært på HMS og trafikksikkerhet.

Etter all sannsynlighet vil det være grusuttak i Hovemoen i mange år framover og det er usikkert hvor midlertidig aktiviteten kan anses å være. Det er fremmet innsigelse til manglende ivaretagelse av friluftsliv, hvor Hovemoen er vurdert, jf. kap. 3.4.2. Ved å trekke krysningspunktet for E6 lengre unna produksjonsanlegget vil det kunne være med å bidra til økt trafikksikkerhet og dermed en noe større attraktivitet for friluftslivet. Ut fra en helhetsvurdering mener kommunedirektøren at bruløsningen kan velges, på tross av at det hefter en innsigelse til alternativet.

3.2.2 Båndlegging av arealer for eventuell ny transformatorstasjon

Etter 1. gangs høring/offentlig ettersyn ble det tatt inn hensynssone H740, *båndlegging etter andre lover*, i plankartet etter at NVE fremmet innsigelse til planforslaget. Arealet i Hovemoen er båndlagt mht. den kommende prosessen med etablering av ny transformatorstasjon i Lillehammer. E6RS regulerer ikke for transformatorstasjon, men sikrer mulige arealer for det. Etablering av transformatorstasjon behandles etter energiloven hvor NVE er myndighet. Statnett har varslet at de vil igangsette den formelle prosessen med etablering av transformatorstasjon i Lillehammer i løpet av 2022, hvor første del av prosessen er en melding med påfølgende høringsrunde.

Det er den kommende prosessen som skal avgjøre hvor en ny transformatorstasjon skal plasseres, men E6RS båndlegger store arealer til en mulig ny transformatorstasjon i Hovemoen. Det er fra kommunedirektørens synspunkt ikke ønskelig. Det er sentralt å påpeke at en båndlegging ikke er ensbetydende med at noe skal etableres, men ivaretar en mulighet for det. Båndleggingssonen og NVEs innsigelse til bruløsningen må ses i sammenheng. Det opplyses at båndleggingsarealet som var på 2. gangs høring/offentlig ettersyn som allerede er båndlagt/avsatt med hensynssone i overordnede planer er ca. 24 daa større.

I Hovemoen er det et stort grunnvannsmagasin lokalisert i østlige deler av båndleggingssonen avsatt ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn til en mulig plassering av en transformatorstasjon. Grunnvannsmagasinet er kjent fra tidligere. Ny kartlegging og undersøkelser gjennomført våren 2022 viser at grunnvannet dreneres i retning mot framtidig vannkilde og dagens drikkevannsforsyning i Korgen. Det er opplyst om at transformatorstasjoner i dag benytter mineralolje til kjøling. Bruk og/eller lagring av store mengder mineralolje rett over et grunnvannsmagasin vil ikke være forenelig med sikring av drikkevann/grunnvannsmagasin. Hvilke tiltak/tekniske muligheter som finnes for å sikre en framtidig transformatorstasjon er usikkert. Uansett teknologi vil det alltid være en restrisiko forbundet med etablering av en slik installasjon. Vannverk og transformatorstasjon er to samfunnskritiske funksjoner. Det er kommunedirektørens vurdering at etablering av en transformatorstasjon av denne størrelsen ikke er forenlig med kommunens plikt til å beskytte nåværende og framtidige grunnvannskilder som drikkevannsforkomster. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det båndlagte arealet tas ut av reguleringsplanen til sluttbehandling. Kommunens administrasjon er i tett dialog med Statnett og NVE for å påvirke at transformatorstasjonen kan etableres utenom grunnvannsressursen i Hovemoen.

3.3 Trafikksikkerhet

3.3.1 Sidevegnettet

Innlandet fylkeskommune (IFK) har ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn opprettholdt sin innsigelse til sidevegnettet med bakgrunn i at det ikke er innarbeidet tilstrekkelig avbøtende tiltak. I deres høringsuttalelse er det gitt konkrete punkter som må innarbeides i planen for at innsigelsen skal imøtekommes. Kravet fra IFK omfatter regulering av bussholdeplass, økt bredde på ny kulvert på Jørstadvægen, endring av bestemmelser og rekkefølgekrav. Forutsatt at planforslaget vedtas slik det foreligger, er innsigelsen fra IFK imøtekommet gjennom de endringene som er innarbeidet i planforslaget.

Det skal etableres g/s-veg på manglende lenker fra Holte/Bø i sør til Ullhammeren nord for Vingrom. For å imøtekomme innsigelsen til IFK, er rekkefølgebestemmelsene knyttet til etableringen av disse strekningene, samt gangpassasjen ned til Vingromdammen, endret slik at disse skal være etablert senest når ny E6 tas i bruk.

Det er fra andre høringsparter påpekt at det bør reguleres g/s-veg ned til Gjøvik grense. Ny E6 vil medføre noe økt trafikk på Paul A. Owrens veg. Kommunedirektøren kan ikke se at dette alene utløser behov for forlengelsen av g/s-vegen på strekningen. ÅDT (årsdøgntrafikk) ligger i dagens situasjon på ca. 900 og med bompengerevisning vil ÅDT øke til over 1000. Iht. vegnormalen skal det etableres g/s-veg dersom $\text{ÅDT} > 1000$, potensialet for gående og syklende er over 50 i et normaldøgn, og at vegstrekningen er skoleveg. Selv om denne vegstrekningen kommer innenfor disse vilkårene er vegnormalen tydelig på at dette gjelder for utforming av nye veger. Som følge av ny E6 må både Paul A. Owrens veg og Vingromsvegen bygges om ut fra Vingrom, og således utløses krav til etablering av g/s-veg på disse strekningene. Dette er ikke tilfellet lengst sør mot Gjøvik grense. Utover det som utløses gjennom etablering av ny fylkesveg er g/s-veg sør for tidligere Jokeren i Vingrom forlenget slik at den kobles sammen med etablert g/s-veg ved Jokeren, samt at den er forlenget i sør gjennom et utsatt punkt nederst i Lekshusbakken.

