

Merknader oppsummert:

1. Statens Vegvesen, datert 13.01.22

### Støy

Det er utført støyberegninger som viser industristøy fra maskiner og transport inne på området. Tiltaket vil imidlertid bidra til økt trafikk og dermed økt støy og støv langs Baklivegen som allerede har mange boliger som ligger forholdsvis nær vegen - en del i gul støysoner. Vi mener konsekvensene av tungtrafikken for støy og støv langs Baklivegen bør synliggjøres.

### Trafikk og atkomst

Ved varsel om oppstart ble det omtalt flere alternative atkomster til massetaket, fra Hauklivegen og Onsumvegen i tillegg til Baklivegen. I høringsforslaget legges det opp til atkomst kun fra Baklivegen, og vi tror det er et fornuftig grep. Det legges opp til å endre selve avkjørselen så lenge massetaket er aktivt, for å bedre helningen ned mot Baklivegen, det er akseptert fravik som gjelder stigning, men frisiktsoner og geometri i plan er etter vegnormalen. Nyskapt trafikk som følge av tiltaket er beregnet til å øke trafikkmengden med om lag 10 %, litt avhengig av uttakstid.

### Hensyn til gående og syklende langs Baklivegen

Hensynet til gående og syklende er beskrevet i planbeskrivelsen, at økt trafikk med store biler vil øke utryggheten og risikoen for gående og syklende langs den delen av vegen som ikke har gang- og sykkelveg. På bakgrunn av at det ikke er registrert ulykker de siste 30 årene og at det ikke er markante usikkerhetspunkter vurderes det at mottaket alene ikke tilsier behov for avbøtende tiltak langs vegen. I sitt oversendelsesbrev har Lillehammer kommune beskrevet at de ikke anser trafikksikkerheten for å være tilstrekkelig avklart i planforslaget og det må vurderes krav om gang- og sykkelveg på strekningen fra Skyttermoen til Veum. Det vises til reguleringsplan for Lundgårdsløkka hvor slikt krav er stilt. Baklivegen er skoleveg og har i dag en årsdøgntrafikk på cirka 1100 øst for Onsumvegen. Vest for Onsumvegen er trafikken vesentlig mindre. Dette tiltaket vil øke trafikkmengden med om lag 10%, men dette vil være tunge kjøretøy. Årsdøgntrafikken er altså allerede i dag over 1000, der det bør finnes gang- og sykkelveg langs skoleveg. Vi er enig med kommunen i at trafikkvurderingen bør være bedre med hensyn på gående og syklende ved å gå mer konkret igjennom strekningen, vurdere tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Vi er usikre på om dette tiltaket alene kan utløse krav til gang/sykkelveg mellom Onsumvegen og Skyttermoen, men det kan kanskje være mulig å se dette i sammenheng med reguleringsplan for Lundgårdsløkka, eller vurdere trafikksikkerhetstiltak som siktrydding og tursti på deler av strekningen. Dette må uansett vurderes mer konkret.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet er kommentert under vurderingen. Det er konkludert med at det ikke er behov for nærmere støyvurderinger langs Bakliveien.

## 2. Mattilsynet 17.01.2022

I rekkefølgebestemmelsene i detaljreguleringsplanen står det at det må etableres ny vannforsyning til Baklivegen 255 før det gis igangsettingstillatelse. Mattilsynet er ikke kjent med om det er flere vannforsyninger som berøres i planområdet. Dersom det etablert flere vannforsyninger må utvidelsen av dyrkingsarealet ta hensyn til disse for å unngå at det oppstår fare for forurensing av drikkevannskilder. 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 planteskadeliggjører i forbindelse med flytting av masser.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning.

## 3. Direktoratet for mineralforvaltning, datert 06.01.2022:

DMF ga uttalelse til varsel om oppstart av planen av 18.05.2020, samt uttalelse til varsel om utvidelse av 13.11.2020. Planene berører forekomstområde for sand og grus kalt Jørstadmoen1, men ble vurdert å kun ha begrenset omfang. Det har ikke kommet til nye registreringer av mineralske ressurser eller bergrettigheter i området siden vår uttalelse. Vi kan ikke se at planen fører til uttak av mineralske masser, eller at planen legger ytterligere føringer som angår DMF sine ansvarsområder. DMF har dermed ikke merknader til høring av reguleringsplan for Veum massemttak.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning.

## 4. Statsforvalteren, datert 24.01.2022:

Statsforvalteren (SF) har etter forespørsel blitt gitt utsatt frist til uttalelse til 24. januar 2022. SF ga innspill til varsel om oppstart av planarbeidet i brev av 28. mai 2020, og i brev av 2. november 2020 ga SF merknader til varsel om utvidelse av planområdet. SF viser også til et møte med Veidekke og Rambøll den 17. januar og befaring i området 12. januar 2022.

Tidligere har de fleste deponi/tipper for jord- og steinmasser som ikke er forurenset blitt drevet etter bestemmelser i plan- og bygningsloven, regulert av kommunen. Av hensyn til ytre miljø er praksisen innstrammet, og derfor vil Statsforvalteren framover kreve at alle aktører som driver/ vil drive slik virksomhet, søker om tillatelse etter forurensningsloven. I den sammenheng er det Statsforvalteren som er myndighet. Kravet om tillatelse etter forurensningsloven gjelder særlig anlegg som skal ta imot masser fra flere ulike prosjekter. I tillegg til godkjent reguleringsplan, må det altså foreligge en tillatelse etter forurensningsloven fra SF før massemttaket kan starte opp virksomheten.

Vannforvaltning og forurensning;

SF har særlig sett på overvannshåndteringen i området, samt etappeplanen med koter og illustrasjonsplanen, i tillegg til plankartet og planbestemmelsene. SF viser også til befaring og møte nevnt foran. I henhold til planbestemmelsene skal tiltak for overvannshåndtering detaljeres videre med utgangspunkt i overvannsplanen (§ 2.3), og terengarrondering skal gjennomføres og bearbeides i tråd med etappeplanen og illustrasjonsplanen (§ 2.1).

På denne bakgrunnen har SF følgende kommentarer til reguleringsplanen:

- Det er positivt at terrengoppfyllingen er planlagt i etapper som skal istandsettes fortløpende, og at eksisterende skog skal bevares fram til del-etappen skal oppfylles.
- SF er videre positive til at grøftene 1 og 2 er planlagt som åpne grøfter. SF mener at bekkelukkinger generelt bør unngås i tråd med Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Grøft 1 er regulert som del av blågrønn struktur, og skal i henhold til bestemmelsene (3.1.3.1) anlegges som en flombekk med randvegetasjon av stedegne løvtrær som ask, selje, bjørk, rogn, spisslønn og osp. Denne vegetasjonen bør være minimum 2 meter bred på hver side av flombekken. SF etterlyser tilsvarende regulering med bestemmelser for grøft 2. Det er viktig at denne også etableres som et åpent bekkeløp med krav til naturlig vegetasjon på hver side. Bredere vegetasjonsbelter vil sannsynligvis redusere behovet for vedlikehold av grøftene med utgraving av finmasser.
- Grøft 3 er i utgangspunktet planlagt som en lukket grøft, men her oppfatter vi at det skal gjøres nærmere vurderinger. SF vil i den forbindelse peke på at åpne bekker vanligvis gir mindre fare for flomskader, blant annet fordi de normalt har større kapasitet til å lede flomvannet enn rør. Det er alltid en risiko for at bekker som er lagt i rør kan tilstoppes. Tilstopping skjer ofte ved innløpet der det lett kan utbedres, men tilstopping kan også oppstå inne i rørene under bakken. Åpne vannveier med kantvegetasjon bidrar positivt til naturmangfoldet, og vil også gi systemet en selvrensende effekt, framfor vann som går i rør.
- SF er usikre på hva den planlagte oppbyggingen av terrenget tett på den bratte skråningen ned mot Djupa, nordvest for området med kulturminner, kan innebære av risiko for vassdraget. Det er ikke vist i plangrunlaget hvordan erosjon her skal unngås og hvordan Djupa skal kunne sikres mot avrenning og tilslamming fra masser som deponeres ut mot kanten. SF fraråder derfor oppfylling av masser slik det er planlagt i dette området, og ber om at etappeplanen med koter justeres slik at utfyllingen kan trekkes lenger tilbake fra den bratte kanten ned mot Djupa.