IFK har også fremmet innsigelse til hvordan sidevegnettet er ivaretatt i den delen av planforslaget som omfatter Gjøvik kommune. Det er i dagens situasjon etablert en g/s-veg på Biristrand. For at innsigelsen skal imøtekommes, ber IFK om at det etableres g/s-veg på strekningen fra der g/s-veg slutter i sør og ned til Roterud, samt fra Fegring til ny avkjøring til Furuodden camping. Dersom Gjøvik kommune imøtekommer innsigelsen fra IFK, vil det likevel ikke bli et sammenhengende tilbud videre sørover siden g/s-vegen ikke vil gå inntil Lillehammer grense.

IFK har uttalt at krysningspunktet på Paul A. Owrens veg, der hvor turstien opp langs Rinna vil krysse fylkesvegen, må bearbeides for å ivareta et trafiksikkert krysningspunkt, samt at denne turvegen må sikres i anleggsfasen. Denne turstien er ikke tenkt benyttet i anleggsfasen, men skal opparbeides som en del av E6 prosjektet. Kommunedirektøren viser til at myke trafikanter ivaretas i anleggsfasen gjennom planbestemmelsene. Bestemmelsene sikrer at det skal etableres trafiksikre løsninger for gående og syklende i anleggsfasen. For krysningspunktet over Paul A. Owrens veg er det utarbeidet et notat hvor trafiksikkerheten er vurdert. Notat anbefaler at det etableres gangfelt i tillegg til at det må etableres noen mindre trafiksikkerhetstiltak. Dette er tiltak som etter kommunedirektørens vurdering ikke kan reguleres, som for eksempel intensivbelysning og endring av rekkverket, og forutsetter at dette følges opp i byggeplanfasen.

Det skal etableres bussholdeplasser på både Vingromsvegen og Paul A. Owrens veg. I utredningen av sidevegsnettet ble det påpekt at bussholdeplassen ved Bakke også burde opparbeides da det ikke er et trygt venteareal ved holdeplassen i dagens situasjon. Denne er nå tatt inn i plankartet og etablering er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

IFK har framheva at kulverten på Jørstadvægen under ny E6 må reguleres med større bredde. Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn ble det utarbeidet et notat som så på trafiksikkerheten ved løsningen som forelå ved både 1. gangs og 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Notatet anbefalte at bredden ble utvidet med en meter til 7,5 meter, men IFK mener det bør være inntil 10,5 meter. Kommuneadministrasjonen har forsøkt gjennom dialog med både IFK og NV å finne en løsning som er i tråd med vegnormalen, men oppfatter det som om at det er uenighet i hva vegnormalen krever av bredder. Kommunedirektøren mener bredden gjennom kulverten er en sak mellom vegeier og tiltakshaver da dette er en fylkesveg. I planforslaget reguleres derfor bredden gjennom kulverten med fleksibilitet. Det er sikret gjennom bestemmelsene at bredden på kulverten skal avklares mellom vegeier og tiltakshaver. Kommunedirektøren forutsetter at bredden ivaretar trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper og at kulverten blir utformet i tråd med vegnormalens krav til denne typen veg.

I anleggsfasen er målet for trafikkavviklingen at den skal være trygg, og samtidig effektiv slik at ikke andre alternative kjøreruter, som for eksempel Paul A. Owrens veg, velges. Det vil være behov for å

benytte sidevegsnettene i en begrenset periode i forbindelse med oppstarten av anleggsarbeidet, enten for å lede trafikken midlertidig utenom E6 eller for tilriggings-/massetransport i tidlig fase. Bestemmelsene sikrer at trafiksikkerheten og framkommeligheten i anleggsfasen blir ivaretatt. Det er ventet at sidevegsnettene i liten grad skal benyttes under anleggsperioden med bakgrunn i at dagens E6 i stor grad skal opprettholdes og ny nordgående E6 kan etableres på utsiden. Slik at dagens E6 kan benyttes til ordinær trafikk. Når ny E6 på utsiden er etablert skal trafikken ledes over på denne slik at dagens veg kan bygges opp i tråd med reguleringsplanen.

Trafikkberegninger viser at ny E6 ikke påvirker trafikkmengden på Torpavegen og tiltaket utløser således ikke behov for tiltak i krysset Torpavegen/Paul A. Owrens veg. Kommunedirektøren mener at dersom det er behov for tiltak i dette krysningspunktet, må dette løses gjennom egen prosess med vegeier da E6RS ikke utløser behovet.

3.4 Friluftsliv

Ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn fremmet Statsforvalteren i Innlandet (SF) innsigelse til manglende ivaretagelse av friluftsliv og manglende kompensasjon for de negative virkningene ny E6 påfører friluftsområder i og langs planområdet. Innsigelsen ble opprettholdt ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Med bakgrunn i denne og høringsuttalelser er det gjort en rekke endringer for å imøtekomme innsigelsen. Etter kommunedirektørens vurdering er det tre områder som i vesentlig grad påvirkes av ny E6; Vingromdammen, Hovemoen og strandsona. Disse områdene omtales hver for seg nedenfor. Kommunedirektøren mener at ny E6 vil gi store inngrep i etablerte friluftsområder, men at gjennom avbøtende tiltak vurderes friluftslivet som tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.

3.4.1 Vingromdammen

Vingromdammen er et statlig sikra friluftsområde og et mye brukt friluftsliv- og rekreasjonsområde. Som følge av kurvatur og breddeutvidelse vil ny E6 beslaglegge områder som i dag brukes til friluftsliv og som inngår i det statlig sikra friluftsområde. Frigjøring av deler av det statlig sikra friluftsområde skal behandles av Miljødirektoratet gjennom egen prosess, og avklares etter at det foreligger en vedtatt reguleringsplan.

Turstiforbindelsen over Rinna foreslås etablert som en breddeutvidelse av ny kjørebri over Rinna med en bredde på minimum 2,5 meter. Dette er en økning på 0,5 meter sammenlignet med forslaget som forelå ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Dette vil være positivt for drift og vedlikehold av strekningen. Det er kommunen som vil ha ansvar for akkurat dette, i tråd med KDP. Ved forrige behandling ble det nevnt at en ville vurdere en selvstendig turstibru over Rinna. Noe som også har blitt påpekt av høringsparter og regionale-/statlige myndigheter. Dette er vurdert, men av hensyn til flomnivåer vil en slik løsning innebære at en må omtrent opp på samme høyde som med foreslått løsning, slik at stigningsforholdet blir omtrent det samme. Det er ingen flomkrav til etablering av en turstibru, men med bakgrunn i historikken til Rinna bør flomhensynet vektlegges. En turstibru i plan med nærliggende terreng vil være positivt for tilgjengeligheten og attraktiviteten, men kommunedirektøren mener det er uheldig å etablere en bruløsning som blir spesielt utsatt for flomhendelser. En flomsikker selvstendig bru vil gi et terrenginngrep og arealbeslag i Vingromdammen. I tillegg til «arealtap» vil en selvstendig bru kunne påvirke naturmangfoldet i Vingromdammen på en negativ måte. Kommunedirektøren mener koblingen mellom nord og sør for Rinna er viktig for turstien og med denne koblingen sikres det en sammenhengende turstiforbindelse fra Gjøvik grense til Vingnesvika. Det har også blitt vurdert en løsning på vestsiden, men attraktiviteten med slik løsning vil være lav da det blir lange omveger for å komme seg til denne.

Før 2. gangs høring/offentlig ettersyn ble det fremhevet at det burde vurderes en annen plassering av den østlige støyskjermen over Rinna bru. Da lå den på utsiden av turstien. Kommunedirektøren påpekte at da det uansett må være et fysisk skille mellom turstien og støyskjermen på ny E6 kan støyskjermen være dette. Det er i planprosessen gjort vurderinger av plasseringen og det er funnet nødvendig mht. siktkrav på ny E6 at støyskjermens opprinnelige plassering opprettholdes. Plassering av støyskjerm vil påvirke turstiens kontakt med friluftsområdet og redusere attraktiviteten med sin nærhet til ny E6. En forbindelse over Rinna på østsiden av E6 vil være en utvidelse av dagens tilbud da dette ikke eksisterer i dag. I tillegg til ny passasje over elva reguleres det turveg på begge sider av Rinna under brukaret. Fra sørsiden av Rinna og opp forbi Loe Betongprodukter er det sikret en gangpassasje gjennom planforslaget og tilgrensende gjeldende plan, men det stilles ikke krav til opparbeidelse av denne.

For å frigjøre mer areal i tilknytning til det statlig sikra friluftsområdet, er det kommunaltekniske anlegget nord i Vingromdammen (omtalt som o_BKT1 ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn) og parkeringsplassene i Vingromdammen flyttet til vestsiden av ny E6. Forslaget med å flytte denne vil bidra til at det blir et større sammenhengende friluftsområde i Vingromdammen. Det arealet som NV foreslo som erstatningsareal (tidligere o_LF2) foreslås nå regulert til kommunalteknisk anlegg kombinert med parkering. Omdisponeringen av dette området er foretatt med bakgrunn i både kommunedirektøren sin vurdering, samt at øvrige høringsuttalelser har påpekt at området ikke vil ha noe verdi for utøvelse av friluftslivet i området. Denne formålsendringen har ikke vært ute på høring/offentlig ettersyn, men er avklart med grunneier og vegeier siden parkeringsplassen vil kreve en ny adkomst. I tillegg mener kommunedirektøren at endringen svarer ut høringsuttalelser, samt at den har vært med å løse innsigelsen fremmet av SF. Som det fremgår av formålet foreslås det å plassere pumpestasjon for vann og avløp i dette området. Med denne plasseringen kan tre pumpestasjoner i Vingrom samlokaliseres i et bygg og vil være et positivt tiltak for håndteringen av vann og avløp i Vingrom. Det er viktig at det kommunaltekniske anlegget og parkeringsplassen får en god utforming, noe som bl.a. kan gjøres med beplantning. Det er sikret gjennom bestemmelsene at parkeringsplassen skal opparbeides i dialog med kommunen og utformingen av arealet vurderes således som ivaretatt. Kommunedirektøren mener at å flytte majoriteten av parkeringsplassene ut fra Vingromdammen vil bidra til å redusere trafikken i dette området noe som er positivt for friluftsområde i Vingromdammen. Det vil fortsatt være noen parkeringsplasser i Vingromdammen. Det foreslås etablert to HC-parkingsplasser i nærheten av kulverten, samt at det legges opp til noen parkeringsplasser ved båtutslippet, tiltenkt bil med båtenger. Kommunedirektøren mener at å tilrettelegge for friluftsliv på Mjøsa er viktig og båtutsettingsplassen i Vingromdammen er en av få offentlig tilgjengelig steder hvor dette kan gjøres i nordre deler av Mjøsa. Som følge av at området for friluftsmål er utvidet i nordlige deler av Vingromdammen, er støyvollen/-skjerm også forlenget.

Kommunedirektøren viser for øvrig til endringen som ble foretatt til 2. gangs høring/offentlig ettersyn i Vingromdammen, som for eksempel tursti langs Rinna, utvidelse av kulvert ned til Vingromdammen, samt redusert anleggsbelte som ivaretar viktig vegetasjon som buffer mellom ny E6 og kjerneområdet i Vingromdammen.

3.4.2 Hovemoen

Muligheten for å utøve friluftsliv i Hovemoen vil bli sterkt berørt av ny E6 som vil skjære rett igjennom området og ny E6 vil påvirke flere turstier i Hovemoen. Høringsparter har påpekt at det er viktig å sikre både nord-sør, samt øst-vest forbindelsene i Hovemoen.

Kommunedirektøren er opptatt av å sikre at de turstiene som blir brutt som følge av ny E6 skal reetableres slik at det blir en kobling til det øvrige turstinettet. I planforslaget er det ivaretatt en turstiforbindelse gjennom Hovemoen som sikrer at Hovemorunden kan opprettholdes som turmål.