#### Sentrale krav som vil komme i en tillatelse etter forurensningsloven

I en tillatelse etter forurensningsloven vil SF blant annet sette nærmere vilkår om hvilke typer masser som kan mottas. Blant annet må større stubber og røtter eventuelt sorteres ut før masser kan deponeres. Det vil videre være vilkår om innhenting av dokumentasjon på massene, visuell kontroll av alle lass som mottas på anlegget, gjennomføring av stikkprøvekontroller, samt internkontroll med journalføring og systemer for sporbarhet av masser som deponeres på anlegget. Det vil dermed være behov for bemanning ved innkjøringen til mottaket i åpningstida, og at anlegget er sikret tilstrekkelig mot uvedkommende utenfor åpningstida. Tiltak for å unngå spredning av uønskede fremmede arter er omtalt i plandokumentene i forbindelse med håndtering og mellomlagring av eksisterende matjord, men er generelt viktig også for massene som skal mottas ved anlegget, jf. forskrift om fremmede organismer og Miljødirektoratets veiledning (M-982/2018).

Ut over dette vil en nærmere beskrivelse av overvannshåndteringen og erosjonsforebyggende tiltak være sentral i vurderingen av en søknad om tillatelse. Vi forventer en mer detaljert beskrivelse av hvordan overvannshåndteringen skal sikre Djupa mot faren for økt tilslamming og tilførsel av næringsstoffer. SF viser her til vår kommentar til reguleringsplanen over, og krav om at etappeplanen med koter justeres slik at Djupa sikres tilstrekkelig. En tillatelse vil sette vilkår til overvannshåndteringen, inkludert nødvendig vedlikehold for at systemet skal

fungere etter hensikten. Ellers vil det være viktig med tydelig avmerking i terrenget, av områder hvor det skal settes av kantsonevegetasjon og avgrensninger for utfylling mv. Dette bør også foreligge digitalt på en slik måte at de som skal deponere massene gjør det på rett måte, og slik at det er mulig å sjekke ut at utfyllingen skjer i tråd med planen ved et tilsyn fra forurensningsmyndigheten.

### Naturmangfold

Ved oppfylling av terrenget vil viktig biologisk mangfold bli berørt. Det er utarbeidet en rapport for naturmangfold. Det er gitt noen anbefalinger i rapporten. Anbefalingene er ikke innarbeidet i reguleringsbestemmelsene. Anbefalingene bør også innarbeides i miljøoppfølgingsplanen. Skogsøtegras er ikke anbefalt flyttet. Vurderingen er relativt lite omtalt i rapporten. Det er sagt at det kan føre til videre spredning av fremmede arter innenfor planområdet. Videre at det finnes forekomster av denne arten rundt planområdet. SF mener at dersom det finnes egnede voksesteder innfor planområdet burde det vurderes flytting av forekomstene av skogsøtegras. Slik vi ser det vil det være en begrenset mengde jord som skal flyttes. Dette burde også kunne følges opp gjennom tilsyn. Det er sagt at unge, friske trær av ask bør flyttes fra de områdene som skal fylles over. Dette må sikres i planbestemmelsene. Også hvilke trær som skal plantes må spesifiseres nærmere. Det er bestemmelsene gitt eksempler på trær som kan plantes. Dette må avklares nærmere og kan kanskje være et tema i en miljøoppfølgingsplan. Det er lagt opp til at det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan. Dette er sikret i bestemmelsene. Hva som skal sikres i miljøoppfølgingsplanen er usikkert. Det bør være en tydeligere kobling mellom de utfordringene som er avdekket i planmaterialet og fremtidig miljøoppfølgingsplan.

### Fremmede arter

Det er registret fremmede arter innenfor planområdet. I bestemmelse § 2.6 angående eksisterende matjord er det omtalt hvordan matjorden skal håndteres for å unngå spredning av fremmede arter. Forskrift om fremmede organismer er relevant å følge når masser skal tilføres området. SF ber om at det tas inn et punkt om hvordan tilførte masser til området håndteres for å unngå spredning av fremmede arter. Dette bør også omtales nærmere.

### Landskap

Landskap er godt omtalt i planbeskrivelsen. Området er en del av kulturlandskapet og er også merket med hensynssone for kulturlandskap i kommuneplanens arealdel. SF savner illustrasjoner som bedre viser forskjell mellom slik landskapet er i dag og slik det vil framstå etter oppfylling. SF er opptatt at nær- og fjernvirkninger illustreres godt. Her er det viktig at relevante ståsteder velges ut. Fra hvilke områder vil det bli godt innsyn til det nye massetaket? Boliger, veier, institusjoner etc. kan være relevante ståsteder for utarbeidelse av illustrasjoner. Udefinerte fugleperspektiver sier lite om hvordan inngrepet vil framstå for de som ferdes eller bor i dalen.

### Naturressurser

Formålet med planen er blant annet å øke dyrka arealet på eiendommen og det er da nødvendig med tilførsel av masser for å få det til i dette området. I den midlertidige fasen hvor massedeponeringen skjer, vil det totalt bli beslaglagt 87 daa dyrka jord (63,4 daa fulldyrka jord, 3,2 daa overflatedyrka jord og 20,4 daa innmarksbeite). Slik SF leser rapporten

vil tiltaket medføre et varig beslag av 4,4 daa dyrka jord til kjøreveg, annen veggrunn – grøntareal og vegetasjonsskjerm. Tiltaket vil, når det er ferdig, gi oppimot 80 daa nytt fulldyrka areal. For å få til gode dyrkingsarealer er det blant annet viktig å sikre et stabilt deponi hvor en får bygd opp ett godt jordsmonn med tilstrekkelig og gode A- og B-sjikt, god drenering, helling under 20% og god arrondering. Det er også viktig å ta vare på den matjorda som blir berørt slik at den kan tilbakeføres for etablering av ny dyrka jord. Det er svært viktig å ha god kompetanse på dette og å sikre at arbeidet blir gjort rett. Det er lagt opp til at det skal lages en egen matjordplan som skal sikre dette jf. reguleringsbestemmelsene § 2.5. Det er en usikkerhet om en klarer å bevare eller forbedre dyrkingsforholdene når en gjør tiltak på dyrka jord, men det er som regel mulig dersom ting blir gjort rett. Reguleringsplanen sammen med matjordplanen bør klare å vise hva som skal til for å få et godt resultat. I forbindelse med fase 5 i oppfyllinga er det sagt at det skal etableres en støyvoll i området #2 for å skjerme nærliggende bolig for støy fra anlegget. Ved ferdigstilling av anlegget legger SF til grunn at støyvollen blir fjernet og arealet dyrka. Dette må tas inn i bestemmelsene. Støy Det er laget en egen støyutredning som viser at det ved aktivitet sør i planområdet vil være behov for skjerming av to støyfølsomme bygg. Det er videre tatt inn i planbestemmelsen § 8.2 krav om etablering av støyvoll. Støyhensyn synes med dette å være ivaretatt.