Den sammenhengende turstiforbindelsen er sikret gjennom passasje under brukaret til ny Lågen bru. I dette området er det også tatt inn en turstiforbindelse i plankartet slik at det ikke vil være behov for å gå innom tunet på Hovemoen gård.

Det er vurdert to alternativer for hvordan adkomstvegen i Hovemoen skal krysse ny E6, se kap. 3.2.1. Kommunedirektøren mener at gangforbindelsen ved både bru- og kulvertløsningen vil ha tilnærmet lik verdi for friluftslivet. Fram til en ev. transformatorstasjon er avklart og grusuttaket ikke er igangsatt i dette området kan en bruløsning være noe mer positivt for friluftslivet da denne åpner for et krysningspunkt nærmere turstinettet sør i Hovemoen. På sikt vil ikke nødvendigvis en krysningsløsning få noe betydning for utøvelsen av friluftsliv da en slik forbindelse først vil gå gjennom et område for grusuttak og senere gjennom et etablert næringsområde.

SF har påpekt at det er viktig å sikre øst-vest forbindelsen i Hovemoen med bakgrunn i tilgangen på friluftsområdene på vestsiden av ny E6. Ny E6 vil bli en ny barriere i Hovemoen, i tillegg er det i overordna planer avsatt store arealer til næringsformål. Det er i Hovemoen i dag uttak av grus og denne næringsvirksomheten vil fortsette i årene framover. Så lenge det pågår uttak av grus vil vegsystemene i området legges om kontinuerlig, slik at kommunedirektøren vurderer det som mindre relevant å stille krav om etablering av permanent g/s-veg. Dette begrunnes ut fra at ny E6 ikke medfører økt trafikk i området og det er ikke et trafikkgrunnlag for dette i dagens situasjon. Anleggstrafikken og øvrige trafikantgrupper skal fysisk skilles fra hverandre, noe som vurderes å ivareta myke trafikanter på en bedre måte enn i dagens situasjon. I tråd med handlingsprogrammet til kommuneplanens arealdel skal det utarbeides en områderegulering. Kommunedirektøren mener at å sikre en permanent tverrgående forbindelse vurderes å være mer aktuelt i dette planarbeidet da gangpassasjer og friluftslivet for øvrig må vurderes opp mot arealbruken som er tiltenkt i Hovemoen. Kommunedirektøren viser for øvrig til at myke trafikanter i anleggsfasen vurderes å bli tilstrekkelig ivaretatt gjennom bestemmelsene.

Det legges opp til å benytte sørvestlige deler av Hovemoen, like nord for rensedammen, til knusing. Som det framgår av kap. 3.6 er det ikke behov for støyskjerming av tiltaket, men en slik plassering vil være uheldig av hensyn til friluftslivet da det går turstier i dette området. Bestemmelsene sikrer at turstien skal reetableres, men det er likevel uheldig at det legges opp til et anleggsområde i et LNF-område. Å benytte dette området til midlertidig anleggsområde vil innebære at det må hugges mer skogen enn dersom knusingen hadde blitt plassert lengre inn i Hovemoen. Det å bevare mest mulig skog ville ha vært et positivt tiltak for å redusere landskapsvirkningene ny E6 medfører. Anleggsområdet på vestsiden har imidlertid også en funksjon for å gi adkomst til området hvor brua skal etableres, slik at denne trafikken ikke benytter den private vegen til Hovemoen gård.

3.4.3 Tursti langs Mjøsa

Det er i planforslaget sikret en sammenhengende tursti fra Gjøvik grense til Øyresvika, og videre nordover til Vingnesvika gjennom reguleringsplan for avlastet E6. I KDP var intensjonen å etablere en tre meter bred tursti langs hele strekningen, men som følge av nærføringen til Mjøsa og for å redusere behovet for utfylling reguleres den med varierende bredder. 5,5 km av den omtrent 7 km lange turstien vil få en kombinert bruk med bredde på min. 3 meter siden det er behov for tilkomst til bl.a. pumpehus, fiske- og båtplasser.

For å øke attraktiviteten og bidra til en mer funksjonell sti, som også er lettere å vedlikeholde, har kommunedirektøren sett på muligheten for å få til hele turstien med en bredde på tre meter. Endelig byggeplan foreligger ikke og tiltakshaver vil optimalisere veglinja innenfor de rammene planforslaget gir. Gjennom den prosessen kan det potensielt frigjøres areal som gjør at turstien kan etableres med en større bredde enn det som ligger i plankartet. Maksimal bredde vil være 3 meter, men de strekkene hvor turstien er 1,5-3 meter skal utvides dersom det ikke gir konsekvenser for ytterligere

utfylling i Mjøsa eller tap av kantsoner. Kommunedirektøren har derfor tatt inn en bestemmelse som sikrer en tursti på inntil 3 meter hvis dette lar seg gjøre uten at det gir konsekvenser for overnevnte forhold.

Turstien har sine ulemper ved nærføring til ny E6 og er således støyutsatt, men etter kommunedirektørens vurdering vil turstien bedre tilgjengeligheten til strandsona, samt være et positivt tiltak for friluftslivet langs Mjøsa, og med sin lette tilgjengelighet positivt for folkehelsen. Det er fremmet innsigelse til turstien som følge av at denne sammen med ny E6 medfører utfylling i Mjøsa, dette omtales nedenfor i kap. 3.5.

3.5 Strand- og kantsone

Etablering av ny E6 medfører inngrep og utfylling i strandsona langs Mjøsa. Til 2. gangs høring/offentlig ettersyn ble det jobbet med optimalisering av veglinja noe som medførte et mindre arealbeslag i strandsona og redusert behov for utfylling. Innsigelsen fra NVE, IFK og SF knyttet til reetablering av naturlig strandsone/innsjøbunn, viktig funksjonsområder for fisk, tursti, kompenserte tiltak for utfylling i Mjøsa og sikring/reetablering av kantvegetasjon ble opprettholdt ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Intensjonen med planforslaget er å fylle minst mulig i Mjøsa. Der det likevel må gjøres inngrep/utfylling skal reetablering av strandsona og kantsona ivaretas. Plandokumentene er revidert for å sikre dette. Gjennom disse endringene er innsigelsene imøtekommet.

Strandsone

For å reetablere en naturlig strandsone/innsjøbunn der det må fylles ut i Mjøsa skal det naturlige substratet i strandsona tas til siden før utfyllingen starter, og deretter tilbakeføres substratet over fyllmassene etter massene er deponert. Fyllmassene skal også benyttes for å etablere en naturlig strandsone med småskala buktninger. Utgangspunktet for utformingen av strandsona innebærer at det skal være 20-30 meter fra vik til nes, samt det skal være 2-6 meter fra innerste vik til ytterste nes. Disse prinsippene ivaretar at det etableres en naturlig strandsone/innsjøbunn og at det etableres et naturlig habitat for fisk og ferskvannsorganismer. Dette er ivaretatt gjennom juridisk bindende «Estetisk oppfølgingsplan». I tillegg skal fiskefaglig kompetanse involveres i utformingene, samt reetableringen av innsjøbunnen og fiskehabitatene. Kommunedirektøren vurderer kunnskapsgrunnlaget og detaljeringsnivået som tilstrekkelig for dette plannivået, samt det er lagt føringer for dette i juridisk bindende plandokumenter. I tillegg til de suppleringsene som er gjort i plandokumentene for å imøtekomme innsigelsen forelå det også bestemmelser ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn som sikrer ivaretagelsen av strandsona og hvordan denne skal reetableres.

Selv om det ble jobbet mye med optimalisering av veglinja til 2. gangs høring/offentlig ettersyn, ble ikke disse endringene innarbeidet i plankartet. Dette er nå rettet slik at plankartet stemmer overens med optimalisert veglinje, bl.a. er anleggsbelte i Mjøsa redusert.

Som et kompenserte tiltak for utfyllingen i Mjøsa skal det etableres et «krøklens» på en gammel utfylling ved Nordre Hov. Miljøundersøkelser viser at fiskearten krøkle unngår gyting i sprengsteinfyllinger og massene ved neset vurderes å være for grove til at krøkla benytter denne til gyteområder. Det kompenserte tiltaket består derfor av en mindre endring av strandlinja med utfylling og tilførsel av finere masser for å etablere et naturlig habitat for krøkla. Gjennomføringen av tiltaket er sikret gjennom plandokumentene.

NVE har også satt krav til at det ikke skal tillates bekkelukkinger for at innsigelsen skal imøtekommes, noe som er innarbeidet i planbestemmelsene.

Kantsone

Mellom Mjøsa og dagens E6 er det et veletablert vegetasjonsbelte. Etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn er behovet for hogst i dette området ytterligere vurdert. Som en følge av videre planlegging/prosjektering av tiltaket har en kunnet si mer om hvilken vegetasjon som kan bevares. Det er derfor tatt inn hensynssoner på seks områder på strekningen Ullhammeren-Øyresvika hvor vegetasjon skal bevares. Å bevare mest mulig vegetasjon i kantsona er viktig for vassdraget og naturmangfoldet i strandsona, men har også en verdi ved at det reduserer landskapsvirkningene av tiltaket. Hvilken vegetasjon som kan bevares utenom de områdene som ligger inne i hensynssonene skal framgå av rigg- og marksiokringsplan. Dette er en plan som skal utarbeides i etterkant av vedtak av reguleringsplan. Kommunedirektøren mener i utgangspunktet dette er uheldig, men samtidig er det behov for noe fleksibilitet i planforslaget. Gjennom bestemmelsene foreligger det tiltak som sikrer at minst mulig kantvegetasjon blir fjernet. Prinsippet om skånsom behovsprøvd hogst skal legges til grunn. Dvs. at det skal gjøres en reell vurdering i byggeplanfasen om behovet av hogsten før den gjennomføres.

Der hvor det vil bli inngrep i kantsona og således blir behov for revegetering skal dette følge prinsipper i «Estetisk oppfølgingsplan». Kantsona skal reetableres ved bruk av stedeegne arter og masser, mellom ny E6 og turstien, samt mellom turstien og høyeste regulerte vannstand der det lar seg gjøre. Kommunedirektøren vurderer kantsona som tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget gjennom de endringene som er innarbeidet, samt gjennom øvrige plandokumenter.

3.6 Lågen og naturmangfold

SF har opprettholdt sin innsigelse til hvordan støy i og inntil naturreservatet i både drift- og anleggsfasen er ivaretatt i bestemmelsene. SF har foreslått bestemmelser for begge faser som nå er innarbeidet i bestemmelsene.

På Nordre Trosset og i sørvestlige deler av Hovemoen legges det opp til knusing av masser som skal benyttes i veganlegget. I Hovemoen vil knuseverket bli plassert slik i terrenget at det ikke blir behov for støyskjerming. På Nordre Trosset vil det være behov for etablering av midlertidig støyskjerming. For å begrense støy derfra er det vurdert hvilke tiltak som bør etableres slik at støynivået i Lågendeltaet blir akseptabelt. Dette har resultert i at det skal etableres en 220 meter lang midlertidig støyskjerm med en minimumshøyde på to meter over materen på knuse-/sikteverket. Etablering er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser. Kommunedirektøren vurderer at støy inn i naturreservatet i både anleggs- og driftsfase blir tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget. Gjennom de endringene som er foretatt i planbestemmelsene er SFs innsigelse imøtekommet og således trukket.

SF ga 25.04.22 dispensasjon fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat. Til dispensasjonen er det stilt en rekke vilkår, hvorav noen av disse er fulgt opp gjennom planforslaget. Vilråene, som for eksempel at 22kV linja skal legges i brua og støyskjerming av ny Lågen bru, er fulgt opp gjennom bestemmelsene og i plankartet. Det er stilt rekkefølgekrav til etablering av støyskjerming av Leirvika på Lillehammer bru, som omtalt i kommunedirektøren's notat til avlastet E6.