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Analysen er utarbeidet i tråd med veileder; Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Det er foretatt grundige og systematiske vurderinger av flere ulike uønskede hendelser. Det er utarbeidet rapporter med skredfarevurdering, geoteknisk vurdering og overvannsplan. Risikoreduserende tiltak er beskrevet i risiko- og sårbarhetsanalysen og innarbeidet i planen, herunder blant annet i planbestemmelsene. Vi legger til grunn at kommunen sørger for at de beskrevne tiltakene blir fulgt opp i den videre behandlingen og gjennomføringen av planen. På bakgrunn av ovennevnte synes samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn å være ivaretatt i planen.

Statsforvalteren mener at det er gjort et godt og grundig arbeid både med planen og konsekvensutredningene. Vi er enig med byplansjefen i at det kan være behov for et større anlegg som kan ta imot masser fra store og små prosjekter. Sett fra vår side, innebærer det en stor fordel om et godt regulert mottak med en god mottakskontroll kan ta av for presset for å finne diverse egnede arealer for disponering av overskuddsmasser både for Lillehammer kommune og nabokommunene.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdene som bør kommenteres er kommentert under vurderingen.

#### 5. Forsvarsbygg, datert 29.11.2022:

Forsvarsbygg viser til at de ikke har noen særskilte kommentarer eller merknader til planen.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning.

6. NVE, datert 13.01.2022:

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.

Det er utarbeidet egne rapporter av fagkyndige som konkluderer med at sikkerhet mot flom og erosjon er ivaretatt, samtidig som det er dokumentert håndtering av overvann. Fagkyndige har også utarbeidet rapporter med geotekniske vurderinger og dokumentert skredfare i henhold til krav i teknisk forskrift. Føringer gitt i de ulike faglige notatene er etter det NVE kan se, tilfredsstillende ivaretatt i planbestemmelsene. NVE gjør i sin merknad oppmerksom på at dalføret er en del av nedbørsfeltet til det varig vernede vassdraget Gausa, og anbefaler at det i planbestemmelsene også settes en sluttdato for når utfylling på masseuttaket må være ferdigstilt. Dette for å unngå avrenning fra uttaket under anleggstiden i uforholdsmessig lang tid.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til avslutningstidspunkt er kommentert under vurderingen.

7. Emebet Takele Belihu, Baklivegen 205, 06.12.2022:

Belihu viser til at de har skolebarn som ferdes på strekningen og at det må vurderes hvordan det blir når man ikke har fotgjengerfelt.

8. Lundgårdløkka barnehage, Baklivegen 181, datert 04.01.2022:

Lundgårdløkka barnehage har sendt inn en merknad som er undertegnet av Jennie Furulund (Daglig leder), Knut Erland Brandsar (Verneombud), Anne-lene Gustafsholm (Foreldrerepresentant) og Martin Dahl Eriksen (Foreldrerepresentant). I merknaden viser de til at de er sterkt bekymret for all tungtransporten som planlegges rett utenfor barnehagen. Det er ingen gangvei forbi barnehagen og fartsgrensa er på 60 km/t. Når bommen ble borte så ble også gatelysene borte og det er helt mørkt forbi barnehagen. Det oppleves allerede i dag som trafikkfarlig forbi barnehagen. Det vises videre til at det vil bli mer støv og støy for barnehagen, og at dette ikke er greit å la barn og ansatte gå i dette over tid. De forventer at barnehagens sikkerhet kommer i første rekke i denne saken.

9. Ingerid Lyngnes, beboer i Skogmovegen, datert 19.01.2022:

Lyngnes stiller seg uforstående til at det kan gis tillatelse til slik tungtransport i Baklivegen. Særlig farlig er dette på den strekningen som ikke har noen gang- og sykkelsti fra Skyttermoen til Veum-oppkjøringen. 1. Veggen er smal og farlig, selv for 2 personbiler som møtes, og det er farlig å være fotgjenger. Ekstra farlig når store bilder er involvert. 2. Mange eiendommer har innkjørsler til husene sine direkte fra Baklivegen. Disse må benytte veggen for å komme til bussholdeplass. 3. i Saksfremlegget gis det inntrykk av at veggen er lite trafikkert. Veggen brukes av beboere som bruker barnehagen og veggen brukes aktivt av

syklister/rulleskibrukere som går en runde via Gausdal. Dette medfører mange farlige situasjoner allerede i dag. Strekningen oppleves allerede i dag som trafikkfarlig nok til at skolebarn har krav på skoleskyss med begrunnelse i farlig skoleveg. Det er galskap å gi tillatelse til inntil 60 nye tunge kjøretøy på strekningen. Noe av massen bør benyttes til å opparbeide en trygg gang- og sykkelveg før massedeponiet kan tas i bruk. Før vedtak fattes, bør strekningen befares for å se hva som menes.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 10. Familien Trøen, beboere i Skogmovegen, datert 19.01.2022.

Familien Trøen er identisk merknad som Ingerid Lyngnes og Trøen.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 11. Kjell og Torill Skogmo Varlid, beboere i Skogmovegen, datert 19.01.2022:

Varlid har identisk merknad som familien Trøen og Lyngstad.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 12. Gunvor og Andreas Sollie Øfsti, Baklivegen 148, datert 16.01.2022:

Sollie Øfsti er beboere i Baklivegen 148 og ønsker å kommentere at transporten skal gå på fv. 2528 Baklivegen. Deres hus ligger svært nære Baklivegen og noen høydemeter over vegbanen. Dette medfører at de hører all trafikk med biler, traktorer, mopeder, firhjulinger, rulleskiløpere, sykkelister, fotgjengere og alle andre. De har også utsikt om lag 400 meter over vegen i østlig retning og denne stekningen mot Baklivegen 118 er av de mer oversiktlig, tross en svak kurvatur på vegen. De tviler ikke på at trafikkberegningene som gjengis stemmer, men har ved å ha hjemmekontor de siste to årene opplevd at det bare er flaks at det ikke skjer mer eller mindre alvorlige ulykker på den nevnte strekningen. Vegen brukes av alt fra barnehagegrupper på tur til barnehagen, mange andre barn har vegen som skoleveg, og/eller veg til fritidsaktiviteter på området på skolen og Jorekstad. NTG, Forsvaret og idrettslaget bruker vegen til rulleskitrening, løpetrening og sykkeltrening både i skoletiden og ellers. Dette er ofte grupper på 4-20 personer, og det fører til utfordrende situasjoner både for motgående trafikk og for biler som når dem igjen og ønsker å kjøre forbi. De opplever daglig raske oppbremsinger av biler som oppdager motgående kjøretøy, fotgjengere, sykkelister eller rulleskiløpere. Store kjøretøyer som traktorer, busser eller lastebiler må senke farten og tidvis lirke seg frem. De myke trafikantene gjøre det ekstra utfordrende. Personlig er de redde for støv og støy som vil kunne forringe bokvaliteten. De ber om at belastninger grunnet støv, støy og vibrasjoner for oss og andre som bor nært vegen blir tatt hensyn til når saken skal avgjøres. De ber også om at det ikke gi tillatelse til den omsøkte massetransporten før den planlagte gang- og sykkelvegen med trygge krysningspunkter mellom Skyttermoen og Lundgårdsløkka

er bygd. En gang- og sykkelveg med trygge krysningspunkter vil fjerne mange av de farlige situasjonene som allerede nå oppstår, og den vil være avgjørende for at medtrafikanter til all tungtransporten til massetaket skal kunne ferdes trygt.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

### 13. Fåberg Grendeutvalg, v/Kristian Dahl, datert 16.01.2022:

Fåberg grendeutvalg (FG) har behandlet denne saken i flere møter. Slik saken er lagt fram mener vi at trafiksikkerheten på berørte vegstrekningen ikke er godt nok ivaretatt, og at betydelige avbøtende tiltak må gjøres før en tillatelse kan gis. Nåsituasjonen for Baklivegen og område rundt er slik:

1, Vegen er skolevei for mange barn. 2. Vegen brukes av barn til og fra fritidsaktiviteter på Jorekstad. 3. Vegen brukes mye til trening, da den er en del av attraktive rundløyper mot Rudsbygd og Gausdal. Særlig er dette joggere, rulleskiløpere og syklister. 4. Vegen er en populær turtrase for bygdas innbyggere, også en del av rundløyper som f. eks Kastrudrunden. Mange går med hund. 5. Det er mange usikrede utkjørsler fra privatboliger på hele strekningen. Mange av disse er svært uoversiktlige, spesielt om vinteren med høye brøytekanter.