NVE har ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn fremmet en ny innsigelse til planforslaget med bakgrunn i at det er gjort endringer i byggetid og byggeløsning for ny bru. For å imøtekomme innsigelsen er det utarbeidet et notat. Vurderingen er at tiltakene ikke øker faren for flom, erosjon eller massetransport slik at det kan gi negative virkninger for allmenne interesser i vassdraget. Vannlinjeberegningene som er utarbeidet viser at allmenne interesser blir ivaretatt og NVE har gitt tilbakemelding om at dokumentasjonsgrunnlaget for å imøtekomme deres innsigelse er tilstrekkelig.

3.7 Støy

Innsigelsen som forelå ved 1. gangs høring/offentlig ettersyn, knyttet til at grenseverdiene for støy overskrides uten at avbøtende tiltak var tilstrekkelig innarbeidet i planen, ble imøtekommet gjennom innarbeiding av ny støyretningslinje og supplering av bestemmelsen til 2. gangs høring/offentlig ettersyn. Det skal etableres langsgående støyskjermer flere steder på strekningen, for eksempel gjennom Vingrom og for Bakke camping. Boliger som faller inn under gul og rød støysone vil, i tråd med bestemmelsene, få tilbud om skjerming av uteplass, tilgang til stille side og fasadetiltak. Aktuelle lokale tiltak kan eksempelvis være støyskjermer på eiendommen og nye vinduer. Kommunedirektøren vurderer det slik at bebyggelse innenfor gul og rød støysone blir tilfredsstillende ivaretatt gjennom bestemmelsene og det er sikret at permanente støyreducerende tiltak skal være etablert før ny E6 tas i bruk.

Det er fra flere berørte parter sør for Vingrom påpekt behov for langsgående støyskjermer i dette området. Dette er boliger som er utsatt for høyt støynivå i dagens situasjon. Det har derfor blitt vurdert en 1900 meter lang støyskjermer med en høyde på 3 meter over veggen. I praksis en langsgående støyskjermer på vestsiden av ny E6 fra Gjøvik grense og gjennom Vingrom. Støyvurderingen viser en minimal effekt, slik at uavhengig av langsgående støyskjermer vil det være behov for å etablere lokale tiltak på/ved boligene. Forskjellen med og uten støyskjermer framgår av støyrapportens kap. 5.1. Utfordringen i dette området med langsgående støyskjermering er at boligene ligger høyere i terrenget enn ny E6. En langsgående støyskjermer vil ikke bryte linjen mellom kilden og mottaker i tilstrekkelig grad til at støynivået reduseres. Berørte parter har vist til den langsgående støyskjermeren langs Riselandet i reguleringsplan for avlastet E6. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at hastigheten på vegene i disse to områdene er forskjellig og hastighet har betydning for støynivå som skapes. På bakgrunn av dette mener kommunedirektøren at selv om situasjonen er relativt lik terrengmessig er ikke disse to områdene direkte sammenlignbare. Kommunedirektøren mener at det ut fra en vurdering av kost/nytte ikke er hensiktsmessig å etablere en langsgående støyskjermer på denne strekningen da dette vil ha minimal effekt og det uansett må etableres lokale tiltak for å oppfylle kravene til støynivå i bestemmelsene.

3.8 Kulturminner

Ny E6 kommer i konflikt med flere registrerte kulturminner. IFK hadde etter 2. gangs høring/offentlig ettersyn innsigelse til planforslaget med bakgrunn i manglende ivaretagelse av kulturminner. Som en del av arbeidet med å løse innsigelsen er både plankart og bestemmelser revidert. Alle kulturminner som er automatisk fredete eller er vurdert som verneverdig er angitt i plankartet med et bestemmelsesområde. Det fremgår nå av bestemmelsene hvilke vilkår som knytter seg til de ulike kulturminnene. For flere av de registrerte kulturminnene vil det måtte foretas arkeologiske utgravninger før etablering av ny E6RS kan igangsettes.

Del av Pilegrimsleden var ved 2. høring/offentlig ettersyn gitt hensynssone H570, *bevaring kulturmiljø*. Dette er nå korrigert til hensynssone H530, *hensyn friluftsliv*. Kommunedirektøren mener de oppdaterte plandokumentene ivaretar kulturminnene på en hensiktsmessig måte og innsigelsen vedr. manglende ivaretagelse av kulturminner er trukket dersom planmaterialet vedtas slik det nå foreligger.

3.9 Jordvern

3.9.1 Dyrka mark

SF har ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn opprettholdt sin innsigelse av hensyn til jordvern. Dette begrunnes ut fra at beslaget på strekningen er vesentlig, og således i strid med nasjonale jordvernhensyn. Etablering av ny 4-felts motorveg vil medføre inngrep på dyrka mark, men det påvirker også andre forhold. Spesielt for strekningen Stranda-Øyresvika innebærer ny E6 enten tap av dyrka mark eller utfylling i Mjøsa. Kommunedirektøren mener at planforslagets veglinje er en optimal linjeføring som ivaretar helheten.

Det er innarbeidet flere endringer i plandokumentene for å imøtekomme innsigelsen, samt framlagt dokumentasjon på at tiltakene vil gi en kvalitetsheving og at disse tiltakene er gjennomførbare. Det er gjort en mindre endring på turstien ved Gjøvik grense som reduserer beslaget av dyrka mark med ca. 0,3 daa. I forbindelse med utsvarelsen av innsigelsen er det utarbeidet et oppdatert arealregnskap. Ny E6 medfører beslag av ca. 91,1 daa dyrka mark. I planforslaget er det regulert ca. 118,8 daa til nydyrking, av disse er ca. 34 daa registrert som dyrkbare arealer. Dvs. at i planforslaget ligger det inne ca. 83 daa nydyrkingsarealer som ikke er registret som dyrka eller dyrkbart i dag. SF mener at beslag av 1 daa fulldyrka jord skal kompenseres med 2 daa nydyrka jord når kompensasjonsarealet er definert som dyrkbart. Når en legger dette til grunn er kompensasjonen i realiteten ca. 100 daa. For å øke arealet dyrka mark har SF gitt konkret tilbakemelding om to delområder på Boleng og har etterspurt en bedre arrondering av disse områdene. Dette gjelder nydyrkingsarealet lengst vest på Boleng, opp mot Hovslivegen som er to-delt med et område definert som dyrka mark og det andre som beitearealer, samt et nydyrkingsareal nord for ny E6 inntil bebyggelsen i Øyresvika.

For området vest på Boleng har det blitt vurdert ulike løsninger. Reelle alternativer er den opprinnelige løsningen som foreligger. Denne er omsøkt etter nydyrkingsforskriften, samt en annen løsning som vil øke areal definert som dyrka mark med ca. 9 daa. For å oppnå et 9 daa større areal må det deponeres mer øst i området. Konsekvensene av en økt fylling er ikke fullt ut vurdert, men det vil gi konsekvenser for jordbruket. I øst vil det bli en betydelig brattere skråning, 1:1,5, og dette området vurderes som et restareal. I den opprinnelige løsningen er det lagt til grunn at beitearealet skal kunne driftes sammen med arealer som ligger i nord og sør. Ved å øke helningen på dette arealet kan en konsekvens være at tilstøtende arealer blir uegnet for drift. Konsekvensen av en større utfylling vil dermed føre til en reduksjon av det totale ressursgrunnlaget på gården.

Nydyrkingssøknaden legger til grunn at beitearealet får en helning på 1:3. Dette arealet er ikke klassifisert som dyrka mark og framgår derfor heller ikke av arealregnskapet for dyrka mark. Intensjonen i nydyrkingssøknaden er at beitearealet likevel skal utformes slik at det kan bearbeides og driftes maskinelt. Det kan derfor diskuteres hvorvidt arealet burde ha vært en del av arealregnskapet og innregnet i helheten. Nydyrkingssøknad og grunneier mener at opprinnelig løsning vil være en bedre løsning for landbruket og ser ulemper med en bratt skråning som ikke kan benyttes i landbruket. Kommunedirektøren støtter denne vurderingen. Et annet moment som ikke er vurdert er landskapsvirkningen en økt fylling gir. For å oppnå en 9 daa større flate må det deponeres ytterligere masser på området som vil gi en knekk i landskapet. Løsningen i nydyrkingssøknaden har en langt slakere profil og kan hevdes å ligge nærmere det naturlige terrenget, og dermed foretrukket.

For området mot bebyggelsen i Øyresvika har en kunnet utvide arealet noe, men ikke i så stor grad som SF har forslått. Det er flere forhold som skal ivaretas i dette området; adkomst til sedimentasjonsbasseng, adkomst til dyrka marka og en bolig hensynet til flom og snumulighet for buss.

Kommunedirektøren påpeker at endringene som SF har foreslått ikke påvirker plankartet, eller bestemmelsene, da diskusjonen er hvordan arealene skal arronderes. Arrondering av arealene fremgår av nydyrkingsøknaden, hvor grunneier er juridisk søker. Nydyrkingsøknaden har vært ute på høring og behandles av Landbrukskontoret.

Tapet av dyrka mark ny E6 medfører er foreslått kompensert med ca. 118,8 daa nydyrkingsareal, slik at kommunedirektøren mener at jordvern hensynet er tilstrekkelig ivaretatt og vurderer innsigelsen således som imøtekommet. Som det framgår av saksframlegget, er ikke innsigelsen til jordvern formelt trukket på utsendelsestidspunktet. For de øvrige forhold i jordverninnsigelsen foreligger det en formell tilbakemelding på at er imøtekommet.

Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at det er grunn til å tro at det totale beslaget av dyrka mark vil bli noe mindre når ny E6 er etablert. Dette begrunnes ut fra at det er tatt inn noe mer annen veggrunn (sideareal) enn det som antas å bli det reelle terrengutslaget. Kommunedirektøren mener det er formålstjenlig med noe fleksibilitet i planforslaget for byggefasen.

SF har påpekt at noen oppfyllinger innebærer tap av eksisterende dyrka mark som følge av terrengutslag. Kommunedirektøren mener at oppfyllingen medfører en kvalitetsheving bl.a. gjennom bedre arrondering av arealene. Til 2. gangs høring/offentlig ettersyn ble det utarbeidet et notat hvor det ble vurdert om deponering på disse områdene ville gi en kvalitetsheving/forbedring av dyrka marka. For å kunne si at det vil bli en forbedring er det vurdert forhold som for eksempel i dagens situasjon og arrondering etter endt oppfylling. Det var til 2. gangs høring/offentlig ettersyn tatt inn en bestemmelse som sikret at ved massedeponering skulle kvalitetshevingen dokumenteres. Dette viser seg vanskelig å følge opp i praksis. For å følge opp deponiområdene i etterkant og for å oppnå ønsket kvalitet er denne bestemmelsen revidert. Bestemmelsen er nå endret slik at kvalitetsheving av dyrka marka skal følges opp av jordbruksfaglig kompetanse tre år etter at områdene er tatt i bruk. Dersom ikke jordforbedringstiltakene gir forventet effekt, skal det iverksettes tiltak for å oppnå tilfredsstillende produksjon. Kommunedirektøren viser også til matjordplanen som inneholder bl.a. prinsipper for nydyrking, ivaretagelse av matjorda og hvordan områder skal tilbakeføres. Disse prinsippene vurderes å legge tilstrekkelig føringer for at nytt fulldyrka areal skal oppnå ønsket kvalitet og produksjon.