Følgende tiltak forutsetter Grendeutvalget at må ivaretas før planen kan iverksettes:

A, Det må bygges gang- og sykkelveg langs Baklivegen (fv 2528) fra Skyttermoen til Veum gård (ca 1000 meter) B, Fv 2528 har i dag en bredde på under 5,50 m på strekningen Skyttermoen til Baklivegen 148. Denne stekningen på 375 meter må utbedres til en bredde på minimum 6 meter. C, Det må bygges busslomme ved X Baklivegen/Hølenvegen og ved Lundgårdsløkka barnehage. D, På hele strekningen fra X Jørstadmovegen/Baklivegen til Veum må siktforholdene vurderes fra alle utkjøringer på vegen. Vegetasjon langs Baklivegen må tynnes ut/fjernes der sikten langs vegen ikke er tilfredsstillende. Høye snøplogkanter må tas ned. E, Trafiksikkerheten ved kryssing av Jørstadmovegen (fv 2540) forbi Jorekstad og Jørstadmoen skole må forbedres. Mulige alternativ er lysregulering ved gangfelt eller planfri kryssing. F, Det må utredes om utkjøring fra deponiet kan gjøres nordover til Flåkålivegen og opp på Gausdalsvegen (fv255). G, Kjøring til massedeponiet tillates kun på hverdager fram til kl 17.

Baklivegen har stor trafikk særlig på strekningen X Jørstadmovegen/ Baklivegen til Lundgårdskrysset. Trafikken består mest av personbiltrafikk, men også en betydelig tungtransport knyttet særlig til landbruks- og skogsdrift. Mange gårdbrukere driver jord i Lågendeltaet og får dermed mye onnetrafikk langs Baklivegen. Det er betongstasjon langs vegen, og bybussen og skolebusser kjører langs vegen. Baklivegen har blitt forkjørsvog, og fartsgrensene er 50 og 60 km/t. Trafiksikkerheten langs vegen er krevende. Det er gang- og sykkelveg fram til Skyttermoen, men fordi denne på deler av strekningen går langt unna bilvegen er det dessverre noen (særlig syklister og rulleskibrukere) som bruker bilvegen og ikke gangbana. Det mangler gang- og sykkelveg fra Skyttermoen og videre nordover. Baklivegen er mye brukt av syklister, rulleskibrukere, joggere og gående. Flere fine rundturer gjør område attraktivt. Runder om Kastrud, Flåkålia, Buvollen, Follebu eller Segalstad bru er



populære og mye brukt særlig på sommerstid. Baklivegen brukes som skoleveg av mange. Avstanden til skolen er på strekningen for kort til at busstransport innvilges. De fleste fritidsaktiviteter i skolekretsen foregår på Jorekstad. På fritida er det derfor stor trafikk av syklende som skal til Jorekstad på bading, musikk eller idrettsaktiviteter. Mange foreldre velger å kjøre barna sine grunnet trafikksituasjonen.

Utbedringspunktene som er forklart med A, B og C forklares som følger: Det er i dag gang- og sykkelveg på strekningen fra Jorekstad til Skyttermoen. Her stopper gang- og sykkelvegen, og bredden på fylkesvegen går samtidig ned til under 5,5 meter på en strekning på ca 375 meter. I de underliggende saksdokumentene står det at vegen på denne strekningen har en bredde på minimum 6,4 meter – dette er altså feil saksopplysninger. Veggen må breddes ut på denne strekningen med minst 1 meter slik at den blir i samsvar med saksdokumentene. Det må bygges gang- og sykkelveg fra Skyttermoen til Veum. Ved søknad om utbygging av 18 boliger ved Lundgårdslykka i 2008 vedtok Lillehammer kommune at krav om at gang- og sykkelvei måtte bygges ut på denne strekningen før boliger kunne oppføres. Nå som det foreslås å transportere nær 1 million m<sup>3</sup> masse med tyngre kjøretøy på samme strekningen frafaller kommunen kravet om at gang- og sykkelvei er nødvendig for dette tiltaket. FG stiller seg meget undrende til denne vurderingen fra kommunes side. Nå må Lillehammer kommune bruke denne anledningen til å få bygd ut gang- og sykkelbane på strekningen, da gjerne i samarbeid med prosjektet om boligbygging ved Lundgårdslykka. Fra Skyttermoen til X Onsumvegen/Baklivegen er det ikke etablert busslommer. Bybussen kjører forbi 1 gang pr time – og det går mange skolebusser på strekningen morgen og ettermiddag. FG oppfordrer sterkt til at også dette tiltaket tas inn i forutsetningene. Bussen stopper ved Myrvang og i Onsumkrysset. 4 nye busslommer må altså etableres.

Utbedringspunktene E og F forklares med: Det forventes at hoveddelen av massetransporten vil komme inn fra rundkjøringa ved Jorekstad – gå Jørstadmovegen til Joker-butikken og følge Baklivegen videre. Som kjent ligger parkeringsplassen for Jørstadmoen skole og Jorekstad på østsiden av Jørstadmovegen. Alle besøkende må krysse vegen. Dagens løsning er ikke tilfredsstillende i forhold til den store gangtrafikken som er her. Med en slik stor økning av tungbiltrafikk her vil nye tiltak som lysregulert fotgjengerfelt eller planfri kryssing måtte bygges.

For å redusere trafikkmengden fra sør anmoder FG at det vurderes om utkjøringen fra massedeponiet kunne skje nordover. Baklivegen følges opp til Flåkåli bru, Flåkålivegen benyttes og lastebilene kjører ut på Gausdalsvegen. Dette vil gi trafikanter og beboere langs Baklivegen i Kjeiken, Langmoen, Skyttermoen og Møningen bare halv belastning av massetransporten. Ulempen er selvsagt da belastningen nordover fra Veum for trafikanter og beboere der, men kanskje vil dette totalt sett bli en mer skånsom og trafikksikker løsning?

Utbedringspunkt G forklares visere med at åpningstidene må reguleres mellom 0700 og 1700 på hverdager. FGU går mot alle unntaksregler fra dette.

Avslutningsvis vises det til at FGU mener konsekvens matrisen som det vises til i ROS-analysen er feil. Konklusjonene på denne må være at det er sannsynlig for uønsket hendelse med tanke på trafikk, og at tiltak må gjennomføres da konsekvensen vil være katastrofal når det er sannsynlig at uønsket hendelse vil inntreffe.