Det ligger inne fire områder hvor det skal deponeres masser i Lillehammer kommune, i tillegg til noen i Gjøvik kommune. I Lillehammer er disse områdene; Mo/Lekshus, Røine, Boleng og på Nordre Trosset. SF har etterspurt dokumentasjon for at nydyrkingen på disse områdene blir gjennomført. SF er forelagt opsjonsavtaler mellom grunneier og tiltakshaver for fire av fem grunneiendommer som viser at nydyrkingstiltakene vil bli gjennomført. Selv om det ikke foreligger en opsjonsavtale for det siste aktuelle området har kommunedirektøren grunn til å tro at nydyrkingen er ønsket fra grunneier siden nydyrkingsarealet har ligget inne i planforslaget siden 1. gangs høring/offentlig ettersyn og det ikke har vært negative høringsuttalelser til dette deponiområdet. I enkelte saker er det ikke nødvendigvis mulig å få til en opsjonsavtale før det foreligger en vedtatt reguleringsplan.

Kommunedirektøren mener at selv om tiltaket medfører et større arealbeslag av dyrka mark blir dette ivaretatt på en hensiktsmessig måte ved at det er tatt inn nydyrkingsarealer som kompenserer for beslaget.

3.9.2 Anleggsveg Trosset

SF har ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn fremmet en ny innsigelse til planforslaget. Det er fremmet innsigelse til manglende utredninger av alternativer for den midlertidige anleggsvegen på

Trosset. Som følge av kommunestyrets utlegging av planforslaget på 2. gangs høring/offentlig ettersyn ble det utredet alternativer til anleggsvegen over dyrka mark. Denne ble lagt fram for behandling i kommunestyret 31.03.22. Gjennom dette dokumentet er det foretatt en alternativ vurdering av andre løsninger. SF fikk ikke oversendt alternativ vurderingen da denne ble utarbeidet i høringsperioden, og utredningen ble først forelagt kommunestyret etter at høringsperioden var over.

Kommunedirektøren mente ved behandling av alternativ anleggsveg på Trosset at med bakgrunn i bl.a. trafikksikkerhet og belastning for berørte parter er planforslagets løsning å anbefale. I kommunedirektørens vurdering ble det vektlagt at beslaget av dyrka mark er midlertidig. SF har påpekt at ressursen kan bli redusert og kvaliteten på dyrka marka forringa. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at matjordplanen innehar prinsipper som skal ivareta nettopp dette.

Det er fra SFs side nevnt at det burde vurderes g/s-veg i staden for å beslaglegge dyrka mark da en g/s-veg vil være et tiltak som vil ha en nytteverdi også etter at anleggsperioden er avsluttet. Etter kommunedirektørens vurdering av høringsuttalelser fra berørte parter, samt kommunestyrets vedtak ved utlegging av planforslaget til 1. gangs høring/offentlig ettersyn, var det signalert på at det måtte vurderes en alternativ løsning som ikke medførte anleggstransport gjennom det bebygde området på Trossetstranda. Med bakgrunn i dette ble det utarbeidet det alternativet som nå foreligger i planmaterialet, midlertidig anleggsveg over dyrka marka fra Nordre-Trosset til Børkje. Ut fra dette ble det heller ikke utredet g/s-veg som et alternativ på strekningen da en slik løsning vil innebære at anleggstransporten vil gå igjennom det bebygde området på Trossetstranda.

Etter kommunedirektørens vurdering vil etablering av en g/s-veg i dette området gi negative konsekvenser for naturmangfold, uavhengig av hvilken side den etableres på. Begge alternativer vil komme i konflikt med kantsona og hensynet til naturmangfold langs Lågen, riktignok i ulik grad. Et vestside-alternativ vil innebære store terrenginngrep i skjæringen opp fra Jørstadvægen med påfølgende landskapsvirkninger, og et østside-alternativ vil medføre fjerning av kantvegetasjon og potensiell utfylling i Lågen.

En g/s-veg på strekningen gjennom boligområdet på Trossetstranda vil medføre inngrep i privat eiendom, og potensiell innløsning. Uavhengig av hvilken side en mulig g/s-veg går på vil det være utfordringer med å få etablert adkomst til boligene. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekningen er i dag 600 slik at det i utgangspunktet ikke er grunnlag for å etablere g/s-veg på denne strekningen. Anleggstransporten vil generere en trafikkmengde på ca. 120 lastebillaster per dag, dvs. 240 tur/retur. Sammen med noe trafikk til og fra anleggsriggen på Trosset er det ikke et trafikkgrunnlag for å etablere g/s-veg på strekningen. Det er heller ikke andre forhold, som for eksempel avvisning fra ny E6, som vil utløse behov eller krav til etablering av g/s-veg på denne strekningen. Kommunedirektøren er i utgangspunktet positiv til etablering av g/s-veg langs Jørstadvægen, men jf. vurderingen ovenfor vil en g/s-veg medføre vesentlig konsekvenser. Etter kommunedirektørens vurdering kan en ikke se at ny E6, eller et midlertidig tap av dyrka mark, utløser krav eller behov for å etablere g/s-veg på denne strekningen.

3.10 Anleggsgjennomføring i Øyresvika og på Trosset

Anleggsgjennomføringen i Øyresvika og på Trosset ble utredet, samt lagt fram for behandling i kommunestyrets møte 31.03.22. Kommunedirektøren kan ikke se at det er framlagt andre momenter ved 2. gangs høring/offentlig ettersyn som endrer anbefalingen som forelå ved kommunestyrets behandling. Etablering av ny E6 vil gi både permanente og midlertidige konsekvenser for berørte parter og samfunnet. Permanente konsekvenser innebærer at berørte må flytte fra sine boliger og

der de midlertidige konsekvensene er spesielt knyttet til anleggsperioden. I anleggsperioden kan dette for berørte parter innebære eksempelvis redusert framkommelighet, samt støyulemper ved nærhet til anleggsveg og/eller områder hvor det skal gjennomføres knusing av masser. Kommunedirektøren mener ut fra en samlet vurdering at løsningene for anleggsgjennomføring slik de framgår av planforslaget med anleggsveg og anleggsgjennomføring på Trosset/Øyresvika med midlertidige trafiksikkerhetstiltak på strekningen langs Jørstadmøvegen ivaretar bl.a. berørte parter og hensynet til trafiksikkerhet på en tilfredsstillende måte, tatt i betraktning at tiltaket er midlertidig.