Det mangler godkjente massedeponi innen Lillehammer kommune. Nå står vi foran en gedigen E6-utbygging som vil foregå her i ca 5 år. 2 nye tunneler med 4-kjørefelt skal bygges og enormt mye masse må trolig fjernes fra utbyggingsområde. FG er ikke kjent med at utbyggeren – Nye Veier- har planer for hvordan dette skal håndteres. Hvis dette tiltaket blir vedtatt vil trolig dette bli det naturlige deponiet for all overskuddsmasse helt fra Vingrom til Hunderfossen. Det er da ikke usannsynlig at hele kvoten på 950 000 m<sup>3</sup> blir transportert til Veum i løpet av ca 5 år. Hvis så skulle skje vil det bli 120 turer i snitt pr dag tur/retur. Det er da regnet med 250 transportdager i året jevnt over 5 år. Med leveringstid 10 timer pr dag blir det 12 turer i timen. Vi vet også at ved tunneldrift vil massetransporten gå i rykk og napp. Det kjøres veldig intensivt i perioder. Kanskje kan det tenkes at antall lastebilturer kan bli opp mot 300 om dagen? FG ber om at også en slik intensiv drift hensyntas og at behandlingen videre tar høyde for dette – evt. at det settes en grense på hvor mye masse som kan kjøres inn hvert år.

Slik saken er framlagt nå forventer Fåberg grendeutvalg at planen ikke blir godkjent. Trafikksikkerheten er ikke i tilstrekkelig grad tatt på alvor og ikke tilstrekkelig utredet i prosjektet. ROS-analysen er etter vårt syn ikke reel hva trafikksikkerhet angår. Skal prosjektet godkjennes må våre krav om avbøtende tiltak legges til grunn.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafikksikkerhet er kommentert under vurderingen.

14. Kari Klynderud Sundfør og Hans Olav Sundfør, datert 17. 01.2022:

Trafikk og trafikksikkerhet

Sundfør synes det er svært positivt at den planlagte massetransporten ikke skal benytte hverken Onsumvegen eller Haukelivegen som adkomst til massemottaket. Det er også positivt at forslagsstiller har utført trafikkberegninger for to alternative situasjoner, med 10 og 20 års perspektiv for oppfylling av mottaket. Trafikkberegningene viser at massetaket vil bidra med en trafikkøkning på 60 lastebiler (hvorav 48 er bil med henger) pr. døgn i 10 år.

Standardklassen på Baklivegen er ifølge forslagsstiller L1. I gjeldende Veg- og gatenormal, N100 Statens vegvesen stilles følgende krav til løsninger for gående og syklende langs L1-veger:

**KRAV 3.138 SKAL**

**GJELDENE FRA 22.06.2021**

Dersom ÅDT > 1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg eller være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett.

Årsdøgntrafikken på Baklivegen frem til Onsumveien er i dag oppgitt til 1090, som er estimert å øke til ca. 1200 når massedeponiet kommer i drift. Baklivegen er skoleveg. I henhold til vegnormalen utløser dette krav om gang- og sykkelveg. Det mangler i dag slikt tilbud på strekningen fra Onsumkrysset til Skyttermoen. Vest for Onsumveien er ÅDT estimert til å være vesentlig lavere enn grenseverdien i vegnormalen. Det er ikke foretatt

tellinger av gående og syklende. Det er mange som bruker denne vegstrekningen som treningsrunde for jogging, rulleski og sykling i tillegg til at det er skoleveg.

Ved behandlingen av reguleringsplan for Lundgaardløkka boligfelt i 2008 stilte kommunen rekkefølgekrav om gang- og sykkelveg på samme vegstrekning. Det er et eneboligfelt med inntil 18 boliger. Trafikken til og fra et slikt boligfelt forventes å være vesentlig mindre enn til masseområdet – tilsvarende antall turer, men hovedsakelig personbiler. Målt trafikk var på det tidspunktet mindre enn i dag, og dermed under grenseverdiene. Kommunens vurdering om behov var den gang også reflektert i en planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel.

Trafikksituasjonen etter foreslått regulering av masseområdet tilsier krav om gang og sykkelveg frem til Onsumvegen iht. vegnormalen. Trafikken vil være omkring 20% over grenseverdien, og med høy andel tungtrafikk. Det er naturlig å legge til grunn at kommunens vurderinger fra 2008 fortsatt gjelder. I så fall må dette gjøres gjeldende for det foreslåtte tiltaket. Samtidig er den tidligere planlagte gang- og sykkelvegen tatt ut av kommuneplanens arealdel. Dersom kommunen nå vesentlig skulle ha endret vurdering, og det ikke lenger er vurdert å være behov for gang- og sykkelveg, er det viktig at dette tydeliggjøres, og blir gjeldende også for Lundgaardløkka boligfelt.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 15. Marie og Bjørn Rønning, Hølenvegen 7, datert 13. januar 2022:

Rønning viser til at de er blitt kjent med planene om massedeponi ved Vedum på Fåberg. Vi eier eiendommen Myrvang 122/22 som ligger langs Baklivegen. Deres eiendom har en eiendomsgrense på 300 – 400 meter inntil Baklivegen og på den strekningen det ikke er utbygd gang og sykkelbane. Rønning er som så mange andre bekymret for trafiksikkerheten. Rønning har de siste årene sett økende trafikk, og ikke minst økt hastighet. Veggen mellom innkjøringen til Hølenvegen og Skyttermoen har vi målt vegbredden til 5,20. Rønning ser daglig problemer når tømmerbiler, lastebiler og bybussen møtes på strekningen. Det blir ikke mye plass til gående og syklende. Et annet problem på denne strekningen er veistandard og bæreevne. Rønning ser at veien siger mer og mer ut, og at det har oppstått sprekkdannelse. Så er det plagene vi som beboere helt opp til veien blir påført. Det må være et krav at før kjøring av masse må støv og støvplager dokumenteres. Kan de nærmeste eiendommene kreve tiltak for å redusere støv og dempe støvplager? Det står i saken at det er spredd bebyggelse. Er det spredd bebyggelse fra krysset ved Joker og opp til Vedum? Du passerer 2 barnehager, rekkehusene i Keiken og Langmoen, før det nye byggefeltet Nordgardsmoen. Etter Skyttermoen ligger det gårdsbruk og eneboliger helt inntil vegbanen. Er det spredd bebyggelse hvis du kommer Jørstadvægen og svinger opp Baklivegen. Er det spredd bebyggelse hvis du kommer fra rundkjøringen og forbi Jorekstad og skolen? Er det kartlagt hvor mange familier som vil bli berørt med betydelig mertrafikk, støv og støvplager? Er glad planutvalget er såpass klar i sitt vedtak i å legge saken ut på høring når det gjelder krav til trafiksikkerhet. Rekkefølgebestemmelse må også i høyeste grad gjelde her, når det gjelder for all boligbygging langs Baklivegen ovenfor Skyttermoen. Konklusjon: Mener dette prosjektet er lite bærekraftig og bør stoppes. Saken har for mange uklarheter. Dette er ikke en

sak hvor problemene løses underveis. Hva får vi igjen for i 10-20 år påføre innbyggere i kommunen en rekke plager. Utsette barn og unge for farlig vei til skole og fritidsaktiviteter. Er et nydyrkings felt virkelig verdt dette?

Skal en gå videre med prosjektet må disse hensyn tas: Først må det utarbeides en oversikt over vegstandarden på Fylkesvegen. Vil vegen tåle denne belastningen? Det må foreligge en rapport over støy og støyplager dette påfører berørte beboere også langs Baklivegen. Absolutt krav at det bygges gang og sykkelbane fra Skyttermoen opp til Vedum. Ikke et lass med masse må kjøres før alt dette er løst.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafikksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 16. Tom P Paulsen, Bakliveien 203, datert 13.01.2022:

Som eier av Bakliveien 203 (123/10) vil Paulsen motsette seg godkjenning av ovenfor nevnte reguleringsplan. Paulsens eiendom ligger i nær tilknytning til avkjøringen til det planlagte massemottaket i tillegg til at Paulsens eiendom grenser mot Baklivegen, med en avstand til vegkanten på ca. 10 meter. Dagens situasjon medfører betydelig støy – det vises til støymålinger for eiendommen (m.fl.) omtalt i Statens vegvesens forslag til reguleringsplan for daværende fv 315 Lundgård-Brubakken. Det er naturlig å anta at dagens trafikkstøy er betydelig større pga endringer i trafikkmengden siden denne støymålingen fant sted. Med en mulig økning i tungtrafikken som er forventet ved etableringen av massemottaket, vil det bli et forhøyet støynivå som påvirker bokvaliteten veldig negativt.

Som anført i flere tidligere merknader til planen om massetak, vil Paulsen slutte seg til merknadene som omhandler trafikkforholdene for de myke trafikantene på strekningen som mangler gang- og sykkelvei og gatelys. Spesielt gjelder ette skolebarns ferdsel til og fra busstopp, skole og aktiviteter ellers. Dette må tillegges stor vekt i avgjørelsen om å avslå de fremlagte planer om massemottak. Oppsummert: Økt tungtrafikk og medfølgende støy er ødeleggende for beboere langs Baklivegen. De myke trafikantenes rett til trygg ferdsel langs Baklivegen blir sterkt forringet. Dette vil bli gjeldende i nærmeste uoverskuelige tid fremover, og tilsier at planene om dette massemottaket ikke må godkjennes.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafikksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 17. Arne Kjelsnes, Asgeir Spilde, Ole Larsen og Karoline Hegland, Bakliveien 165, 169 og 167, datert 18.01.2022:

Slik tilstanden på veien er i dag er det fullstendig uforsvarlig å tillate store mengder tungtransport opp til det foreslåtte massemottaket. Veien fra krysset ved Joker Jørstadmoen og opp til Lundgaardskrysset er allerede i dag underdimensjonert for den vanlige trafikken i området. Veien er på flere deler av strekningen så smal at selv to vanlige personbiler til tider kan ha problemer med å passere hverandre. På vinterstid når det er brøytekanter så forverres problemene ytterligere. Det går ikke en vinter uten at en av bussene som går her står fastlåst fordi de har møtt et annet stort kjøretøy i svingene opp mot Lundgaardskrysset. Å tillate

tungtransport inn i denne situasjonen kommer til å skape utallige farlige situasjoner hver dag. Det ferdes også mange barn til fots langs denne veien flere ganger daglig. Både på vei opp til barnehage og på vei ned til skole på Jorekstad. Morgen og kveld, året rundt, i stummende mørke. Per i dag må disse dele veibanen med trafikken da det ikke er gang og sykkelsti/fortau, og heller ikke gatelys. At det ikke har skjedd flere trafikkulykker med biler og fotgjengere kan ikke sies å være annet en utrolig flaks. Kommunen er også et mekka for skiløpere og syklister, og hundrevis av disse ferdes på sykkel og rulleski langs Baklivegen hver eneste dag i hele sommerhalvåret. De deler den vanlige veibanen med øvrig trafikk, og skaper ofte kø og farlige situasjoner allerede i dag. Det må på et absolutt minimum etableres gang og sykkelsti for fotgjengere på hele strekningen før man i det hele tatt kan vurdere å tillate en økning av tungtransport i området. Flere av husene på Mønningen (husklyngen direkte før man kommer til Lundgaardskrysset) har også ut/innkjøring fra husene som ikke er synlige fra veien. Her er det meget stort potensiale for ulykker med både biler og fotgjengere og små barn som kommer ut i veibanen. Det vil ikke være mulig å oppdage for store kjøretøy før det er for sent. Et annet generelt problem i området er at en stor del av kjøretøyene som bruker veien overhodet ikke overholder fartsgrensene. Det kombinert med smale veier, mange myke trafikanter og potensielt mer tungtrafikk gir oss en skummel fremtid dersom det ikke gjøres vesentlige forbedringer av trafiksikkerheten langs denne veien.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 18. Trafiksikkerhetsutvalget og styret i FAU ved Jørstadmoen skole, v/ leder FAU Stine Rybråten, datert 18.01.2022:

Trafiksikkerhetsutvalget og styret i FAU ved Jørstadmoen skole fraråder en etablering av Vedum massemttak, da dette vil virke svært negativt inn på barn og unges mulighet for å ferdes trygt til og fra skole, barnehager og fritidsaktiviteter i det berørte nærmiljøet. Transport til og fra Vedum massedeponi vil føre til en stor økning i trafikken langs Baklivegen og bidra til å gjøre en allerede utsatt strekning langt mer trafikkfarlig for områdets barn og unge. Å planlegge for 15.000 – 16.000 lastebilturer pr. år (sum begge veier) langs en trasé som går rett forbi en skole og to barnehager, rimer dårlig med pågående satsing på hjertesoner og det å gjøre det tryggere for skoleelever å gå eller sykle til skolen. I tillegg til at Baklivegen utgjør mange barn og unges vei til og fra barnehage og skole, så er det også stor ferdsel langs denne traséen i forbindelse med idretts- og kulturaktiviteter på Jorekstad på ettermiddags- og kveldstid. Dersom planene om massedeponi likevel skal vurderes gjennomført, krever Trafiksikkerhetsutvalget og styret i FAU ved Jørstadmoen skole at en rekke risikoreducerende tiltak er etablert i forkant av anleggsstart. Disse er som et minimum: 1. En trygg, belyst og klart adskilt og sammenhengende gang- og sykkelvei må være etablert mellom Lundgårdskrysset og krysset Baklivegen/Jørstadmovegen. 2. Det må være etablert planfri kryssing for gang- og sykkelvei av Baklivegen på egnet sted. 3. Det settes som vilkår at inntransport av masse skal tilpasses skoleruten og ikke forekomme i de perioder barn normalt har sin skolegang til/fra skolen. Dersom punkt 3 ikke lar seg gjennomføre, settes det som vilkår at Baklivegen defineres som «særlig farlig skolevei» og at kostnader til transport av skolebarn dekkes av tiltakshaver.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen.

#### 19. Innlandet fylkeskommune, datert 01.02.2022:

Fylkeskommunens (FK) merknad er begrunnet ut fra vårt helhetlige ansvar som omfatter både nasjonale og regionale mål og hensyn på områder som kulturarv, samferdsel i tillegg til ulike planfaglige tema som bl.a. samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (SBATP), villrein, barn og unges interesser, universell utforming og stedsutvikling. Som særskilte merknader viser vi til: Planfaglig: Kommuneplanens arealdel for Lillehammer kommune 2019-2022 ble vedtatt 26.3.2020. Området er avsatt til LNF-formål og hele området er innenfor hensynsone for kulturlandskap. Det midlertidige tiltaket er derfor i strid med kommuneplanens arealdel. Viser til KPA: 3.15 Kulturlandskap (pbl. § 11-8 c – H550\_02) Retningslinjer: a) Det åpne kulturlandskapet formidler byens historiske tidsdybde – for bosetning, ressursgrunnlag og bydannelse. Det åpne kulturlandskapet, inkl. gårdstun, bør hensyntas ved regulering og gjennomføring av tiltak. b) Ved regulering eller gjennomføring av tiltak innenfor hensynsonen kan det kreves at det utarbeides landskaps-/kulturhistorisk analyse. Innenfor området er det båndleggingsområde for automatisk fredete kulturminner, faresone ras og skred og faresone flom, med 20 meters buffer fra Djupåa. Dagens arealbruk består av skog med høy bonitet, innmarksbeite, overflatedyrket og fulldyrka jord LNFR- områder er områder som er særlig viktige med tanke på kulturlandskap, biologisk mangfold og landbruk. Kommunens målsetting er å skjerme disse områdene mot utbygging, for å bevare sammenhengende jordbruksarealer og randsoner, og ivareta det helhetlige kulturlandskapet. Stedets kvaliteter må derfor ivaretas og det nye massemottaket må tilpasses landskap og sted på en god måte. Landskap: Området er preget av dalbygdas kulturlandskap, der eldre tun er plasserte i den varme midtlisona, omgitt av fulldyrka jord. Bakover i den bratte lia finnes beitemark og bjørkehager, og her lå også husmannsplassene. I området innenfor planavgrensningen sees mye av dette kulturlandskapet. Veum gård ligger visuelt plassert i lisona og er et gårdstun med flere eldre bygninger. Rundt gården er det dyrka mark. Grønnstruktur: Dagens vegetasjon langs Baklivegen og Hauklivegen skal bevares som en vegetasjonsskjerm mot mottaket. Dette skal være en visuell skjerming, men også for innsyn og støv. Der det i dag ikke er vegetasjon skal det beplantes med stedegne løvtrær. Anleggsperioden er noe usikker, men antas å strekke seg opp mot 20 år. Oppfyllingen vil skje i etapper fra nord til sør, der tidligere etappe skal ferdigstilles når neste påbegynnes. Landskapet innenfor plangrensen vil derfor være i kontinuerlig endring i hele anleggsperioden. I arbeidet med konsekvensutredningen er det utarbeidet en 3D- modell for å illustrere konsekvensene av oppfyllingen. Modellen viser planområdet i dagens situasjon og etter oppfylling og istandsetting av tiltaket. Avbøtende tiltak er etablering av vegetasjon i skråning/oppfyllingsfoten i nord mot Baklivegen. Det er viktig å få etablert vegetasjonen samtidig som skråning ferdigstilles, slik at vegetasjonen raskt får en skjermende og forankrende effekt. Vegetasjonsetablering langs åpen flomgrøft i fot av oppfyllingshøyden på østlig side vil være med å videreføre strukturer i kulturlandskapet, og bryte opp dyrkingsarealene. Fylkeskommunen mener det bør vurderes om dette kan sikres tidligere i fremdriften ved bruk av rekkefølgebestemmelser, eksempelvis knyttet til tidspunkt hvor skråning i område BAA3 er ferdig etablert. Friluftsliv: I henhold til friluftslivsloven § 22 skal fylkeskommunen arbeide for å fremme friluftsliv innen sitt område, og har ansvar for å

ivareta de allmenne friluftsjnteressene i forbindelse med planarbeid og i enkeltsaker. Det er ikke registrert eksisterende turveier eller friluftsområder innenfor planområdet, men Rukkjølen ligger sør og et stykke ovenfor for planområdet. Da området i dag ikke benyttes til vesentlig rekreasjon vil tiltaket ikke føre til spesielle virkinger for dette. Fylkeskommunen forutsetter at hensynet til friluftsliv er ivarettatt. Barn og unges interesser: Alle som fremmer planer skal etter loven ta hensyn til barn og unge i sin planlegging. Loven stiller krav til private, så vel som offentlige forslagsstillere, om å sikre medvirkning fra barn og unge. Kommunen skal så påse at dette er oppfylt. I henhold til pkt. 5 i Rikspolitisk retningslinjer, for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, skal arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Barn og unge bruker ikke området i tilknytning til friluftsliv, men både fylkesveg 2526 Hauklivegen og fv. 2528 Baklivegen benyttes som skoleveg. Viser til vurdering under samferdselsfaglig uttalelse. Fylkeskommunen stiller spørsmål til om barn og unges interesser er godt nok ivarettatt i bestemmelsene? Kulturvern faglig uttalelse: Tjenesteområde Kulturarv i Innlandet fylkeskommune har fått bekreftet forlenget høringsfrist fra Lillehammer kommune til den 09.03.2022, på grunn av behandling av dispensasjon i forhold til automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Vannmiljø uttalelse: Hensyn til vassdrag er godt ivarettatt i planen, og det er bra at det legges opp til vegetasjonssone langs Djupåa. Vegetasjonen må få utvikle seg fritt, sånn at den fungerer som en buffersone mot vassdrag. Det er viktig at tiltaket ikke medfører avrenning av finstoffholdig overflatevann til Djupåa, da denne fungerer som både oppvekst og gyteområde for storørret. Samferdselsfaglig uttalelse: Beskrivelse av området og trafikksituasjonen i dag: All transport av masser skal foregå via fylkesveg 2528, Baklivegen. Fylkesvegene er inndelt i funksjonsklasser etter hvilken type trafikk som er hovedbrukere av vegen, eller hvilken funksjon vegen har eller er prioritert for. Fv. 2528 er klassifisert i funksjonsklasse D, lokal samleveg med mindre streng holdning til avkjørsler og byggegrensning 20 meter. Trafikkmengden er nokså beskjeden, med rundt 250 ÅDT (årsdøgntrafikk) vest for krysset med Onsumvegen og 1100 ÅDT øst for krysset og frem til Jørstadmoen, jf. Nasjonal vegdatabank. Andel tunge kjøretøy er angitt til 10 % øst for Onsumvegen. Fartsgrensen på fv. 2528 er 50 km/t fra Jørstadmoen til kryss med Skogmovegen og 60 km/t videre vestover. Strekningen fra Skyttermoen/Nordgardsmoen til krysset med Jørstadmovegen fremstår som en boligveg og der det fra før er etablert gang- og sykkelveg. Videre vestover er det ikke tilrettelagt for syklende og gående. Ved krysset med Onsumvegen er det i dag etablert en barnehage. Det er regulert 18 boligtomter rundt denne som enda ikke er utbygd. Til dette boligfeltet (Lundgaardsløkka) er det knyttet et rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg skal ferdigstilles fra Nordgardsmoen fram til feltet før området kan tas i bruk til boligformål. 18 boliger vil gi en trafikkvekst på ca. 50 til 60 biler i døgnet, jf. reisevaneundersøkelser. Fv. 2528 benyttes som skoleveg. Det er om lag 2,2 km fra Veum til skoleområdet. Krav om skoleskys for elever i 2. klasse gjelder først ved avstander over 4 km eller dersom skolevegen regnes som spesielt trafikkfarlig. Vår vurdering Trafikksikkerhet og fremkommelighet Vi støtter oss på forslagsstillers trafikkberegninger som viser at trafikkøkningen som følge av massetransport fordelt over 10 eller 20 år vil være nokså beskjeden, selv om det her er snakk om kjøring med tyngre kjøretøy (fv. 2528 er i dag åpen for slik trafikk). Massedeponeringen kan bli knyttet til forestående utbygging av ny E6 forbi Lillehammer. FK mener vurdering av trafikale tiltak bør sees i et perspektiv med 10 års oppfyllingstid for massedeponiet. Dette innebærer ca. 60 turer pr døgn til/fra anlegget. FK antar at transportarbeidet ikke vil fordele seg jevnt over tid, avhengig av hva slags type massetransport det vil bli snakk om. Det kan trolig bli perioder der frekvensen på transporten

vil være relativt høy sett i forhold til snittet over tid. FK savner en vurdering av hvor store trafikktopper per døgn fylkesvegen vurderes å kunne håndtere og om det ev. bør settes en begrensning på antall transporter per døgn eller begrensninger til tider på døgnet. Forslagsstiller har uttalt at massetransporten vil øke utryggheten og risikoen for gående og syklende langs den delen av vege som ikke har gang- og sykkelveg. Samtidig er det konkludert med at det ikke er behov for tiltak. FK hadde forventet at forslagsstiller som et minimum gjorde en strekningsvis vurdering. Vår vurdering er at Baklivegen slik den er utformet i dag ikke er egnet for denne typen tungtrafikk. Nedre del mot Jørstadmoen defineres som en boliggate. Veggen har blant annet kurvatur, siktforhold og rekkverk som gjør spesielt syklende og gående sårbare. FK vektlegger at strekningen benyttes som skoleveg og at fremtidig utbygging av 18 boligtomter vil kunne øke antall syklende og gående. Massetransporten vil gi vanskeligere forhold for de som allerede sykler eller går langs vege i dag. FK vil sterkt fraråde at det tillates massetransport på Baklivegen uten at det gjøres trafikale tiltak for å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter. FK vil anbefale at det bygges gang- og sykkelveg langs fylkesvege fra Skyttermoen til krysset med Onsumvege. En oppfordring til kommunen er å se reguleringsplanene for masseinntaket og boligfeltet Lundgaardsløkka i sammenheng for å muliggjøre etablering av en gang- og sykkelveg på den manglende strekningen. En fullverdig gang- og sykkelveg kan imidlertid være krevende med tanke på sidearealet der det er boligeiendommer og dyrka mark tett på vege. Det bør som minimum gjøres siktutbedringer i kryss, avkjørsler og på strekninger slik at en til enhver tid har nødvendig stoppsikt langs vege. Nødvendige tiltak må sikres i plankart og bestemmelser. Avkjørsel: FK forutsetter at trafikkarealer og frisisiktsoner er utformet i henhold til vegnormalene, jfr. Statens vegvesens håndbok N100 «veg- og gateutforming» dersom ikke annet er bestemt. Utforming og dimensjonering av avkjørsel til massedeponiet er tidligere drøftet med Innlandet fylkeskommunes samferdselsavdeling og det er gitt godkjenning for fravik knyttet til stigningsforhold. FK er tilfredse med at det er tatt inn reguleringsbestemmelser knyttet til avkjørselen fra Baklivegen, både når det gjelder rekkefølgekrav og nødvendig godkjenning fra Samferdselsavdelingen i Innlandet fylkeskommune. Nærføring til fylkesvege Byggegrenser mot veg skal ivareta trafikksikkerheten, vedlikehold og drift av vegnettet, arealbehov ved en eventuell utvidelse av vege, og miljøet på eiendommene langs vege. For et massedeponi ser vi det som lite hensiktsmessig å angi en byggegrense og er i stedet opptatt av plassering av formålsgrensen for massedeponiet i forhold til fylkesvege. Det er lagt inn vegetasjonssoner mot fylkesvege (GV) med unntak av to strekninger der formålsområdet for massedeponi/vegetasjonsskjerm er plassert i nærføring til fylkesvege. For Hauklivegen gjelder dette delområde BAA4 og for Baklivegen gjelder det delområde BAA3. FK er svært skeptiske til å tillate anleggsvirksomhet så tett på fylkesvege og mener dette kan medføre en risiko ved kjøring med maskiner, midlertidig deponering av masser, ev. utilsiktet utglidning av masser, påvirkning på siktforhold ol. FK ber om at delområdene BAA3 og BAA4 ikke reguleres til massedeponi, men til arealformål som grønnstruktur eller lignende, og at dette justeres i plankart og bestemmelser før reguleringsplanen sluttbehandles. En støyvoll skal etableres om lag 6 meter fra Hauklivegen. Denne vil ikke komme i konflikt med en nærliggende frisisiktzone. Det er utarbeidet en overvannsplan som beskriver aktuelle tiltak for tre utfyllingstrinn. Det skal bl.a. etableres et infiltrasjonsbasseng og det er gitt planbestemmelser som sikrer oppfølging av overvannsplanen. FK forutsetter at masseutfyllingen ikke vil medføre økt avrenning til fylkesvegenes drencsystem. Støy og støv: Det er utarbeidet støyutredning for planområdet og foreslått tiltak her. Vedlegg 6,



støysonekart for skjermet situasjon viser en støyskjerm med høyde 6 meter som avbøtende tiltak. Dersom støyende maskiner legges lengre ned i terrenget enn i beregningene, kan høyde på skjerm reduseres. FK forutsetter at det her velges en løsning som i varetar omgivelsene på en best mulig måte. FK savner en vurdering av hvordan massetransporten vil kunne påvirke støysituasjonen langs Baklivegen. For Baklivegen og Hauklivegen er det kun beskrevet at det er registrert gule støysoner langs vegstrekningene i dag. FK anser dette som mangelfullt utredet. FK forutsetter at gjeldende støyregler legges til grunn og vil påpeke at det er tiltakshavers ansvar å sørge for at nødvendige støyskjermingstiltak blir gjennomført. Dette gjelder også skjerming av bebyggelsen langs Baklivegen, dersom massetransporten vil kunne medføre en betydelig forverring av støysituasjonen her. FK ber om at dette blir nærmere utredet før sluttbehandling av planforslaget. Ved støv fra mottaket og adkomstveger er det beskrevet at dette skal dempes med støvdempende midler og vanning etter behov for å hindre støvflukt, slik at det ikke skal medføre ulempe for omkringliggende bebyggelse. Det er gitt planbestemmelse om oppfølging av forhold knyttet til støv. FK er tilfredse med dette, men ber om at det presiseres i bestemmelsen at tiltak for støvreduksjon også skal gjelde adkomstveger utenfor planområdet og ikke kun anleggsområder.

>Kommunedirektøren tar merknaden til etterretning. Forholdet til trafiksikkerhet er kommentert under vurderingen. De øvrige forholdene om innspill til endringer og endringer på plankartet for mer infrastruktur imøtesees ikke. Helheten av planstruktur bygger på fagrapporter og grunnlagsmaterialet som synes godt ivaretatt for foreslått løsning. Når det gjelder forholdet til støv og støy langs fylkesvegen, legges det til grunn at trafikkøkningen som følger av tiltaket ikke utløser krav til støv og støyutredninger.

## 20. Veidekke, datert 06.01.22

Veidekke er positiv til en mulig etablering av gang-/sykkelveg, men kan ikke bære kostnader for etableringen. En slik kostnad er betydelig, og vil føre til at planen ikke er gjennomførbar for Veidekkes del.

Veidekke stiller seg også positiv til andre risikoreduserende tiltak, slik som redusert fartsgrense, fartshumper og skilting m.m. Bakgrunn Veidekke er i dag etablert med grus- og pukkverk i Lillehammer kommune. Da behovet er stort for massemtottak, noe Veidekke ikke har områder for, har man valgt å se på muligheter for mottaksvirksomhet. Formålet er å kunne dekke et behov for massemtottak i regionen, samt etablere mer landbruksareal. Utredninger i forbindelse med planarbeidet, viser at en trafikkøkning som følge av tiltaket vil være moderat. Beregninger viser at det ved både 10 og 20 års oppfyllingstid vil være tilsvarende lik ÅDT, om man inkluderer den generelle trafikkveksten. ÅDT vil ifølge beregningene øke fra 1090 til ca. 1200 på strekningen Baklivegen 74 og krysset med Onsumvegen – med en andel tungtransport som gir en minimal økning fra 10% til henholdsvis 13% og 12%. På strekningen, krysset med Onsumvegen – Veum (planområdet) vil ÅDT øke fra 250 til ca. 300.

Veidekke presiserer at dersom det kommer et rekkefølgekrav om etablering av gang-/sykkelveg, som Veidekke må koste, vil det videre arbeidet avsluttes og Veidekke vil ikke være en tilbyder for denne typen virksomhet i regionen.